

Lundi 19 janvier à 14 h

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

(M. le Ministre Di Antonio)

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

Nicolas TZANETATOS sur la liaison entre la gare de Charleroi et Brussels South Charleroi Airport

Olivier MAROY sur les dépôts sauvages de bouteilles près des bulles à verre

Jean-Luc CRUCKE sur la pollution de l'Escaut

Olivier DESTREBECQ sur la diminution de la production de déchets

Philippe KNAEPEN sur la politique d'incinération des déchets

Georges-Louis BOUCHEZ sur la suppression du papier

Jean-Luc CRUCKE sur les séminaires organisés par la Société publique de gestion de l'eau

Gilles MOUYARD sur l'assainissement des sols des stations essences

Yves EVRARD sur l'avenir du centre d'enfouissement technique de Tenneville

Valérie DE BUE sur les agressions dans les bus du TEC

Philippe KNAEPEN sur la mise en place de bus à haut niveau de service (BHNS)

Valérie DE BUE sur la modification des horaires des TEC

Valérie DE BUE sur le nombre d'administrateurs au TEC

Laetitia BROGNIEZ sur la ligne TEC express 56 Couvin-Namur

Gilles MOUYARD sur le Plan régional de mobilité durable

Nicolas Tzanetatos sur la liaison entre la gare de Charleroi et Charleroi Airport

Vous étiez présent ce samedi aux vœux du CDH de l'arrondissement de Charleroi et Thuin qui se tenaient à l'Eden. Lors de votre allocution, vous êtes revenu sur la liaison entre la gare de Charleroi et l'aéroport.

Vous dites et je cite : « Sept millions de voyageurs arrivent et partent de Charleroi et il faut travailler autour de la gare actuelle pour les garder à Charleroi. Je veux créer une ligne de bus rapide entre la gare et l'aéroport ». En septembre déjà, vous parliez de cette liaison comme de la solution à privilégier pour relier gare et aéroport. Quelques jours plus tard, suite à une sortie du Ministre-Président Magnette, vous nuancez vos propos en disant que c'était une solution rapide à mettre en place en attendant la construction d'une gare sur le site de l'aéroport en 2027.

Pouvez-vous nous confirmer, Monsieur le Ministre, que ces deux projets sont toujours d'actualité ? Pouvez-vous nous confirmer que la ligne de bus rapide sera mise en circulation dans un premier temps ? A quel horizon peut-on espérer la voir mise en place ? Êtes-vous en mesure de nous fournir un retro agenda concernant ces deux projets ? Est-ce que des actions concernant la gare sur le site de l'aéroport seront déjà menées durant cette législature ? Si oui peut-on savoir lesquelles ?

Olivier Maroy, sur les dépôts sauvages de bouteilles près des bulles à verre

L'image de milliers de cadavres de bouteilles jonchées à côté des bulles à verre dans la commune de Braine-l'Alleud n'a pas manqué de choquer bon nombre de citoyens au lendemain des fêtes de fin d'année.

Il s'agirait d'une situation exceptionnelle, nous explique le porte-parole de l'IBW. En fait, l'opérateur venait de changer début décembre et devait encore rôder ses équipes sur le territoire.

Je veux bien comprendre que ce cas est un concours de circonstance. Ce qui me préoccupe par contre, c'est de lire que chaque année, près de 200 tonnes de dépôts sauvages sont récoltées, ce n'est pas rien. Pouvez-vous nous dire ce que cette récolte supplémentaire représente en termes de surcoût pour la collectivité ?

Ces dépôts sauvages seraient plus nombreux au Brabant-Wallon qu'ailleurs. L'IBW nous explique que c'est parce qu'il y a moins de bulles à verre que dans les autres provinces, à cause d'une difficulté d'implémentation.

Vous avez déclaré votre intention de placer désormais des bulles à verre enterrées partout au travers de la Wallonie. Je suppose que c'est avant toute chose pour une raison d'esthétisme mais aussi pour limiter les nuisances sonores. Il est intéressant de lire que selon l'IBW, ces bulles à verre enterrées permettraient de limiter les dépôts sauvages, dans la mesure où les gens malintentionnés ne pourraient plus se cacher derrière les bulles à verre... Est-ce une réalité déjà observée ?

Monsieur le Ministre, l'amende administrative pour ce type d'incivilité est de 250 €. Combien d'amendes ont été perçues en 2014 ? Y-a-t-il une augmentation par rapport aux années précédentes ? Quels sont les moyens de contrôle ? Comment les agents s'y prennent-ils pour relever une infraction de ce type ? Se cachent-ils quelque part et attendent-ils de débusquer un « client », un peu comme les policiers qui se cachent derrière un panneau pour flasher les automobilistes ? La situation risquerait à ce moment d'être mal vécue par les citoyens : les agents chercheraient des bulles pleines pour verbaliser... Ce serait perçu comme si on favoriserait les conditions pour que les infractions soient commises... Il serait intéressant de savoir combien de contrôles ont eut lieu afin de vérifier si ceux-ci ont un impact ou non. Comment comptez-vous sensibiliser les gens pour limiter ces dépôts sauvages ?

Jean-Luc Crucke, sur "la pollution de l'Escaut"

Le 29 décembre 2014, la police de la navigation et la police de l'environnement devaient intervenir pour traiter une pollution à l'hydrocarbure, sur l'Escaut, en amont des écluses de Kain.

Les prélèvements opérés permettaient immédiatement d'exclure le dégazage d'une péniche.

Des devoirs complémentaires ont-ils été opérés ? Lesquels ?

Le coupable a-t-il pu être identifié ? Qui est-il ? Quelles sont l'ampleur et l'importance du dommage ?

Des poursuites sont-elles envisagées ?

Olivier Destrebecq, sur la diminution de la production de déchets

Même s'il est évident que les techniques ont évolué et que l'on recycle de plus en plus de déchets, tout a un coût. Dès lors, je pense que le meilleur déchet est celui que l'on ne produit pas.

Or, tous les ménages le constatent, énormément de déchets sont superflus et résultent uniquement du marketing des différentes enseignes commerciales.

Je crois donc qu'en cette matière, il convient d'agir en amont et en aval du problème. En aval, avec toute la problématique du tri, de la collecte et du recyclage ; en amont, avec une rationalisation du conditionnement.

N'y aurait-il pas lieu de mettre en place une concertation avec un maximum de grandes marques de toutes les catégories de produits, mais aussi les acteurs de la distribution ?

J'ai la conviction qu'il y a un intérêt à la fois écologique et économique, pour les pouvoirs publics et pour les entreprises privées à diminuer la production de déchets et donc de repenser le conditionnement des produits.

Monsieur le Ministre, mènerez vous cette concertation ? Si oui, suivant quel agenda ? Dans le cas contraire, pour quels motifs ?

Quelles sont les diverses mesures destinées à réduire les déchets, prises sous cette législation ?

D'autres sont elles sur le point d'aboutir ?

Philippe KNAEPEN, sur la politique d'incinération des déchets

Monsieur le Ministre a levé le voile dans la presse sur la future politique qu'il entend mener en matière de gestion des déchets avec une volonté affichée d'étendre les collectes sélectives d'organiques, de déchets de cuisine et de restes de repas sur tout sur le territoire de la Wallonie.

Monsieur le Ministre ambitionne par ce biais d'envoyer moins de déchets à l'incinération et partant, de faire baisser la facture des citoyens. Sur ce second objectif, nous ne pouvons naturellement que vous suivre. Par contre, cette nouvelle politique appelle une série d'observations et de questionnements.

En effet, vous évoquez que si les coûts de collecte restent inchangés qu'ils s'agissent de déchets résiduels ou de déchets organiques ramassés au domicile des citoyens, le coût de traitement de ces derniers est nettement moins onéreux. La condition est cependant que ces déchets organiques soient traités dans des installations locales de biométhanisations agricoles afin que les coûts de transfert de ces déchets soient le plus faibles possible.

Monsieur le Ministre peut-il nous donner des ordres de grandeur pour les coûts de traitement dans ces unités de biométhanisation agricoles ? Ce secteur qui était en crise il y a encore quelques mois se porte-t-il mieux ? Quelle est la capacité de traitement minimale de telles unités permettant de garantir la rentabilité de l'investissement ? Ces installations sont-elles autorisées à traiter des déchets ménagers au même titre que des sous-produits de l'agriculture ? N'y a-t-il pas un risque que certains résidus non biodégradables n'atterrissent sur les champs de nos agriculteurs ?

En tout cas, je vous rejoins sur l'intérêt de collecter sélectivement les matières organiques. En effet, dans notre belle commune de Pont-à-Celles, le système de collecte sélective par conteneurs à puce a été implémenté au 1^{er} janvier dernier, tout comme dans 6 autres communes de la zone ICDI. Les premiers résultats obtenus sont particulièrement positifs puisque près de 30 % des déchets collectés sont des déchets organiques. Bien entendu, le tonnage collecté et la proportion de déchets organiques évolueront encore dans les mois à venir et je m'en réjouis.

Mais vous conviendrez comme moi qu'il restera néanmoins une quantité conséquente de déchets résiduels à traiter. Et que la meilleure filière de traitement actuellement éprouvée pour ces déchets résiduels reste bien entendu l'incinération avec production d'énergie électrique. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle on les appelle aujourd'hui des Unités de Valorisation énergétique. Mais il y a aussi, de manière plus pertinente encore, la potentialité d'alimenter à partir des ces usines de traitement de

véritables réseaux de chaleur comme le font depuis des années les pays reconnus comme étant les plus écologiques de la classe européenne. En Suède, par exemple, cette combustion des déchets résiduels produit aujourd'hui suffisamment d'énergie pour alimenter 20 % du chauffage urbain du pays, soit 810 000 foyers, en plus d'alimenter l'approvisionnement d'électricité pour 250 000 foyers.

Monsieur le Ministre indique qu'il n'est pas nécessaire d'avoir de nouveaux outils de ce type en Wallonie, mais néanmoins que c'est le plan wallon des déchets qui devra déterminer ce qui sera nécessaire. Selon vos déclarations, vous pourriez aussi remettre en cause la subsidiation des incinérateurs et même aller plus loin, car même si les communes sont souveraines dans le choix du type de collecte des ordures ménagères brutes, du tri des organiques ou pas, des poubelles à puce ou pas, la Région dispose de deux incitants : une taxe sur l'incinération qui pourrait s'alourdir pour décourager l'incinération des organiques et une subvention de 32,5 euros pour la tonne de déchets organiques triés et collectés.

Encore faut-il, Monsieur le Ministre que ces outils, ces Unités de Valorisation Energétique, soient localisés stratégiquement en Wallonie pour éviter de trimballer, pour reprendre votre expression dans le cadre des déchets organiques qui seraient traités dans des unités de biométhanisation locales, des déchets sur de longues distances. L'objectif est en effet d'éviter d'engendrer d'importants coûts de transport qui ne vont cesser d'augmenter, évidemment contraires à votre objectif de réduction de la facture des ménages.

Pour revenir à la région de notre intercommunale, vous savez bien que l'ICDI envisage de moderniser son Unité de Valorisation Energétique de manière à la rendre plus performante, mais surtout à pouvoir continuer à traiter l'ensemble des déchets résiduels produits sur son territoire. Elle vient à ce titre d'introduire sa demande de permis unique pour ce projet d'investissement qui fait partie des projets décidés en 2009 par le Gouvernement wallon. L'intercommunale ambitionne, de plus, d'alimenter un réseau de chaleur pour fournir de l'énergie à bas prix à des utilisateurs, tant résidentiels, qu'industriels et publics situés dans un périmètre de 10 km. Elle s'est aussi lancée dans la collecte sélective des déchets organiques depuis 2011 et poursuit l'ambition de couvrir l'ensemble de ses communes ces toutes prochaines années, que ce soit via la poubelle à puce ou via le sac biodégradable, ce qui lui permet d'une part de limiter sa capacité d'incinération à un niveau restreint et d'autre part de développer sur le site de son UVE une unité de préparation de pulpe hygiénisée à partir des déchets organiques collectés sur son territoire dans la perspective d'alimenter des unités de biométhanisation agricoles. Il s'agit pour moi d'un projet aussi innovant qu'indispensable qui semble exactement rencontrer les lignes directrices que vous avez avancées dans le cadre de votre future politique de gestion des déchets et de subsidiation des outils.

Dans ce contexte, partagez-vous le constat qu'il faut inévitablement conserver un minimum d'Unités de Valorisation Energétique pour continuer à pouvoir traiter les déchets résiduels et qu'il faille que ces dernières soient localisées stratégiquement en Wallonie de manière à limiter les coûts de transport, à l'instar de ce que vous envisagez pour le traitement des déchets organiques ? Plus généralement, quel est le planning que vous vous fixez pour déterminer quels seront ces outils primordiaux ? Dans l'hypothèse où l'ICDI faisait partir de ces outils retenus dans le Plan wallon des déchets comme étant indispensables, ce dont je ne doute pas un seul instant, l'intercommunale pourrait-elle bénéficier des subsides wallons ?

M. BOUCHEZ sur « la suppression du papier »

Alors qu'il est estimé que pour chaque production de 40 kilos de papier un arbre est sacrifié, en moyenne le Belge jette 61 kilos de papiers et de cartons par an. Toutefois, ce taux de rejet des papiers et cartons usagés connaît une baisse continue depuis 2011 grâce notamment au numérique, à de meilleures performances techniques dans la production et aux efforts liés au développement durable. Dès lors, certains acteurs se sont posés la question de voir comment l'on pourrait en venir à supprimer le papier de nos modes de vie. Ainsi, une entreprise néerlandaise du secteur de l'informatique a passé le cap puisque tout son fonctionnement interne et externe repose sur le numérique. Grâce à ce dernier, de nombreuses tâches auparavant dépendantes du papier sont désormais possible sur écran comme la signature digitale ou électronique.

Bien que la problématique de la déforestation ne touche pas nos régions, en revanche celle-ci atteint fortement d'autres régions du monde, comme la forêt amazonienne et l'Asie du Sud-Est, ce qui contribue notamment au réchauffement climatique. Pour contrer les effets néfastes de la production du papier, de plus en plus de produits constitués et dérivés du papier labellisés durables – c'est-à-dire provenant de forêts gérées de manière durable – sont utilisés chez nous. Monsieur le Ministre dispose-t-il de statistiques à ce sujet pour la Wallonie ? Quelle est la part de la consommation de papiers labellisés face aux papiers originaires de sources non gérées de manière durable ?

En outre, pour ce qui est de la fabrication et du recyclage du papier, les procédés industriels restent très complexes et polluants. Pour éviter les pressions négatives sur le milieu terrestre et aquatique, les procédés de recyclage doivent respecter un cahier des charges très stricte et très coûteux. Monsieur le Ministre dispose-t-il des chiffres concernant la part de la production de papiers et cartons dans la filière bois wallonne ?

Sachant que le bois est un matériau très utile pour la construction, l'ameublement, l'isolation, le chauffage et la valorisation énergétique notamment, ne faudrait-il pas aller vers une plus forte réduction de notre production et consommation de papier pour privilégier l'exploitation des forêts wallonnes à des fins moins substituables, moins polluantes et plus durables ? De plus, une réduction des papiers et cartons permettraient de travailler davantage sur la prévention des déchets et de facto réduire la part à recycler ce qui améliorera notre position face aux normes européennes en la matière. Existe-t-il en Wallonie des expériences pilotes qui ont été ou sont menées pour supprimer le papier d'une entreprise, d'un service public, d'une administration communale ou d'une école ? Dans la négative, quel est le plan d'action du ministre en vue d'appliquer l'économie numérique et donc accélérer la réduction de la consommation des papiers et cartons observée en Wallonie depuis quatre ans ?

Jean-Luc Crucke sur les séminaires organisés par la Société publique de gestion de l'eau

La SPGE a organisé fin de l'année passée un séminaire sur la Côte d'Opale sous prétexte de nouer des contacts sur place avec les sociétés en charge de l'eau pour envisager des partenariats.

L'organisation de séminaires peut effectivement être intéressante et productive.

Cependant, il semblerait que l'occasion ait également été utilisée pour tenir un team building avec l'ensemble des membres de la SPGE, c'est-à-dire une quarantaine de personnes logeant dans un hôtel-spa quatre étoiles qui propose aussi un restaurant étoilé au Michelin.

Sachant qu'en 2013, un autre séminaire avait déjà été organisé à Reims, il y a lieu de s'interroger sur la pertinence de ces voyages, de ces destinations et de ces coûts qui paraissent bien dispendieux.

Monsieur le Ministre peut-il nous dire si la totalité des frais a été prise en charge par la société publique ou si les participants ont contribué à ceux-ci ?

Peut-il, par ailleurs, nous dire quel est le contrôle effectué quant à l'opportunité et les dépenses de ces voyages ?

**Gilles Mouyard, sur «l'assainissement des sols des stations
essences»**

Monsieur le Ministre, vous déclariez dernièrement dans la presse vous réjouir du bilan positif dans l'avancé du programme de dépollution et d'assainissement des sols des stations essences.

Mais aujourd'hui, cette problématique soulève encore des questionnements. Dans le cadre de la dépollution des sols plusieurs substances sont en effet traitées. Parmi celles-ci l'on retrouve le MTBE, qui est en fait ajouté au carburant pour réduire le bruit des moteurs. Mais cette substance qu'est le MTBE serait selon l'Agence américaine de protection de l'environnement cancérigène. De plus elle serait très volatile et de plus en plus de stations d'épurations des eaux craignent que le MTBE ne s'infilte dans les sources...

A cela vient s'ajouter le fait que le MTBE peut muter en une autre substance le TBA, et ce, aux contacts de bactéries qui sont présentes dans le sous-sol. Or j'apprends que cette substance n'est pas contrôlée par la loi et que les technologies actuelles ne permettent pas de dépolluer parfaitement les sols touchés par le TBA.

Le BOFAS, le Fonds d'assainissement des sols des stations-service, qui vise à assainir le sol de toutes les stations-service de Belgique, indiquait dans la presse que les assainissements effectués « ont été bien faits ».

Cependant, j'ai appris qu'une nouvelle technologie en matière de dépollution venait d'être découverte par une société belge et que cette dernière était beaucoup moins coûteuse et beaucoup plus efficace pour traiter toutes les substances polluantes. Mais cette dernière ne serait pas encore utilisée en Belgique.

Monsieur le Ministre, quelle est votre analyse de la situation ? Pourriez-vous faire le point sur la situation de l'assainissement des sols des stations essences en Wallonie ? Qu'en est-il de la présence dans le sous-sol wallon des substances MTBE et TBA ? Doit-on craindre une infiltration de ces substances dans le sous-sol et/ou dans les sources ou nappes phréatiques en Wallonie ? Envisagez-vous de modifier la législation afin que la substance TBA soit contrôlée ? La Région wallonne envisage-t-elle d'inviter BOFAS à utiliser cette nouvelle technologie biologique qui permet d'assainir complètement les sols de toutes substances polluantes ?

Yves Evrard, sur l'avenir du centre d'enfouissement de Tenneville

Le 30 décembre dernier, suite à un nouveau recours, le Conseil d'état a annulé l'arrêté du ministre régional de l'époque, Philippe Henry, datant du 25 août 2009 et autorisant Idélux à implanter et exploiter le centre d'enfouissement technique de Tenneville.

Les raisons invoquées par le Conseil d'État sont avant tout d'ordre environnemental. Concrètement, cela signifie que l'activité d'enfouissement est à l'arrêt, les autres activités du site étant maintenues.

Les différentes solutions ne sont pas légion. On sait l'importance du CET de Tenneville dans la gestion des déchets en Province de Luxembourg.

Vers quoi se dirige-t-on dans l'immédiat ? L'intercommunale va-t-elle devoir organiser le transfert vers d'autres centres avec les conséquences que cela implique ? A terme, l'intercommunale va-t-elle devoir introduire une nouvelle demande de permis unique ?

Valérie DE BUE sur les agressions dans les bus du TEC

J'aimerais vous interroger sur un chiffre de la police fédérale. Selon les statistiques, il y aurait eu plus de 20.000 vols ou extorsions dans tous les transports en commun et donc, fatalement, également dans les bus du TEC. Les chiffres indiquent plus de 2000 vols dans les bus pour l'année 2013.

Certains vols ont été commis avec une arme et parfois même avec agression d'une ou de plusieurs personnes. Il s'agit là d'évènements graves et surtout ces chiffres continuent d'augmenter d'année en année.

Auriez-vous les chiffres des agressions dans les TEC pour l'année 2013? Qu'est ce que le gouvernement a mis en place pour résoudre ces problèmes récurrents depuis plusieurs années? Avez-vous pris contact avec votre collègue fédéral pour qu'à la vue de ces chiffres, nous puissions trouver une solution efficace et durable dans les transports wallons?

Philippe KNAEPEN, sur la mise en place de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

La DPR prévoit, dans son chapitre sur la mobilité, la mise en place de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) devant accroître l'attractivité des transports en commun et désengorger les centres urbains ainsi que les accès aux grandes villes. La DPR précise aussi que l'entrée Sud de Charleroi via la RN5, au sujet de laquelle je vous interrogeais déjà avant les vacances de Noël, bénéficiera en priorité de ces lignes à haut niveau de service.

Le Président du TEC Charleroi, Gérard Monseux ainsi que le Bourgmestre de Charleroi et accessoirement, Ministre-Président de la Wallonie ont tous les deux annoncés, en décembre 2013 et en mai dernier, la mise en place de Bus à Haut Niveau de Service passant par Mont-sur-Marchienne, Couillet, rejoignant le quartier du Bultia et continuant enfin jusqu'à Somzée.

Le Plan communal de Mobilité de la ville de Charleroi, présenté en janvier 2014, prévoit lui aussi la mise en place de ces lignes à haut niveau de service.

Presque 1 an après ces différentes annonces, Monsieur le Ministre peut-il me dire où en est la mise en place de cette ligne à haut niveau de service ? A-t-on déjà un calendrier précis ? Des aménagements de la voirie seront-ils nécessaires ? Si oui, quel budget y sera consacré ?

D'une manière plus générale, en quoi consistent précisément ces lignes de bus à haut niveau de service ?

Valérie DE BUE, sur la modification des horaires des TEC

Le changement des horaires des bus a parfois des répercussions. Depuis le 1er décembre, ceux ci ont changé pour s'adapter à ceux de la SNCB et pour assurer un maximum les correspondances. Dans ce cas ci, c'est évidemment quelque chose de nécessaire pour garantir un service de transports en commun de qualité.

Par contre, tout cela contrarie sérieusement le fonctionnement de bon nombre d'écoles qui voient désormais des dizaines d'élèves arriver en retard au cours. Et, à l'inverse, certains ratent leur bus de retour s'ils ne quittent pas les cours un peu avant l'heure. Je ne parle pas, ici, uniquement de perte de temps mais aussi et d'un manque de confort clair. En effet, les bus ne seraient peut-être plus adaptés au nombre de personnes qui souhaitent y entrer et ce à des heures différentes.

Certains TEC auraient décidé de revenir à l'ancien horaire pour résoudre ces problèmes mais ce n'est pas encore le cas partout.

Alors, tout d'abord, j'aurais aimé savoir si vous aviez entendu parler de ces problèmes. Avez-vous pu en discuter avec les différentes directions régionales et/ou la SRWT? Est-il possible qu'une direction régionale puisse revenir en arrière sur des décisions prises au niveau des horaires pour régler des demandes comme celles ci?

Valérie DE BUE sur le nombre d'administrateurs au TEC

Début janvier, vous interveniez dans la presse pour indiquer que vous souhaitiez diminuer le nombre d'administrateurs au TEC ainsi que leur rémunération.

Cependant, vous n'indiquez pas où vous voulez diminuer les administrateurs. Avez-vous un plan que vous pourrez mettre en application en 2016?

A côté du nombre, il y a évidemment le coût. Là aussi, nous n'avons pas d'informations concernant vos objectifs. Quel sera le pourcentage de diminution?

Enfin, la SRWT indique que ce changement ne fera pas évoluer beaucoup les chiffres. Pouvez vous me dire si c'est votre avis et quels seront les changements qui pourront toucher la SRWT afin de diminuer, également, ses frais d'administration?

Laetitia BROGNIEZ, sur la ligne TEC Express 56 Couvin-Namur

Une ligne du TEC Namur-Luxembourg relie Couvin à Namur, il s'agit de la ligne Express 56.

Le sud de la province de Namur (plus précisément des communes telles que Couvin, Mettet, Florennes, Philippeville,...) est relativement isolé et éloigné des « grandes villes ». Vous devinez l'intérêt d'une telle ligne TEC pour cette région.

Cette ligne rencontre un franc succès et il me revient régulièrement que les bus sont bondés, les gens sont debout pendant le trajet, et parfois même certains utilisateurs restent sur le trottoir !

Êtes-vous informé de cette situation ? Des études sur la fréquentation de cette ligne, son fonctionnement, ont-elles déjà été effectuées ? Est-il envisageable d'augmenter le nombre de bus aux heures de pointe sur cette ligne ?

Gilles Mouyard, sur «le Plan Régional de mobilité durable»

Monsieur le Ministre, l'Union des Villes et des Communes de Wallonie a été sollicitée, dans le cadre d'une consultation, pour remettre un avis sur le projet de Plan régional de mobilité durable.

Dans cet avis l'Union des Villes et des Communes de Wallonie s'interroge sur la portée de ce Plan régional de mobilité durable, étant donné que ce dernier envisage d'orienter l'offre, la maîtrise de la demande mais également d'orienter lourdement la gestion des systèmes de mobilité, dans l'ensemble de leurs composantes.

De plus, les communes seront, toujours d'après l'UVCW, directement et lourdement impactées par les mesures qui sont préconisées par ce projet. Alors que ces contraintes éventuelles ne sont aucunement justifiées par le document, l'UVCW demande qu'elles soient supprimées, car elles remettent en cause :

- Les politiques communales en matière de permis et d'autorisation,
- Les fonctions régaliennes des communes (sécurité routière, gestion des évènements),
- Le rôle des communes comme gestionnaire des voiries (impacts lourds de certaines mesures en termes d'aménagements),
- Le rôle d'autorité publique des communes.

Fort de ces constats, l'Union des Villes et des communes de Wallonie, insiste sur le caractère non contraignant que doit pouvoir conserver ce document. Plus globalement l'UVCW demande pour que soit mise en place une large consultation des communes sur le projet de Plan régional de mobilité durable et ce afin d'assurer le caractère atteignable des objectifs...L'UVCW demande à ce sujet d'être largement associée à la définition des mesures de mise en œuvre qui concernent les pouvoirs locaux.

L'UVCW fait aussi remarquer que le Plan régional de mobilité « *s'il paraît nécessaire pour guider l'action des opérateurs, ne peut en aucun cas imposer aux communes des investissements, des participations financières ou des cofinancements, de même qu'il ne peut réduire ou obérer les financements ou capacités d'actions dévolus aux pouvoirs locaux dans le cadre notamment des investissements de voiries.* » L'UVCW a rappelé dans son avis à ce sujet l'engagement du Gouvernement wallon d'assurer la neutralité financière des mesures qu'il prend à l'encontre des pouvoirs locaux.

Monsieur le Ministre, quel regard portez-vous sur le Plan régional de mobilité durable? Avez-vous pris connaissance de l'avis de l'Union des Villes et des Communes de Wallonie? Si oui, quelle en est votre analyse? Êtes-vous en accord avec l'ensemble des remarques qui sont formulées par l'UVCW? Comptez-vous répondre positivement aux différentes demandes de l'UVCW ?