

Mardi 12 novembre à 9 h 45

**COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMENAGEMENT
DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITE
(M. le Ministre Henry)**

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

Philippe DODRIMONT sur les cartes blanches délivrées par la Société régionale wallonne du Transport public de personnes (SRWT)

Jean-Luc CRUCKE sur les priorités ferroviaires de la Wallonie

Monsieur Philippe DODRIMONT sur le cadre éolien

Interpellation de Willy BORSUS sur le cadre du projet de cartographie de l'éolien

Willy BORSUS sur le blocage autour du projet de schéma de développement de l'espace régional (SDER)

Caroline CASSART-MAILLEUX sur l'organisation d'une collecte pour les pneus usés utilisés comme couverture dans les exploitations agricoles

Caroline CASSART-MAILLEUX sur les attestations de conformité des infrastructures de stockage des engrais de ferme

Sybille de COSTER-BAUCHAU sur les défaillances des camions bennes électriques de la marque EVF et les possibilités de recours des communes

Jean-Luc CRUCKE sur la Cité de l'Enfance sauvée par le Conseil d'Etat

Willy BORSUS sur l'inventaire des périmètres d'intérêt paysager et des points de vue remarquables

Jean-Luc CRUCKE sur la déqualification du site de la sucrerie de Brugelette

Christine DEFRAIGNE sur le terrain pollué à Seraing sur le trajet du futur boulevard urbain

Willy BORSUS sur le zoning Géothermia

Florine PARY-MILLE sur le suivi de la pollution aux PCB à Hennuyères

**Philippe Dodrimont sur les cartes blanches délivrées par la
SRWT.**

Il apparaît que les TEC délivrent aux administrations des cartes blanches donnant droit au transport gratuit sur l'ensemble des services du TEC.

Comment sont-elles réparties ? Toutes les communes y ont-elles droit, et ont-elles toutes droit au même nombre de cartes ? Si non, comment ce nombre est-il déterminé ?

Les bénéficiaires de ces cartes blanches doivent être choisis exclusivement parmi les mandataires communaux et les agents du personnel communal. Y a-t-il une ventilation entre ces deux catégories ?

Pour quelle raison ces cartes blanches sont-elles distribuées aux communes ? Comment le fait de dispenser certains mandataires et/ou agents communaux de payer leur titre de transport public se justifie-t-il ? Disposez-vous d'une estimation du manque à gagner que cela représente pour le TEC ?

Jean-Luc Crucke sur « les priorités ferroviaires de la Wallonie »

Les grandes lignes et l'enveloppe budgétaire du plan pluriannuel d'investissements (PPI) de la SNCB furent validées par le fédéral lors du Conseil des ministres du 19 juillet 2013.

Depuis, l'avis du gouvernement wallon est attendu !

Quelles sont les raisons du retard mis à délibérer ? Quelles sont les difficultés auxquelles se heurte le Ministre ? Quelles sont les perspectives dans lesquelles le Ministre place sa réflexion ? Un échéancier peut-il être avancé et détaillé ?

Le Ministre a-t-il pris connaissance des rapports récemment publiés par la cellule ferroviaire wallonne et le bureau d'étude Technum ? Quelle analyse porte-t-il sur ces documents ? Est-il disposé à en suivre les recommandations et conclusions ?

Comment démentir le constat alarmant ?

Comment garantir le renouvellement du réseau et des infrastructures ?

Comment développer l'accueil des voyageurs ?

Philippe Dodrimont sur le cadre éolien.

De nombreuses critiques ont été émises à propos de l'enquête publique sur le cadre de référence éolien en Wallonie.

Par exemple, il est impossible aux riverains des futurs parcs éoliens d'obtenir des informations sur l'impact acoustique de ceux-ci : vous avez déclaré vous-même qu'il était impossible de cartographier les normes acoustiques. Or, il s'agit de l'un des éléments principaux qui servira de fondement à l'opinion des personnes concernées. Les résultats de l'enquête ne sont-ils dès lors pas tronqués ?

D'autre part, le cadre éolien prévoit des normes différentes de distance entre les habitations et le parc éolien en fonction de si l'on se trouve dans une zone d'habitat ou non. Pour quelle raison cette distinction a-t-elle été faite ? N'est-elle pas discriminatoire ?

Enfin, le nouveau cadre éolien supprime l'étude d'incidence sur l'environnement lors de l'implantation d'un parc éolien. Pour quelle raison cette étape a-t-elle été supprimée ? S'agit-il, comme certains détracteurs le soupçonnent, d'une manière de supprimer la possibilité d'étayer une éventuelle plainte de riverains ?

Cette enquête n'était-elle qu'une tentative d'apaiser les craintes des détracteurs de l'éolien, ou en tiendrez-vous compte pour l'élaboration du cadre final ? Certaines des remarques évoquées ci-dessus seront-elles prises en compte pour une remise en question de certains aspects du projet ?

Interpellation de Willy Borsus dans le cadre du projet de cartographie de l'éolien

Le 21 février 2013, le Gouvernement wallon approuvait en première lecture le projet de la carte positive de référence traduisant le cadre actualisé, associée à un productible minimal par lot permettant de développer le grand éolien à concurrence d'un objectif de 4.500 GWh à l'horizon 2020.

Lors de la même séance, le Gouvernement chargeait les ministres compétents de soumettre la carte et son dossier méthodologique à une évaluation des incidences environnementales.

En effet, selon les dispositions du Code de l'Environnement, tout plan ou programme ayant une certaine incidence sur l'environnement doit être évalué. Selon l'article D.52 du Code de l'Environnement, « *L'évaluation des incidences des plans et programmes sur l'environnement est effectuée pendant l'élaboration du plan ou du programme et avant qu'il ne soit adopté (...)* ».

Quant au contenu de ladite évaluation, le Code de l'environnement prévoit que le rapport sur les incidences environnementales fournisse certaines informations minimales (article D.56). De plus, afin de s'assurer que l'évaluation sur les incidences environnementales soit la plus complète et la plus pertinente possible, l'article D.56 § 4 préconise :

« Le Gouvernement, ou la personne qu'il délègue à cette fin, soumet le projet de contenu du rapport sur les incidences environnementales ainsi que le projet de plan ou de programme pour avis au CWEDD, aux communes concernées et aux personnes et instances qu'il juge nécessaire de consulter. Les avis portent sur l'ampleur et la précision des informations que le rapport sur les incidences environnementales doit contenir. Les avis sont transmis au Gouvernement, ou la personne qu'il délègue à cette fin, dans les trente jours de la demande. A défaut, le Gouvernement ou la personne déléguée à cette fin détermine le contenu du rapport sur les incidences environnementales. »

Il apparaît que le Gouvernement n'a pas respecté le prescrit de l'article D.56 § 4 du Code de l'Environnement dans la mesure où il n'a pas soumis au CWEDD ni aux 262 communes wallonnes le projet de contenu du rapport sur les incidences environnementales.

Comment expliquer cette violation manifeste du Code de l'environnement dans le chef du Gouvernement ?

L'évaluation des incidences environnementales a été réalisée par le consortium composé de l'ULg et de l'ICEDD suivant un marché public de services notifié par le Gouvernement wallon le 21 mars 2013. Ce rapport sur les incidences environnementales de la cartographie a été finalisé en « juin 2013. »

Monsieur le Ministre peut-il préciser si ce rapport est complet ? Respecte-t-il l'ensemble des prescrits du Code de l'Environnement ?

Par décision du 11 juillet 2013, le Gouvernement approuvait les modifications de la cartographie sur les recommandations dudit rapport. Il décidait par ailleurs de charger les ministres compétents de soumettre cette cartographie à enquête publique. Il semble que des milliers de personnes se soient exprimées dans les communes contre l'approche gouvernementale alors que très peu de personnes ont exprimé des avis favorables. D'autre part, bon nombre d'avis des communes semblent négatifs. Cette enquête publique vient de se terminer le 4 novembre 2013. Monsieur le Ministre peut-il en dresser les premières conclusions à ce stade ?

Willy Borsus sur le blocage autour du projet de SDER

Depuis le 6 juin 2013, les ordres du jour des séances du Gouvernement wallon annoncent l'adoption d'un projet de SDER. Chaque semaine, le point est reporté.

Comment expliquer ce blocage depuis de nombreux mois ?

Quels sont les points restant à discuter au sein du Gouvernement ?

L'enquête publique qui suivra l'adoption de ce projet pourra-t-elle être encore organisée sous cette législature ?

Par ailleurs, quels sont aujourd'hui la définition et les conséquences de la notion de « noyau d'habitat » ou d'éléments de « centralités » ? Comment le SDER présente-t-il les potentialités de développement des zones rurales ? Ces deux éléments suscitaient et suscitent de très lourdes craintes à la fois dans l'opinion et auprès des acteurs politiques, institutionnels et économiques.

Caroline Cassart sur l'organisation d'une collecte pour les pneus usés utilisés comme couverture dans les exploitations agricoles

La Région flamande a récemment mis en place un système de collecte et d'échange de pneus usés utilisés comme couverture (pneus de silos) dans les exploitations agricoles, et ce, sur son territoire.

Ce projet a vu le jour grâce à une collaboration avec le cabinet du ministre flamand de l'environnement, le Boerenbond et Algemeen Boernsyndicaat (le syndicat général des agriculteurs).

Cette collecte est financée par la Région flamande à hauteur de 30 %, par Recytyre pour 30 %, le solde étant à charge de l'agriculteur.

La Wallonie s'est retranchée derrière une interprétation de la législation européenne qui, selon elle, ne permet pas de financer la collecte de déchets professionnels.

Force est de constater que tant la Flandre que la France, ont su interpréter les textes européens et notamment la modification 2008 de la directive sur les déchets, en cohérence avec les divers protagonistes impliqués. D'où l'apparition de collectes subsidiées sur les territoires précités.

La Flandre a mis en place un système qui se compose de deux parties :

- échanger les pneus de silo endommagés contre des pneus non endommagés conformément au principe du 1 pour 1 ;
- collecter et traiter les pneus de silo superflus des agriculteurs ayant cessé leurs activités, du moins leurs activités d'élevage.

Je souhaiterais entendre Monsieur le Ministre sur cette divergence d'interprétation des textes européens entre la Région flamande et la Région wallonne. Quelles sont les motivations qui l'animent dans ce dossier concernant spécifiquement le refus d'organiser une collecte de pneus usés via un financement participatif de la région ?

Récemment, l'intercommunale du Hainaut a organisé une collecte financée à 15 % par elle, 15 % par Recytyre et 60 % par l'agriculteur. La Province du Brabant wallon abonde en ce sens et envisage également un système de collecte pour ces pneus usés avec soutien financier provincial à l'appui. Les initiatives se multiplient, mais, sans cadre régional, cela reste ponctuel et inégal entre agriculteurs.

Est-il envisageable pour la Région wallonne d'organiser un mécanisme de collecte au niveau wallon ? Quid de la mise en place de la collecte via les intercommunales de

gestion des déchets en collaboration avec Recytyre ? Monsieur le Ministre confirme-t-il que Recytyre dispose d'un budget bloqué pour les pneus de silos ?

Actuellement, la convention environnementale de reprise des pneus de Recytyre est en révision. Il pourrait être intéressant d'y ajouter de manière certaine un engagement budgétaire pour la collecte de pneus de silos « wallons ». Est-ce envisageable ?

Lors d'une précédente intervention (mai 2012) en la matière, Monsieur le Ministre parlait du fait que « bon nombre d'agriculteurs ont été payés lors du dépôt de ces pneus dans leur exploitation ».

Guidé par ce postulat et par le fait que le financement par la région de la collecte et du traitement de ces pneus pouvait être considéré comme une aide de minimis dont le plafond est fixé à hauteur de 7 500 euros sur trois ans (en vertu du Règlement (CE) n° 1535/2007 de la Commission du 20 décembre 2007 concernant l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides de minimis dans le secteur de la production de produits agricoles), Monsieur le Ministre a rejeté l'idée d'un soutien structurel et financier régional.

En 2012, le plafond des aides de minimis était quasiment atteint. Sur ce plan, la situation a changé, ce n'est plus le cas. En outre, le postulat selon lequel les agriculteurs se faisaient payer lors du dépôt des pneus n'a pas de fondement réel. Cela n'a pas été le cas pour la majorité des exploitations.

J'invite donc Monsieur le Ministre à revoir votre copie en matière de gestion de pneus usés.

La législation européenne permet un mécanisme de soutien, l'ASBL Recytyre dispose d'une enveloppe budgétaire à cet effet et la Flandre nous démontre la pertinence de ce projet ? Qu'attend la région ?

Caroline Cassart sur « les attestations de conformité des infrastructures de stockage des engrais de ferme »

Les exploitations agricoles détenant des animaux d'élevage devront être en possession d'une attestation de conformité des infrastructures de stockage des effluents d'élevage. En effet, l'exigence de posséder des infrastructures de stockage conformes a été instituée par la directive européenne, la Directive Nitrates.

- Quid du nombre d'installation répondant actuellement aux normes européennes ?

Les modalités d'application et d'octroi de cette mesure ne sont pas encore connues.

- Pouvez-vous préciser l'état d'avancement de ce dossier ? Ces attestations seront-elles délivrées après le passage des agents de la direction du développement rural dans toutes les exploitations détentrices d'animaux d'élevage? Sur base de quel agenda, les contrôles et la délivrance des attestations seront-ils mis en place ? Quelles seront les exigences à respecter en vue de l'obtention de cette attestation ?

Sybille de Coster-Bauchau sur les défaillances des camions-benne électriques « EVF » et les possibilités de recours des communes.

En 2009, votre département lance de nombreux subsides afin de pousser les communes à se munir de matériel roulant électrique. Dans la plupart des cas, les cahiers des charges, les passations de marchés et les adjudications ne posent aucun problème, notamment en ce qui concerne le matériel le plus modeste et le plus courant, à l'image des vélos électriques.

Cependant, les communes se voient bien dépourvues de toute expertise en ce qui concerne la rédaction de cahier des charges pour des engins de plus grande taille comme les véhicules utilitaires.

Fort opportunément, vos services décident donc d'assister les communes en rédigeant eux-mêmes un cahier spécial des charges « véhicules utilitaires » et vont jusqu'à faire un appel d'offre. La Région sélectionne alors deux types de ces véhicules, un petit de catégorie L7e (25.000€) et un gros de catégorie N1 (50.000€). L'autorité régionale joue ensuite le rôle de « centrale d'achat » à laquelle peuvent s'adresser les communes intéressées par les véhicules et les subsides qui leur sont associés (+/- 50% du prix d'achat).

De nombreuses communes répondent à cette offre de la Région et passent par elle pour commander l'un ou l'autre des véhicules proposés.

Si les véhicules de catégorie L7e ne posent pas de problèmes particuliers, il n'en va pas du tout de même avec les véhicules de catégorie N1. Le modèle « Ecomile », commandé à la firme italienne EVF S.p.a cause effectivement, avant même sa livraison, l'insatisfaction de nombreuses communes.

Tout d'abord, après une longue, voire très longue attente – au point que certaines communes envisagent de se rétracter – les véhicules sont enfin livrés. Non seulement ceux-ci déçoivent quant à leurs performances sur le terrain, mais en plus, il appert rapidement qu'il est nécessaire à la plupart des communes de faire l'acquisition d'un transformateur permettant d'en recharger les batteries, les caractéristiques du réseau « normal » ne leur convenant pas.

Les véhicules sont donc immobilisés, déchargés, en attendant qu'on fasse l'acquisition de ce nouveau matériel. Mais le calvaire ne s'arrête pas là ! Nombre de ces véhicules connaissent ensuite des pannes qui les immobilisent encore.

Alors que le contrat prévoyait une assistance technique capable de remettre en marche les véhicules endéans les 48 heures, autant l'importateur que le fabricant se montrent impuissants à en fournir une dans des délais ne fut-ce que raisonnables afin de faire redémarrer des véhicules encore fraîchement sous garantie.

Les communes et la Région réagissent et mettent en demeure l'importateur et le constructeur de se mettre en conformité avec leurs engagements... sans grand résultat.

Pour ne rien arranger, le constructeur italien, la firme EVF, ferme ses portes et est reprise par l'un de ses concurrents, le fabricant de vélos électriques Imoving.

Et c'est ainsi que depuis plusieurs mois, de nombreuses communes se retrouvent avec du matériel défaillant ou carrément hors service, pour lequel elles ont, avec la Région, déboursé des sommes conséquentes sans qu'aucune solution satisfaisante ne leur soit apportée.

Mes questions sont donc les suivantes, Monsieur le Ministre :

Comment un véhicule aussi peu performant a-t-il pu être ainsi proposé aux communes ? Quelles défaillances ont-elles pu être identifiées dans la rédaction du cahier des charges et/ou dans le choix qui en a résulté ?

Le mal étant fait, quels sont les recours des communes pour faire en sorte que ce matériel roule ? Ou même : qu'elles puissent se les faire rembourser ou remplacer avantageusement ?

Par ailleurs, Monsieur le Ministre, quelles suites judiciaires peuvent être lancées par la Région et par les Communes pour leur permettre d'obtenir réparation des préjudices subis ?

Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour les réponses que vous pourrez m'apporter, à moi, mais aussi aux nombreuses communes ainsi lésées.

Jean-Luc Crucke sur « la Cité de l'Enfance sauvée par le Conseil d'Etat »

En septembre 2012, je questionnais le Ministre sur la Cité de l'Enfance et lui indiquais les craintes que je nourrissais à l'égard du permis délivré par le fonctionnaire délégué (FD) qui risquait de mettre en péril et de dénaturer l'œuvre remarquable de l'architecte moderniste Marcel Leborgne.

Nonobstant l'avis défavorable de la ville de Charleroi, l'existence d'un Comité de défense, le classement sur la liste de sauvegarde du patrimoine, le Ministre, dans sa réponse, légitimait l'action du FD et la soutenait.

Le Conseil d'Etat, saisi par des riverains, vient d'ordonner la suspension de l'exécution du permis octroyé en juillet 2012, reconnaissant le risque d'un préjudice grave difficilement réparable.

Le Ministre a-t-il pu prendre connaissance de l'arrêt ? Quelles conclusions politiques en retire-t-il ? Quel suivi entend-t-il y réserver ?

Ne pense-t-il pas qu'il convient de cesser les débours judiciaires et d'inviter l'administration à se remettre autour de la table afin que soit respectée la qualité patrimoniale et architecturale du site ?

Ne considère-t-il pas que si l'erreur est humaine, l'entêtement deviendrait suspicieuse?

Willy Borsus sur l'inventaire des périmètres d'intérêt paysager et des points de vue remarquables

La Région wallonne a confié en 1992 à l'A.D.E.S.A. (Association de Défense de l'Environnement de la vallée de la Senne et de ses Affluents) la mission de réaliser un inventaire des périmètres d'intérêt paysager et des points de vue remarquables.

Ce travail est déjà réalisé pour de nombreux plans de secteur mais n'a pas de valeur réglementaire. Son utilisation est donc très aléatoire, d'une commune à l'autre.

Par ailleurs, les paysages constituent des éléments majeurs du patrimoine wallon qu'il s'avère indispensable de préserver, notamment eu égard au développement éolien.

Pouvez-vous dès lors me préciser, Monsieur le Ministre, si vous travaillez en collaboration avec votre collègue en charge de la réalisation de cet inventaire? Dans le cadre de la révision du CWATUPE, comptez-vous intégrer des mesures relatives à la protection du patrimoine paysager sur base de ces inventaires?

Quelle est votre analyse de cet outil d'aménagement du territoire en matière de patrimoine? Comptez-vous l'utiliser dans le cadre de vos compétences en matière de protection du patrimoine naturel?

Jean-Luc Crucke sur « la déqualification du site de la sucrerie de Brugelette »

La sucrerie de Brugelette, propriété de la Raffinerie Tirlemontoise, a cessé ses activités voici quelques années.

Dans le cadre d'une communication de l'Intercommunale IDETA au conseil communal de Brugelette, il fut récemment précisé que l'Intercommunale attendait la signature par le Ministre d'un Arrêté de reconnaissance provisoire en Site de Réhabilitation Paysagère et Environnementale (SRPE) pour permettre à la Région d'acquérir l'espace.

Comment expliquer le retard pris dans le dossier, alors que le Ministre et le Ministre-Président précisaient, lors d'une visite, en octobre 2012, que la Région wallonne serait propriétaire des lieux au printemps 2013 ?

Quelles sont les difficultés rencontrées ? Quelles sont les solutions apportées ? Quel est le suivi réservé au dossier ? Le Ministre peut-il faire le point et préciser les avancées ? Un échéancier peut-il être redéfini ? Quel est-il ?

Quel est le montant du rachat envisagé ? La somme sera-t-elle supportée par la Région seule ? Un business plan a-t-il été élaboré pour évoquer la rentabilisation de l'investissement ? Quel est-il et quel en est le détail ?

Christine Defraigne sur un terrain pollué à Seraing sur le trajet du futur boulevard urbain

Ce dimanche 3 novembre 2013, la RTBF nous rappelait que des milliers de mètres cubes de déchets s'entassaient sur un terrain privé depuis plusieurs dizaines d'années à Seraing. On parle de 90.000 mètres cubes de terres polluées.

Une nouvelles route, dans le cadre du nouveau Boulevard urbain serésien, doit pourtant passer par cette zone polluée.

Une solution doit donc être trouvée pour nettoyer l'endroit mais les complications semblent nombreuses.

Connaissez-vous ce terrain ?

Confirmez-vous que plusieurs plaintes ont déjà été déposées par les riverains ?

Quelle est la nature de cette pollution ? La RTBF parlait de métaux lourds, d'amiante, etc., confirmez-vous ces informations ?

Quelle solution pourrait être mise en place pour faire passer le boulevard urbain ?

Les déchets seront-ils déplacés, confinés, évacués ? Quid pour l'amiante ?

Confirmez-vous que les différentes solutions coûteraient de 3 à 8 millions d'euros ?

Qui prendra cette dépollution en charge ?

Alors que le problème semble connu depuis de nombreuses années, pourquoi cette somme n'était-elle pas prévue dans le budget total du boulevard urbain ?

Willy Borsus sur le zoning Géothermia ».

En 2003, la zone de la Vieille Haine, à Mons, avait été admise comme zone d'équipement prioritaire. Des travaux avaient dès lors été entrepris, ceux-ci se sont terminés il y a environ de 18 mois, suite à certains retards dus à des erreurs de réalisation.

Dans le cadre du projet global, il était prévu d'utiliser l'énergie géothermique issue de l'extraction de l'eau, pour alimenter la zone d'activité économique de 40 ha, et ce avec le soutien de subsides accordés par Messieurs les Ministres Marcourt et Nollet. L'extraction de l'eau dans les couches profondes restait à charge de l'intercommunale IDEA.

D'après mes informations, il semblerait que l'eau pompée pour la géothermie doit ensuite être rejetée dans la rivière Haine après avoir perdu ses qualités calorifiques.

Toujours selon mes informations, les normes de la Région wallonne estimeraient que le taux des sulfates présents dans l'eau pompée dans le sous sol serait trop important et que, dès lors, elle ne pourrait être rejetée dans la Haine.

L'administration vous aurait alors demandé une dérogation, que vous auriez refusée.

En conséquence, le site Géothermia de Mons ne peut actuellement accueillir aucune entreprise sur le zoning, financé à hauteur de 1,2 millions d'euros par la Région.

L'IDEA se retrouve donc dans l'embarras face aux entreprises qui devaient s'implanter sur le site.

Monsieur le Ministre confirme-t-il ces informations ?

Combien d'entreprises sont concernées par ce blocage ?

Quelles sont les conséquences financières pour IDEA et la Région ?

Combien d'emplois l'ouverture de ce zoning prévoyait-elle ?

Le Ministre refuse-t-il en effet de déroger aux normes en vigueur malgré la demande de l'Administration ?

Pour quelles raisons ?

Merci de faire le point sur ce dossier.

Florine Pary-Mille sur le suivi de la pollution aux PCB à Hennuyères - dépollution de l'aval

Il y a plus de six ans, une pollution aux PCB était découverte sur le site des anciennes tuileries d'Hennuyères. La pollution s'étendit alors au ruisseau en aval du site, la Favarge, contaminant ainsi des pâtures et les étangs de Coeurcq où la consommation de poissons a depuis été interdite.

Une plate-forme de suivi de cette pollution a été créée à l'initiative de la Ville de Braine-le-Comte. Elle continue ainsi de se réunir avec les riverains, les pêcheurs, le contrat de rivière, le DPC et des mandataires publics.

Lors de la dernière réunion, les participants ont émis le souhait que la SPAQuE puisse faire de nouvelles analyses car, avec le temps, la teneur en PCB diminue. Une analyse a été réalisée en mars 2013 sur des boues de la Favarge, dans le cadre de l'entretien des voutements de chemins de fer par INFRABEL. Elle ne met pas ou plus en évidence la présence de PCB au-delà des normes. Cependant, il s'agissait là d'un petit segment du cours d'eau. Les dernières études de la SPAQuE ont été faites suite aux inondations survenues à Tubize en novembre 2010 et janvier 2011. Il serait peut-être bon de remettre à jour ces données.

Pour la dépollution du cours d'eau et des étangs, rien n'est simple car l'on est à cheval sur deux communes et surtout deux provinces différentes. Les gestionnaires des cours d'eau sont bel et bien les provinces pour les cours d'eau de deuxième catégorie et les communes pour les troisièmes catégories. La province du Brabant wallon a fait une étude pour la dépollution de « sa » partie : pour l'excavation des boues et leur traitement en centre spécialisé, le montant s'élèverait à environ 350.000 euros pour le Coeurcq. Ce sont des travaux de grandes ampleurs car il faudrait au minimum enlever un mètre de berge.

Au vu des montants annoncés, au vu de la problématique frontalière si j'ose dire entre les deux provinces, la Région ne peut-elle pas aider les acteurs locaux ? D'une part en commandant de nouvelles analyses à la SPAQuE et d'autre part en dégagant des budgets ou des aides financières pour la réalisation tant attendue de la dépollution.