

**Lundi 10 novembre à 14 h**

**COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE ET DES TRANSPORTS**

**(M. le Ministre Di Antonio)**

**INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES**

Véronique DURENNE sur la construction d'un poulailler à Marquain

Philippe DODRIMONT sur la zone de réservation et le précompte immobilier liés à la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays

Gilles MOUYARD sur l'état d'avancement du dossier sur la construction d'une nouvelle prison à Sambreville

Yves EVRARD sur la zone agricole et la zone forestière au plan de secteur

Philippe DODRIMONT sur la finalisation de l'état des lieux des principales infrastructures collectives en zones d'habitat permanent

Olivier MAROY sur les vols dans les parcs à conteneurs

Philippe KNAEPEN sur la transition vers le zéro phyto

Philippe DODRIMONT sur la fermeture du parc à déchets verts de Soumagne

Georges-Louis BOUCHEZ sur le coût véritable du traitement des déchets

Laetitia BROGNIEZ sur la collecte des pneus usés utilisés pour la couverture des silos

Jean-Luc CRUCKE sur l'exploration du sous-sol wallon en gaz de houille

Véronique DURENNE sur le projet FlexiTEC

Virginie DEFRANG-FIRKET sur les usagers des T.E.C. et les espaces non occupés à l'arrière des bus

Virginie DEFRANG-FIRKET sur le projet de ligne de la société de transport en commun (T.E.C.) express entre Liège et Marche-en-Famenne

Valérie DE BUE sur le gaz naturel comprimé (GNC)

Jean-Luc CRUCKE sur la collaboration entre les transports ferroviaires et vicinaux

Nicolas TZANETATOS sur les subventions sécurité incendie et sûreté à Brussels South Charleroi Airport S.A. (BSCA)

Christine DEFRAIGNE sur la diminution des subsides de Liège Airport

Valérie DE BUE sur la vérité sur les subventions au groupe TEC

François BELLOT sur le contenu du service minimum sanitaire au sein des T.E.C.

Valérie DE BUE sur le système Tec it Easy

Olivier DESTREBECQ sur l'utilisation par la société de transport en commun (T.E.C.) des nouveaux aménagements routiers à La Louvière

Philippe DODRIMONT sur les contrôles des abattages sauvages

## **Véronique Durenne, sur la construction d'un poulailler à Marquain.**

Un projet de construction et d'exploitation d'un poulailler de 37 985 poulets a fait l'objet d'une enquête publique récemment près de Tournai, à Marquain. Le demandeur, la SPRL Kipland qui dispose déjà d'un poulailler de 15 000 poulets, avait introduit il y a un an une demande de permis unique pour s'implanter à Marquain. Après un avis favorable du Collège communal et des fonctionnaires délégués et technique, la SPRL s'était vue casser son permis par le Ministre Philippe Henry en janvier 2014.

L'opposition au projet souligne le fait que ce type d'élevage intensif - 19 poulets au mètre carré - n'est pas cohérente avec la Déclaration de Politique Régionale, ni même avec le code Wallon de l'agriculture qui prônent tous deux une agriculture à taille humaine et familiale. De plus, des inquiétudes existent quant à l'utilisation d'antibiotique et d'une potentielle pollution des sols et des cultures par ceux-ci suite à l'utilisation des fientes comme engrais.

Néanmoins, de telles installations permettraient aussi développer l'emploi dans la région et sont en accord avec le développement rentable des activités agricoles.

Quelle est l'analyse et la position du Ministre sur ce dossier ?

Le Ministre a-t-il eu des concertations, des rencontres avec les parties concernées par ce type de projet, comprenant les agriculteurs et les éleveurs ? Si oui, que ressort-il de ces concertations ? Si non, des concertations sont-elles prévues ?

Le Ministre dispose-t-il d'informations complètes et actualisées sur ce dossier ? Si oui, qu'en tire-t-il comme conclusion ? Si non, quand celles-ci vont elles vous parvenir ?

Disposez-vous de données chiffrées sur le nombre d'entreprises de ce genre en Wallonie ? Et sur le nombre de projets en cours ?

## **Philippe Dodrimont, sur la zone de réservation et le précompte immobilier liés à la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays**

Je souhaiterais revenir vers vous dans le cadre du dossier CHB et plus particulièrement sur deux aspects que je n'ai pas eu l'occasion de développer lors d'une précédente commission à savoir la zone de réservation et le paiement du précompte immobilier.

Depuis près de 30 ans, les riverains de CHB connaissent un préjudice considérable en raison du gel de leurs biens (terrains, immeubles) parce qu'ils se situent dans cette fameuse zone de réservation.

Certains terrains sont bloqués par parcelles cadastrales complètes dont la majorité empiète à la fois sur la zone réservée, mais aussi en dehors. Conséquence : ces biens sont pratiquement inutilisables voire invendables.

En attendant la concrétisation du projet, ne serait-il pas envisageable de revoir le plan de secteur ? Afin de libérer les parcelles qui ne sont pas concernées par le tracé et ainsi soulager les riverains, ne pourrait-on pas redéfinir l'emprise réelle, redéfinir des parcelles cadastrales plus conformes au projet ?

Laisser tous ces propriétaires dans le flou n'a que trop duré !

Le blocage d'une situation entraîne une autre, celle liée au paiement du précompte mobilier. Le SPF Fiscalité réclame son dû pour ces parcelles non bâties. Alors qu'elles pourraient logiquement l'être si les terrains n'étaient pas gelés dans cette zone de réservation. Il semblerait que d'après le Code du droit fiscal immobilier, une annulation de ce précompte est possible à l'initiative des autorités.

Avez-vous des précisions à me fournir par rapport à cette problématique ? Que pouvez-vous répondre aux milliers de riverains qui paient injustement un précompte immobilier en raison d'un dossier bloqué à leur insu ?

Entendez-vous prendre contact avec votre collègue en charge des pouvoirs locaux et le représentant du SPF Fiscalité afin d'aborder cette problématique ?

## **Gilles Mouyard, sur la construction d'une nouvelle prison à Sambreville »**

Monsieur le Ministre, sous l'ancienne législature je suis intervenu à de nombreuses reprises sur ce sujet qui concerne : « *la construction d'une nouvelle prison sur le territoire communal de Sambreville* ». Ma première question en tant que Député au sein de cette assemblée concernait d'ailleurs ce sujet et datait du 9 octobre 2009.

Faisons un bref historique de ce dossier. Dans le cadre de la politique pénitentiaire en Belgique et du Masterplan adopté par le Gouvernement fédéral, il était prévu qu'en Région wallonne trois prisons seraient construites. Les endroits retenus, pour la construction de telles infrastructures, étaient situés sur les territoires des communes de Leuze-en-Hainaut, Sambreville et Marche-en-Famenne.

Le Gouvernement wallon a rapidement marqué son accord de principe pour les sites de Marche-en-Famenne et de Leuze-en-Hainaut. Pour Sambreville et après plusieurs rebondissements quant à sa localisation, le Gouvernement wallon a indiqué qu'il était favorable à une localisation sur une friche industrielle dite de Saint-Gobain à Auvelais.

Mais aujourd'hui, on peut faire le constat que sur trois sites, deux se sont concrétisés, alors que le site de Sambreville (Saint-Gobain) n'a connu aucune avancé, hormis à travers la réalisation de plusieurs études portant sur le coût de la dépollution du site retenu de Saint-Gobain.

Le Gouvernement wallon m'a toujours confirmé sa pleine détermination à défendre ce site pour la construction d'une nouvelle prison, conformément à la motion votée par l'ancienne majorité de l'époque, en date du 4 mai 2011. Alors que d'autres sites dans un rayon proche de Sambreville pourraient être retenus et permettraient de faire avancer ce dossier qui patine depuis de nombreuses années.

De plus, la construction d'une nouvelle prison sur le site retenu par le Gouvernement wallon engendrera un surcoût inévitable et non négligeable pour l'ensemble des acteurs du dossier.

A ma dernière question le Ministre Henry me répondait qu'il ne pouvait approuver les conclusions budgétaires de l'étude de faisabilité concernant le site de Saint-Gobain. Il s'interrogeait sur la comparaison des coûts d'aménagement annoncés avec ceux d'autres prisons en zone urbanisée. Et que l'auteur de l'étude concluait que les aléas et imprévus projetés, pouvaient être réévalués à la baisse si des études complémentaires avaient été réalisées.

Suite à cette dernière constatation le Ministre Henry a alors pris contact avec le Secrétaire d'Etat à la Régie des Bâtiment pour qu'une étude complémentaire soit réalisée au plus vite. C'est ainsi que le Secrétaire d'Etat a lancé la réalisation d'une nouvelle étude. Cette dernière a été réalisée par la société Tauw Belgium et devait être terminée pour le mois de mai 2014.

Monsieur le Ministre, pourriez-vous me présenter l'état d'avancement de ce dossier? Disposez-vous des résultats concernant l'étude commandée auprès de la société Tauw Belgium et qui devait être terminée pour le mois de mai 2014 ? Dans l'affirmative pourriez-vous me les communiquer ? Si oui, que retenez-vous de ces résultats ? Comptez-vous prendre contact dans les jours avenir avec le nouveau Ministre fédéral en charge de la Régie des bâtiments afin de connaître les volontés du Gouvernement fédéral ? Quel est votre agenda futur dans ce dossier ?

## **Yves Evrard, sur la zone agricole et la zone forestière au plan de secteur.**

Le CoDT a été adopté le 24 avril 2014.

Vous le savez, Monsieur le Ministre, la plupart des agriculteurs sont inquiets pour l'accès à la terre afin d'assurer la pérennité de leurs exploitations.

Plusieurs d'entre eux n'ont pas hésité à défricher des terres forestières pour les transformer en terre de culture agricole. La mécanisation et l'outillage impressionnant d'aujourd'hui permettent en effet la réversibilité d'affectation des terres à des coûts encore raisonnables et parfois justifiés dans certains cas.

Ainsi de nombreux agriculteurs, singulièrement au sud du pays où près de la moitié du territoire est boisé, ont procédé à la remise à la culture de terres qui étaient jadis peuplées de bois et de forêts. Il s'agit généralement de terres en bordure de forêt ou de massifs forestiers isolés au beau milieu de pâtures et qui ont fait l'objet, au cours des deux derniers siècles, d'allers-retours dans les différents types de modes de production soit agricole, soit forestière et ce, au gré des générations.

Le CWATUPE ne permettait plus ce genre de pratique.

Pendant que certains, sans aucun état d'âme, forts des convictions et des pratiques de leurs aïeux, ont continué à procéder de la sorte en fonction de leur besoins, d'autres ont cherché tous les moyens et les solutions possibles pour effectuer cette réversibilité des terres de manière légale. C'est ainsi qu'apparaît aujourd'hui la notion d'agroforesterie qui doit permettre dans certains cas des avancées intéressantes pour nos agriculteurs, même si nous n'en sommes encore qu'aux prémices.

Si les premiers sont aujourd'hui poursuivis devant nombres de juridictions avec obligation de replanter les parcelles, les seconds n'ont toujours pas de possibilité d'opérer ce genre de réaffectation, ne fut-ce que de manière très marginale et de manière très ciblée.

Convenons-en, Monsieur le Ministre, qu'entre les pratiques culturelles ancestrales - souvent guidées par le bon sens ou par les nécessités et les impositions de la vie - et la situation actuelle où tout est interdit ou cadenassé à travers des lois et des règlements, il est de notre devoir de dégager des solutions équilibrées qui respectent les intérêts de toutes les parties.

Ainsi à l'heure où les coûts de production ne cessent d'augmenter pour les agriculteurs, à l'heure où le bilan CO2 est mis à toutes les sauces et où chaque geste, chaque produit est analysé pour savoir si l'on tue ou pas la planète, est-il aujourd'hui raisonnable d'interdire à un agriculteur de transformer une terre

forestière qui se trouverait à quelques mètres de son exploitation principale ou serait contiguë à des terres qu'il exploite déjà ?

La mise en œuvre du nouveau CoDT est une formidable occasion de se pencher sur cette question et d'en définir les contours pour permettre, je le répète de manière très parcimonieuse et de manière bien réfléchie, de rendre espoir à nos agriculteurs à ce niveau. Pour bon nombre d'entre eux les contraintes, les aléas climatiques et biotiques sont déjà souvent importants, il est de notre devoir de les aider et de leur simplifier la vie à ce sujet.

Avez-vous la volonté de trouver des solutions légales à travers le nouveau CoDT qui permettent la réversibilité des terres ?

Envisagez-vous de définir ou de réfléchir à des critères ou des mécanismes qui permettraient d'objectiver et de définir les cas où la réversibilité des terres forestières vers des terres agricoles et vice versa pourrait être envisagée ?

Envisagez-vous une forme d'amnistie pour les dossiers des agriculteurs qui sont aujourd'hui susceptibles de se retrouver devant les tribunaux ?



**Philippe Dodrimont, sur la finalisation de l'état des lieux des principales infrastructures collectives en zones d'Habitat Permanent**

Dans le cadre du plan HP actualisé, la mesure 3 est pilotée par le Ministre de l'Aménagement du territoire. Il s'agit de la réalisation d'un état des lieux des principales infrastructures collective dans les différentes zones HP. Le bureau Impact de Bertrix a été chargé de réaliser cet état des lieux afin d'obtenir une vision globale de la situation des infrastructures collectives au sein de ses équipements.

Les résultats livrés par l'état des lieux devraient permettre une estimation du coût de la rénovation des réseaux de distribution d'eau et d'électricité ainsi que des voiries. Cette estimation financière devrait ensuite permettre au Gouvernement de se positionner quant aux possibilités d'octroi ou non d'aides financières spécifiques pour ces lieux.

Votre Collègue en charge du plan HP m'indiquait fin septembre que le bureau Impact était en train de finaliser cet état des lieux.

Pourriez-vous m'indiquer ce qu'il en est exactement ? Si la finalisation n'est pas encore intervenue, pour quelle date peut-on l'espérer ?

Quand l'état des lieux sera terminé, quelles seront les autres étapes pour réaliser l'estimation financière ?

Un appel à projet sera-t-il lancé ?

## **Olivier Maroy sur les vols dans les parcs à conteneurs**

Il existe un phénomène inquiétant de vols de déchets dans nos parcs à conteneurs. Il ne s'agit pas de simples vols isolés, au contraire, ces vols s'amplifient jours après jours. Les métaux, les déchets électriques, les batteries... Les voleurs s'en prennent chaque semaine à nos centres de tris et vont même jusqu'à voler du papier la veille des collectes.

Les pertes financières sont apparemment loin d'être négligeables pour les parcs à conteneurs. Ceux-ci commencent à s'organiser et sont aujourd'hui obligés d'installer des systèmes de surveillance de plus en plus perfectionnés. Non seulement, ces sociétés voient leurs pertes financières augmenter mais doivent investir en surveillance afin de tenter de limiter les vols. Double impact. Tout cela nuit évidemment à la bonne gestion des tris et de manière indirecte à l'environnement, puisque cet argent pourrait servir à améliorer nos parcs à conteneurs.

Pouvez-vous nous dire quelles sont les pertes recensées en Wallonie l'année dernière par l'ensemble de nos parcs ? Le nombre de vols sont-ils bien en augmentation par rapport aux années précédentes ? Vous n'êtes pas sans ignorer que ce phénomène de vols de matière première est également bien présent sur le réseau routier et ferroviaire, ce qui touche également à l'une de vos compétences. Avez-vous également des chiffres concernant les pertes financières sur nos routes et nos chemins de fers ?

N'est-il pas temps d'agir et faire cesser ces pratiques ? Vous me rétorquerez sans doute qu'il s'agit là d'une compétence fédérale. Mais y-a-t-il une concertation entre la Région Wallonne et la police et la justice à ce sujet précis ? A-t-on déjà arrêté à votre connaissance des bandes organisées ? A-t-on pensé à d'autres mesures préventives ? Quel est l'état des lieux sur ces dossiers de vols de déchets et quelles sont les perspectives d'avenir ?

## **Philippe KNAEPEN sur la transition vers le zéro phyto**

Comme vous le savez, depuis le 1er juin 2014, il est interdit de pulvériser des produits phytopharmaceutiques sur les terrains revêtus non cultivables publics en lien avec un réseau de collecte des eaux (comme les trottoirs longés par un filet d'eau – ou encore - les cimetières) ou avec une eau de surface.

De plus depuis le 1er septembre 2014, cette interdiction est valable pour tous les terrains revêtus non cultivables en lien avec un réseau de collecte des eaux ou avec une eau de surface, qu'ils soient publics ou privés.

Par exemple, une allée de garage privée qui est bordée par une rigole de collecte des eaux est ainsi concernée par cette interdiction.

Depuis ce 1er septembre également, il faudra veiller à respecter des zones tampons en zones de cultures et/ou de prairies et en dehors de ces zones. Une zone tampon est une zone de taille appropriée sur laquelle le stockage et l'épandage de produits phytopharmaceutiques sont interdits. Son instauration vise à réduire les contaminations en produits phytopharmaceutiques dans les eaux de surface et dans les eaux souterraines.

En dehors des zones de cultures et de prairies, de même qu'en zones de cultures et/ou de prairies, une zone tampon est respectée :

le long des eaux de surface sur une largeur minimale de 6 mètres à partir de la crête de berge et ne pouvant être inférieure à celle définie dans l'acte d'agrément de chaque pesticide ;

le long des terrains revêtus non cultivables (surfaces imperméables ou peu perméables telles que voiries, trottoirs, pavés, graviers,...) reliés à un réseau de collecte des eaux pluviales (p.ex., grille, avaloir, filet d'eau,...), sur une largeur de 1 mètre ;

en amont des terrains meubles non cultivés en permanence (p. ex., terrains vagues, talus,...) sujets au ruissellement en raison d'une pente supérieure ou égale à 10 % et qui sont contigus à une eau de surface ou à un terrain revêtu non cultivable relié à un réseau de collecte des eaux pluviales, sur une largeur de 1 mètre à partir de la rupture de pente.

Les terrains meubles non cultivés en permanence sont des surfaces meubles qui ne sont pas destinés à l'agriculture ou à être semées ou plantées à court terme, c'est-à-dire durant une période de 6 à 12 mois avant de réaliser un semis ou une plantation.

Nos communes rencontrent d'énormes difficultés à mettre d'application cette législation. Ne prenons pour exemple que les cimetières...

Pour rappel, durant la période de transition, qui a commencé ce 1er juin 2014 et se poursuivra jusqu'au 31 mai 2019, l'utilisation de produits phytopharmaceutiques est encore possible, moyennant le respect de certaines conditions :

l'élaboration d'un Plan de réduction, basé sur le registre d'utilisation des produits en 2013 ;

le balisage des zones traitées et l'interdiction d'accès à ces zones pour le public ;

le respect des principes de la lutte intégrée ;

la limitation des produits autorisés sur le terrain ;

la limitation des zones « pulvérisables ».

Lors de l'examen du projet de décret, l'UVCW avait fait part de craintes en ce qui concerne notamment la praticabilité des délais de mise en œuvre.

Or ces craintes semblent se concrétiser au fur et à mesure que les dates butoirs approchent.

En effet, dernièrement, l'UVCW a récemment fait état des difficultés rencontrées en mettant en évidence plusieurs éléments démontrant le caractère intenable des délais.

Premièrement, pour rappel, les communes doivent réaliser un inventaire des superficies où sont appliqués ces produits, mettre en place les techniques alternatives tout en formant le personnel. En un mot, mettre en place un véritable plan pour réduire l'utilisation des produits phytosanitaires.

Monsieur le ministre peut-il me dire si ce timing est respecté ? Avez-vous la connaissance de l'état d'avancement de ce travail au sein de nos communes ?

Avez-vous l'intention de donner un coup de pouce aux communes pour les guider au mieux dans cette révolution technique ?

Deuxièmement, qu'en est-il à la Région wallonne pour ce qui est de l'inventaire des superficies où sont appliqués ces produits ? Qu'allez-vous utiliser comme techniques alternatives ?

Monsieur le Ministre peut-il autoriser les communes à utiliser un produit phytosanitaire à effet retard d'une demi-heure ? En effet, il semble bien que certains produits, aujourd'hui sur le marché, permettent une pulvérisation efficace avec un arrêt des effets 30 minutes après pulvérisation. Le sous-sol sera donc protégé et plus encore la nappe phréatique essentielle pour notre vivre-ensemble.

## **Philippe Dodrimont, sur la fermeture du parc à déchets verts de Soumagne**

Je vous avais interrogé en séance plénière du 22 octobre dernier sur la fermeture du parc à déchets verts de Soumagne.

Vous vous étiez engagé à trouver une solution en urgence afin d'éviter cette fermeture ?

Avez-vous rencontré les représentants d'Intradel, de la commune de Soumagne et tout autre acteur concerné par ce dossier ?

Quels engagements ont été pris ?

La fermeture est-elle évitée ?

Un consensus a-t-il pu être dégagé ?

Dans la négative, où les Soumagnards vont-ils pouvoir amener leurs déchets verts ?

Ces derniers ont-ils été informés ?

## **Georges-Louis Bouchez sur le coût vérité du traitement des déchets**

"A l'heure où les communes s'affairent sur les budgets, la question du "coût vérité" revient souvent dans les débats. Le décret "coût vérité" instauré en 2008 par la Région wallonne impose aux communes de répercuter le coût de ramassage et de traitement des déchets vers les citoyens par le biais de la taxe. Or de nombreux éléments externes viennent grever ce coût comme par exemple la stratégie wallonne en matière de traitement de déchets ou les choix posés en matière d'infrastructures pour ledit traitement.

Ainsi, dans ma zone par exemple, celle gérée par l'Hygea, différents facteurs sont venus augmenter considérablement le coût de traitement des déchets, sans que le volume de ceux-ci n'augmentent. Dès lors, le citoyen se retrouve dans la situation d'être pénalisé alors qu'il ne produit pas plus. Il est donc ainsi sanctionné sans avoir fauté. Et les poubelles à puce ne résolvent pas cette question puisque la taxe forfaitaire demeure et c'est seulement le surplus de déchets produits qui est pris en compte.

En conséquence, que compte faire le Gouvernement wallon afin de limiter voire de stopper l'inflation de ce coût de traitement des déchets, coût qui pèse de plus en plus lourd, trop lourd, dans le budget des ménages ? Par ailleurs, avons-nous une idée de la situation des "dépôts sauvages" dont l'augmentation ne peut qu'être une conséquence regrettable mais automatique de cette augmentation constante des coûts pour les ménages ? Compte tenu du coût généré pour le ramassage de ces "dépôts sauvages", également répercuté par le biais de la taxe, ne serait-il pas plus pertinent de maintenir une politique de prix accessible à tous ?

## **Laetitia BROGNIEZ, sur la collecte des pneus usés utilisés pour la couverture des silos**

L'utilisation de pneus pour recouvrir les silos est une pratique largement répandue dans les exploitations agricoles.

Mais se défaire de ces pneus reste problématique.

Depuis quelques années, des actions de collecte sont menées grâce à la collaboration de l'asbl Recytyre, de provinces, d'intercommunales ou de communes et celles-ci rencontrent un franc succès. Mais ces initiatives varient selon les régions, les agriculteurs wallons ne bénéficient donc pas tous des mêmes possibilités de se débarrasser de ces pneus. Par ailleurs, pour pouvoir bénéficier de ces collectes, les exploitations doivent remplir certaines conditions. Ainsi, les pneus usés, à remplacer, ne peuvent être repris dans le cadre de ces collectes.

L'administration avait relancé en 2010 une réflexion sur la gestion des pneus usés issus des silos des exploitations agricoles. Le financement par les Régions de la collecte et du traitement de ces pneus constituant une aide *de minimis* et le plafond de ce type d'aide ayant été atteint par la plupart des exploitants wallons, la conclusion fut qu'une intervention financière de la Région wallonne n'était pas envisageable.

Monsieur le Ministre, quelle est votre position sur ce dossier ? Avez-vous déjà initié une nouvelle réflexion comme prévu par l'art. 36 de la *Convention environnementale du 5 décembre 2013 relative à l'exécution de l'obligation de reprise en matière de pneus usés* ? Si la Région venait à intervenir dans la collecte, celle-ci pourrait-elle s'étendre aux pneus usés ?

Le nouveau règlement *de minimis* adopté le 18 décembre 2013 par la Commission européenne permet-il de revenir sur les conclusions jusqu'ici avancées pour ne pas envisager un financement par la Région wallonne ?

## **Jean-Luc Crucke, sur "L'exploration du sous-sol wallon en gaz de houille"**

Si la DPR ne contient aucune allusion au gaz de schiste, alors que la Wallonie disposerait d'un potentiel, il semble que certains investisseurs s'intéressent à l'exploration du sous-sol wallon et, en particulier, hainuyer, en gaz de houille ?

Le Ministre peut-il faire le point sur le dossier ?

Quelles sont les réserves estimées de la Wallonie en gaz de houille ? Quels sont les renseignements dont dispose le Ministre ? Des recherches précises sont-elles en cours ? Lesquelles ? Le Ministre a-t-il connaissance d'études sur le sujet ? Quelles sont-elles et quel en est le contenu ?

Le Ministre est-il favorable à l'exploration du sous-sol wallon en gaz de houille ? Quelles sont les conditions auxquelles doivent répondre les entreprises intéressées ? Quel est le siège de la législation sur la matière ? Quelles sont les réglementations concernées ? Des demandes ont-elles été introduites ? Lesquelles ? Des budgets de recherche sont-ils affectés au dossier ?

Le Ministre peut-il tenir un raisonnement identique à l'égard du gaz de schiste ? Ne faut-il pas au moins avoir connaissance du potentiel wallon, avant d'en refuser éventuellement l'exploitation ?



## **Véronique Durenne, sur le projet FlexiTEC.**

Début 2014, un projet-pilote a vu le jour et consiste en un nouveau service de mobilité à la demande en milieu rural basé sur un partenariat TEC-communes. Il s'agit du projet FlexiTEC, initié par le TEC Namur-Luxembourg et soutenu à hauteur de 150.000€ par la Région wallonne.

Cinq communes-pilotes sont actuellement en train de tester le projet, trois de plus en janvier 2015.

Que ressort-il après ces quelques mois de mise en œuvre ?

Comment se passe la mise en œuvre pratique ?

Observe-t-on déjà un effet de FlexiTEC sur le nombre d'usagers ?

Sur la régularité de l'utilisation des transports en commun par les usagers ?

En ce qui concerne le TEC-Hainaut, de tels projets sont-ils prévus ?

Plus globalement, comment le TEC-Hainaut va-t-il affronter l'avenir en matière de mobilité rurale ?

## **Virginie Defrang-Firket, sur la nécessité que les usagers des TEC avancent à l'arrière des bus**

Le TEC s'est récemment associé à une société commerciale afin de placer des hôtes dans des bus. Dès ce lundi 20 octobre 2014, celles-ci distribueront dans le bus des billets aux utilisateurs pour gagner des iPhones et gadgets.

L'objectif avoué est de pousser les utilisateurs à occuper l'espace du fond du bus. En effet, les usagers devant entrer par l'avant ont tendance à rester au milieu du véhicule, ce qui l'engorge rapidement. Il est donc difficile d'entrer alors qu'il reste des places au fond.

Quel a été le budget consacré à cette campagne ?

Il s'agit d'une campagne de court terme, qu'est-il prévu à long terme pour inciter les usagers à se diriger vers le fond ?

Cette campagne a-t-elle rapporté financièrement au TEC en termes de nouvelles recettes ?

Pourrait-elle être ouverte à d'autres sociétés commerciales pour d'autres produits ?

## **Virginie Defrang-Firket sur le projet de ligne TEC express entre Liège et Marche-en-Famenne**

En juin dernier, neuf bourgmestres, l'ULg et le CHU signaient un courrier commun dans lequel ils confirmaient leur volonté de création d'une ligne de bus express entre Marche en famenne et Liège.

Où en est-on dans ce projet ?

Avez-vous pu réunir les deux TEC (TEC Liège-Verviers et TEC Namur-Luxembourg) pour étudier la mise en place de cette ligne ?

Quel budget cette ligne nécessiterait-elle ?

Le Gouvernement subventionnera-t-il les deux sociétés d'exploitation concernées afin de mettre en place cette nouvelle ligne ? Dans l'affirmative, selon quel agenda ?

## **Valérie DE BUE, sur le CNG (le gaz naturel comprimé)**

Quelles sont les initiatives déjà prises au niveau de la Région en vue de promouvoir le développement des infrastructures d'équipements de CNG en Wallonie?

Combien d'installations de CNG existent actuellement sur le sol wallon ? Quel est l'objectif du Gouvernement d'ici 2019 ?

## **Jean-Luc Crucke, sur "la collaboration entre les transports ferroviaires et vicinaux"**

Dans une récente interview, Jo Cornu, l'administrateur-délégué de la SNCB, s'interrogeait sur les coûts élevés des solutions souvent apportées par les transports publics contemporains et sur le fait que le recours plus fréquent au bus permettrait d'alléger et d'optimiser la dépense publique en mobilité. Il précisait : "cela n'a jamais été analysé par ce que la mobilité est une responsabilité régionale, alors que la SNCB est une société fédérale. J'ai rencontré récemment les patrons des sociétés régionales des transports. Je leur ai proposé de démarrer des analyses pour être plus complémentaires afin d'assurer une mobilité à la hauteur des attentes et à moindre coût"

Quand cette rencontre s'est-elle tenue et quelles furent exactement et précisément les décisions prises ?

Comment le Ministre réagit-il à cette initiative et quelle est sa perception politique de l'évolution des relations entre le rail et le vicinal ?

Une plus grande et une meilleure collaboration est-elle envisageable ? Selon quelles modalités ? Ne faut-il pas se saisir de l'opportunité et de l'offre émise ?

## **Nicolas Tzanetatos sur les subventions sécurité incendie et sûreté au BSCA.**

L'Europe a condamné BSCA à rembourser l'aide régionale couvrant partiellement le coût de location annuelle de l'infrastructure aéroportuaire à la Sowaer (10.3 € millions en 2013).

Suite au conclave budgétaire qui s'est tenu début octobre on sait que chaque Ministre sera tenu de diminuer de 15% les subventions régionales non réglementaires, c'est-à-dire non régies par décret. Le BSCA serait à nouveau impacté par cette décision au niveau des subventions versées par la Région pour les missions de sécurité et incendie ainsi que les missions de sûreté.

Vu que nous ne disposons toujours pas d'un budget à ce jour, pouvez-vous préciser Monsieur le Ministre, si le BSCA doit s'attendre à voir les subventions susmentionnées réduites également ? Si oui, dans quel ordre de grandeur ? Au vu du caractère stratégique de l'aéroport pour la Région et de l'attractivité qu'il représente, ne serait-il pas opportun que l'arrêt de la subvention ordonnée par l'Europe soit compensée par une augmentation des subventions pour les missions de sécurité et incendie afin de se rapprocher de leur coût réel ?

## **Christine Defraigne, sur la diminution des subsides de Liège Airport.**

Ce 29 octobre, la presse annonçait que la Région comptait imposer une réduction de 15% sur les subsides de sécurité-incendie et de sûreté à Liège Airport, « *sur le montant des subventions régionales non réglementaires, celles qui ne sont pas régies par un décret.* » La réduction des subventions concerne également Brussels South Charleroi Airport.

Confirmez-vous, Monsieur le Ministre, cette réduction ? Ainsi que le montant de celle-ci ?

Vous deviez rencontrer les dirigeants de Liège Airport la semaine du 29 octobre, est-ce exact ? Qu'est-il ressorti de cette réunion ?

Les Aéroports de Paris, actionnaires à 25% de Liège Airport, pourraient annoncer leur départ suite à cette mesure. Et la situation est la même à Brussels South Charleroi Airport. Qu'en est-il avec les investisseurs ? Et quelles conséquences cela aura-t-il sur nos aéroports ?

Par ailleurs, en juillet, la DPR annonçait que le Gouvernement comptait « *Renforcer le secteur aérien comme pôle de développement* », notamment en élaborant « *dès le début de la législature un nouveau plan stratégique aéroportuaire* ». Est-ce le nouveau plan stratégique annoncé ?

Cette diminution va-t-elle contribuer au renforcement du secteur aérien comme pôle de développement ? Devons-nous nous attendre à voir se multiplier des mesures de ce genre à l'avenir ?

## **Valérie DE BUE, sur la vérité sur les subventions du TEC**

Le Gouvernement wallon a décidé de réduire la dotation de certains OIP dont le groupe TEC de 10% sur 3 ans: 5% en 2015, 3% en 2016 et 2% en 2017.

Pour les TEC en particulier, le gouvernement a annoncé une compensation de 7,7 millions d'euros en 2015.

Monsieur le Ministre a déclaré que la dotation 2015 sera la même qu'en 2014 à savoir 450 millions d'€.

Le Ministre du Budget a déclaré en Commission du Budget que la dotation complémentaire ne compenserait pas les mesures d'économie transversale: il y aura bien des économies à faire au niveau des TEC.

Quels sont les montants exacts ?

Le calcul de la subvention au regard du contenu du contrat d'obligations de service public signé le 18 novembre 2013 pose également question. En effet, l'article 26 précise que la dotation est calculée en fonction de l'année précédente compte tenu de l'index santé auquel on ajoute 1%. Dotation à laquelle il faut ajouter une compensation forfaitaire de 4,5 millions.

L'encre de ce contrat est à peine sèche et déjà le montant issu du premier conclave budgétaire (diminution de 5% en 2015 et compensation de 7,7 millions) ne correspond pas du tout au calcul figurant à l'article 26.

Pouvez-vous me donner des explications sur ce constat?

Quelle sera la trajectoire budgétaire pour le groupe TEC tout au long de la mandature?

Sur quoi vont porter les économies? Fermeture de lignes? Perte d'emplois?

Le contrat de service public signé le 18 novembre 2013 sera-t-il amendé ?



## **François BELLOT sur le contenu du service minimum sanitaire.**

Vous avez déclaré, voici quelques temps, que vous étiez favorable à la mise sur pieds d'un service continu à préserver coûte que coûte vers les lieux de soins de santé et d'ajouter que vous étiez prêt à empêcher les prises d'otage d'usagers pour cause de débrayage surprise.

En ma qualité d'auteur de la proposition de loi sur la continuité du service public déposée au Sénat et approuvée en Commission de cette Assemblée au printemps dernier, je vous suggère de reprendre mot par mot la proposition qui, au passage, prévoit quatre éléments :

- a. L'introduction dans tous les contrats de gestion négociés entre les ministres, les OIP, et les organes de représentation des travailleurs prestataires du contenu minimum du service public à rendre.
- b. L'interdiction des grèves sauvages, c'est-à-dire non-préavisées ;
- c. Si malgré tout une grève devait avoir lieu, des sanctions financières à l'égard de l'entreprise publique qui aurait négligé d'avoir réglé ces mouvements de grève alors qu'un protocole d'accord devrait être signé entre les partenaires sociaux au sein de chaque entreprise publique afin de juguler ce phénomène ;
- d. Le remboursement automatique des titres de transport prépayés aux usagers qui seraient pris ainsi en otage.

Ce texte ayant suivi un long parcours parlementaire, je puis supposer aujourd'hui que vous adhérerez à l'esprit de cette proposition.

1. Pouvez-vous confirmer que c'est bien avec ces intentions que vous vous êtes exprimé tout récemment ?
2. Pour ce qui concerne la continuité des services du TEC, pour l'accessibilité aux lieux de soins de santé, pouvez-vous m'indiquer comment se définit cette accessibilité aux lieux de soins de santé ? Est-ce les bus qui se rendent directement sur ces lieux ou est-ce la chaîne de transport qui même si elle nécessite des ruptures de charge ou des changements de ligne sera obligatoirement maintenue en cas de nécessité d'accessibilité aux soins de santé ? Un exemple valant mieux qu'un long discours : imaginez que vous deviez vous rendre de Ans au CHU de Liège. Il convient donc de prendre le bus qui assure la liaison ANS – Gare des Guilmins, descendre du bus et ensuite prendre la ligne gare des Guilmins – CHU. Est-ce bien dans cet esprit que vous souhaitez le maintien d'un service coûte que coûte des lignes qui sillonnent le territoire selon un maillage bien défini et qui permet à tout habitant d'accéder aux lieux de soins de santé en empruntant une succession de lignes de bus ?
3. Comment concevez-vous donc cette chaîne de transport pour accéder aux soins de santé même en cas de grève ?

## **Valérie DE BUE, sur le système Tec it Easy**

Le système « Tec it Easy », la nouvelle carte à puce qui sera utilisable comme titre de transport sur les bus wallons, mais aussi à Bruxelles, en Flandre et sur le réseau de la SNCB, devrait être opérationnel en avril 2015 et coûtera finalement 24 millions. Un montant que vous avez confirmé.

Un coût important et surtout plus cher de plus de deux millions du coût initial. Comment expliquez-vous cette augmentation?

Par ailleurs, on apprend qu'il s'agit en réalité d'une version basique qui sera lancée sur le réseau en avril prochain. Toutes les fonctionnalités ne seront pas disponibles dès le départ. Pouvez-vous nous indiquer pourquoi? De plus, l'avantage de ce système est de permettre de combiner les billets entre société de transport. Il s'agit d'une des fonctionnalités qui ne sera pas en place en avril prochain. Pourtant, il s'agit d'une avancée non négligeable. Pouvez-vous nous dire pour quand les navetteurs pourront utiliser cette avancée?

## **Olivier DESTREBECQ sur l'utilisation par le TEC des nouveaux aménagements routiers à La Louvière**

De par ses artères relativement étroites, le centre-ville de La Louvière demeure fortement encombré aux heures de pointes. A ce titre, nous nous réjouissons de la finalisation prochaine du contournement Ouest qui permettra de réduire la circulation dans le centre.

Toutefois, j'estime qu'il faut également favoriser le développement du transport en commun.

La majorité communale a plaidé et obtenu la concrétisation d'aménagements permettant aux TEC d'éviter les embouteillages, notamment par le développement de bandes de circulation qui leurs sont dédiés ou encore par l'aménagement de sites propres.

Cependant, certaines de ces possibilités ne seraient pas utilisées et je pense en particulier à la bande de circulation TEC à la Rue Conreur. Il me revient en effet que le TEC-Hainaut déconseillerait aux chauffeurs de l'utiliser pour des raisons de sécurité. Le confirmez-vous ?

Prévoyez-vous de supprimer ou d'adapter certains aménagements routiers? Une concertation entre la Ville, la Région, et les TEC Hainaut ne permettrait elle pas de dégager les solutions optimales ? Cette concertation est-elle prévue ?

Quel est le planning prévu pour le développement de lignes des TEC en site propre dans la région du Centre ? Pourquoi les aménagements réalisés à la Chaussée Houtart à Houdeng, ne sont-ils pas encore utilisés par les TEC ?

## **Philippe Dodrimont, sur les contrôles contre les abattages sauvages**

Suite à des faits d'abattage sauvage et de dépeçage dans le Hainaut, vous avez décidé d'organiser une importante opération de surveillance contre ces agissements.

Puis-je connaître de quels moyens humains vous disposez pour organiser ces contrôles ?

Lors du débat sur la mise en ligne d'un formulaire destiné aux plaintes concernant la maltraitance animale, vous aviez évoqué que vos services seraient prochainement renforcés. Qu'en est-il exactement aujourd'hui ? Combien de personnes s'occupent de maltraitance animale ? Combien de personnes sont chargées de la prévention ?

Comment s'est déroulée cette action ? Combien de personnes ont été envoyées sur le terrain ? Avez-vous des résultats concluants à me communiquer ? Les auteurs de ces abattages de bovins ont-ils été appréhendés ?