

Mardi 7 janvier 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

Jean-Luc CRUCKE sur l'échec de la convention collective AMeDIS au sein des TEC

Florence REUTER sur l'ajustement des normes de prise en charge des élèves sollicitant le transport scolaire

Willy BORSUS sur la réforme du CWATUPE et l'entrée en vigueur du Code du Développement Territorial (CoDT)

Hervé JAMAR sur l'orientation du dossier de la ligne à haute tension Tihange-Avernas

Sybille de COSTER-BAUCHAU sur les périmètres de réservation d'expropriation

Sybille de COSTER-BAUCHAU sur le nouveau « Park & Ride » de Louvain-la-Neuve

Jean-Luc CRUCKE sur le poids des déchets flamands sur le coût-vérité des communes frontalières

Interpellation de Véronique CORNET sur le Plan wallon des déchets et les investissements dans les intercommunales de déchets

Jean-Luc CRUCKE sur la répartition interne à la Belgique de l'effort à réaliser en matière de climat

Philippe DODRIMONT sur l'évacuation des boues de dragage

Jean-Luc CRUCKE sur la plantation de peupliers comme technique de réduction du CO2

Jean-Luc CRUCKE sur la nécessité pour les pouvoirs publics de disposer de permis d'environnement pour les salles accessibles au public

Jean-Luc Crucke, sur " L'échec de la convention collective AMeDIS au sein des TEC"

En 2006, les TEC initiait une vaste réflexion avec les syndicats afin de devenir les procédures sociales au sein de l'entreprise. La signature, en décembre 2012, d'une convention collective, baptisée AMeDIS (amélioration du dialogue social), couronna le travail.

A l'instar de l'administrateur général du groupe TEC, Monsieur Jean-Marc Vandembroucke, force est de constater que cette convention n'est quasiment jamais respectée par les syndicats, les délégués semblant préférer "se livrer à des jeux d'influence pour gagner des affiliés", au risque de rendre l'entreprise impopulaire par des grèves sauvages que la population n'est plus disposée à accepter.

Le Ministre partage-t-il le constat ?

Considère-t-il qu'il convient, à tout le moins, de revoir la convention et de renforcer sa crédibilité ?

Quelle est la sanction à laquelle s'exposent les syndicats lorsqu'ils ne respectent pas les procédures définies ? Est-elle appliquée ? Est-elle suffisante au regard des manquements et du préjudice porté à l'entreprise ? Quelle est la réaction du Ministre et les lignes de conduite qu'il entend faire respecter ?

Florence REUTER sur « l'ajustement des normes de prise en charge des élèves sollicitant le transport scolaire »

En suite de notre échange du 22 octobre dernier, je reviens vers vous au sujet du rapport de l'ICEDD sur *L'évaluation des normes de prise en charge des élèves transportés* afin de savoir quelles suites vont y être apportées.

L'Institut avait conclu sur la possibilité de modifier les normes de prise en charge des élèves. Pour ce qui concerne la remise en ligne publique, il est ainsi proposé : 1) de réduire à 500 m la distance entre le domicile et l'arrêt de bus 2) de supprimer toute correspondance et 3) de faire en sorte que la distance entre l'arrêt de bus et l'école soit inférieure à 50 m. Sur ce dernier point, l'Institut indique également qu'il faut insister auprès des écoles pour qu'elles prévoient du personnel qui puisse accompagner les élèves depuis l'arrêt de bus.

Le groupe TEC devait évaluer le coût de l'ajustement des normes proposé par l'ICEDD. Peut-on connaître cette évaluation ? Quelle suite avez-vous décidé de donner aux différents ajustements proposés ? Si des ajustements sont réalisés, seront-ils d'application pour la rentrée 2014-2015 ?

Il était aussi question que l'administration vous fasse des suggestions sur la manière de mieux communiquer sur le transport scolaire. Qu'entend-on par « mieux communiquer » ? Que vous a proposé l'administration ? Ici aussi, quelle suite y avez-vous réservé ?

Willy Borsus sur la réforme du CWATUP et la réforme du CoDT

Pouvez-vous m'indiquer quel est l'état de ce dossier ? Quels sont les éventuels arbitrages qui doivent encore être menés ? Quand pourrait entrer en vigueur le nouveau CoDT ?

Comment réagissez-vous par rapport à la prise de position de l'Union des Villes et Communes qui souhaite un délai suffisamment long et suffisamment opérationnel entre l'adoption du CoDT et/ou de ses arrêtés d'exécution et son entrée en vigueur pour permettre aux différents acteurs administratifs, économiques, aux architectes... d'appréhender l'éventuelle nouvelle législation ?

Hervé Jamar sur l'orientation du dossier de la ligne à haute tension Tihange-Avernas

Un chat y perdrait ses jeunes ...

Je vous ai adressé plusieurs interpellations et vous m'avez répondu. Mais avouons qu'on est pas plus loin.

Les communes ont en mains un projet de citation directe ...

Une réunion a été tenue chez le fonctionnaire délégué il y a peu ...

Toutes les thèses juridiques s'affrontent...

Aux réunions, les communes d'Hannut, Villers-le-Bouillet et de Braives assistent à la partie de ping-pong entre élia et la Région wallonne. Bref, elles se sentent spectatrices dans un dossier qui les concerne au premier chef, et où la technique du parapluie n'a plus de limite...

La prescription judiciaire guette (fin janvier 2014).

Merci très clairement de faire le point sur la situation du dossier qui concerne l'alimentation en électricité d'une grande partie de la Belgique voire plus, ainsi que du TGV.

C'est blanc, noir ou gris mais il faut faire absolument le point sur ce dossier.

Sybille de Coster-Bauchau sur les périmètres de réservation d'expropriation.

Pour peu que l'on y jette un œil, même furtif, la question des périmètres de réservation d'expropriation ne manque pas de soulever de nombreuses interrogations.

Certes, le mécanisme peut se révéler utile. Il ne serait effectivement pas raisonnable d'autoriser l'urbanisation de zones où il est planifié à brève ou moyenne échéance de bâtir des infrastructures routières.

Cependant, il n'est pas non plus convenable de laisser dans une telle situation des habitations pendant des décennies.

Prenons l'exemple du contournement de Hamme-Mille, voilà plus de 30 ans que cette route est prévue et que son tracé est défini... mais qu'aucun budget n'est alloué à sa réalisation concrète sans même qu'il n'existe de certitude que la route empruntera bien le chemin choisi initialement !

Aussi, ce n'est pas tant le concept de tels périmètres qui est à remettre en cause, mais la longueur des délais entre leur entrée en vigueur et l'expropriation effective, qui empêche le citoyen de jouir du plein exercice de la propriété de son bien sans qu'il en soit indemnisé.

Je voudrais donc savoir s'il était possible d'envisager des mécanismes permettant soit une limitation dans le temps de tels périmètres ou que leurs propriétaires soient partiellement indemnisés au bout d'une certaine période sans qu'ils aient été expropriés, voire même qu'ils soient tout simplement expropriés d'office si d'aventure les délais dépassaient de beaucoup trop ce que nous pouvons considérer comme étant une durée raisonnable ? Cette disposition pourrait également avoir le mérite de forcer les pouvoirs publics à ne pas abuser de la méthode lorsqu'il ne s'agit que d'éventualités.

Tout comme il est normal de payer des intérêts pour s'offrir le temps de rembourser un prêt, il ne serait pas anormal de consentir à des compensations pour s'offrir le temps de décider...

Par ailleurs, il est curieux de constater que le long du tracé des projets routiers, certaines habitations se retrouvent en périmètre de réservation, tandis que d'autres sont épargnées.

Pourriez-vous m'éclairer sur cette curiosité ? Car en effet, s'il est raisonnable de ne pas laisser s'étendre des maisons sur le tracé d'une future route, je ne vois pas bien comment l'inverse pourrait être vrai quelques 200 mètres plus loin sur le tracé de la même route ! A moins que l'on estime qu'on trouvera une solution à leur cas plus

tard... mais je ne vois alors pas pourquoi on ne pourrait suivre ce même raisonnement concernant les habitations se trouvant bien sous le régime de la réserve d'expropriation. Il m'apparaît qu'il y aurait là une forme d'inégalité de traitement qu'il serait bon d'aplanir.

Peut-être pourrions-nous profiter de l'opportunité qui nous est offerte au travers de la réforme du CWATUPE pour nous pencher plus avant sur cette épineuse question qui empoisonne véritablement la vie des éventuels futurs riverains de routes planifiées dans les années 1970 et qui ne sont toujours par réalisées... ou pire, qui ont perdu toute raison d'être.

Sybille de Coster-Bauchau sur le nouveau « Park & Ride » de Louvain-la-Neuve.

Au début du mois de décembre 2013, la presse faisait état du commencement des travaux du *Park & Ride* de Louvain-la-Neuve malgré la contestation de diverses associations soucieuses d'une urbanisation réfléchie de la cité universitaire.

Je vous interrogeais déjà il y a un an et demi sur les questions qui entouraient la croissance de Louvain-la-Neuve et l'impact que pourrait avoir, notamment sur la mobilité, l'installation du RER et les structures entourant ce dernier... comme le P+R désormais en chantier.

Aujourd'hui, des collectifs citoyens critiques relèvent nombre de carences et d'impasses dans ce projet. Bien que la croissance de Louvain-la-Neuve et sa dynamique générale soit un atout de premier de plan pour le Brabant wallon et la Wallonie, il y a effectivement de quoi s'interroger sur certains aspects entourant la réalisation de ce *Park & Ride*.

Premièrement, vient la question des effets collatéraux et du surplus de trafic induits par cette importante infrastructure de parking. En effet, les accès de Louvain-la-Neuve et ses boulevards périphériques s'encombrent petit à petit au fur et à mesure de l'extension des activités dans et aux abords de la ville. Si le raisonnement visant à installer un P+R aux abords directs d'une gare apparaît raisonnable, peut-on en dire de même sur l'idée d'installer un P+R à un endroit où cela pourrait aggraver une situation qui commence déjà à se montrer préoccupante au niveau du trafic routier ? Un plan, bien qu'il concerne plus votre collègue Carlo Di Antonio, est-il prévu pour palier à cette nouvelle donne ?

De fait, sans aménagement complémentaire, le P+R n'aurait-il pas l'effet paradoxal de fortement dégrader la qualité de la vie à Louvain-la-Neuve même et finalement faire subir les bouchons aux navetteurs près de chez eux plutôt qu'à Bruxelles sans amélioration sensible de leurs temps de trajets ?

Deuxièmement, il y a lieu de s'inquiéter des limites que le projet pourrait imposer à une extension de la gare de Louvain-la-Neuve Université. En effet, le rapport Tritel de 2011 recommande la construction d'une « arrière-gare » afin de permettre le changement de direction des trains sans perturber le trafic ferroviaire de la ligne 161. Le P+R en construction permettra-t-il la réalisation de la recommandation de cette étude ? Si non, quelles sont les alternatives possibles pour rendre cette fonction possible à proximité ?

Enfin, et par ailleurs, d'aucuns s'inquiètent d'une baisse de l'offre de la SNCB dans les plus petites gares de la région sous prétexte d'une offre accrue à Louvain-la-Neuve.

Ce qui évidemment accroîtrait les nuisances potentielles de ce *Park & Ride* que j'ai invoquées précédemment. Ces craintes sont-elles fondées ?

Je m'inquiète également des nombreux recours en annulation en cours d'examen par le Conseil d'Etat. Au nombre de cinq, introduits successivement entre février et novembre 2013, ils touchent des permis accordés à la quasi-entière des acteurs impliqués : la SNCB, les Jardins de Courbevoie SA et le SPW. Devons-nous craindre des annulations massives de ces permis ? Quelles sont les alternatives possibles en cas d'annulation de l'un de ces permis ? Quelles seraient les conséquences pour la totalité du projet de l'annulation de l'un ou l'autre des permis accordés sur ceux dont la validité serait confirmée ?

Jean-Luc Crucke sur « le poids des déchets flamands sur le coût-vérité des communes frontalières».

Récemment, la commune d'Ellezelles annonçait la modification de sa fiscalité sur le traitement des déchets après avoir constaté un afflux de sacs communaux achetés par des citoyens domiciliés en Flandre qui tentaient d'échapper ainsi au système de paiement au poids pratiqué par la ville de Ronse-Renaix.

Le Ministre constate-t-il la répétition de ce comportement sur la longueur de la frontière linguistique ? D'autres communes wallonnes se sont-elles plaintes ?

La Wallonie a-t-elle pour vocation de traiter les déchets ménagers produits en Flandre ?

Quelle lecture le Ministre fait-il de la situation ? Comment remédier à ce type de situation ? Comment réagit le Ministre ? Le Ministre ne devrait-il pas prévoir à l'agenda une concertation avec son homologue flamand ?

Interpellation de Véronique Cornet, sur le plan wallon des déchets et les investissements dans les intercommunales de déchets

Quelle formidable décision ! Alors que cela fait des mois que je vous interpelle à la fois sur l'avenir du plan wallon des déchets et, plus particulièrement, sur celui de l'Unité de Valorisation Énergétique de Pont-de-Loup, je n'ai jamais eu droit qu'à des réponses sommaires où vous mettez en exergue les difficultés budgétaires rencontrées. Aujourd'hui, comme par enchantement, vous trouvez les moyens nécessaires à la création d'une nouvelle usine de bio-méthanisation dans la région de Liège.

Intradel, intercommunale liégeoise de gestion des déchets, est donc bénéficiaire de cette manne financière providentielle qui lui permettra de traiter, directement, les déchets organiques récoltés sur sa zone de couverture.

Il y a quelque temps, cette dernière avait pris les devants concernant cette usine en lançant un appel d'offres. Cependant, sans savoir si un financement wallon allait lui être accordé, le dossier était en suspens.

Le voile est aujourd'hui levé puisque vous venez de concrétiser ce projet par un subside qui se montera à 35% du coût total, à savoir proche des 20 millions d'euros.

Cette nouvelle usine de bio-méthanisation doublera les possibilités actuelles de traitement des déchets organiques au niveau wallon. Actuellement, plus de 30.000 tonnes par an sont traitées en Province de Luxembourg. Intradel pourra désormais compter sur une capacité de traitement annuelle supplémentaire d'au minimum 25.000 tonnes.

Monsieur le Ministre, cette décision me pose un certain nombre de questions auxquelles j'espère, enfin, avoir des réponses aussi claires que précises...

La Déclaration de Politique Régionale prévoyait, dès le début de la législature, l'élaboration du Plan wallon des déchets horizon 2020 alors que selon moi, il aurait fallu envisager un plan à l'horizon 2030. Ce dont je vous avais fait part dans mes diverses interpellations. Vous l'avez subrepticement évoqué mais les mois défilent et rien ne se concrétise si ce n'est une multitude d'études diverses qui s'empilent sans aboutir... Pourriez-vous d'ailleurs me faire connaître le montant exact cumulé des différentes études préparatoires au futur Plan Wallon des Déchets ?

Vous conviendrez qu'aujourd'hui, il m'est difficile de conserver le moindre espoir de voir aboutir, sous cette législature encore, une véritable stratégie wallonne en matière de prévention et de gestion des déchets. Vous annoncez, en décembre 2012, que le projet de plan wallon des déchets 2020 devrait faire l'objet d'une

approbation par le Gouvernement wallon fin avril 2013. Nous sommes un an après en décembre 2013 et à ma connaissance, rien ne semble avoir été mis sur la table du Gouvernement wallon...

Peut-être suis-je simplement mal informée ? Dès lors, Monsieur le Ministre peut-il m'éclairer en répondant à ces questions : Les grandes lignes sont-elles déjà tracées notamment en matière de définition des besoins en infrastructures de traitement et de financement de celles-ci ? Quand peut-on espérer en recevoir une ébauche ? Quel est le timing prévu le cas échéant ? La concertation avec les acteurs du secteur a-t-elle réellement été initiée ?

La seconde partie de mon interpellation concerne le renouvellement du Four N°3 de l'Unité de Valorisation Énergétique de l'ICDI qui, il faut bien le dire, relève d'une longue saga... Comment expliquez-vous que ce dossier qui a fait l'objet d'une demande de promesse de principe de subsidiation en décembre 2011 semble avoir disparu complètement dans les limbes de l'administration ? Aucune décision, aucun débat, rien de rien ! Un cheminement que j'ai du mal à suivre mais dont j'ai hâte que vous éclairiez ma lanterne...

Dans le cadre de sa modernisation, vous aviez évoqué une problématique budgétaire en conséquence de quoi la subsidiation des travaux serait refusée à l'ICDI.

Visiblement, cet argument ne tient plus puisqu'Intradel a obtenu un soutien régional ! Monsieur le Ministre peut-il me dire quelles sont les nouvelles possibilités de subvention dans la gestion des déchets ? Cette décision pour Liège ferme-t-elle définitivement la porte à un subside pour Charleroi visant la rénovation du Four N°3 ? Que devient le plan d'investissements des intercommunales avalisé par le Gouvernement wallon en mars 2009 ?

Admettez-vous, Monsieur le Ministre, que la valorisation énergétique des déchets résiduels soit complémentaire à la biométhanisation des déchets résiduels et qu'il faille conserver un équilibre entre ces outils de traitement ?

Or, une politique cohérente en matière de développement d'infrastructures, notamment de biométhanisation, devrait normalement se baser sur les stratégies des intercommunales en matière de collecte sélective, notamment de la fraction organique des déchets ménagers.

Il y a plusieurs mois,, Monsieur le Ministre, vous sembliez ignorer cet aspect en imposant à deux intercommunales BEP et IBW d'apporter leurs gisements d'organiques sur le territoire de l'ICDI où renaîtrait, un tout nouveau « pôle d'activités dans le secteur des déchets ». Or, comme vous le savez, BEP est déjà copropriétaire de l'unité de biométhanisation de Tenneville et IBW n'envisage pas, elle, de collecter cette fraction. Le partenariat ne se décrète pas ; il se construit lorsque les objectifs convergent comme l'ont déjà démontré ces 3 intercommunales

dans d'autres dossiers. Enfin, l'intercommunale HYGEO ambitionne pour sa part de réhabiliter les deux tours de l'unité de biométhanisation d'Havré pour atteindre une capacité de 40.000 T/an, ce qui porterait déjà la capacité de traitement totale en biométhanisation à plus de 100.000 T/an. Il faudrait donc que toute la population wallonne soit soumise à une collecte sélective des déchets organiques, ce qui est loin d'être le cas actuellement.

Je reste donc définitivement perplexe quant à vos orientations stratégiques.

J'entends mêmes que les actions de prévention qui constituent le premier mode de gestion des déchets, seraient remises en cause dans les prochaines années par faute de moyens budgétaires alloués.

Par contre, invoquer un problème de surcapacité d'incinération alors que je constate que, depuis des mois, toutes les Unités de Valorisation Energétique wallonnes fonctionnent à plein régime pour finalement en arriver à créer une surcapacité de biométhanisation en Wallonie alors que tout son secteur semble se trouver dans une situation financière critique, en voilà une excellente initiative ! Mais sans doute avez-vous un point de vue à nous faire partager ?

Jean-Luc CRUCKE, sur la répartition interne à la Belgique de l'effort à réaliser en matière de climat.

Actuellement, la Wallonie pilote les discussions relatives au « burden sharing », c'est-à-dire au partage belgo-belge des efforts à réaliser en matière de climat et singulièrement en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effets de serre (- 15 % en 2020) et la progression des énergies renouvelables (13 % de la consommation d'énergie en 2020).

Si on reconnaît à la Wallonie d'avoir mis les gaz et d'avoir fait avancer le dossier, les Flamands auraient quant à eux appuyé sur la pédale de freins. La situation serait bloquée.

Qu'en est-il, Monsieur le Ministre ? Où cela coince-t-il ?

La question du partage des revenus tirés de la mise aux enchères des quotas de CO² est-elle la pierre d'achoppement qui bloque toute la négociation ? Ou le mal est-il ailleurs ?

Le Ministre trouve-t-il que le fédéral doit renoncer à tout retour sur ces quotas ? Considère-t-il, à l'instar des Flamands, que la compétence énergie est régionalisée, ses obligations mais donc aussi, dans ce cas, ses avantages ?

Alors que des gestes ont déjà été posés, notamment vis-à-vis de la Flandre par un allègement de ses contraintes, quelle marge de manœuvre la Wallonie s'accorde-t-elle pour arriver à un accord ?

Pour cette dernière, quelles sont les termes d'un bon accord ?

Philippe Dodrimont sur l'évacuation des boues de dragage.

Le Contrat Rivière de l'Ourthe tente en ce moment de mettre sur pied un projet de réaménagement des vestiges des voies de navigation sur l'Ourthe qui se concentre particulièrement sur l'assainissement du canal de Poulseur.

Cet assainissement aurait de multiples avantages, tant environnementaux que touristiques ou patrimoniaux, ainsi que pour la pisciculture voir même pour la prévention des inondations qui sont, vous le savez, l'une des grands défis qu'il faut affronter dans la région.

La première étape de ce projet consisterait en un désenvasement du cours d'eau à cet endroit. C'est là que se présente le premier obstacle : que faire des boues retirées du fond de la rivière ?

De quelles informations disposez-vous sur la nature de ces boues ? Quelles sont les prescriptions régionales au sujet de leur évacuation et/ou de leur destruction ? Quelles précautions faut-il prendre ? Existe-t-il des endroits prévus pour les entreposer ?

**Jean-Luc CRUCKE, sur la plantation de peupliers comme
technique de réduction du CO².**

Dans le cadre des solutions multiples que les scientifiques explorent pour réduire la production de CO², certaines dénotent. Citons, par exemple, la plantation de peupliers. Déjà connu pour ses propriétés hydrologiques, le peuplier fait reparler de lui suite à une recherche de l'université d'Anvers et, pour cause, il absorbe plus de CO² qu'il n'en rejette.

Il n'en faut pas moins aux chercheurs pour suggérer la plantation organisée et à grande échelle de peupliers, ce qu'ils ont étudié. Par exemple, sur des terrains en friche, le long des autoroutes mais certainement pas sur des terres arables destinées aux cultures alimentaires.

Particularité de leur recherche : il s'agit d'une espèce à croissance rapide qui est testée, espèce qui par ailleurs est ensuite utilisée comme biomasse. Le gain énergétique serait en quelque sorte double.

Monsieur le Ministre a-t-il connaissance de cette recherche et de ses conclusions ?

Quel regard porte-t-il sur la démarche ?

La Wallonie pourrait-elle expérimenter la technique ?

Le Ministre va-t-il encourager pareille recherche en Wallonie ?

Pourrait-il la soutenir ?

Ou y voit-il une filière marginale qui ne mérite pas d'intérêt plus important ?

Jean-Luc CRUCKE, sur la nécessité pour les pouvoirs publics de disposer de permis d'environnement pour les salles accessibles au public.

De nombreuses communes disposent de salles plus ou moins grandes destinées à l'accueil de manifestations diverses. On peut citer les salles polyvalentes, les pavillons culturels, les maisons de villages,... bref, la liste est longue et aussi diversifiée que les manifestations qu'elles peuvent accueillir.

Ces manifestations peuvent tantôt être bruyantes ou non, amener un flot de véhicules, se terminer parfois tard dans la nuit,... autant d'éléments perçus à tort ou à raison comme des nuisances liées à l'exploitation, parfois intense, des équipements communautaires de ce type.

Un citoyen soulevait il y a peu la question de la nécessité pour les pouvoirs publics locaux de disposer d'un permis d'environnement pour certaines salles et ainsi permettre officiellement l'exploitation de celles-ci.

Qu'en est-il, Monsieur le Ministre ?

Le permis d'environnement s'applique-t-il aussi à ces salles communales ?

Si oui, sous quelles conditions ?

Les communes oublient-elles souvent le fait que le permis d'environnement s'applique aussi à toutes les salles qui sont offertes au public (contre location rémunérée) ?

Ou partent-elles du principe de la légalité présumée de la mise à disposition d'un tel outil destinée à accueillir du public ?

Considérant que les communes doivent montrer l'exemple, y a-t-il un rappel en la matière à adresser aux communes ?