

PARLEMENT WALLON

SESSION 2015-2016

COMPTE RENDU AVANCÉ

Séance publique de commission*

Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des transports

Lundi 14 décembre 2015

*Application de l'art. 161 du règlement

SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i>	1
<i>Organisation des travaux</i>	1
<i>Examen de l'arriéré</i>	1
<i>Projet de décret abrogeant le décret du 24 avril 2014 abrogeant les articles 1er à 128 et 129quater à 184 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie, abrogeant les articles 1er à 128 et 129quater à 184 du Code wallon de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, et du Patrimoine, et formant le Code du Développement Territorial (Doc. 307 (2015- 2016) N° 1 à 1quater)</i>	1
<i>Auditions</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Dodrimont, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, M. Henry, Mmes Gérardon, Moucheron.....	1
<i>Interpellations et questions orales transformées en questions écrites ou reportées</i>	5
<i>Projets et propositions</i>	5
<i>Proposition de résolution relative au chaînon manquant « Cerexhe-Heuseux-Beaufays », déposée par M. Dodrimont, Mme Defrang-Firket, M. Jeholet, Mme Defraigne, M. Lecerf et Mme Baltus-Möres (Doc. 279 (2014-2015) N° 1) ;</i>	
<i>Proposition de résolution visant à améliorer la mobilité durable dans l'agglomération liégeoise, déposée par MM. Henry, Daele, Hazée et Mme Ryckmans (Doc. 323 (2015-2016) N° 1)</i>	5
<i>Désignation d'un rapporteur</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Dodrimont.....	6
<i>Organisation des travaux (Suite)</i>	6
<i>Proposition de résolution relative au chaînon manquant « Cerexhe-Heuseux-Beaufays », déposée par M. Dodrimont, Mme Defrang-Firket, M. Jeholet, Mme Defraigne, M. Lecerf et Mme Baltus-Möres (Doc. 279 (2014-2015) N° 1) ;</i>	
<i>Proposition de résolution visant à améliorer la mobilité durable dans l'agglomération liégeoise, déposée par MM. Henry, Daele, Hazée et Mme Ryckmans (Doc. 323 (2015-2016) N° 1) (Suite)</i>	6
<i>Exposé de M.Dodrimont, coauteur de la proposition de résolution</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Dodrimont.....	6
<i>Exposé de M. Henry, coauteur de la proposition de résolution</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Henry, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal.....	9

Discussion générale

Intervenants : M. le Président, M. Henry, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, M. Dodrimont, Mmes Gérardon, Moucheron..... 12

Interpellations et questions orales 18

Question orale de Mme De Bue à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le nouveau système de détection des piétons » ;

Question orale de Mme Gérardon à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la détection des piétons autour des bus »

Intervenants : M. le Président, Mmes De Bue, Gérardon, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 18

Question orale de Mme Moucheron à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la mise en œuvre de TEC It Easy »

Intervenants : M. le Président, Mme Moucheron, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 19

Question orale de M. Henry à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le projet d'une pastille de couleur pour automobiles »

Intervenants : M. le Président, M. Henry, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 20

Question orale de M. Henry à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le tram de Liège »

Intervenants : M. le Président, M. Henry, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 21

Question orale de Mme Gérardon à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la tarification solidaire »

Intervenants : M. le Président, Mme Gérardon, Mme la Présidente, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal.....22

Question orale de M. Destrebecq à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le système de vidéosurveillance des TEC »

Intervenants : M. le Président, M. Destrebecq, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal.....23

Question orale de Mme Salvi à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les nuisances autour de l'aéroport de Charleroi »

Intervenants : M. le Président, Mme Salvi, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 24

Question orale de M. Tzanetatos à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la nouvelle stratégie aérienne pour l'Europe »

Intervenants : M. le Président, M. Tzanetatos, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 25

Question orale de M. Desquesnes à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les conditions d'abattage des ovins en 2016 »

Intervenants : M. le Président, M. Desquennes, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 26

Question orale de Mme Ryckmans à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le gavage des volatiles »

Intervenants : M. le Président, Mme Ryckmans, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 27

Question orale de M. Destrebecq à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'augmentation du nombre d'animaux recueillis dans les refuges »

Intervenants : M. le Président, M. Destrebecq, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal.....29

Question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'Unité du bien-être animal et les collaborations avec les services d'ordre »

Intervenants : M. le Président, M. Dodrimont, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 30

Question orale de M. Henry à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les zones de réservation pour tracés autoroutiers »

Intervenants : M. le Président, M. Henry, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 31

Question orale de M. Henry à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le développement et l'implantation éoliens en Wallonie »

Intervenants : M. le Président, M. Henry, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal.....32

Interpellation de M. Stoffels à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'impact de la pollution de l'air sur la santé »

Intervenants : M. le Président, M. Stoffels, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 34

Question orale de Mme Moucheron à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le financement de l'assainissement des eaux par les industriels wallons » ;

Question orale de Mme Morreale à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la taxe sur le déversement des eaux usées à charge du secteur industriel »

Intervenants : M. le Président, Mmes Moucheron, Morreale, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal.....36

Question orale de Mme Moucheron à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le recyclage de l'aluminium en Wallonie »

Intervenants : M. le Président, Mme Moucheron, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 38

Question orale de M. Crucke à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'appel de la FEVIA à la concertation »

Intervenants : M. le Président, M. Crucke, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 39

Question orale de M. Arens à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le sulfoxaflor »

Intervenants : M. le Président, M. Arens, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 41

Question orale de Mme Waroux à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les poubelles intelligentes »

Intervenants : M. le Président, Mme Waroux, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal.....41

Question orale de Mme Waroux à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les procès-verbaux pour infractions environnementales » ;

Question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les procès-verbaux pour incivilités environnementales en 2014 »

Intervenants : M. le Président, Mme Waroux, M. Maroy, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 42

Question orale de Mme Waroux à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le Pacte sur l'eau »

Intervenants : M. le Président, Mme Waroux, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 44

Question orale de M. Sampaoli à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le décret Sols »

Intervenants : M. le Président, M. Sampaoli, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 45

Question orale de M. Denis à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la constitution de la Région comme partie civile lors de procès en matière environnementale »

Intervenants : M. le Président, M. Denis, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal.....46

Question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'impact financier de la suppression des toutes-boîtes pour les villes et communes »

Intervenants : M. le Président, M. Maroy, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 48

Question orale de Mme Leal Lopez à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la meilleure intégration des réglementations PGDA (programme de gestion durable de l'azote en agriculture) et le verdissement de la PAC (Politique agricole commune) »

Intervenants : M. le Président, Mme Leal Lopez, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 50

Question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le plan européen pour l'économie circulaire »

Intervenants : M. le Président, M. Maroy, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal.....51

Question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'étude commandée à l'ULg sur la vulnérabilité des eaux souterraines »

Intervenants : M. le Président, M. Maroy, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal.....52

Question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les Monsieur et Madame Propre »

Intervenants : M. le Président, M. Maroy, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 53

<i>Organisation des travaux (Suite)</i>	54
<i>Interpellations et questions orales retirées</i>	54
<i>Liste des intervenants</i>	55
<i>Abréviations courantes</i>	56

Présidence de M. Stoffels, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 14 heures 10 minutes.

M. le Président. - La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arrière

M. le Président. - L'ordre du jour appelle l'examen de l'arrière de notre commission.

Projet de décret abrogeant le décret du 24 avril 2014 abrogeant les articles 1er à 128 et 129quater à 184 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Énergie, abrogeant les articles 1er à 128 et 129quater à 184 du Code wallon de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, et du Patrimoine, et formant le Code du Développement Territorial (Doc. 307 (2015- 2016) N° 1 à 1quater)

Auditions

M. le Président. - L'ordre du jour appelle l'organisation d'auditions relatives au projet de décret abrogeant le décret du 24 avril 2014 abrogeant les articles 1er à 128 et 129quater à 184 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Énergie, abrogeant les articles 1er à 128 et 129quater à 184 du Code wallon de l'Aménagement du territoire, de l'Urbanisme, et du Patrimoine, et formant le Code du Développement Territorial (Doc. 307 (2015- 2016) N° 1 à 1quater).

Je souhaite faire un état des lieux des demandes d'auditions et des avis écrits que nous avons sollicités et les réponses et échos que nous avons eus jusqu'à ce jour.

Concernant les auditions du lundi 11 janvier 2016, un représentant de la société NSI, le gestionnaire du logiciel Gesper, a confirmé sa présence. La présence d'un représentant du Département de l'informatique et du SPW est également confirmée.

En résumé, la commission décide de procéder,

le lundi 11 janvier 2016, à l'audition :

- d'un représentant des fonctionnaires délégués de la DGO4 (SPW) ;
- de M. Bertrand, Inspecteur général du Département des technologies de l'information et de la communication (SPW) ;
- de M. Boumonville, Directeur de la Direction de la géomatique de la DGO4 (SPW) ;
- d'un représentant de la société gestionnaire du logiciel Gesper (NSI).

Pour le jeudi 14 janvier 2016, un représentant des fonctionnaires délégués. La directrice générale de la DGO4 nous a envoyé un accusé de réception.

L'Ordre des architectes a confirmé sa présence. L'Union wallonne des architectes s'est également manifestée et demande également à être auditionnée.

Concernant un représentant de l'auditorat du Conseil d'État, ils se sont désistés.

L'Union des villes et communes de Wallonie sera représentée par deux personnes, mais pour un même temps de parole.

En résumé, la commission décide de procéder, le jeudi 14 janvier 2016, à l'audition :

- d'un représentant de l'Union wallonne des architectes (UWA) ;
- d'un représentant du Conseil national de l'Ordre des architectes ;
- d'un représentant de l'Union des villes et communes de Wallonie (UVCW).

En ce qui concerne les contributions écrites, la directrice générale de la DGO4 a envoyé un accusé de réception.

Un responsable de l'Union professionnelle du secteur immobilier, de l'UPSI, demande à être auditionné. Je fais référence à un courrier du 4 décembre 2015 que nous venons de recevoir.

Un responsable de la Confédération de la construction wallonne, M. Carnoy, a confirmé qu'il remettrait un avis avant le 31 décembre.

Un responsable de la Fédération royale du notariat belge, jusqu'à ce jour, nous n'avons pas encore de

réponse.

Un responsable des intercommunales de développement économique, le secrétaire général, il est à confirmer.

Le Conseil des procureurs du Roi, jusqu'à ce jour, nous n'avons pas encore de réponse.

Un responsable de la société ORES, le président du conseil d'administration, a envoyé un accusé de réception.

Un responsable de la société ELIA, M. Kerremans a réagi.

Un responsable de la SWDE, M. Tsechinion, pour M. Smit a confirmé qu'un avis écrit serait remis dans les délais.

Un responsable du Conseil supérieur du logement, M. Defeyt, le président, me signale qu'il verra dans quelle mesure il pourra répondre de façon circonstanciée dans les délais.

Un responsable du département de l'étude du milieu naturel et agricole, DEMNA, l'inspecteur général faisant fonction, a confirmé.

M. Sérusiaux, Président de Natagora, a confirmé qu'un avis serait remis dans les délais.

M. Dufrière, professeur à l'Université de Liège a également confirmé.

M. Fawaz Al Bitar, responsable d'EDORA, a également confirmé.

Cobelpa, à travers de Mme Nathalie Henry, ne promet pas un avis circonstancié dans les délais.

The chief executiv officer de la société Atenor a également confirmé.

M. Van Cutsem, le directeur des recherches à l'Institut Destrée n'a pas donné de réponse à ce jour.

M. Jacques Keller, Professeur à l'Université de Liège, a demandé de pouvoir rendre un avis pour le 15 janvier étant donné que fin de l'année c'est trop proche pour lui en raison des autres travaux auxquels il est confronté pour l'instant. Dans le même temps, M. Keller demande s'il peut éventuellement disposer des arrêtés du Gouvernement qui l'informent dans la manière dont le Gouvernement pense mettre en œuvre les habilitations inscrites dans le décret. Vu qu'il s'agit d'un document du Gouvernement, je ne suis pas habilité à le diffuser, c'est le Gouvernement lui-même qui doit en décider.

Un responsable de l'ASBL UrbAgora a confirmé qu'ils remettront un avis dans les délais.

Voilà l'état des lieux. Je tenais, pour la bonne organisation des travaux, à porter cela à votre information et voir comment l'on réagit par rapport aux demandes qui sont formulées en ce qui concerne, d'une part, par l'Union wallonne des architectes qui souhaite être auditionnée et, d'autre part, par l'UPSI qui aussi souhaite être auditionnée. Ensuite, je demanderai au Gouvernement de prendre position sur le renvoi ou non, à l'ensemble des personnes interrogées, du projet d'arrêtés, ce que nous ne sommes pas habilités à faire. C'est la décision du Gouvernement.

Ce sont les questions que je souhaite poser vu l'évolution des travaux et cela, en date du 14 décembre 2015.

La parole et à M. Dodrimont.

M. Dodrimont (MR). - Je vous remercie, Monsieur le Président, pour ces précisions. Merci aussi à celles et ceux qui ont déjà réagi et qui nous assurent, par là même, leur bonne collaboration. Je pense que l'on peut s'en féliciter, déjà.

M. le Président. - Merci au secrétariat de notre commission car c'est un fameux travail.

M. Dodrimont (MR). - Certainement. Je pense que cela augure, Monsieur le Secrétaire, de pas mal de travaux aussi pour vous et on compte, d'ores et déjà, sur votre compétence pour ces travaux.

J'ai une petite inquiétude par rapport à la première semaine d'auditions, Monsieur le Président, quand vous évoquez que NSI et que les responsables des services informatiques du Service public de Wallonie seraient entendus le 11 janvier, si je vous suis bien, alors que les fonctionnaires délégués ou le représentant des fonctionnaires délégués ainsi que l'Ordre des architectes, à voir si l'on y ajoute l'Union wallonne des architectes – ce sur quoi, je vous le dis déjà, nous n'avons pas d'objection – ne seraient pas entendus le même jour.

M. le Président. - Le calendrier que je vous ai donné met en œuvre ce que la commission a décidé la dernière fois.

M. Dodrimont (MR). - Oui, si ce n'est que j'avais insisté, Monsieur le Président – vous n'étiez pas présent à l'ensemble de nos discussions – personnellement et notre groupe également, pour que les fonctionnaires délégués puissent être entendus en même temps que la partie informatique de nos discussions, espérant même qu'il puisse y avoir une interaction dans ce débat. Il me semble important, lorsque l'on aura l'exposé sur le plan informatique, sur notamment le logiciel Gesper, de pouvoir tant questionner les responsables, la société NSI, les responsables de l'informatique du Service public de Wallonie, mais il nous semblait indispensable que les fonctionnaires délégués puissent participer à l'audition sur la partie informatique du débat. Je ne le

retrouve pas dans ce que vous venez de nous annoncer.

Y a-t-il une possibilité d'avoir un même jour d'audition pour tout le monde ou, à défaut, de demander aux représentants des fonctionnaires délégués d'être là le jour où l'on auditionnera la société informatique et les responsables du Service public de Wallonie sur ce plan ?

Je crois que l'on gagnera du temps. Je n'ai pas envie de poser des questions qui resteront sans réponse parce que les principaux utilisateurs ne seront pas là pour donner leur avis. Vous connaissez toute l'importance que l'on attache à l'aspect du dossier. Je vous demande avec insistance que l'on puisse grouper les auditions lors de la première semaine pour ces différents intervenants.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Concernant les arrêtés, il n'y a aucun problème puisque ces arrêtés, après adoption en première lecture, ont été soumis pour avis à toute une série d'instances.

Qui n'en a pas eu connaissance ?

M. le Président. - Le professeur Jacques Teller de Liège ; c'est lui qui a fait la demande écrite.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Nous allons leur faire suivre.

M. le Président. - Si l'on répond favorablement à l'un, c'est difficile de ne pas répondre de la même manière à l'autre.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Toute une série des intervenants est déjà en possession, puisqu'ils ont été consultés pour le travail entre la première et la seconde lecture. Il n'y a pas de souci pour l'élargir.

Enfin, je voudrais soutenir la demande de M. Dodrimont afin que les fonctionnaires délégués et le personnel informatique puissent se voir le même jour ; peut-être qu'un représentant des fonctionnaires délégués pourra être disponible le lundi.

M. le Président. - Le programme dont je viens de vous faire part traduit textuellement ce qui a été décidé lors de la dernière séance de notre commission. Je peux faire référence au compte rendu intégral de commission ; c'est repris tel quel. Maintenant, on peut modifier l'ordre du jour pour ce qui concerne les fonctionnaires délégués. Le groupe MR est demandeur, le ministre marque son accord, de même que les groupes

PS et cdH. Nous pouvons marquer notre accord pour que les fonctionnaires délégués soient auditionnés en même temps que le NSI et le Département de l'informatique du SPW.

Si je traduis bien votre idée, Monsieur Dodrimont, on demanderait à l'Union des villes et communes de Wallonie – qui sont eux aussi des usagers du même programme informatique – de se positionner deux ou trois jours plus tard sur le même thème. Ils auront deux ou trois jours de réflexion pour prendre attitude.

En ce qui concerne l'Union wallonne des architectes, puisque M. Dodrimont a marqué son accord ainsi que les autres groupes, puis-je noter qu'on les entendra le même jour que l'ordre des architectes ?

La parole est à M. Henry.

M. Henry (Ecolo). - Je n'ai pas d'opposition de principe, mais je trouve embêtant que l'on ait refusé autant d'auditions et que l'on entende plusieurs représentants des architectes. Nos auditions seront un peu disproportionnées. On aura plusieurs auditions pour l'informatique, plusieurs auditions pour les architectes. Il me semble que l'on pourrait alors réenvisager d'autres auditions.

M. le Président. - Aujourd'hui, je vous ai fait part de l'ensemble des demandes d'auditions qui m'ont été adressées de façon explicite, d'une part, par l'Union wallonne des architectes et, d'autre part, par l'UPSI. Je n'ai pas reçu d'autres demandes explicites à être auditionné.

Par contre, on a reçu toute une série de réponses qui confirment l'envoi d'une contribution écrite.

La parole est à M. Dodrimont.

M. Dodrimont (MR). - Pour avoir eu quelques contacts avec des intervenants dans ce dossier, notamment au niveau des architectes, il est sous-entendu qu'il n'y a pas nécessairement une convergence de vue avec l'Ordre des architectes sur tous les points du texte. Je pense que si l'on veut entendre la profession, cette contribution complémentaire est quasi indispensable. Dès le moment où l'on entend l'Ordre des architectes, il faut que des représentants de leur corporation, en l'occurrence l'Union wallonne des architectes, soient entendus. Je crois que les deux doivent se faire, Monsieur le Président. Cela me semble important.

On a pris acte du désistement du Conseil d'État. L'UPSI pourrait apporter sur ce même terrain quelques éclairages supplémentaires. Vous savez que l'on a réagi par rapport au grand nombre d'auditions qui étaient proposées, mais je crois qu'il y a un nombre en dessous duquel on ne peut pas descendre. On a essayé d'aller à l'essentiel par rapport à nos propositions. Je pense que les propositions de notre groupe ont toutes été retenues et je tiens à vous en remercier. Cela nous semble

intéressant d'élargir quelque peu pour entendre, dans un premier temps, ceux que vous venez de nous proposer.

En outre, les contributions écrites peuvent toujours appeler à une réaction des membres de la commission. Sur base de la contribution écrite, il sera possible – du moins, je le présume, Monsieur le Président et vous allez me le confirmer – d'entendre les contributeurs sur certains points de la contribution écrite. Je crois que ce n'est pas fermé aujourd'hui. Je pense qu'il a été dit que la contribution écrite pourrait appeler à des réactions des commissaires pour une demande d'auditions complémentaires.

M. le Président. - Je confirme qu'un groupe ou un parlementaire pourra demander à avoir des explications complémentaires ou supplémentaires par rapport à ce qui a pu être rendu par écrit. Vers la mi-janvier, on pourra se pencher sur l'ensemble des contributions écrites et déterminer si la contribution en tant que telle suffit ou s'il faut demander des compléments d'information.

Il est trop tôt pour faire cet exercice maintenant. On s'est tenu à la décision de la commission de la fois passée : le cas échéant, on pourra demander des compléments par rapport aux contributions écrites, mais il n'y a pas d'automatisme. Ce sera mi-janvier que cette question sera abordée.

La parole est à M. Henry.

M. Henry (Ecolo). - Sur ce dernier point, je pense qu'il faut convenir entre nous que nous ferons le point début janvier ou mi-janvier, sur un deuxième tour d'auditions. Tout du moins sur la possibilité d'auditionner l'un ou l'autre acteur supplémentaire en fonction des avis reçus. Je sais bien qu'on l'avait évoqué précédemment, mais cela me paraît important de le confirmer plus clairement pour le reste.

Pour le surplus, considérer que l'UPSI peut remplacer le Conseil d'État, je ne pense pas que l'on parle de la même chose. L'UPSI a certainement un certain nombre d'éléments à apporter, comme d'autres acteurs également dans un autre registre.

Tenant compte que ce qui a été décidé la fois précédente et là où nous en sommes aujourd'hui, j'aurais tendance à proposer que puisque les avis écrits ont été demandés, recevons-les d'ici la fin de l'année, examinons-les. Début janvier, quand nous aurons les premières auditions qui sont déjà planifiées, redécidons quelles auditions supplémentaires doivent être programmées la semaine suivante.

M. le Président. - La parole est à Mme Gérardon.

Mme Gérardon (PS). - Monsieur le Président, pour mémoire, je fais ici appel à mes collègues. Il me semblait que l'on avait dit que l'on déterminait un premier tour d'auditions, au nombre de cinq pour être

exacte, et on demandait des contributions écrites. Si, à l'analyse de ces contributions écrites, on se rendait compte qu'il y avait un intérêt de développer ces contributions lors d'auditions orales, on passait au deuxième tour d'auditions orales, mais que l'on n'était pas ici dans une logique qu'il y aura un deuxième tour.

Je voulais préciser une nuance en disant, en fonction de la lecture de ces contributions écrites, on aura peut-être un deuxième tour d'auditions, mais pas forcément.

M. le Président. - Je dois ajouter que, vérifiant la liste Inter-Environnement en Wallonie, je ne l'avais pas citée. La demande a été envoyée et ils ont confirmé d'envoyer une contribution écrite comme prévu.

La parole est à Mme Moucheron.

Mme Moucheron (cdH). - Je rejoins mes collègues. On s'était fixé sur un nombre d'auditions à la dernière commission. On peut les entendre, on a entendu les contributeurs qui le feront de manière écrite et la possibilité d'ajouter l'une ou l'autre audition en fonction des rapports qui auront été transmis. C'est une bonne idée de se baser sur ce qui a été décidé à la dernière commission et de s'arrêter à cela ; de voir en janvier s'il y a lieu d'auditionner plus en avant ; de rejoindre la demande formulée d'entendre conjointement les services informatiques et les fonctionnaires délégués.

M. le Président. - Au vu de l'ensemble des discussions qui viennent d'avoir lieu et en essayant de respecter, dans la mesure du possible, les lignes de conduite de ce qui a été décidé à la dernière commission, puis-je proposer, comme ordre du jour définitif, pour le lundi 11 janvier, que l'on auditionne le représentant de la société NSI, donc, le gestionnaire du logiciel Gesper, un représentant du Département de l'informatique du Service public de Wallonie et un représentant des fonctionnaires De Lijn ?

L'ordre du jour pour le jeudi 14 janvier, ce serait l'Ordre des architectes, le Conseil d'État s'est désisté, **l'Union des villes et communes de Wallonie** et l'Union wallonne des architectes ; ce serait ces trois auditions.

Concernant l'UPSI, puisqu'ils ont fait expressément l'objet d'une décision lors de la dernière commission, s'ils rentrent une contribution écrite d'ici la fin de l'année, on pourra se pencher sur la question dès que l'on aura reçu celle-ci, s'il y a lieu de les réinviter une nouvelle fois à être auditionnés, pour ne pas remettre en question les décisions prises la dernière fois tout en laissant la porte ouverte, comme on l'a décidé également, en fonction de ce que représentent les différentes contributions écrites. Pouvons-nous être d'accord ? Oui.

Il va de soi que, de séance en séance, s'il y a des précisions ou des modifications, il faudra que je vous tienne au courant. Depuis que l'on est au courant que les travaux relatifs au CoDT commencent en commission,

je n'arrête pas de recevoir des courriers de part et d'autre. Je ne vais pas distiller tout seul, mais soumettre chacun des courriers ou des contenus à l'appréciation de la commission pour que, tous ensemble, on définisse la méthode de travail.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Lors de la discussion il y a deux semaines, on avait convenu de travailler les lundi et jeudi après-midi et vendredi. Il me revient qu'il y aurait eu des décisions contraires à cela dû à des problèmes de disponibilité de personnel. Est-ce avéré ou potentiel ? Je ne sais pas très bien.

M. le Président. - En Conférence des présidents, j'ai relayé le point de vue tel que proposé par la commission, à savoir les trois jours de travail qui seraient prévus pendant une semaine du Parlement wallon. La réponse du président a été que, pour l'heure, il serait difficilement envisageable de nous donner un troisième jour, mais que, dans un premier temps, on doit s'arranger avec deux jours de travail. Je traduis ce que j'ai eu comme réponse après avoir exposé la demande de notre commission, qui a été prise de façon unanime. Il y a des collègues ici, M. Dodrion était présent et pourra confirmer.

M. Dodrion (MR). - Je confirme totalement ce que M. le Président nous explique. Nous avons fait offre de services, Monsieur le Ministre, pour les jours de semaines de Parlement wallon, pour travailler sur trois jours, les lundi, jeudi et vendredi. Ce que M. le Président nous annonce est rigoureusement exact. Nous restons toujours demandeurs d'une organisation différente des travaux, en parallèle avec la Fédération Wallonie-Bruxelles. On sait que ceci n'intervient pas aujourd'hui, cela reste un problème sur lequel on doit être attentif. Ce qui est exprimé par le président et par le greffier de notre assemblée semble également être un problème dont il faut tenir compte. Dès le moment où l'on nous explique la manière, notamment le secrétariat des commissions est assuré, pose des difficultés, on se doit de prendre en compte les arguments avancés, même si nous le regrettons autant que vous, Monsieur le Ministre.

M. le Président. - Ceci étant dit, il a été ajouté que ce n'est pas une information immuable dans le temps. Au fil des semaines, tout cela peut changer, mais je n'ai pas eu de confirmation précise. Ce que je viens de dire, c'est l'information ici et maintenant, telle qu'elle est applicable.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - J'en ferai part à mes collègues au Gouvernement. Notre représentant s'exprimera à la prochaine Conférence des présidents, mais cela crée un souci majeur. Ce texte suscitera des débats sur 15, 20, 25 séances, au rythme de

deux séances toutes les deux semaines, cela nous amène au mois de septembre dans le meilleur des cas, en considérant qu'il n'y ait rien d'autre. J'oublie les questions, et cetera, qui doivent prendre une partie de ce temps aussi.

Or, il y a un décret Sols, d'autres textes sont également en préparation. C'est tout à fait intenable comme horaire. J'en ferai part à mon collègue, M. le Ministre Furlan qui, à la prochaine Conférence des présidents, exprimera le problème que cela représente très concrètement. Deux demi-journées, inclus les questions. C'est tout à fait intenable d'avoir les auditions, plus 15 ou 20 séances de travail. Nous prendrons un an pour le CoDT dans ces conditions.

M. le Président. - Comme le collègue, M. Dodrion, je pense que, dans mon rôle de président, je continuerai à relayer en Conférence des présidents ce que la commission a souhaité comme rythme de travail. Je peux introduire la demande, mais c'est le Bureau, à travers la bouche du Parlement, qui me donne la réponse. Ce serait utile que le représentant du Gouvernement se prononce lors d'une prochaine Conférence des présidents sur l'intendance qu'il faudra mettre à disposition pour avancer à un rythme correct. Traduisez-vous bien la volonté de tout le monde ? D'accord.

D'autres commentaires, observations ou remarques à faire par rapport aux travaux relatifs au CoDT ?

D'autres points sont-ils à envisager sur l'examen de l'arriéré ? Non.

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites ou reportées

M. le Président. - Les questions orales de :

- M. Onkelinx, sur « la stratégie européenne du transport aérien » ;
- M. Drèze, sur « la modification du plan de secteur suite à l'abandon de liaison E313-Hôpital de la Citadelle » ;
- M. Dermagne, sur « l'implantation d'éoliennes en Wallonie » ;
- Mme Moucheron, sur « le projet de limitation des toutes-boîtes » ;
- M. Crucke, sur « le rachat de la sucrerie de Brugelette » ;
- M. Stoffels, sur « la distribution d'eau » ;
- M. Destrebecq, sur « l'avenir de l'Institut Scientifique de Service Public (ISSEP) » ;
- M. Crucke, sur « l'interdiction du brûlage des déchets verts » ;
- de Mme Moucheron, sur « le nouvel appel à projets lancé pour le financement nord-sud en marge de la COP21 » à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et

des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sont transformées en questions écrites.

PROJETS ET PROPOSITIONS

PROPOSITION DE RÉSOLUTION RELATIVE AU CHAÎNON MANQUANT « CEREXHE-HEUSEUX-BEAUFAYS », DÉPOSÉE PAR M. DODRIMONT, MME DEFRANG-FIRKET, M. JEHOLET, MME DEFRAIGNE, M. LECERF ET MME BALTUS-MÖRES (DOC. 279 (2014-2015) N° 1)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À AMÉLIORER LA MOBILITÉ DURABLE DANS L'AGGLOMÉRATION LIÉGEOISE, DÉPOSÉE PAR MM. HENRY, DAELE, HAZÉE ET MME RYCKMANS (DOC. 323 (2015-2016) N° 1)

M. le Président. - L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de résolution relative au chaînon manquant « Cerexhe-Heuseux-Beaufays », déposée par M. Dodrimont, Mme Defrang-Firket, M. Jeholet, Mme Defraigne, M. Lecerf et Mme Baltus-Möres (Doc. 279 (2014-2015) N° 1) et la proposition de résolution visant à améliorer la mobilité durable dans l'agglomération liégeoise, déposée par MM. Henry, Daele, Hazée et Mme Ryckmans (Doc. 323 (2015-2016) N° 1).

Nous devons commencer par la question de savoir si nous traiterions les deux propositions. Est-ce possible de les traiter conjointement et d'avoir un seul rapporteur pour les deux propositions ? Oui.

Désignation d'un rapporteur

M. le Président. - Nous devons désigner un rapporteur. Quelqu'un a-t-il une suggestion à faire ?

La parole est à M. Dodrimont.

M. Dodrimont (MR). - Je propose M. Lecerf.

M. le Président. - M. Lecerf est coauteur. Il faut choisir quelqu'un d'autre.

M. Dodrimont (MR). - Je voudrais proposer Mme De Bue, Monsieur le Président.

M. le Président. - Mme De Bue est désignée en qualité de rapporteuse à l'unanimité des membres.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

M. le Président. - Je dois porter à votre

connaissance une série d'avis que nous avons reçus.

Nous avons reçu l'avis suivant : « Chers collègues, je vous informe que trois avis ont été déposés en application de l'article 129 du règlement sur la proposition de résolution relative au chaînon manquant « Cerexhe-Heuseux-Beaufays » déposée par M. Dodrimont, Mme Defrang-Firket, M. Jeholet, Mme Defraigne, M. Lecerf et Mme Baltus-Möres (Doc. 279 (2014-2015) N° 1) ». Il s'agit d'un avis émanant de Mme Joëlle Piraux, d'un avis émanant de M. Alain Geerts et d'un avis émanant de M. Rémy-Joseph Camfin. Ces avis ont été adressés aux membres de la commission et sont à la disposition des parlementaires qui émettraient le souhait d'en prendre connaissance. »

Je porte à votre connaissance que les avis ne seront pas annexés au rapport de la présente proposition, que sur décision de la commission.

Pour ce qui concerne l'autre proposition de résolution, je cite, « Je vous informe qu'un avis a été déposé en application, toujours de l'article 129 du règlement sur la proposition de résolution visant à améliorer la mobilité durable dans l'agglomération liégeoise, déposée par MM. Henry, Daele, Hazée et Mme Ryckmans (Doc. 323 (2015-2016) N° 1) ». Il s'agit d'un avis émanant de M. Jean-Marie Lecouvet. Cet avis a été, comme les autres, adressé aux membres de la commission et est à la disposition des parlementaires qui émettraient le souhait d'en prendre connaissance.

Je porte à votre connaissance que l'avis ne sera, comme les autres, pas annexé au rapport de la présente proposition, que sur décision de la commission.

Y a-t-il des demandes particulières par rapport aux avis ? Si tel n'est pas le cas, je demande à un des auteurs de la proposition concernant Cerexhe-Heuseux-Beaufays d'exposer la proposition de résolution ; ensuite, je demanderai au seul auteur ici présent pour l'instant de l'autre proposition de résolution de faire pareil.

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION RELATIVE AU
CHAÎNON MANQUANT « CEREXHE-HEUSEUX-
BEAUFAYS », DÉPOSÉE PAR M. DODRIMONT,
MME DEFRANG-FIRKET, M. JEHOLET,
MME DEFRAIGNE, M. LECERF ET
MME BALTUS-MÛRES
(DOC. 279 (2014-2015) N° 1)**

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À
AMÉLIORER LA MOBILITÉ DURABLE DANS
L'AGGLOMÉRATION LIÉGEOISE, DÉPOSÉE
PAR MM. HENRY, DAELE, HAZÉE ET
MME RYCKMANS
(DOC. 323 (2015-2016) N° 1)**

(Suite)

*Exposé de M. Dodrimont, coauteur de la proposition de
résolution*

M. le Président. - La parole est à M. Dodrimont.

M. Dodrimont (MR). - Monsieur le Ministre, chers collègues, de façon brève du moins je vais m'y attacher, je voudrais revenir sur ce dossier que nous avons déjà eu l'occasion d'aborder au Parlement lors de la législature précédente et qui a, manifestement, déjà pas mal d'années d'existence. Il y a plus de 45 ans que l'on parle de ce chaînon manquant en agglomération liégeoise, de cette liaison qui aurait, comme principale utilité, de relier de façon efficace différents tronçons routiers existants et qui permettrait d'améliorer la mobilité sur l'ensemble du territoire liégeois, au sens large du terme, mais également améliorer la mobilité de notre Wallonie tout entière.

Je tiens à remercier à féliciter M. le Ministre pour l'action qu'il mène pour le tronçon entre Couvin et Charleroi. Il y a, de ce côté, des avancées significatives ; le dossier de l'E420 est aujourd'hui, plus que jamais, une possible réalité pour notre Wallonie. En tant qu'élus liégeois, mais aussi en tant qu'élus wallon, je me réjouis de l'avancée de ce dossier. Nous espérons que la concrétisation de ce projet, assez comparable en termes d'importance et de coûts, puisse voir le jour.

Je voudrais continuer mes remerciements et mes félicitations à l'adresse de M. le Ministre puisque j'ai devant moi un article de presse dans lequel il s'exprime pour ce tronçon de Cerexhe-Heuseux-Beaufays. Il y parle d'un gabarit autoroutier, ce qui est un contraste par rapport à ce qui était exprimé sous la législature précédente. Même s'il évoque les compétences de son collègue, M. le Ministre Prévot, qui sera le ministre en charge des Travaux publics qui aura à mettre en œuvre ce chantier, il est clair qu'il se prononce sur l'adoption du Plan urbain de mobilité de Liège de façon favorable en intégrant ou en confirmant que cette liaison préconisée dans le cadre de ce Plan urbain de mobilité se doit d'être réalisée sur un gabarit autoroutier.

Dès lors, que dire de plus, Monsieur le Président, si

ce n'est qu'il y a une volonté au sein du Gouvernement d'avancer dans un dossier, mais que ce dossier, malgré la volonté exprimée par les uns et par les autres – si je cite M. le Ministre, je pourrais citer bon nombre d'autres intervenants politiques présents dans la majorité d'aujourd'hui, comme dans la majorité d'hier – tous semblent s'accorder pour s'exprimer favorablement en faveur de ce tronçon. Mais aujourd'hui, on ne voit pas de façon claire comment on avance ou comment on espère avancer dans ce dossier.

Cerexhe-Heuseux-Beaufays, c'est parfois un peu le monstre du Loch Ness, on a le sentiment que cette liaison traverse des kilomètres de territoire wallon. Ce n'est rien de plus, même si c'est conséquent, que 12 kilomètres de voirie, ce sont 12 kilomètres entre deux points qui, aujourd'hui, pour rejoindre ces deux points, d'un côté ou de l'autre il faut faire plus de 30 kilomètres. On sait tout le problème du contournement qu'il faut réaliser pour rejoindre les deux parties exprimées par ce projet de liaison.

La Conférence des bourgmestres de l'arrondissement de Liège, c'est 24 communes qui s'expriment par la voix de leur premier magistrat, sont favorables au projet, qui s'expriment sur le gabarit autoroutier plutôt qu'un gabarit d'une simple route ; M. le Ministre Prévot qui annonce son intention de soutenir ce projet. Que faut-il faire de plus ?

Je pense que si on est conscients, du côté de l'opposition, des difficultés budgétaires de notre institution et d'autres – on ne le cache pas et on comprend qu'un projet estimé à un demi-milliard d'euros se doit d'être appréhendé avec prudence – il n'en demeure pas moins que toute une série d'actes pourrait être posée et que la concrétisation du projet n'interviendrait que lorsque ces actes seraient posés, c'est-à-dire dans quelques années.

Mais si on ne prend pas concrètement les décisions qui se doivent d'être prises pour cela, on est toujours en train de s'éloigner d'une concrétisation d'un projet puisque les difficultés ne sont pas moindres aujourd'hui par rapport à ce qu'elles sont depuis le début de ce dossier.

On connaît la problématique. M. le Président a rappelé aujourd'hui qu'il y avait des réactions à ce projet ; on sait d'où elles viennent, de la part de certains riverains et légitimement – on a toujours exprimé notre intérêt par rapport à ces réactions – mais lorsque l'on se doit d'avoir un peu d'ambition pour la mobilité wallonne, il y aura inmanquablement des propriétés à traverser, des expropriations à réaliser et certainement des oppositions qui pourront se confirmer.

Par rapport à ses oppositions, la plus forte que l'on pressent est celle de riverains qui vivent dans l'incertitude depuis ces dernières années. La zone de réservation a été inscrite au plan de secteur. Depuis cette

inscription, des propriétaires de terrain ne peuvent plus employer leur propriété à des fins de construction ou à des fins d'investissement divers. On est face à une situation extrêmement difficile pour ceux-ci.

Je suis souvent revenu à la table de notre commission ou en séance plénière pour évoquer cela en demandant si on ne pouvait pas trouver à tout le moins une solution pour régler définitivement cet imbroglio qui entoure la situation de ces différents biens.

Je crois que, là, il y aurait quelque chose de concret, il y aurait pour ces riverains une certitude, celle de ne pas pouvoir employer leurs biens, mais au moins d'en être indemnisé justement de par le fait de cette privation. Cela nous semble important.

Monsieur le Président, on pourrait rappeler l'ensemble des points avantageux que comprend la concrétisation de cette liaison. Pour cela, je vais vous renvoyer à nos travaux lors de la législature précédente. On a eu un échange intéressant et j'en relisais les interventions des uns et des autres tout groupe politique confondu, à l'exception d'Ecolo qui s'exprimera dans un autre sens, vous vous en doutez bien. Mais du côté du cdH, du côté du Parti socialiste, il y avait des contributions qui allaient dans un même sens qui est celui de dire qu'il faudra que l'on trouve les possibilités de réaliser cette liaison. Mais les uns et les autres auront à cœur de s'exprimer et je présume que cette expression sera semblable à ce que je lis dans la presse régulièrement venant de l'un ou de l'autre de nos excellents collègues de cette assemblée, par ailleurs exerçant des fonctions locales qui disent que cette liaison, il faut pouvoir la concrétiser.

Notre demande n'est pas de dire qu'il y a qu'à se mettre à table pour commencer le chantier. Nous ne sommes pas naïfs à ce point-là. On sait qu'il y a des préalables, des préliminaires, qui sont importants. C'est dans ce sens que nous demandons, Monsieur le Président, au Gouvernement wallon ce qui suit.

Premièrement, d'adopter, sans plus tarder le projet de PUM de l'agglomération liégeoise afin de doter, comme nous l'exprimer dans notre demande, cette région d'une politique structurelle de mobilité et de transport. Le PUM, ce n'est pas que Cerexhe-Heuseux-Beaufays, mais c'est un des éléments essentiels. Pour rappel, il reste ce plan en rade depuis de nombreux mois, voire maintenant deux années.

Deuxièmement, concrétiser les différentes recommandations de ce PUM, c'est la deuxième partie de notre résolution de demandes au Gouvernement. C'est la mobilité douce, c'est renforcer les dessertes de transports en commun, mais également de tenir compte des infrastructures routières et, plus précisément, cette liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays qui fait partie intégrante. Le PUM, c'est Cerexhe-Heuseux-Beaufays comme point essentiel, même s'il y a autre chose. Mon

collègue, M. Henry, y viendra certainement et il retiendra que nous aurons à cœur de soutenir cette partie des revendications ou des préoccupations d'Ecolo. Nous sommes favorables au tram de Liège, à tout ce qui peut être entrepris pour améliorer la mobilité. Mais convenons-en, le point essentiel c'est d'abord de réaliser ce chaînon manquant.

Clarifier la situation d'imbroglio-politicojuridique en vue de dégeler les zones réservées inscrites au plan de secteur depuis 87.

Relancer toutes les procédures administratives concernant les permis nécessaires à la réalisation de ce tronçon. Des demandes de permis ont été réalisées. J'ai pu étudier la question et voir que c'était la commune la plus impactée qui était celle vers laquelle il fallait adresser le permis au départ. Tout un travail a déjà été réalisé qui n'a pas abouti, mais qui est en cours. Ceci permettrait de terminer, comme nous le disons dans notre résolution, de terminer le grand ring de Liège, comme le projette notamment le SDER, puisque c'est un des éléments de référence lorsqu'on lit le Plan urbain de mobilité, le SDER pris en compte pour la réalisation de ce plan.

Concernant la méthode de financement, pour apporter une réponse à ce qui nous sera posé directement, puisque si j'évoquais la lecture d'un article de presse dans lequel vous vous êtes exprimé, Monsieur le Ministre, l'aspect budgétaire sera au cœur des réponses à cette proposition. Je ne demande pas encore une fois que, aujourd'hui, l'on budgétise le projet, qu'on l'inscrive quelque part. Ce que je demande, c'est que l'on mette en œuvre l'ensemble des démarches administratives nécessaires pour avancer.

Je voudrais mettre en parallèle un tronçon routier qui est en train de se réaliser sur l'A11 en Flandre occidentale. Pourquoi est-ce que je parle de ce projet ? Il a, à peu près, le même gabarit que celui que l'on pourrait envisager pour Cerexhe-Heuseux-Beaufays, ce sont 12 kilomètres. C'est un projet qui relie Bruges à Westkappelle. Il y a des infrastructures assez compliquées à réaliser, des ouvrages d'art puisque l'on évoque 56 ponts qui devront être réalisés. Ce sera certainement aussi compliqué que pour le tronçon Cerexhe-Heuseux-Beaufays. Faire une comparaison entre ces deux projets me paraît intéressant. Puisque celui-ci est démarré, on peut avoir une estimation plus précise du coût. Là, on parle de 738 millions d'euros TVA comprise. On évoquait un demi-milliard d'euros pour Cerexhe-Heuseux-Beaufays. Ceci est-il pile-poil comparable ? Je n'en sais rien, mais je pense que l'on ne sera pas très loin en termes de coûts. Ce projet a la particularité d'être mené sur base d'un véritable PPP, puisque c'est la formule par la Région flamande pour amener ce projet là où il est aujourd'hui, c'est-à-dire dans une phase de 42 mois de réalisation avec une fin programmée en automne 2017. Si l'on pouvait se dire que l'on réaliserait Cerexhe-Heuseux-Beaufays en

42 mois, cela voudrait dire que l'on pourrait encore dans cette législature être au cœur de ce projet et que l'on pourrait assister avec vous-même à la pose de la première pierre de ce chantier. Il faut être optimiste et mesurément ambitieux. C'est ce que je pense qu'il pourrait être fait.

Le principe de ce PPP flamand, c'est la Région flamande qui verse une indemnité annuelle sur base du cahier de charges avec une méthode de financement avec des intérêts qui sont calculés. Le montant de la construction est déterminé par un montant fixe.

Le montant de la maintenance est également envisagé et donne des garanties en cas de faillite des entrepreneurs qui pourraient être chargés de la réalisation. Des entreprises s'occuperont de la maintenance des voiries, désenrober les marquages et d'autres de l'entretien des œuvres d'art. Quand on voit que des entreprises wallonnes sont concernées par ce projet 100 % flamand, c'est aussi un peu rassurant sur la possibilité que nos entreprises puissent participer à des projets aussi importants. C'est un des points que j'avais relevés lors de mes interventions précédentes. On sait qu'il y a une crise dans le secteur des entrepreneurs de voirie et que ce genre de projet pourrait être un ballon d'oxygène pour pas mal d'entre elles.

Monsieur le Ministre, Monsieur le Président, sans être beaucoup plus long, ce que je voulais exprimer.

Voilà l'essence même de notre proposition de résolution. Je voulais évoquer un projet de financement via un partenariat public-privé. J'ai une petite documentation intéressante que le groupe responsable de ce projet m'a transmise qui, de façon très didactique, reprend la manière dont ce projet est mené. Quand je lis les motivations : « Pour combler quelques chaînons manquants dans le réseau routier flamand, différents projets sont menés via un PPP. Dans un projet de type PPP, les autorités publiques collaborent avec un partenaire privé et concluent un contrat DBFM ». On en a souvent parlé. « Cela signifie qu'une société privée liée au projet se charge de la conception, de la construction, du financement et de l'entretien sur 30 ans ». Voilà comment ils ont décidé de travailler. Je pense que cela pourrait être applicable pour le projet dont nous parlons ici.

Je ne voulais pas être trop long, Monsieur le Président, parce que beaucoup de choses ont déjà été dites jusqu'à présent sur ce sujet, mais je tiens à dire ô combien ce projet serait salué positivement par toute une région qui, économiquement, touristiquement, a tout intérêt à ce que l'on avance dans ce chantier. Aujourd'hui, c'est vouloir, comme M. le Ministre l'a fait pour le tronçon Charleroi-Couvin, apporter un petit coup d'accélérateur sur un projet dont notre Wallonie a également besoin.

M. le Président. - Merci Monsieur Dodrimont. Ce

que vous venez de développer nous concerne dans la mesure où la mobilité et la question des autorisations ressortent directement du domaine de compétences attribuées au ministre.

Pour ce qui concerne l'investissement, cela ressort plutôt du domaine des compétences du ministre Prévot.

Il y a une question à laquelle je vous demande de réfléchir. Souhaitez-vous que le point soit éventuellement à un certain moment abordé dans les deux commissions ensemble ou en faites-vous deux débats séparés ?

M. Dodrimont (MR). - Plutôt deux débats séparés. Ce qui nous intéresse dans la proposition que nous avons déposée, Monsieur le Président, c'est le volet adoption du PUM, c'est la problématique juridique par rapport aux zones réservées. Je pense que nous sommes dans les compétences de M. le Ministre. Si je ne suis plus à évoquer la partie financement et réalisation concrète du projet, c'est parce que l'on ne peut pas aborder l'un sans l'autre. Si on nous dit qu'il n'y a pas de possibilité financière pour avancer dans ce projet, il ne faut pas faire suite à notre demande.

Quand on nous dit qu'il n'y a pas de possibilité budgétaire, modestement, j'apporte peut-être ce qui est une solution via un partenariat public-privé.

Voilà pourquoi j'ai sciemment mêlé aux compétences de M. le Ministre Di Antonio celles de M. le Ministre Prévot. C'est important que l'on aborde la continuité du dossier sous l'angle aussi du financement puisque le projet sera à charge de la Wallonie et il se doit d'être considéré que le coût est important et pour lequel il faut trouver des formules de financement.

M. le Président. - Je propose, puisque l'autre proposition de résolution est jointe à celle-ci, que M. Henry fasse l'exposé de l'autre proposition de résolution. Ensuite, je demanderai au ministre d'avoir une première réaction de sa part suite à quoi nous entamerons le débat général.

Exposé de M. Henry, coauteur de la proposition de résolution

M. le Président. - La parole est à M. Henry.

M. Henry (Ecolo). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, il y a deux jours a été signé à Paris pour la première fois un accord universel sur le climat. C'est un moment important puisque c'est un accord universel, c'est-à-dire qu'il va impliquer l'ensemble des pays et certainement le nôtre puisque nos différents ministres du Climat de nos différents gouvernements l'ont avalisé.

Cet accord ne va pas résoudre totalement le

problème climatique, il nécessitera d'autres décisions ultérieures, mais en tout cas, il décide d'un cadre, d'un certain nombre d'éléments de contrôle, de suivi et il adopte un objectif qui, il y a quelque temps d'ici, était encore lui-même inespéré, c'est-à-dire d'être bien en dessous de 2°C, c'est-à-dire de préférence plus près de 1,5° que de 2°C.

Cela n'a l'air de rien dit comme cela mais, Monsieur le Président, comme vous le savez puisque nous avons déjà eu plusieurs fois des débats sur ce sujet, aujourd'hui, nous sommes à peu près à 1° de réchauffement.

Pour limiter bien en dessous de 2° le réchauffement planétaire et si l'on s'arrête sur le chiffre de 1,5 et donc, repris dans cet accord international qui nous engage désormais, un certain nombre d'interlocuteurs estiment qu'il faut être totalement sortis des énergies fossiles d'ici 2050.

On mesure bien que c'est un changement d'une ampleur que nous avons du mal à maîtriser, que nous avons du mal à évaluer dans les mesures concrètes, dans les changements concrets que cela va impliquer. Ce qui est une certitude, c'est que pour parvenir à un changement de cette ampleur-là d'ici 2050, c'est-à-dire dans les 35 ans, cela nécessite des changements radicaux dans un certain nombre de politiques, dans un certain nombre de comportements.

Or, les transports sont un des secteurs dans lequel les énergies fossiles sont les plus utilisées et également dans lequel les émissions de gaz à effets de serre sont les moins maîtrisées. Ce sont les chiffres qui sont repris dans les considérants de la résolution.

Le transport routier est la deuxième source d'émissions de gaz à effets de serre en Wallonie, comme dans beaucoup d'autres Régions du pays et constitue le premier facteur d'augmentation de ces émissions. Si on prend sur la période 1990-2010, par exemple, on se rend compte que les émissions de CO₂ du transport routier ont augmenté de 35 % malgré le fait que nous ayons des véhicules, que ce soient des voitures, que ce soient des camions, qui soient technologiquement de plus en plus avancés, de moins en moins émetteurs de gaz à effets de serre. Le problème est que nous circulons de plus en plus, aussi bien en voiture que les marchandises en camion et en avion également et que, donc, au total, malgré les évolutions technologiques, les émissions du secteur du transport augmentent : 35 % sur 20 ans.

Comment peut-on réaliser une baisse de 80 % à 95 % globale de nos émissions d'ici 2050 et sortir des énergies fossiles si nous avons le secteur des transports qui continue d'augmenter ou même, imaginons s'il stagnait par rapport à aujourd'hui ? C'est tout à fait incompatible. C'est totalement incompatible.

Dans les prochaines années, il faudra qu'il y ait des

changements réels et significatifs.

Le problème dans la mobilité, c'est que c'est un peu la loi de l'offre et la demande. On constate – il y a maintenant un certain nombre d'études qui l'établissent – que faciliter les déplacements par la route contribue à augmenter les déplacements par la route. C'est un fait établi. Vous allez plus ou moins envisager d'utiliser votre voiture et d'une certaine façon de manière comparable pour le transport des marchandises en fonction du coût que cela représente pour vous, du temps que cela représente, des problèmes d'embouteillages, et cetera.

Penser que l'on va résoudre les problèmes de mobilité en augmentant en permanence le réseau routier et autoroutier ne correspond pas à la réalité. Ce que cela produit, c'est que l'on contribuera à augmenter l'attrait pour l'utilisation de la route et à augmenter le nombre de véhicules sur la route et le nombre de kilomètres parcourus par ces véhicules.

C'est un peu un cercle sans fin dont il faut oser sortir si nous voulons véritablement avoir un impact sur nos émissions de gaz à effet de serre et sur toutes les mesures que cela implique.

C'est un discours général sur la route et sur les émissions de gaz à effet de serre. Par rapport à la résolution déposée, il y a la discussion tout à fait particulière du chaînon autoroutier Cerexhe-Heuseux-Beaufays. Ce projet est pour nous d'un autre âge puisqu'il est au plan de secteur depuis 40 ans et qu'il ne correspond plus, tel qu'il a été écrit au plan de secteur, à une analyse fine de la mobilité d'aujourd'hui et des projets de l'évolution de la mobilité dans les prochaines décennies.

Par ailleurs, il y a un autre projet très important sur la région liégeoise – c'est une véritable alternative à la route – qui est le projet de tram, pour lequel nous attendons par ailleurs la confirmation de sa faisabilité du point de vue du montage financier tel qu'il a été envisagé, en liaison avec les difficultés rencontrées avec Eurostat. Au-delà de ce montage financier, le projet lui-même est tout à fait utile, nécessaire, pertinent, par rapport au développement du transport en commun dans la région liégeoise.

Nous ne pensons pas qu'il soit possible de faire les deux, pas seulement pour une question budgétaire – c'est un véritable problème, on est dans les centaines de millions d'euros dans chacun des deux cas, dans le contexte budgétaire actuel, ce n'est pas facile de financer simultanément les deux projets – mais parce que ces projets sont contradictoires. À un moment donné, si on veut avoir un impact sur notre mobilité, si on veut faire en sorte que la part des gaz à effet de serre liée au transport diminue – alors qu'elle n'a pas arrêté d'augmenter jusqu'ici – et que nous puissions un jour sortir des énergies fossiles, ce qui est indispensable, non

seulement parce que ces énergies sont en quantités limitées – on retombe sur le débat sur le pic de pétrole, et cetera – mais parce que l'utilisation complète des énergies fossiles disponibles sur terre est incompatible avec les objectifs de combattre le réchauffement climatique. Si on brûle l'ensemble des énergies fossiles qui sont disponibles sur terre, on ne pourra pas respecter les deux degrés de réchauffement, c'est un fameux problème. Si on veut sortir de cette dépendance, il faut donner des signaux qui vont dans ce sens et changer le cadre de la mobilité.

C'est la raison de cette résolution qui vise à la fois à confirmer l'intérêt du tram et l'absolue nécessité du tram dans la région liégeoise, en estimant également qu'il y a une nécessité de financer ce projet quoiqu'il arrive de la réponse d'Eurostat. J'entends bien que ce n'est pas forcément plus facile si la réponse d'Eurostat est négative, c'est évident, mais il y a d'autres montages possibles.

Nous estimons que ce projet doit être prioritaire pour la Wallonie et pour la région liégeoise et nous estimons de la même façon que le projet de liaison CHB n'est plus d'actualité tel qu'il a été conçu. Il correspond à un renforcement du réseau routier qui ne doit plus être soutenu aujourd'hui et il n'apportera pas de contribution positive à la réduction de nos émissions de gaz à effet de serre qui doit être aujourd'hui un objectif absolument central des politiques de mobilité.

Cela permettra d'avoir de la clarté par rapport aux familles concernées – je reprends l'argument de M. Dodrimont, mais pas dans le même objectif – qui sont dans l'attente depuis 40 ans de savoir ce qu'il va advenir de ce plan de secteur. Nous proposons qu'il y ait une réponse négative et qu'il y ait retrait de la zone de réservation du plan de secteur. Il s'agirait d'un double signal : à la fois le soutien clair à la mise en œuvre du tram et à toute la réorganisation du transport en commun qui doit en découler dans l'arrondissement de Liège et également le signal clair que nous n'allons plus investir massivement dans le réseau autoroutier à ce stade, qu'il est absolument prioritaire de mener d'autres politiques pour faire en sorte que la part d'émissions de gaz à effet de serre qui sont liés au transport puisse réduire dans les prochaines années.

M. le Président. - Les deux exposés ayant été faits par les coauteurs, je demande au ministre, dans un premier temps, de donner le point de vue du Gouvernement avant d'entamer la discussion générale.

La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Je peux souscrire à beaucoup de choses dites par M. Dodrimont. Il y a moyen de s'entendre, il y a une formule à trouver.

Je suis, par contre, assez étonné de vos propos, Monsieur Henry, puisque vous dites que c'est un projet d'un autre âge, qui date d'il y a 40 ans, alors pourtant que vous le présentiez au gouvernement il y a deux ans, avec une liaison CHB – certes réduite à deux fois une bande, mais une liaison qui existait quand même. Le dossier que j'ai reçu à mon cabinet du plan de mobilité urbain, tel que vous l'aviez préparé et présenté au Gouvernement, prévoit bien cette liaison deux fois une bande. Ce dossier existe. Il a même évolué par rapport à ce qui a été proposé par les communes de Liège et de la périphérie, puisqu'on a considéré que l'arrivée du projet de tram et ses conséquences allaient réduire les besoins, raison pour laquelle une deux fois une bande était suffisantes. C'est le principe qui était mis en avant.

Je m'étonne un peu de votre position, je croyais que l'on allait pouvoir s'entendre, mais si vous considérez que ce que vous avez défendu il y a deux ans ne vaut plus rien et qu'il faut faire tout à fait autre chose... J'étais comme vous à Paris, cela m'a sans doute tout autant inspiré que vous. Je pense néanmoins qu'en termes de mobilité et d'impact CO₂, il faut bien réfléchir à ce que l'on va faire.

Aujourd'hui, imaginer que le tram – auquel on tient tous, on n'est pas ici en mettre en concurrence deux projets – va résoudre le problème de CHB, ce n'est pas du tout exact. Il suffit de regarder une carte pour voir que ce n'est pas la même chose. Le tram ne va pas résoudre le problème de CHB.

Par ailleurs, nous avons aujourd'hui un tronçon manquant de 12 à 12,5 kilomètres qui génère des déplacements de véhicules de l'ordre de 30 kilomètres avec une vitesse réduite, avec un niveau de pollution important. La conclusion de tout cela : CHB est-il bon en matière de mobilité ? Oui, idéalement il faut le faire. Est-ce bon en matière d'environnement et de climat ? Je serais presque tenté de dire oui, parce qu'aujourd'hui la manière dont les véhicules doivent circuler de par l'absence de ce tronçon est plus pénalisante qu'autre chose pour l'environnement. Est-ce bon en matière de territoire, de biodiversité ? Non, c'est clair que faire ce tronçon va affecter les territoires concernés : 12,5 kilomètres de long sur une emprise de plusieurs centaines de mètres à certains endroits, avec les besoins accessoires aux deux fois deux bandes, cela fait quelques hectares de dégâts. Ce n'est pas un projet sans impact sur l'environnement. L'impact sur la biodiversité et sur le territoire sera majeur.

Il y a la volonté d'approuver un plan de mobilité urbain, le PMU de Liège, mais il faut le revoir. Il a été modifié entre la version qui était transmise par la Ville de Liège et les villes associées de manière à justifier le deux fois une bande. On a, à notre avis, largement exagéré l'impact du tram et d'une série d'aménagements du centre de Liège en considérant dès lors qu'avec deux fois une bande on s'en sortirait. C'est la raison pour laquelle le gouvernement précédent n'a pas voulu

adopter cette version et qu'il n'y a pas eu de décision prise en ce sens. La vérité est que, pour le faire, il faut le faire à deux fois deux bandes sinon avec deux fois une bande on va recréer un tronçon certes plus court, mais tout aussi encombré que ne le sont les routes actuelles. Cela ne sert à rien de faire les choses à moitié.

Vous considérez aussi que le tram est en danger si on fait CHB. Le tram est décidé aujourd'hui. Si l'Europe nous dit demain que c'est d'accord pour DBFM, le chantier peut commencer au début de l'année prochaine. L'entreprise est désignée et tout roule. Il n'y a aujourd'hui aucune raison d'opposer les deux projets, d'autant plus que l'on n'est pas du tout dans les mêmes temporalités puisque, même si nous décidions tous ensemble de nous atteler à la réalisation de CHB, ce n'est pas avant cinq, six ans que les premiers travaux, les premières factures pourraient arriver, à un moment donné où le tram serait déjà fonctionnel si cela se passe comme on le souhaite. Il n'y a pas d'opposition entre les deux.

J'ai demandé à ce que ce travail soit réalisé : le calcul de l'impact CO₂, de l'impact climatique, de la situation quasi à l'arrêt à certaines heures, qui se produit de par l'absence d'une possibilité de contourner complètement Liège, de boucler autour de la Ville de Liège. En termes de climat, de pollution et d'impact sur l'environnement, c'est aussi un élément qui doit être pris en compte.

Nous n'allons pas résoudre le problème en faisant disparaître la voiture. On doit pouvoir en modifier la part modale, avoir d'autres alternatives ; on doit aussi modifier les types de carburant qui sont utilisés et c'est sans doute là que la progression est aussi significative. Effectivement pas le tout à la voiture, mais il serait utopique d'imaginer que dans dix ans ou vingt ans il n'y ait plus de voiture – raison par laquelle on ne devrait plus construire de route. Il n'y a pas d'évolution aussi rapide possible.

Par rapport à l'existence de ce projet et de la zone de réservation, en effet, aujourd'hui elle est pénalisante pour les riverains, pour les personnes concernées, et je crois qu'il faut aussi pouvoir leur octroyer une réponse et dire si on avance définitivement ou pas dans ce dossier.

Compte tenu de ce qui pourrait être discuté ici et peut-être d'une résolution commune – je continue à penser que CHB est conciliable avec toute une série d'arguments que vous mettez en avant, si vous en revenez à des dispositions proches de ce que vous disiez il y a deux ans, je crois qu'il y a un moyen d'avoir une position commune – sur ces bases-là, je peux m'engager à finir le plan de mobilité urbaine de Liège. J'ai cru au départ qu'il pouvait se finir rapidement, parce que je croyais qu'il était prêt. En fait il était prêt, mais il avait été complètement modifié pour justifier les deux fois une bande, en surestimant – à notre avis – l'impact du

tram sur ce qu'il va se passer en périphérie de Liège, en reprenant toute une série d'aspects très optimistes pour dire « cela va réduire d'autant les voitures », nous devons revoir cela. Ce n'est pas exactement comme cela, de notre analyse, que les choses se passeront. Il faut revoir le plan urbain de mobilité. Deuxièmement, il y a l'aspect du budget. Je dirais, quand on approuve un plan comme cela de mobilité, que l'on doit tenir compte du budget, mais bien accepter le principe qu'il s'agit d'un plan et que toutes les mesures du plan ne seront pas faites demain. J'ai entendu que M. Dodrion a été raisonnable par rapport à cela et estimait qu'en effet on ne pouvait pas demain aller voir le ministre des Travaux publics en disant : « La commission a décidé que, quand est-ce que cela commence ? ». Cela n'est pas réalisable de cette façon-là puisque l'on évoque 400 à 500 millions d'euros.

Le DBFM évoqué, c'est exactement ce qu'il nous est actuellement refusé pour le tram de Liège. La formule, telle qu'elle est imaginée en Flandre, est une formule qui permet de lisser le paiement – 400 à 500 millions d'euros se paient en général de l'ordre de 40 à 45 millions d'euros par an pendant une durée de 15 ou 20 ans. La formule du DBFM, telle que les Flamands l'ont construite pour le tronçon que vous évoquez est possible, mais il faut être très prudents avec la mise en œuvre de cela. C'est ce sur quoi on bute avec le tram aujourd'hui.

Une autre formule a également été évoquée par certains et est parfois d'application dans d'autres Régions, dans d'autres pays, c'est le péage ponctuel : à partir du moment où il y a un ouvrage d'art, on peut être amené à payer pour passer. Un paiement d'un ou deux euros à chaque passage est suffisant pour le financer. Les possibilités existent ; il appartient plus au ministre des Travaux publics de voir le montage qui doit être fait.

Là où il faut être très prudents et où le projet doit aussi être bien mesuré, c'est sur l'impact écologique au niveau du territoire. Il y a toute une série de zones qui doivent être traversées par ce projet éventuel et qui sont de haut intérêt biologique. On doit être prudents par rapport à cela, voir comment on peut s'en écarter au maximum et de quelle manière on peut aussi compenser. Globalement, avec une route d'une douzaine de kilomètres avec les largeurs nécessaires, on parle entre 100 et 150 hectares qui sont directement impactés.

Voilà ce que j'avais à vous dire par rapport à cela : je ne crois pas au CHB petit format ou alors cela ne sert à rien, il ne faut pas le faire. Que le tram va tout résoudre, je n'y crois pas non plus. C'est une plus-value pour le centre, c'est très primordial et nous allons le faire, mais le CHB garde tout son intérêt et je pense qu'en mettant tout cela ensemble, il y a peut-être moyen d'avoir une résolution que je puisse totalement soutenir auprès de mes collègues, et notamment du ministre des Travaux publics.

Discussion générale

M. le Président. - Je déclare la discussion générale ouverte et cède la parole à M. Henry.

M. Henry (Ecolo). - Je suis un peu choqué de la manière dont M. le Ministre répond par rapport au gouvernement précédent, je pense que cela n'est pas à la hauteur du débat, je ne pense pas m'être placé sur ce plan-là. Ce que vous dites ne correspond pas à la réalité. Vous ne l'avez pas bien lu alors, et vous n'avez pas non plus écouté quand je l'ai présenté au gouvernement, parce que je l'ai présenté aussi oralement et plusieurs fois. D'abord, en ce qui me concerne, on pouvait adopter un projet de PUM sans aucune liaison, mais ni le PS ni le cdH ne le voulaient. J'ai voulu faire avancer la mobilité liégeoise et avoir un PUM sur l'ensemble de l'agglomération où tout le monde puisse se retrouver et où il puisse y avoir une progression de la mobilité dans la Région. C'est une tentative qui n'a malheureusement pas fonctionné. Je ne regrette pas cette tentative, mais celle-ci n'était pas, comme vous dites, de « remplacer l'autoroute par une route ». C'était en dernier ressort, après que toutes les mesures aient été mises en œuvre – ce qu'elles ne sont pas aujourd'hui : les politiques cyclables, de transports en commun, d'aménagement des voiries, qui sont prévues dans le PUM – d'envisager éventuellement une liaison deux fois une bande.

Mais ce n'est pas tout à fait la même chose que ce que vous avez dit. Ce n'était pas ma volonté première. C'est très différent que de mettre en œuvre une liaison autoroutière telle qu'elle est aujourd'hui prévue au plan de secteur : les ouvrages d'art n'ont rien à voir, les pentes et les courbures non plus. L'impact dont vous parlez, parce que celui-là il a l'air de vous préoccuper, pas l'impact global des émissions, mais celui de la biodiversité locale qui est très important également, la biodiversité ou de l'environnement de la population, qui sont très importants aussi, mais ces impacts sont bien plus considérables dans le cas d'un format autoroutier que dans le cas d'un format routier. On ne parle pas du tout de la même chose, raison pour laquelle on peut retirer, dans ce cas-là, également, la réservation du plan de secteur, puisqu'on ne suivra pas le même tracé. On fera un tracé adapté pour un format beaucoup plus léger. Mais je préfère qu'il n'y ait pas de liaisons du tout, je pense que cela n'est pas l'avenir, je pense que cela n'est pas compatible avec la décision de samedi.

Je suis désolé, à un moment donné, il faut que le franc tombe. Vous dites : « il faut envisager de changer de carburant », mais cela n'est pas qu'une question de carburant. Si vous réduisez la mobilité voiture, par exemple, de 20 %, vous n'avez plus besoin du même réseau. Ce qui provoque les embouteillages, les congestions du réseau routier, ce n'est pas 100 % des voitures, mais le fait que l'on est en saturation par rapport au nombre de voitures, par rapport au réseau

disponible. Si vous parvenez à diminuer la quantité de kilomètres parcourus, si vous parvenez à diminuer le nombre de voitures – ce qui est absolument nécessaire, si l'on veut endiguer le réchauffement climatique – à ce moment-là, vous n'avez pas forcément besoin d'augmenter le gabarit routier et autoroutier parce que vous repassez dans une contenance qui est possible. Si vous essayez d'aller à Bruxelles aujourd'hui pendant les vacances, vous n'avez pas de problème d'embouteillages comme c'est le cas en semaine pendant l'année, pourtant le trafic n'est pas divisé par deux, il est réduit dans une certaine proportion, parce qu'un certain nombre de navetteurs ne vont plus à Bruxelles ces jours-là. À force d'augmenter le réseau et d'augmenter en permanence l'offre de mobilité, on favorise la voiture et on ne provoque pas le basculement, le changement d'habitude dans les transports.

Je ne peux absolument vous suivre, mais je suis surtout dérangé par la manière dont vous présentez les choses. Si l'on veut voir les choses tout à fait objectivement, une manière simple serait d'avoir une présentation du projet de PUM dans cette commission, que l'on puisse l'examiner en détail, voir exactement ce qui est écrit et discuter les arguments et les chiffres pour ne pas être sur des arguments idéologiques.

M. le Président. - C'est une proposition que nous retiendrons et sur laquelle nous allons venir dans le courant des travaux.

La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Cela semble très facile pour M. Henry de réduire de 20 % le nombre de véhicules sur nos routes, je le note ; je pense toutefois qu'entre 2009 et 2014, il a augmenté de 20 %.

(Réaction de M. Henry)

M. le Président. - Essayons d'avancer sur le contenu des dossiers.

La parole est à M. Dodrimont.

M. Dodrimont (MR). - Ce que nous vivons ici est un peu surréaliste, je me permets de le dire, Monsieur Henry, parce que, franchement, la posture que vous appréhendez est indéfendable, soyons ici les pieds sur terre.

Ce que l'on demande, à travers Cerexhe-Heuseux-Beaufays, c'est augmenter le réseau total wallon de 0,16 %. Sur ce projet, 12 kilomètres, c'est 0,16 % du réseau total wallon. Convenons-en, on résout ce qui est un des derniers chaînons manquants du réseau routier wallon. On ne demande pas non plus de revenir à la voiture, de supprimer les transports en commun parce que l'on va faire Cerexhe-Heuseux-Beaufays. Restons réalistes et considérons aussi les inconvénients,

sûrement – M. Henry s'est plu à les lister – mais aussi les avantages.

Je fais quelques calculs simples. Je suis un homme assez pragmatique, j'aime ce qui est simple. Aujourd'hui, lorsque l'on fait Maastricht-Arlon, on parcourt 172 kilomètres. Si Cerexhe-Heuseux-Beaufays existait, on en ferait 158. Quand on fait Eupen-Arlon, c'est 170 kilomètres, cela deviendrait 142. Je continue : Aix-Arlon, c'est 184 kilomètres, on passerait à 156.

Voici ce que l'on économiserait sur le plan environnemental, sur le plan CO₂ avec la réalisation de Cerexhe-Heuseux-Beaufays. Ce sont ces kilomètres économisés parcourus qui sont la valeur ajoutée à ce projet. Comme M. le Ministre l'a dit, ces kilomètres qui ne seraient plus parcourus par des centaines de milliers de véhicules chaque année, ce sont des kilomètres qui sont aujourd'hui parcourus dans des conditions de pollution extrêmes. Monsieur Henry, vous avez déjà pris votre voiture pour aller sur les quais de la dérivation à Liège, faut-il être grand clerc ou sorcier de la mobilité pour se rendre compte de cela ? Je ne pense pas. Chacun qui prend une fois sa voiture pour passer sur ce lien, le seul pour aller aujourd'hui vers Maastricht quand on quitte ma région ou la vôtre, puisque c'est la même, ils se rendent compte qu'il a des encombrements à ne plus savoir qu'en faire ou pire, s'il faut faire un contournement qui existe, celui du tunnel de Cointe, il faut faire 30 kilomètres de plus que ce qui est proposé aujourd'hui. On a le choix, soit on fait 30 kilomètres inutiles, soit on va sur des quais encombrés et abondamment pollués.

On le soutient également, personne ne va dire ici qu'il ne veut pas le tram à Liège. D'accord, c'est une valeur ajoutée sur le plan de la mobilité et sur le plan de l'écologie mais soyons conséquents jusqu'au bout et faisons aussi en sorte que l'on se débarrasse de toute cette circulation inutile qui vient encombrer les artères liégeoises. J'ai souvent dit que j'habite une région où l'on a beaucoup de profits à tirer de Cerexhe-Heuseux-Beaufays sur le plan économique, sur le plan touristique. Ce serait une bonne chose pour la grande région Ourthe-Ambève, c'est un point extrêmement positif, on peut tous le penser. Les premiers auxquels on pense à travers notre résolution, c'est plutôt les habitants du centre-ville, ce sont plutôt les Liégeois, ce sont plutôt les quais de la dérivation. C'est tout cet axe qui est aujourd'hui, de façon intolérable, encombré par les voitures qui n'ont rien à y faire parce qu'il manque une liaison qui pourrait compenser ces 125 000 véhicules par jour sur le tronçon Cheratte-Lonçin. Les quais de la dérivation, c'est 80 000 véhicules par jour.

M. Henry (Ecolo). - Demain, ce sera plus.

M. Dodrimont (MR). - Non, je ne pense pas que ce sera plus.

M. Henry (Ecolo). - Si, c'est ce que l'on démontre à

chaque fois.

M. Dodrimont (MR). - Ce ne sera pas plus, dès le moment où l'on va donner des bonnes raisons pour changer les habitudes autoroutières de ce moment. Ces bonnes raisons, c'est pour tout automobiliste responsable un parcours qui est moins long et qui évite de polluer le centre-ville comme on le fait aujourd'hui.

Sur ces arguments écologiques, il y a beaucoup de choses à dire.

Sur le plan du PUM en tant que tel, Monsieur le Ministre, la proposition d'en débattre, je veux bien en prendre acte aujourd'hui mais on l'a fait déjà maintes et maintes fois. On l'a fait, les autorités liégeoises réunies. Je sais qu'il a été adapté par la suite et que la position du ministre Henry à l'époque a été contraire à ce que la concrétisation de ce PUM tel qu'étudié puisse se réaliser.

Aujourd'hui, le PUM, c'est le tram mais c'est aussi Cerexhe-Heuseux-Beaufays. C'est de cela que l'on doit discuter, de cela que l'on doit s'accorder. Où il y a quelque chose qu'il faut discuter, c'est sur la planification. Priorité au tram par rapport à ce qui se fait. Ce serait ridicule, au stade où nous en sommes aujourd'hui, de dire qu'il faut suspendre la concrétisation du tram pour Cerexhe-Heuseux-Beaufays. Je n'ai pas demandé cela.

Comme vous avez eu le bon goût, Monsieur le Ministre, de le saluer, notre proposition est raisonnable sur ce plan, c'est de se dire qu'il y a peut-être le tram à concrétiser dans le PUM, que l'on a déjà fait une partie du travail, que pour le reste on peut planifier, en fonction de l'état d'avancement de ce projet, Cerexhe-Heuseux-Beaufays mais avant cela il y a un préalable qui est l'objet de notre proposition de résolution. C'est de concrétiser certaines choses avant de se dire qu'un chantier peut être imaginé ou budgétisé et peut-être un jour lancé.

Puisque M. le Ministre fait un appel du pied, j'y réponds favorablement. Notre proposition est un texte à casser. Si, à un moment donné, l'on peut faire avancer les choses parce que c'est notre intérêt... C'est notre intérêt, j'emploie souvent l'expression « Je n'ai pas besoin d'une plume en plus à mon chapeau, cela va bien ainsi ». Très bien, je suis extrêmement épanoui sans avoir cette plume supplémentaire.

Ce qui compte, c'est que ce dossier puisse se poursuivre un cheminement favorable. Je suis ouvert à retirer ma proposition telle qu'elle est déposée aujourd'hui et de demander à mes collègues des groupes socialiste et cdH de consacrer un peu de temps, autour d'une table pour une discussion – on a souvent l'occasion de le faire dans des travaux de cette commission – pour dire qu'un texte qui pourrait être acceptable pour les trois formations, compte tenu de ce

que M. le Ministre vient de nous présenter. Je n'aurai pas trop de mal, chers collègues, à vous convaincre que l'on pourrait adopter ensemble un texte qui ferait avancer ce dossier.

C'est ma seule prétention, ce n'est pas de passer en force en disant que le MR a essayé une nouvelle fois de faire bouger Cerexhe-Heuseux-Beaufays. Je peux envoyer un communiqué de presse toutes les semaines là-dessus, j'aurais un petit article qui dira : le MR fait bouger Cerexhe-Heuseux-Beaufays. À quoi cela sert-il ? Pas à grand-chose. M. Lenzini le sait, lui aussi s'exprime de temps sur Cerexhe-Heuseux-Beaufays. Chaque fois que l'on prononce ces trois lettres, à Liège on a quelques lignes dans la presse.

Ne jouons plus à cela, essayons de trouver un texte commun qui peut nous arranger tous. Je pense que l'on aura fait œuvre honorable pour ce dossier de façon raisonnable, comme M. le Ministre le suggérait.

M. le Président. - La parole est à Mme Gérardon.

Mme Gérardon (PS). - On a pu entendre les expressions des groupes MR et Ecolo concernant cette thématique. Au groupe PS, nous sommes convaincus que la réalisation de CHB est indispensable. Il est temps d'avoir une vision assez intéressante du PUM. C'est un acte de supracommunalité qui a été pris il y a quelques années déjà et qui mérite le soutien du Gouvernement wallon. On va dans votre sens.

Pour aller dans le sens du ministre également, on avait préparé un amendement qui recoupe certaines de vos positions, sans concertation. La proposition de M. Dodrimont est très intéressante et que l'objectif ici, vu qu'il y a plusieurs éléments qui se recoupent dans la discussion, est d'aboutir à un texte commun qui pourrait être approuvé par tout un chacun et qui nous permettrait à la rentrée de revenir avec un texte spécifique.

On a une ou deux semaines, c'est vrai ce sont les vacances mais on peut essayer de se voir pour préparer quelque chose pour la rentrée. Cela me semble être un calendrier intéressant. C'est la proposition de mon groupe et notre objectif est également d'aboutir dans ce dossier qui traîne certainement depuis trop longtemps.

M. le Président. - La parole est à Mme Moucheron.

Mme Moucheron (cdH). - C'est effectivement un dossier à marronniers, comme on dit, qui revient régulièrement ici.

Il est évident qu'il y a un énorme problème de mobilité à Liège qui ne s'améliorera pas avec les années même une fois le tram terminé puisque l'objet du consensus absolu ici est la volonté d'avancer sur le projet du tram.

J'entends les propositions de M. Dodrimont et de M. le Ministre de travailler sur une proposition

commune. Il faut ici avoir à l'œil la prudence en matière financière sur le budget total. M. Dodrimont l'a évoqué tout à l'heure. Je dois rester prudente à ce niveau, mais je pense que l'on a tous la volonté de trouver une solution la plus viable possible pour les Liégeois tout en étant le plus respectueux possible.

Je vois que vous êtes dubitatif et j'entends bien, mais cela vaudrait la peine de prendre le temps d'y réfléchir et à tout le moins de réfléchir à une éthique pour le coût financier, le coût environnemental et l'économie. Je suis tout à fait prête à travailler sur un projet commun comme cela a été proposé par mes deux collègues précédemment.

M. le Président. - La parole est à M. Henry.

M. Henry (Ecolo). - Si l'on veut être honnêtes avec nous-mêmes, je propose alors que l'on prévoit prochainement une présentation du projet de PUM avec possibilité de discussion avec les experts. On pourra voir ce qui a été mesuré et estimé par eux, quelles sont les hypothèses, quel est le phasage possible. On pourra alors se prononcer en connaissance de cause.

M. le Président. - Ce sont une série de demandes que j'ai notées et dont je vais demander tantôt l'appréciation de l'ensemble du groupe. Le cas échéant, de voter sur les propositions pour savoir comment on procédera.

La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - J'aimerais ajouter que je tiens à compléter l'information des parlementaires. Je vais solliciter nos services pour avoir rapidement une estimation que je vous communiquerai sur le véritable impact écologique, environnemental, climatique – c'est ce qui est mis en avant – de cela.

Aujourd'hui, pour des gens qui parcourent 50-60 kilomètres, voir le temps de parcours, leur trajet diminuer parfois de 30 %, 40 %, 50 % avec un projet tel que celui-là, je ne suis pas sûr du tout, Monsieur Henry, que ce soit néfaste pour le climat. Je suis même presque certain du contraire parce que non seulement il y a les kilomètres en moins tels que vous les avez évoqués, Monsieur Dodrimont, mais il y en a en plus tous ceux qui n'ont rien à voir avec cela et qui sont complètement immobilisés ou fortement ralentis dans le trafic.

Sur les court et moyen termes, un projet tel que celui-là est favorable au débat climatique tel que nous l'avons eu.

M. Henry (Ecolo). - Un nombre de kilomètres inchangé. Vous n'avez jamais eu une augmentation du réseau qui n'a pas conduit à une augmentation de nombre de voitures et de camions. Vous avez un effet

contraire.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - C'est 0,16 % du réseau sur un tronçon manquant. Nous ferons l'étude, je n'aime pas trop les études, mais nous en ferons une petite pour essayer de convaincre du bien-fondé. Vous pourrez comme cela peut-être nous rejoindre dans cette résolution.

M. le Président. - La parole est à M. Dodrimont.

M. Dodrimont (MR). - Je confirme notre souhait de retirer notre proposition de résolution telle qu'elle est déposée, d'envisager suite aux commentaires de mes collègues, Mmes Gérardon et Moucheron, une entrevue entre groupes et de revenir à la rentrée avec peut-être un texte qui pourrait accorder les trois formations politiques. Si ce texte peut être aussi un peu dopé par l'étude dont M. le Ministre vient de parler, c'est aussi quelque chose qui est possible. On peut déjà construire un texte tout en imaginant que l'on aurait cette étude qui viendrait à confirmer, ce qui a été dit par d'aucuns aujourd'hui.

Concrètement, Monsieur le Ministre, nous ne souhaitons pas un vote sur notre proposition de résolution. Celle-ci peut rester sine die dans notre arriéré puisque nous reviendrons vraisemblablement avec un texte qui remplacera cette proposition.

M. le Président. - Dont acte.

Au cours de la discussion, j'ai entendu à vrai dire trois réflexions sur lesquelles nous devons statuer.

Une première réflexion avancée par M. Henry qui demande à ce qu'en commission, on prenne connaissance du projet de PUM – je résume.

Une deuxième proposition avancée par M. le Ministre, à savoir qu'il serait possible de couler les deux résolutions sous une seule résolution reprenant CHB et le tram.

Une troisième de M. Dodrimont, se pencher sur une nouvelle résolution CHB avec une coopération entre les trois groupes : MR, PS et cdH.

Ai-je bien résumé les propositions faites par les uns et les autres ?

La première, pour statuer sur la question, il faudrait également connaître de la part de M. Henry quel sort il souhaite réserver aujourd'hui à la proposition de résolution déposée par Ecolo.

M. Henry (Ecolo). - Aujourd'hui, je ne vois pas comment il est possible de réconcilier les points de vue. Maintenant, je ne suis fermé à rien. À ce stade, je maintiens la résolution, il n'y a pas de raison que je la

retire.

M. le Président. - La question est de retirer ou ne pas retirer ou de demander le vote ou de ne pas le demander, ou de le remettre à l'ordre du jour.

M. Henry (Ecolo). - Je ne demande pas le vote aujourd'hui. Si le travail continue puisqu'il y aura soit des auditions, soit de nouvelles propositions, on fera les votes tous en même temps sur plusieurs propositions ou sur une seule. Il n'y a pas besoin de voter aujourd'hui, me semble-t-il.

M. le Président. - Cela veut dire qu'à partir du moment où une nouvelle proposition de résolution sera discutée au sein de cette commission, vous souhaiteriez que la vôtre soit jointe.

(Réaction de M. Henry)

D'accord, sauf si vous êtes d'accord bien sûr.

Il faut être clair sur les questions parce que l'on est ici dans un domaine particulièrement sensible sur le plan du débat politique.

Y a-t-il un souhait partagé par les différents groupes que le projet de PUM soit exposé ici dans la commission ?

La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Une remarque par rapport à cela, c'est qu'il y a plusieurs textes puisqu'il y a celui tel qu'il émane des villes concernées – l'avant-projet tel qu'il a été soumis à la Région – et puis il y a la manière dont il a évolué. Ce ne sont pas du tout les deux mêmes.

Celui que je compte produire, suite sans doute à votre résolution et aux réflexions que l'on a déjà pu mener en interne, est encore une autre version qui se rapproche plus de la version initiale telle qu'elle a été proposée par les villes. Je ne sais pas, si l'on fait des auditions, sur quoi ? Si on présente un projet, lequel ? Les villes concernées connaissent bien le premier puisqu'elles l'ont produit. Je tenais à vous informer de cette difficulté potentielle.

M. le Président. - La parole est à M. Dodrimont.

M. Dodrimont (MR). - C'est clair qu'il faudrait discuter du texte initial, c'est une étude réalisée par un bureau expert et c'est celui-là qui compte d'une expression plus scientifique que politique. Pour moi, c'est plutôt cela qu'il faut aborder dans notre réflexion au départ et rendre aussi attentif que l'agglomération liégeoise ou en tout cas l'arrondissement de Liège dans sa représentation politique a aussi mis sur la table un schéma de développement territorial avec aussi un pan

assez important sur la mobilité et notamment des arguments qui plaident en faveur Cerexhe-Heuseux-Beaufays.

Cela me semble être un peu plus à jour que ce le PUM est aujourd'hui. Si l'on se devait d'analyser ces textes, je suivrai ce qui sera proposé par la commission, mais voilà un texte que l'on a déjà au niveau de l'arrondissement de Liège, Monsieur le Président, tripatouillé dans tous les sens depuis un certain temps. Je suis tout à fait favorable à ce que d'aucuns puissent éventuellement entendre les experts sur ce sujet. Je n'ai pas de difficulté par rapport à cela, ce n'est pas ma demande précisément. Ma religion est faite, si je puis me permettre l'expression. Pour le reste, il n'y a pas d'objection de notre part que l'on puisse discuter, mais avec peut-être la mise à jour qui serait la partie du schéma développement territorial consacrée à ce plan de la mobilité.

M. le Président. - Monsieur Dodrimont, vous avez un avantage que d'autres n'ont pas. Y a-t-il des versions écrites ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - La seule qui ait un caractère officiel, celle qui était transmise suite aux études sur Liège, celle-là elle a été approuvée par les bourgmestres, approuvée par les villes, elle a été transmise à la Région.

Ensuite, travail a été fait, il y a eu différentes études à l'initiative du cabinet précédent et des éléments ont été induits dans ce dossier. Ensuite, il y a eu une version telle qu'elle a été évoquée qui était proposée au Gouvernement. Voilà les deux textes, un qui a une base je dirais, le travail des villes est concerné, et l'autre, qui le statut d'un point déposé au gouvernement.

M. le Président. - La parole est à M. Henry et ensuite Mme Gérardon.

M. Henry (Ecolo). - Sauf erreur de ma part, tous les travaux ont été faits par le même bureau d'études, je pense que le mieux est de l'entendre.

M. le Président. - La parole est à Mme Gérardon.

Mme Gérardon (PS). - Mon groupe et moi ne sommes pas de cet avis. Au niveau du PUM et pour entendre des Liégeois s'exprimer ici, on a pu en discuter et en rediscuter et encore en discuter... La réflexion est totalement la même que pour l'ensemble de nos travaux.

Il faudra se positionner, on ne peut pas passer notre temps à écouter, entendre, rediscuter, reporter, tout ce qui s'ensuit. Il y a un objectif important concernant Liège, il y a un vrai problème de mobilité. Je ne suis pas censée rappeler ici que la Belgique est la première en termes d'embouteillages en Europe. Il y a un vrai problème de mobilité, on ne dit pas qu'il ne faut pas

soutenir le tram, justement, on dit qu'il faut le soutenir, mais qu'il faut des offres de mobilité complémentaires.

La mobilité ne s'entend pas que dans un sens, il y a la voiture, le tram, le vélo, le covoiturage, et cetera. Un global de mobilité a été fait pour l'arrondissement de Liège, a été approuvé par l'ensemble des conseils communaux. Il s'agit d'un geste fort sans précédent, cela va aussi complètement dans le sens du CoDT. Il ne faut pas oublier aussi qu'il y a ce genre de schéma qui est développé dans le CoDT. Je pense que si l'on passait encore une fois notre temps à se relancer dans des auditions, des apports écrits, et cetera, on ne va jamais atterrir.

Notre position est la suivante : lors de la législature précédente, il y a eu beaucoup de discussions, il y en a encore cette fois-ci, les acteurs locaux se sont positionnés, il n'y a plus d'auditions nécessaires, il y a aujourd'hui deux propositions de résolution. Il y a une ouverture du côté du MR de revoir cette résolution et d'aboutir avec un texte commun. Ecolo est appelé autour de la table également pour essayer d'aboutir sur une solution. Voilà notre proposition, elle est concrète, elle n'est pas de se relancer dans un énième débat qui ne fera que postposer une décision alors que Liège a bien besoin d'une décision concrète.

M. le Président. - La parole est à Mme Moucheron.

Mme Moucheron (cdH). - Je rejoins tout à fait ma collègue, je ne suis dans l'absolu pas contre des auditions du bureau d'études, mais je pense que tout le monde a eu l'occasion d'en prendre connaissance, de se positionner. Un point a été analysé à l'ordre du jour du Gouvernement, la réflexion est déjà bien menée avec les positions connues des uns et des autres sur ce sujet. Je ne suis pas particulièrement partisane d'organiser des auditions autour de cette résolution, on peut travailler de concert sur le contenu de la résolution avec comme base celle que M. Dodrimont vient de nous présenter aujourd'hui et des éléments dont on pourra discuter ensemble autour de ce débat. Je ne suis pas particulièrement demandeuse, d'autant que l'on a déjà évoqué des problèmes au niveau disponibilité, j'ai entendu d'avoir un sens pragmatique tout à l'heure. On a déjà des difficultés pour augmenter le nombre de commissions autour du CoDT ; avançons déjà sur le texte majeur qui nous occupe aujourd'hui et qui doit aboutir le plus rapidement possible et travaillons sur la résolution sans organiser d'auditions en ce qui concerne CHB.

M. le Président. - Conclusion, cela veut dire que la demande a été exprimée par M. Henry, mais n'est pas relayée par les trois groupes cdH, MR et PS. Je dois considérer la proposition comme étant refusée.

Monsieur Henry, souhaitez-vous à ce qu'on le fasse formellement ou ma conclusion vous suffit-elle ?

M. Henry (Ecolo). - Cela me suffit comme conclusion.

M. le Président. - J'essaie d'être le plus clair possible.

Deuxièmement, il y avait la demande ou la réflexion du ministre qui allait dans le sens vu que l'on ne peut pas opposer CHB et TRUM, pourquoi ne pas traiter les deux thèmes dans un seul texte ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Dans le projet de PUM de Liège, il y a toute une série d'autres choses qui sont présentes ; CHB n'est qu'un élément, et il y a des aspects liés aux transports en commun et à la mobilité douce, aucun souci pour reprendre une partie des axes de la résolution de Philippe, maintenant si l'on veut opposer l'un à l'autre, on ne va pas y arriver. Pour le reste, ce ne sont pas des projets qui s'opposent et je ferai le maximum pour très rapidement venir avec une contribution aussi sur l'impact climatique réel de la situation actuelle et de la situation projetée.

M. le Président. - Cette proposition rencontre-t-elle les souhaits des différents groupes ? Je vois que tout le monde opine du bonnet, donc, il y aura, la prochaine fois, une résolution sur les deux thèmes à la fois. Reste à savoir, mais cela c'est entre les groupes, ce n'est pas à la commission de s'organiser, comment les rencontres pourront être organisées de façon à ce que l'on atterrisse sur un texte que l'on présentera la prochaine fois, à savoir le 11 janvier 2016.

La parole est à M. Dodrimont.

M. Dodrimont (MR). - J'ai entendu qu'il y avait déjà quelques propositions d'amendement. Si ceux-ci nous sont transmis, cela nous permet d'avoir une réflexion assez rapide sur ces amendements et de concrétiser rapidement il n'y a pas de soucis pour faire cela dans cette période qui nous sépare de notre prochaine séance, puisque l'on a les vacances d'ici là.

M. le Président. - Cela veut dire que, très concrètement, dans l'hypothèse toujours, qu'un projet consigné par un maximum de représentants de groupe arrive d'ici à la prochaine séance, on demanderait à la Conférence des présidents de mettre ce texte à l'ordre du jour du 11 janvier qui est la première séance, mais après les auditions, car pour le 11 janvier, nous avons à organiser trois types d'auditions ensuite, les propositions de résolution. Tout le monde est-il d'accord avec cette procédure ? Parfait.

Je peux, pour aujourd'hui, considérer que le projet de résolution déposé par le MR est considéré comme retiré, l'autre projet de résolution est renvoyé en arrière et risque le cas échéant de ressortir et que, troisièmement...

(Réaction d'un intervenant)

...retiré d'un débat et renvoyé à l'arrière, exact.

On peut s'attendre à ce qu'un nouveau projet de résolution englobant les deux thèmes soit déposé d'ici le 11 janvier 2016.

Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE MME DE BUE À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LE NOUVEAU SYSTÈME DE DÉTECTION DES PIÉTONS »

QUESTION ORALE DE MME GÉRADON À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LA DÉTECTION DES PIÉTONS AUTOUR DES BUS »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal :

- de Mme De Bue, sur « le nouveau système de détection des piétons » ;
- de Mme Gérardon, sur « la détection des piétons autour des bus ».

La parole est à Mme De Bue pour poser sa question.

Mme De Bue (MR). - Monsieur le Ministre, je vais parler d'un système mis au point par une jeune ingénieure civile liégeoise. C'est un système de bus intelligent pour détecter les piétons. Le principe est simple, grâce à des capteurs installés à l'avant et à l'arrière du bus, le piéton est détecté. Une sonnerie retentit, afin d'avertir le piéton de la manœuvre dangereuse qu'il est en train d'entreprendre et dans le même temps, un feu clignotant s'allume à la gauche du bus, afin de prévenir l'automobiliste en train de dépasser ou arrivant en sens inverse de la présence du piéton. La jeune chercheuse a effectué un parcours du combattant pour mettre au point son système, le brevet est déposé, il y a un test actuellement en développement grâce à un partenariat et l'entreprise de transport Kéolis et la conceptrice est également à la recherche de constructeurs qui souhaiteraient à investir dans le système, reste encore à homologuer ce dernier.

Monsieur le Ministre, en tant que ministre de la Mobilité et ministre de tutelle du groupe TEC,

connaissez-vous ce projet ? Le groupe TEC serait-il intéressé par un tel système ?

Que peut faire la Région wallonne pour participer d'une manière ou d'une autre à la mise au point de ce projet ?

M. le Président. - La parole est à Mme Gérardon pour poser sa question.

Mme Gérardon (PS). - Monsieur le Ministre, ma collègue, Mme De Bue, a bien pu développer l'objet de ma question. Je ne vais pas forcément me répéter, ici.

Il s'agit d'un système de détection des piétons qui traversent devant ou derrière un bus, inventé par une jeune ingénieure de 22 ans originaire de Theux, en province de Liège. Petit cocorico, on peut être fiers de nos jeunes talents. Ce concept particulièrement intéressant pourrait très certainement intéresser les TEC.

Monsieur le Ministre, ce système pourrait-il être intégré dans les bus des lignes TEC ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Mesdames les députées, le groupe TEC est déjà partenaire de ce projet de détection des piétons qui traversent devant ou derrière l'autobus.

Ainsi, les services techniques des TEC ont participé aux essais de terrain.

Des mises au point restent nécessaires, mais il me semble qu'un tel équipement est susceptible d'intérêt pour les constructeurs. Si nécessaire, le groupe TEC pourrait faciliter la prise de contact entre ces derniers et le concepteur du système, puisque c'est un système qui doit être intégré au niveau directement des constructeurs.

Pour le surplus, une éventuelle application de ce système, une fois celui-ci finalisé, pour les autobus des TEC, devra être analysée en fonction des statistiques d'accidents et d'une étude de fiabilité. Ce que l'on suggère, c'est d'établir ce contact entre concepteur et fabricant de bus, constructeur, de manière que ce soit une option qui soit proposée lors des achats de bus chez nous et également ailleurs.

M. le Président. - La parole est à Mme De Bue.

Mme De Bue (MR). - Je remercie M. le Ministre de sa réponse. Je me réjouis que le groupe TEC soit partenaire dans ce projet. Il est dommage qu'il n'ait pas été cité par les différents partenaires dans le cadre de l'article de presse dont nous avons pu prendre connaissance. Je crois que c'est vrai que ce type de

projet, cela demande du temps. Reste à savoir si, dans la mesure où on leur a fait toutes les études encore nécessaires, on peut soit l'adapter sur les bus existants, soit intégrer ce système sur les cahiers des charges pour les nouveaux bus. Cela prendra encore du temps, mais je me réjouis de savoir que les TEC ont pris le train en marche.

M. le Président. - La parole est à Mme Gérardon.

Mme Gérardon (PS). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments de réponse. Je n'ai rien de particulier à ajouter.

QUESTION ORALE DE MME MOUCHERON À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN- ÊTRE ANIMAL, SUR « LA MISE EN ŒUVRE DE TEC IT EASY »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Moucheron à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la mise en œuvre de TEC It Easy ».

La parole est à Mme Moucheron pour poser sa question.

Mme Moucheron (cdH). - Monsieur le Ministre, depuis le mois d'avril dernier, le projet TEC It Easy a été mis en œuvre, principe de la billetterie basée sur la technologie sans contact avec les cartes MOBIB. Malgré quelques petits dérapés tout au début de la mise en œuvre, je pense que le projet est un grand succès, puisque la clientèle et le personnel se sont apparemment réellement approprié le nouveau système.

Les nouveaux titres de transport comprennent la carte MOBIB nominative, la carte MOBIB Basic non nominative et rechargeable, ainsi que le ticket sans contact non rechargeable.

Les points de vente se sont aussi diversifiés puisque cinq solutions sont offertes aux usagers. J'avais quelques questions suite à la mise en œuvre de cette nouvelle billetterie.

Selon un partenariat signé entre la SRWT, la STIB, la SNCB et De Lijn, le système devrait être étendu à tous ces réseaux pour 2017 et permettra à chacun d'utiliser la même carte pour télécharger des titres de transport valables sur les quatre réseaux. C'était même un des principes qui était à la base du système TEC It Easy.

Monsieur le Ministre, où en est la coopération ? Se

déroule-t-elle correctement ? Aboutira-t-on pour 2017 ?

Comment a évolué la vente de « ticket sans contact non rechargeable » depuis l'introduction du nouveau système de billetterie ? De nouveaux automates seront-ils installés prochainement ?

Les recharges via Easy Pay sont-elles en progression depuis l'introduction du nouveau système ?

Comment évolue la fréquentation des Espaces TEC ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame la Députée, la coopération avec les autres opérateurs belges de transport public – STIB, De Lijn et SNCB – se déroule positivement. Comme les TEC, la STIB permet déjà le chargement de toute sa gamme tarifaire sur la carte MOBIB. La SNCB a migré l'ensemble de ses abonnés sur MOBIB. De Lijn vend désormais les abonnements aux plus de 65 ans sur MOBIB et vise d'étendre MOBIB à l'ensemble de sa gamme tarifaire d'ici fin 2016.

Pour les usagers qui ne possèdent pas de carte MOBIB, des billets jetables, non rechargeables, sont disponibles également sous le format « sans contact ». À la fin du mois d'octobre, 434 234 tickets sans contact avaient été vendus depuis le lancement de la nouvelle billetterie en avril 2015.

Dans le réseau de vente, l'utilisation par la clientèle du canal Self – les automates – est en pleine croissance. La SRWT a, dès lors, commandé des automates supplémentaires et, en 2016, 58 nouveaux appareils seront installés pour compléter les 158 automates actuels.

Quant au canal de rechargement des abonnements par virement, Easy Pay, il a été fortement utilisé lors de la rentrée scolaire et atteint aujourd'hui un niveau de 9 % du total du chiffre d'affaires du groupe TEC.

Enfin, l'introduction de ces nouveaux canaux de vente a permis de diminuer la fréquentation des Espaces TEC, notamment en période d'affluence telle que la rentrée scolaire. Les files d'attente ont ainsi pu être fortement diminuées, et dans beaucoup d'Espaces TEC, il n'y a plus eu de file du tout.

M. le Président. - La parole est à Mme Moucheron.

Mme Moucheron (cdH). - J'aurai une réplique très courte. Je pense que c'est un projet qui roule, qui a l'air d'arriver à un bon rythme et qui rencontre le succès que l'on escomptait. Parfois, cela vaut aussi la peine d'avoir des bonnes nouvelles sur des idées qui étaient portées

par l'ensemble des parlementaires.

(M. Dodrimont, Vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

**QUESTION ORALE DE M. HENRY À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LE PROJET D'UNE
PASTILLE DE COULEUR POUR
AUTOMOBILES »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Henry à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le projet d'une pastille de couleur pour automobiles ».

La parole est à M. Henry pour poser sa question.

M. Henry (Ecolo). - Monsieur le Ministre, la Région bruxelloise de l'environnement a annoncé il y a quelque temps, un projet de restriction de l'accès à la Région bruxelloise par l'utilisation de pastilles de couleur pour les automobiles.

L'idée est d'appliquer aux véhicules des vignettes dont la couleur indiquera le degré de pollution. Dans un premier temps, en cas de pic de pollution, la Région bruxelloise interdira l'accès à Bruxelles aux véhicules les plus polluants. Dans un second temps, quand des zones de basse émission permanentes seront instaurées en Région bruxelloise, ces pastilles serviront à déterminer les véhicules autorisés à y circuler.

Une initiative similaire est-elle envisagée pour les villes wallonnes ? Si oui, selon quelles modalités et quel calendrier ? Si pas, quelles en sont les justifications par rapport à la décision bruxelloise ?

Concernant l'initiative bruxelloise, avez-vous eu des contacts avec votre collègue ? Quel est le calendrier envisagé pour cette mesure qui concernera également les automobilistes wallons se rendant à Bruxelles ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, j'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer sur ce type d'initiative visant à classer les véhicules selon leur performance environnementale. L'objectif est de restreindre l'accès aux véhicules les plus polluants dans les zones de circulation prédéfinies, en cas de pics de pollution ou pour maintenir un taux de

pollution de l'air acceptable.

Au sein de l'Union européenne, plusieurs pays ont instauré des zones de circulation restreintes. On y rencontre deux systèmes de contrôle : un contrôle visuel, principalement via un système de vignette, d'une part, et un dispositif de lecture automatique des numéros de plaques, d'autre part.

La Ville d'Anvers a retenu le deuxième système. Le Gouvernement bruxellois privilégierait le premier. La réflexion est en cours dans le cadre de la révision des taxes de circulation et de mise en circulation. À ce stade, la concertation n'a pas encore été entamée.

Dans un souci de garantir la cohérence et la simultanéité des actions entre les Régions en cas de pics de pollution, une concertation sur l'implantation du système se tiendra entre les trois Régions et CELINE qui est chargée de coordonner la prévision des épisodes et le phasage des décisions d'actions.

Les actions wallonnes en cas de pics de pollution concernent :

- la limitation de la vitesse sur une partie importante des autoroutes et voies rapides ;
- le renforcement des contrôles ;
- la gratuité des transports en commun des TEC ;
- les plans et actions spécifiques communaux ;
- l'information et la sensibilisation par de multiples voies de communication dont la dernière en date via la société Coyote, puisque nous avons passé un accord avec eux.

Quant à l'instauration des zones à faibles émissions, elle ne serait qu'une mesure parmi d'autres, dont le covoiturage, pour concourir à réduire l'exposition des habitants aux émissions. Sa mise en œuvre sera évaluée et décidée dans le cadre du processus d'adoption du projet de plan Air-Climat-Energie dont l'actualisation par l'AWAC se termine.

Je me permets de relever l'aspect social du dossier de limitation de certaines zones ou véhicules les moins polluants, dont les plus récents du fait qu'ils appartiennent plus largement aux personnes les plus aisées financièrement. Il est vrai que c'est un aspect dont on doit aussi en tenir compte.

M. le Président. - La parole est à M. Henry.

M. Henry (Ecolo). - Merci, Monsieur le Ministre. Je prends note des éléments que vous dites, mais je comprends que, d'une part, il n'y a pas encore grand-chose de décidé formellement au niveau de la Région bruxelloise, d'autre part, que la concertation n'a pas encore eu lieu et que vous dites que le choix bruxellois pourrait être problématique sur le plan social. Vous ne dites pas ce que la Wallonie va faire. Nous attendrons la suite des événements.

**QUESTION ORALE DE M. HENRY À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LE TRAM DE
LIÈGE »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Henry à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le tram de Liège ».

La parole est à M. Henry pour poser sa question.

M. Henry (Ecolo). - Monsieur le Ministre, on en a parlé tout à l'heure, le dossier du tram de Liège est très important pour l'agglomération liégeoise.

Nous attendions pour ces jours-ci – le Gouvernement attendait et cela avait été communiqué d'une manière assez large – la nouvelle réponse d'Eurostat.

Avez-vous eu ces contacts avec Eurostat ? Une issue positive est-elle désormais envisageable pour le montage PPP, avec quelles échéances et quel calendrier pour le développement du projet ? Si pas, à quelle échéance une réponse est-elle attendue ?

En cas de réponse négative, quelle serait l'attitude du Gouvernement par rapport au projet de tram ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, dans son deuxième avis rendu le 8 juillet 2015, Eurostat a estimé que les opérations – à la fois investissement et dette associée – liées au projet du tram de Liège devaient être intégrées dans les comptes régionaux, contredisant ainsi la position de l'ICN à cet égard.

Les raisons invoquées par Eurostat sont de trois ordres :

- Eurostat relève que la société de projet SPV proposée par le consortium Mobiliège associe indirectement des personnes morales relevant de la sphère publique ; il s'agit de Belfius et de la GIMV. Sur cette base, Eurostat estime que l'autorité publique est également présente du côté du partenaire privé, et est dès lors susceptible de partager les risques et/ou opportunités de ce partenariat ;
- Eurostat émet diverses remarques sur des aspects plus techniques du projet de contrat

DBFM, tels que le régime des pénalités en cas d'indisponibilité ou la fixation de la valeur de reprise des actifs en cas de résiliation anticipée du contrat ;

- Eurostat relève aussi que l'exploitation du tram reste du ressort du Gouvernement à travers le TEC Liège-Verviers. Sur cette base, Eurostat considère que l'autorité publique garde la maîtrise de l'offre et des tarifs, ainsi que le bénéfice des recettes de trafic, et que par conséquent, la propriété économique des installations ne serait pas complètement transférée au partenaire privé.

Ce sont les trois arguments principaux.

À la suite de ce deuxième avis d'Eurostat, la SRWT a adapté certaines dispositions au projet de contrat, sans pour autant heurter le principe de l'égalité entre soumissionnaires, et sans que cela ne nécessite une réouverture du marché.

En particulier, la SRWT a invité le consortium Mobiliège à adapter l'actionnariat de la société de projet pour rencontrer les objections d'Eurostat. Cette hypothèse est expressément prévue dans le guide de soumission.

En concertation avec l'ICN, il est en revanche apparu que le point de vue d'Eurostat sur l'exploitation du tram et l'insuffisance de transfert de propriété économique vers le privé est pratiquement incompatible avec la notion même de DBFM, dans lequel il n'y a pas de transfert du risque d'exploitation. Dès lors, cette remarque ne peut être rencontrée dans le cadre du marché actuel.

Voilà les éléments qui ont été modifiés pour répondre à Eurostat avec l'appui de l'ICN qui est tout à fait favorable à la formule qui est sur la table, aujourd'hui. Nous sommes toujours dans l'attente d'une décision cette fois-ci définitive, puisque cela devrait être la troisième d'Eurostat. Pas de retour pour le moment. Nous attendions ce retour pour fin novembre début décembre, mais il n'y a pas de délais liés à cela. On insiste pour avoir une position et une décision.

M. le Président. - La parole est à M. Henry.

M. Henry (Ecolo). - Dont acte, il n'y a rien de neuf. Nous y reviendrons ultérieurement.

QUESTION ORALE DE MME GÉRADON À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LA TARIFICATION SOLIDAIRE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Gérardon à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la tarification solidaire ».

La parole est à Mme Gérardon pour poser sa question.

Mme Gérardon (PS). - Monsieur le Ministre, les tarifications sociales dans les réseaux de transport public ont longtemps été basées sur le statut. La principale cible : les personnes âgées suivies par les demandeurs d'emploi et les précaires financiers, eux-mêmes suivis par les scolaires et les apprentis.

Pour des raisons économiques et d'équité, la tendance actuelle est d'orienter ces aides en tenant compte des revenus et non plus en fonction du seul statut. C'est ce qu'a décidé en fait la Champagne-Ardenne dès 2009, région dans laquelle on compte plus de 3 200 titulaires du Pass solidarité, un chiffre qui a enregistré une augmentation de 6 % en 2014.

Concrètement, cette tarification solidaire se base sur le revenu fiscal des familles. Il n'est pas question de gratuité, mais d'une réduction conséquente sur l'achat de titres.

Dès lors, malgré les nombreux dispositifs de réduction tarifaires d'ores et déjà en place dans les transports en commun wallons, ne pourrait-on pas envisager l'application d'un nouveau système de calcul basé sur la tarification solidaire ?

(Mme Moucheron, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame la Députée, la gamme tarifaire actuelle des TEC est relativement récente, puisqu'elle a été revue en 2013 dans le cadre du projet TEC It Easy, dans un objectif de simplification tant pour leur gestion administrative que pour le client, et avec la volonté de maintenir les tarifications sociales.

Ainsi, différentes catégories de personnes bénéficient soit de la gratuité – c'est le cas pour les moins de 12 ans, les bénéficiaires de l'intervention

majorée BIM ayant plus de 65 ans – soit de tarifs préférentiels – les plus de 65 ans, 36 euros par an pour un libre parcours sur tout le réseau dont le prix normal est de 560 euros, les jeunes âgés de 12 à 24 ans, réduction de 50 % à 60 % sur les abonnements, les familles nombreuses et les BIM, 20 % de réduction sur certains tarifs.

Ces pertes de recettes pour le groupe TEC sont compensées par le Gouvernement. Plus globalement, le transport public est déjà financièrement accessible en Wallonie, puisque le client ne paie en moyenne que 20 % des coûts du groupe TEC, le solde de 80 % étant financé par la Wallonie.

Pour 2016, le Gouvernement a décidé de suivre ma proposition de maintenir le prix des abonnements TEC au même niveau qu'en 2015, afin de préserver le pouvoir d'achat des utilisateurs des transports en commun.

Compte tenu de ces éléments, j'estime que le système tarifaire actuel des TEC intègre déjà suffisamment les réalités sociales vécues par les clients. En outre, je ne suis pas particulièrement convaincu par une éventuelle prise en compte systématique du niveau de revenus pour ce qui concerne l'accès aux services publics par nos concitoyens. Il s'agit en effet de trouver un certain équilibre à cet égard, dans la mesure où les personnes disposant de revenus moyens et plus élevés contribuent déjà, à la source, davantage au financement de la collectivité.

J'ajouterai qu'il y a sans doute un effort à faire sur la meilleure connaissance des réductions et des tarifs préférentiels existants. On se rend compte qu'une série de personnes directement ciblées par les réductions que j'ai évoquées ne le savent même pas, elles ne sont pas suffisamment informées. J'ai demandé à la SRWT et au groupe TEC de faire des efforts de communication et d'information notamment vis-à-vis des CPAS, des communes et toute une série d'interlocuteurs qui peuvent attirer l'attention des usagers les plus faibles.

(M. Stoffels, Président, reprend place au fauteuil présidentiel)

M. le Président. - La parole est à Mme Gérardon.

Mme Gérardon (PS). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments de réponse. J'entends bien tous vos éléments de réponse et je partage, comme certains de mes collègues d'ici, cette réjouissance du fait que l'on ne va pas augmenter les tarifs des TEC. C'est assez remarquable et il faut le souligner dans tous les débats dans lesquels on peut le faire. Je ne manque pas de le faire également.

Je remarque aussi que vous voulez accentuer la communication concernant ces réductions tarifaires. Je pense qu'il y a un grand intérêt à le faire. On dit régulièrement que ce sont les personnes qui peuvent

bénéficier des aides qui sont souvent le moins au courant et celles qui sont à la limite de pouvoir en bénéficier savent souvent tous les filons nécessaires.

L'information est en soi une ressource qu'il ne faut pas bouder, mais il n'empêche que je pense que ce système de la tarification sociale basé sur le revenu plutôt que sur le statut a, en soi, quelque chose d'intéressant, parce qu'elle se base sur un véritable système d'équité et non pas un système de couche de population dans laquelle on se trouve.

À l'heure actuelle, c'est très certainement prématuré vu la récente étude de la gamme tarifaire des TEC. Il serait intéressant, à l'avenir, de voir un peu si on ne pourrait pas envisager ce système ou, du moins, l'étudier ou pourquoi pas, avoir un contact avec la Champagne-Ardenne, voir ce qu'elle a pu en ressortir comme expérience intéressante.

QUESTION ORALE DE M. DESTREBECQ À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LE SYSTÈME DE VIDÉOSURVEILLANCE DES TEC »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Destrebecq à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le système de vidéosurveillance des TEC ».

La parole est à M. Destrebecq pour poser sa question.

M. Destrebecq (MR). - Monsieur le Ministre, la vidéoprotection, à la STIB, est en cours de développement. Un marché public est en cours d'exécution afin de passer de la vidéo analogique à la vidéo numérique.

Le passage au numérique permettra un partage quasiment illimité des images vers d'autres entités, telles que la police fédérale ou la police locale. Le nouveau système permettra de visionner et d'enregistrer les images de l'ensemble des caméras. Un logiciel pour centraliser cette foule d'informations sera nécessaire et près de 2,28 millions d'euros pour installer les 15 000 caméras prévues d'ici 2025.

Par ailleurs, une mise en commun des images, notamment avec la SNCB, est à l'étude.

Monsieur le Ministre, les bus et les stations des TEC sont équipés en grande partie de systèmes de surveillance. Le taux de vidéosurveillance serait proche, d'après les informations que j'ai pu obtenir, de 90 %. On

ne peut que s'en féliciter.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous me confirmer les informations que j'ai reçues et qui vont autour de ce pourcentage ? Les systèmes actuels sont-ils analogiques ou numériques ?

Quelle est la proportion de ces deux systèmes au sein des TEC ? L'évolution vers le numérique est-elle en route ?

Par ailleurs, combien de caméras retrouve-t-on sur l'ensemble du réseau TEC ?

Enfin, partage-t-on ces données ? Est-il, au niveau de la Wallonie, à l'étude, ce partage ? Si oui, avec qui ?

Vous aurez compris, Monsieur le Ministre, que nous sommes dans une période, au niveau de la sécurité, qui est plus que délicate. J'aurais voulu connaître l'évolution par rapport aux différentes mesures qui doivent être prises pour la sécurité de nos citoyens.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, le parc d'autobus du groupe TEC est équipé à 94 % de caméras de vidéosurveillance. Le solde correspond à des bus de petite capacité, dont le mode d'exploitation ne nécessite pas cet équipement. Compte tenu de l'enregistrement des images afin d'en permettre un éventuel accès a posteriori en cas d'événement spécifique, ces caméras embarquées reposent sur une technologie analogique et un passage au numérique, présentant un surcoût considérable, n'est pas prévu.

Concernant les installations fixes par contre, la vidéosurveillance digitale est d'application à plus de 90 %. L'usage en est différent s'agissant généralement de surveiller des infrastructures en temps réel, pour des zones précises. La majorité des caméras fixes couvrent le réseau du métro léger de Charleroi.

Sur l'ensemble du réseau TEC et des véhicules, environ 8 500 caméras sont installées. Les images des systèmes de vidéosurveillance des TEC peuvent être mises à disposition des autorités judiciaires si nécessaire.

M. le Président. - La parole est à M. Destrebecq.

M. Destrebecq (MR). - Je vous remercie, Monsieur le Ministre. La bonne nouvelle, c'est que l'on ne parle pas de 90 %, mais on fait encore mieux. C'est une bonne chose. La moins bonne, c'est que l'on n'est pas encore totalement passé à l'heure numérique. Je pense que l'évolution de la technologie nous oblige, aujourd'hui, afin de travailler de manière beaucoup plus

professionnelle, beaucoup plus souple aussi, de passer au stade du numérique et non pas de l'analogique.

Je me permets de profiter de cette interpellation, de cette question, pour dire, pour demander, pour suggérer au ministre que vous êtes d'avoir un regard attentif à cela, parce que je pense que le partage d'informations, on l'a vu, qu'il soit national, régional, voire international, permet de résoudre beaucoup de problèmes avant qu'ils ne se posent.

Qui dit partage d'informations, qui dit souplesse dans ce partage, dit numérique. On ne pourra pas se passer du numérique. J'attire l'attention et les événements qui viennent de se passer doivent nous encourager à y penser. J'attire l'attention du ministre, j'attire l'attention du Gouvernement pour avancer à ce niveau-là, parce que je pense qu'il y a importance et urgence.

**QUESTION ORALE DE MME SALVI À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LES NUISANCES
AUTOUR DE L'AÉROPORT DE CHARLEROI »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Salvi à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les nuisances autour de l'aéroport de Charleroi ».

La parole est à Mme Salvi pour poser sa question.

Mme Salvi (cdH). - Monsieur le Ministre, sans revenir sur le rôle éminemment indispensable d'un point de vue économique et social de BSCA pour notre Région – je suis suffisamment intervenue en cette commission pour vanter les mérites et la nécessité d'un de nos deux aéroports régionaux – j'aurais souhaité revenir, cet après-midi, sur un dossier pour lequel un certain nombre de riverains de l'aéroport commencent à émettre une série de craintes.

Actuellement, les plaintes pour nuisances, sonores notamment, se font de plus en plus rares du côté des riverains proches de l'aéroport de Charleroi et nous ne pouvons que nous en réjouir. Cette amélioration est la conséquence d'analyses et d'études réalisées précédemment et qui ont permis de prendre les mesures adéquates. La Région wallonne est intervenue massivement autour de l'aéroport pour pouvoir, notamment, insonoriser une série de ces habitations.

Cependant, aujourd'hui, certains riverains se préoccupent à nouveau de l'arrivée de nouvelles nuisances qui, selon eux, accompagneraient

indubitablement l'extension du terminal annoncée.

Vous avez annoncé le feu vert pour le terminal 2 pas plus tard que vendredi, puisque vous avez octroyé le permis d'urbanisme relatif à son extension. C'était un acte important qui était attendu, mais cela ira de pair avec une nouvelle intensification, selon les riverains, de nuisances sonores et polluantes, avec des risques sur la santé, sur la qualité de vie et sur l'impact écologique. Je rappelle l'importance du déploiement du terminal, notamment sur l'axe 6,5/9,5. Pour l'aéroport, il y a un engorgement au niveau des départs. Il était important de pouvoir l'étendre pour le mieux-être de l'ensemble des personnes qui utilisent l'aéroport.

Par rapport au fait qu'aujourd'hui, il peut y avoir dans l'esprit de certains, cette idée selon laquelle plus d'avions liés à l'augmentation du terminal apporterait peut-être demain plus de nuisances, j'aurais souhaité couper l'herbe sous le pied de certaines rumeurs.

Avez-vous eu, à ce stade, vent de ces craintes ? Y a-t-il une manière adéquate d'y répondre ?

À votre connaissance, des études ont-elles été menées par la SOWAER ou éventuellement par d'autres bureaux d'études pour étudier, de façon spécifique, le fait d'arrivées nouvelles d'avions ? Y a-t-il déjà eu ce type d'étude ? Avez-vous déjà des conclusions ?

Si cela n'a pas encore été mené, puisque l'on est encore loin de la réalisation de tout cela, j'aurais voulu savoir si des choses étaient prévues.

Pensez-vous qu'il serait intéressant de mettre en place une série de réunions d'information avec les riverains de façon à les apaiser sur leur qualité de vie ?

Toujours dans cette même logique, une réflexion sur des compensations éventuelles pourrait-elle être envisagée ?

Dans ce dossier comme d'autres, il vaut mieux prévenir que guérir. Le fait de cette extension pose une série de questions, il me semble important d'y répondre le plus rapidement possible pour éviter d'autres risques d'ici quelques mois, voire quelques années.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame la Députée, je vais essayer de ne pas vous décevoir et formuler une réponse de qualité.

Le 9 décembre, j'ai délivré le permis d'urbanisme relatif à l'extension de l'aéroport de Charleroi pour la réalisation du terminal T2. Ce permis s'inscrit dans la suite du permis unique déjà octroyé en date du 19 mai 2015 dans le cadre du masterplan de BSCA. Le

terminal T2 prévoit des dimensions moindres des bâtiments initialement prévus.

Dans le cadre du permis unique relatif au projet initial d'extension du terminal, une étude d'incidences sur l'environnement avait été imposée par l'autorité compétente. Dans son avis du 25 août 2014, la CWEDD a tout particulièrement apprécié le chapitre consacré aux réponses apportées aux riverains dans le cadre de cette étude d'incidences.

Des craintes de certains riverains qui ont pu s'exprimer lors de l'étude d'incidence et de l'enquête publique sont bien identifiées, bien connues.

Cette étude d'incidence a validé le fait que la mise en œuvre du master plan initial s'intégrait bien dans le dispositif mis en place par la Wallonie en 2004 afin de concilier le développement des aéroports et le cadre de vie des riverains. C'est le plan de développement à long terme.

En outre, le développement de l'aéroport fait l'objet d'un suivi tous les trois ans en ce qui concerne les limites du plan d'exposition au bruit déterminant la nature des mesures d'accompagnement. Lors de ce contrôle, l'administration wallonne vérifie si les compensations dont peuvent bénéficier les riverains correspondent à la réalité du terrain.

Des résultats de la troisième révision, celle d'avril 2015, basée sur l'activité réelle ainsi que sur les perspectives d'évolution à 10 ans, intégrant, entre autres, le type d'avions fréquentant l'aéroport et l'accroissement des activités liées à l'extension de l'aérogare indiquent que les enveloppes de bruit simulé sont plus petites que celles arrêtées par le Gouvernement en 2004. C'est un élément important, on est en dessous de ce que l'on avait prévu dans les études préalables.

L'impact sonore de l'accroissement de l'activité, est dans les faits, limité grâce d'une part aux progrès technologiques qui conduisent à des appareils de plus en plus silencieux, tout particulièrement à Charleroi où la flotte est composée d'avions récents, modernes et d'autre part à une amélioration des procédures de pilotage en collaboration avec Belgocontrol et les compagnies aériennes de manière à permettre une diminution de l'impact sonore individuel au sol pour chaque vol.

Sur base de ces résultats, le Gouvernement wallon a dès lors conclu, lors de sa séance du 2 avril 2015 que les mesures d'accompagnement ne devaient, dès lors, pas être élargies en application du dispositif légal en vigueur. Pour rappel, ce dispositif légal en vigueur à Charleroi est plus développé que la plupart des dispositifs équivalents en Europe où l'on a une des législations les plus dures à ce sujet. On peut, une fois encore, se réjouir des investissements réalisés en termes environnementaux pour faire en sorte que les choses se passent bien autour des aéroports. Mais ici tout est

rassurant et il ne devrait pas y avoir de modification par rapport à la situation actuelle pour les riverains.

M. le Président. - La parole est à Mme Salvi.

Mme Salvi (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour ces différents éléments de réponse. J'entends bien les différents avis, décisions et autres, et notamment le dernier au mois d'avril 2015. Il me semble, cependant, qu'il pourrait être intéressant d'avoir, à un moment ou à un autre du processus, un contact, peut-être de vive voix, une information dans la communication.

Reconnaissons-le, c'est de nouveau un investissement important et malgré les différents éléments techniques que vous venez de nous donner, je peux parfaitement comprendre et entendre que des craintes subsistent. Si dans la suite de la procédure une rencontre sur le terrain pouvait avoir lieu, elle serait la bienvenue.

**QUESTION ORALE DE M. TZANETATOS À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LA NOUVELLE
STRATÉGIE AÉRIENNE POUR L'EUROPE »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Tzanetatos à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la nouvelle stratégie aérienne pour l'Europe ».

La parole est à M. Tzanetatos pour poser sa question.

M. Tzanetatos (MR). - Monsieur le Ministre, la nouvelle stratégie aérienne pour l'Europe a été présentée le lundi 7 décembre à Bruxelles. Un document ambitieux « (...) qui va stimuler la compétitivité des compagnies européennes, et proposera aux passagers européens une meilleure offre de transport, des prix plus avantageux, et un niveau plus élevé de sécurité », commente la commissaire européenne aux Transports, Mme Violeta Bulc.

Avez-vous pu prendre connaissance de ce document puisque l'on nous dit que l'Europe veut muscler le secteur aérien ?

Êtes-vous déjà en mesure de nous dire en quoi nos aéroports wallons risquent d'être impactés par cette nouvelle stratégie européenne ? Des contacts avec les dirigeants de nos aéroports ont-ils été pris afin d'anticiper d'éventuelles futures décisions qui seraient reprises par ce nouveau plan ?

La réglementation risque-t-elle de changer la sécurité aérienne au sein de nos aéroports ? Si oui, pouvez-vous nous en donner plus de détails ?

Toujours dans le cadre d'une réponse affirmative, nos systèmes de sécurité devront-ils être revus ? Si oui encore, dernière sous-question, envisagez-vous de revoir les subsides sécurité au sein de la Région wallonne envers nos aéroports ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, la stratégie du transport aérien est l'une des initiatives annoncées dans le programme de travail de la Commission pour 2015. Elle se compose d'une communication, d'une proposition de révision des règles de sécurité aérienne de l'Union européenne, de demandes d'ouverture de négociation en vue d'accords globaux dans le domaine des transports aériens entre l'Union européenne et une série de pays tiers.

La stratégie européenne 2015 pour l'aviation a été présentée le lundi 7 décembre par la Commission européenne et représente un classeur entier. Les sociétés de gestion, la SOWAER, l'administration et mes collaborateurs en ont pris acte.

L'impact potentiel de cette stratégie dont les priorités ont été définies par la Commission fera l'objet d'une analyse au sein des instances concernées.

Quant à connaître l'impact concret que pourrait avoir cette stratégie, elle est, pour le moment, indéterminée. En effet, il est à noter que l'Union européenne annonce de proposer la révision de règles, d'en actualiser d'autres, de finaliser des projets en cours, de solliciter un mandat pour ouvrir des négociations avec des pays tiers.

L'impact de cette nouvelle stratégie suppose l'adaptation de la réglementation qui à ce jour n'est qu'annoncée et encore partiellement.

Il va de soi que je ne manquerai pas d'assurer le suivi de l'évolution de la stratégie annoncée par la Commission.

M. le Président. - La parole est à M. Tzanetatos.

M. Tzanetatos (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour la confirmation de ce que cette nouvelle stratégie existe. Je prends acte que vos services s'y mettront après les fêtes, pour leur laisser le temps de souffler un peu, pour éventuellement nous revenir dans les meilleurs délais. C'est vrai que c'est une décision importante parce que l'Europe, au final, c'est un grand pays et il est évident que simplifier toute la procédure aéroportuaire au niveau européen – en tout cas l'uniformiser – aurait un grand intérêt et notamment

pour nos deux aéroports wallons qui ont chacun leur spécificité, on le fait, on l'a assez souligné.

**QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LES CONDITIONS
D'ABATTAGE DES OVINS EN 2016 »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Desquesnes à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les conditions d'abattage des ovins en 2016 ».

La parole est à M. Desquesnes pour poser sa question.

M. Desquesnes (cdH). - Monsieur le Ministre, voici quelques semaines je vous interrogeais par écrit sur l'évaluation des mesures qui avaient été prises suite à la nouvelle interprétation de la directive européenne posée par le Conseil d'État – vous m'aviez donné quelques données chiffrées concernant le nombre de bovins et le nombre d'ovins abattus à l'occasion de la fête de l'Aïd qui sont en diminution importante.

Je voudrais profiter de cette question orale, Monsieur le Ministre, pour vous interroger sur l'évaluation qualitative des mesures que vous aviez négociées avec les représentants notamment de la communauté musulmane.

En ce qui concerne plus particulièrement, cette fois-ci, les éleveurs, encore un peu je dirais les producteurs, une mesure de compensation a été prise avec votre collègue et encore une fois, je vous remercie pour cet élément important.

Par contre, se pose la question de savoir comment s'organisera l'année 2016. Va-t-on sur les mêmes paramètres, ou les conditions vont-elles changer ?

Bref, quel choix doivent faire aujourd'hui les éleveurs d'ovins qui sont confrontés à un choix immédiat, à savoir celui d'acheter ou non de nouveaux agneaux pour les préparer pour les festivités de l'Aïd 2016 ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, l'évaluation des différentes mesures pour la fête de l'Aïd 2015 n'a pas été effectuée

avec l'Exécutif des musulmans de Belgique, l'EMB, car les données des abattages dans les abattoirs nous ont été communiquées, par l'AFSCA, il y a seulement quelques semaines. Je vous ai communiqué ces chiffres dernièrement. L'EMB a cependant prévenu informellement l'un de mes conseillers le mois dernier qu'il allait revenir vers nous avec une proposition pour les fêtes du sacrifice à venir. On attend une proposition concrète de leur part et on est très demandeurs d'un dialogue pour trouver une solution légale.

La législation européenne basée sur le règlement CE1099/2009 est telle que seuls les établissements respectant le règlement CE853/2004 peuvent effectuer des abattages rituels. Ceci ne porte aucune entrave aux éleveurs spécialisés dans les ovins de continuer cette activité, car la problématique qu'ils ont dû subir a été une conséquence du boycott de la communauté musulmane.

Je ne peux prédire l'avenir sur le choix de la communauté musulmane et c'est aux éleveurs eux-mêmes de juger de la manière dont ils doivent organiser leur production. Je serai néanmoins très proactif dès que l'EMB viendra avec des propositions pour les fêtes du sacrifice à venir. J'en informerai largement, avec mon collègue, M. le Ministre Collin, le secteur.

J'aimerais attirer votre attention sur le fait que – vous connaissez bien les chiffres – la production wallonne de viande bovine ne couvre qu'une toute petite partie de la demande intérieure. C'est essentiellement de la viande de mouton importée qui remplit aujourd'hui les étales de nos boucheries.

Je ne peux qu'inciter nos producteurs à se regrouper, à identifier la viande qu'ils produisent sous une étiquette, un label, une pastille ou peu importe qui informe les consommateurs de l'origine locale de celle-ci de manière à créer une filière wallonne solide et rentable. Je vous invite à interroger mon collègue, M. le Ministre Collin, sur ce sujet.

M. le Président. - La parole est à M. Desquesnes.

M. Desquesnes (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments de précision. Sur le secteur de l'élevage, je pense que la production d'agneaux à destination de nos étales n'est certainement pas la même que celle de la production de moutons pour la fête rituelle de l'Aïd. Je note, de votre réponse, que le cadre européen fixant la donne, y compris chez nous, risque de ne pas être modifiée d'ici la prochaine saison, et que, sans doute, les producteurs devront en tenir compte vu le nombre de bovins achetés chez nous, pour la période de l'Aïd en 2015. Il risque d'y avoir peu de changements pour la saison 2016.

**QUESTION ORALE DE MME RYCKMANS À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LE GAVAGE DES
VOLATILES »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Ryckmans à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le gavage des volatiles ».

La parole est à Mme Ryckmans pour poser sa question.

Mme Ryckmans (Ecolo). - Monsieur le Ministre, voici une question d'actualité par rapport à ces fêtes de fin d'année, le gavage des volatiles et en particulier, pour la production de foie gras.

Douze pays de l'Union européenne ont interdit le gavage des volailles ou ont une interprétation des lois de protection animale condamnant de fait cette pratique. Dans d'autres pays, le gavage est également interdit – Suisse, Norvège et Turquie. Cinq pays, dont la Belgique, produisent du foie gras – France, Espagne, Bulgarie et Hongrie – au sein de l'Union européenne.

Certaines institutions régionales et provinciales ont décidé de retirer le foie gras de leurs menus. C'est le cas des Parlements fédéral, bruxellois et flamand et des institutions dans la Province de Limbourg.

À une question de M. Stoffels, vous aviez répondu qu'il ne vous appartenait pas de décider des menus, mais l'importance que le foie gras ne figure pas au menu des séances du Gouvernement wallon ou de réunions ministérielles, mais qu'il peut être proposé dans le cadre d'événements ponctuels dans le cadre, notamment, de la mise en valeur de l'éventail des produits du terroir wallon.

Rappelons que la loi belge du 14 août 1986, article 36, interdit de nourrir de force un animal. Elle prévoit, cependant, une exception pour les élevages spécialisés. Au niveau européen, la directive relative à la protection des animaux dans les élevages interdit d'alimenter un animal de telle sorte qu'il en résulte des souffrances ou des dommages inutiles.

Il y a quelques jours, l'association Gaia présentait les conclusions d'une étude de l'Université de Cambridge sur le bien-être des canards pendant la production de foie gras. Celles-ci sont édifiantes et ne peuvent laisser indifférent.

À titre d'exemple, la durée de vie du canard mulard qui peut atteindre 20 ans est arrêtée à trois mois. Seuls les individus mâles sont gardés, car le foie des femelles ne peut être utilisé. Les oisillons femelles sont dès lors

éliminés par broyage ou par gavage. Ce gavage provoque un stress énorme chez l'animal à qui on fait ingérer via un tube métallique enfoncé dans l'œsophage, une bouillie de maïs projetée par pompe pneumatique. Des blessures sont constatées au niveau de la face, de l'œsophage, mais aussi des pattes, en lien notamment avec l'espace restreint et les irritations provoquées.

En fin de processus, au moment où l'animal est abattu, son foie a atteint un volume dix fois supérieur à la moyenne. C'est la sténose hépatique qui provoque ce foie gras.

Outre le fait que les animaux sont stressés, souffrent de diverses blessures, ont des difficultés à respirer et vivent dans des espaces exigus, le gavage empêche l'animal de maîtriser la quantité de nourriture qu'il choisit d'ingérer.

Or, cet aspect est essentiel à sa survie. La perte de cette maîtrise engendre une très forte dégradation de son bien-être. Je souhaiterais savoir d'une part, si vous aviez pris connaissance de cette étude et comment vous comptez concilier production de foie gras et bien-être animal.

Il est important de souligner que différentes alternatives au gavage existent.

Il est en effet possible d'utiliser un produit alternatif végétal qui doit sans doute être encore amélioré, mais il est aussi possible de produire du foie gras en ajoutant des ingrédients à un foie sain, après l'abattage. Il semble qu'une petite entreprise espagnole près de Séville produit du foie gras sans gavage avec une préparation à base de foies d'oies non gavées laissées en liberté dans les champs, sauf intempéries. Les oiseaux se nourrissent volontairement pour partir d'herbe et de plantes des champs et pour partie, d'aliments très caloriques déposés à leur intention dans des mangeoires.

La Wallonie compte plusieurs producteurs de foie gras. Ce sont des producteurs spécialisés. Avez-vous déjà demandé l'avis de ces producteurs sur cette alternative ? Avez-vous demandé l'avis du secteur wallon de la restauration sur des alternatives à ce gavage forcé ?

Par arrêté ministériel du 19 octobre 2015, vous avez chargé le Collège des producteurs d'organiser des formations. En quoi celles-ci consistent-elles ? Quels en sont les résultats jusqu'ici notamment quant au nombre de producteurs touchés et à leur éventuel changement de pratiques ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame la Députée, le règlement 543/2008 sur les

normes de commercialisation de la viande de volaille donnent une définition bien précise du foie gras auxquelles les alternatives telles que le mélange d'ingrédients aux foies sains ne peuvent répondre. Ce règlement est actuellement soumis à révision, mais la révision ne porte sur le poids net minimum exigé qui est aujourd'hui de 300 grammes. Ces préparations ne pourraient pas prétendre à l'appellation même en cas de modification. On ne peut les imposer aux producteurs.

Néanmoins, je suis favorable à ce type d'évolution. Cinq pays sont aujourd'hui encore actifs sur ce créneau. Si une alternative permettant de faire un foie gras différent tel que vous l'avez évoqué est prise au niveau européen et qu'elle s'applique à tout le monde, l'ensemble de nos producteurs devrait, en effet, s'y retrouver.

Par ailleurs, il est inutile de préciser que la Wallonie est le deuxième plus grand consommateur de foie gras après les Français à tel point qu'elle doit en importer pour répondre à la demande. Il convient avant tout, d'informer le citoyen et de valoriser les produits respectueux du bien-être des animaux et les alternatives, telles que vous les avez évoquées, sont des pistes de solution.

Enfin, concernant la formation des personnes en matière de gavage de palmipèdes, celle-ci n'est pas neuve. En effet, en date du 17 janvier 2002, la Filière avicole et cunicole wallonne a été reconnue par Mme la Ministre Aelvoet pour dispenser ladite formation. Depuis mars 2014, le personnel de cette filière avicole et cunicole a été repris au sein de la Socopro.

De ce fait, il convenait de désigner cette dernière en tant qu'organisme pour en assurer le suivi. J'ai été interpellé par les producteurs wallons de foie gras pour des rencontres. Nous organiserons cela au printemps prochain. D'abord, ils prennent toute une série de dispositions en matière de bien-être animal. Je pense qu'ils sont plutôt à la pointe par rapport à ce que l'on peut voir dans certains reportages et certaines productions industrielles, notamment en France. Des efforts sont déjà faits, mais les alternatives, telles que les mélanges que vous évoquez, seront également abordées lors de cette rencontre avec une possibilité pour nous, de défendre ce point de vue devant le Conseil européen lors des débats sur la révision du règlement actuel.

M. le Président. - La parole est à Mme Ryckmans.

Mme Ryckmans (Ecolo). - Monsieur le Ministre, je vous remercie. Les producteurs sont peu nombreux ; ils ne sont même pas une dizaine en Région wallonne. Je ne sais pas si vous pouvez me confirmer leur nombre, Monsieur le Ministre. C'est une question importante s'ils sont soucieux du bien-être animal et de la valorisation de leur production. C'est un marché de niche. C'est aussi un marché dans lequel nous avons un certain savoir-faire. Dès lors, développer des alternatives ne peut être

que positif pour l'image qu'ils peuvent avoir auprès du consommateur.

Concernant la demande, vous dites qu'elle est importante et que la production wallonne ne suffit pas pour répondre à la demande de consommation. Il y a un enjeu important à travailler avec les producteurs de foie gras pour qu'ils développent ces alternatives et qu'ils soient un peu en avance.

En outre, il sera également intéressant de renforcer l'information aux consommateurs et qu'ils puissent donner le même signal auprès des producteurs sur la qualité des modes de production de ce foie gras.

QUESTION ORALE DE M. DESTREBECQ À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « L'AUGMENTATION DU NOMBRE D'ANIMAUX RECUEILLIS DANS LES REFUGES »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Destrebecq à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'augmentation du nombre d'animaux recueillis dans les refuges ».

La parole est à M. Destrebecq pour poser sa question.

M. Destrebecq (MR). - Monsieur le Ministre, les refuges enregistrent une hausse de 25 % des animaux recueillis en 2015. Le chiffre brut doit mener à une prise de conscience puisque l'on parle de 1 400 animaux recueillis.

L'ASBL Sans collier relate ainsi avoir recueilli jusqu'à 120 chatons simultanément et avoir mobilisé un budget de 62 000 euros en nourriture et en soins.

S'il est assurément nécessaire de conscientiser et de sensibiliser les candidats adoptants aux responsabilités qu'implique l'adoption d'un animal, je crains que cette fois, il ne faille aller un pas plus loin dans le domaine répressif.

À ce jour, les personnes abandonnant des animaux sont-elles passibles d'amendes et/ou d'autres sanctions ? Si oui, lesquelles ? Pour quel montant ? N'y a-t-il pas lieu de sanctionner plus durement ces faits ?

Il est difficile de prendre les auteurs de ces abandons sur le fait. Quels moyens sont-ils déployés pour y parvenir ?

Je ne dis pas que rien n'est fait. Je m'interroge sur le

phénomène, sur l'augmentation de ce phénomène et sur les moyens que l'on peut mettre en œuvre afin d'éviter ce genre de manque de responsabilité citoyenne.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, une distinction doit être opérée entre la personne qui abandonne son animal en refuge et celle qui l'abandonne sur la voie publique.

La première situation n'est pas sanctionnée par la loi. La personne doit néanmoins payer des frais au refuge qui accueille l'animal.

Pénaliser ces personnes reviendrait à augmenter significativement le recours à la deuxième situation. Or, il est extrêmement difficile de constater un abandon sur la voie publique sur le fait.

À ma connaissance, de tels faits n'ont été constatés jusqu'à présent que par les services de police. L'Unité du bien-être animal contrôle essentiellement sur base de plainte et ne pourrait verbaliser de tels faits que s'ils étaient avoués dans le cadre d'une audition.

Ces faits peuvent être sanctionnés durement, car ils sont catégorisés comme une infraction de deuxième catégorie. Les infractions de deuxième catégorie sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende d'au moins 100 euros d'une de ces peines seulement. Elles peuvent également être poursuivies par voie d'amende administrative et le montant de l'amende administrative encourue est de 50 euros jusqu'à un maximum théorique de 100 000 euros.

Enfin, afin de contribuer à lutter contre ce phénomène, j'ai lancé, avec les services en charge du Bien-être animal du Service public de Wallonie, une campagne de sensibilisation intitulée « Pour une nuit ou pour la vie ? » Elle a pour objectif d'encourager une réflexion et une acquisition responsable d'un animal. Elle a démarré le jeudi 10 décembre et se poursuivra jusqu'au 28 décembre.

Parmi les causes principales d'abandon, on retrouve l'achat impulsif ainsi qu'une sous-évaluation par le propriétaire de l'animal des obligations et frais inhérents à son bien-être sur le long terme : soins vétérinaires, aménagement d'un cadre de vie adéquat à l'espèce, garde durant un séjour à l'étranger, cohabitation avec les autres membres de la famille, sont autant d'aspects à prendre en compte lorsque l'on choisit d'accueillir un animal ou de l'offrir.

La surpopulation dans les refuges oblige également les professionnels à recourir à l'euthanasie. En Belgique, 36 % des chats et 16 % des chiens hébergés en refuge ont subi ce sort en 2013 ; 13 % des « autres animaux »

recueillis tels que les lapins, furets, oiseaux ou chevaux ont également été euthanasiés en raison d'une maladie, d'un manque de socialisation ou d'un manque de place dans le refuge.

L'augmentation que vous évoquez, les 25 %, vous avez pris l'exemple d'un refuge qui a accueilli un grand nombre de chats est dû à la modification de la législation sur l'obligation de stérilisation des chatons.

Quand quelqu'un aujourd'hui, découvre quelque part cinq ou six chatons, il n'a plus du tout de motivation à les garder parce qu'avant de les garder ou les offrir, il devrait prendre en charge la stérilisation. Cela amène un nombre important de chatons vers les refuges qui se trouvent dans la même situation et qui sont débordés.

Nous allons modifier les règles. Normalement, l'étape suivante du plan Chats, qui est une mise en application du plan fédéral, implique d'avoir une obligation globale de stérilisation des chats – pas uniquement des chatons – au moment de les donner.

Nous devons aller vers ce genre de choses. Cela permettra d'éviter un certain nombre d'abandons, puisque c'est celui qui acceptera le chat qui prendra en charge la stérilisation ; ce qui ne fait qu'une seule fois à payer, et pas pour les cinq ou six chatons que l'on a décidé de recueillir avant de s'en séparer.

M. le Président. - La parole est à M. Destrebecq.

M. Destrebecq (MR). - Monsieur le Ministre, il est très clair que je partage votre avis sur la différenciation que nous devons faire entre ceux qui d'une part déposent ou portent un animal dans un refuge et ceux qui les abandonnent.

Je reste persuadé qu'une responsabilisation de la deuxième catégorie doit être de plus en plus importante.

Je tiens à vous féliciter pour cette campagne de sensibilisation, même si au niveau de la forme, je ne suis pas certain qu'elle soit très percutante, parce que personnellement, je n'ai pas encore été sensibilisé par cette campagne. Mais je sens que cela va venir. On a encore jusqu'au 28 décembre pour être sensibilisé par la campagne.

Une nuit ou pour la vie ? Je suis encore sur un goût de trop peu. J'espère qu'elle ira grandissant pour aller jusqu'à la fin de l'année.

Revoir cette législation me semble quelque chose d'opportun et que l'on pourra aller comme cela vers une situation qui sera de plus en plus positive pour les animaux.

**QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « L'UNITÉ DU BIEN-
ÊTRE ANIMAL ET LES COLLABORATIONS
AVEC LES SERVICES D'ORDRE »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'Unité du bien-être animal et les collaborations avec les services d'ordre ».

La parole est à M. Dodrimont pour poser sa question.

M. Dodrimont (MR). - Monsieur le Ministre, trois contrôleurs devaient entrer en fonction le premier novembre pour renforcer l'équipe de l'Unité du bien-être animal.

Me confirmez-vous cette information ? Un quatrième agent, que vous annonciez dans une réponse à une question écrite, a-t-il bien été engagé ?

Vous aviez pris des contacts avec le parquet du procureur du Roi et les services de police afin de mettre en place une procédure relative aux saisies administratives.

A-t-elle été définie ? De quelle manière va-t-elle permettre une meilleure efficacité du travail des agents ?

L'UBEA bénéficie-t-elle désormais d'un service de permanence concernant notamment l'appui aux services de police, aux sociétés protectrices lors de situations d'urgence ?

Combien de policiers et d'agents communaux ont suivi la formation spécifique « bien-être animal » ? Quel est votre objectif pour 2016 ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, depuis le premier novembre 2015, trois nouveaux contrôleurs sont venus renforcer l'unité bien-être animal. La procédure d'engagement du quatrième est en cours. Nous espérons un engagement au début 2016.

Concernant les saisies administratives, une réunion aura lieu prochainement avec les acteurs potentiels afin de clarifier la situation.

Le service de permanence n'a pas encore été mis en

place, mais son organisation est en cours. Elle tient notamment compte de l'arrivée des contrôleurs supplémentaires.

Par ailleurs, le bien-être des animaux fait partie de la formation de base des élèves policiers donnée dans les différentes écoles de police. Plusieurs dizaines d'agents reçoivent cette formation chaque année. Des formations sont également organisées par les écoles de police pour les agents déjà en fonction, deux formations de ce type ont été données cette année.

En ce qui concerne les agents constatateurs communaux, une vingtaine d'agents ont été formés cette année. Ils ont suivi, dans le cadre de leur formation de base, deux heures dédiées au bien-être animal.

Pour 2016, la collaboration avec les écoles de polices ainsi que le centre s'occupant de la formation des agents constatateurs communaux se poursuivra. Nous envisageons une formation plus spécifique au bien-être animal pour les agents constatateurs comportant notamment une formation pratique.

M. le Président. - La parole est à M. Dodrimont.

M. Dodrimont (MR). - Je n'ai pas de réplique.

**QUESTION ORALE DE M. HENRY À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LES ZONES DE
RÉSERVATION POUR TRACÉS
AUTOROUTIERS »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal de M. Henry, sur « les zones de réservation pour tracés autoroutiers ».

La parole est à M. Henry pour poser sa question.

M. Henry (Ecolo). - Monsieur le Ministre, cela ne porte pas sur le même objet que toute à l'heure, mais cela s'en rapproche puisqu'il s'agit ici plutôt de la question d'une liaison routière entre l'hôpital de la Citadelle à Liège, qui a été évoquée récemment et à plusieurs reprises dans la presse et, surtout, en Commission des travaux publics, puisqu'il a annoncé que ce projet était « jeté aux oubliettes ». Je cite ses termes.

Concernant la mobilité autour de la Citadelle, à la fois pour une raison budgétaire, mais aussi par rapport à l'impact environnemental et social qui est craint et dénoncé depuis longtemps par un grand nombre

d'acteurs et principalement de riverains au niveau de Liège.

Il s'orienterait plutôt vers une solution d'aménagement des voiries existantes. J'espère, notamment en impliquant les transports en commun et l'ensemble des types d'usagers.

Il existe, là aussi, une zone de réservation pour un tracé au plan de secteur qui date lui aussi d'une quarantaine d'années. Les riverains demeurent incertains quant à l'avenir de leur quartier et, pour certains d'entre eux, de leurs maisons vu cette zone de réservation, puisqu'ils se situent sur une zone d'expropriation et de démolition potentielle, afin d'y réaliser les travaux liés à la route, mais cette route ne se réalisera pas, puisque votre collègue l'a dit très clairement. Dès lors, je voulais savoir si vous alliez initier une révision de plan de secteur pour retirer le tracé de cette route qui est présent au plan de secteur, depuis plusieurs dizaines d'années, et qui est désormais devenu obsolète.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, sur le plan formel, supprimer un périmètre de réservation n'implique pas de réviser le plan de secteur. L'article 40, § 2 du CWATUPE prévoit en effet qu'« au terme de la réalisation de l'infrastructure de communication, de transport de fluide et d'énergie ou d'initiative, en cas de renoncement à réaliser l'infrastructure, le Gouvernement peut, par arrêté, abroger le périmètre ou la partie de périmètre de réservation concerné ».

Quant au fond, l'objectif d'un périmètre de réservation est notamment de réserver, au plan de secteur, les espaces nécessaires à la réalisation d'infrastructures de communication, afin que les projets d'urbanisation ne puissent compromettre la réalisation d'une infrastructure structurante. Pour ces raisons, le périmètre de réservation n'est pas assorti d'une limite dans le temps, pas plus qu'un délai n'est fixé pour l'urbanisation d'une zone d'habitat ou encore d'une zone d'activité économique, par exemple.

Les horizons temporels auxquels nous sommes confrontés ne sont pas les mêmes entre la réalisation effective d'un projet et l'inscription d'un élément au plan de secteur. Cette dernière relève en effet de la planification à long terme qui se fonde sur des éléments différents. Les limitations d'ordre budgétaire qui pourraient conduire à renoncer au moins temporairement à un projet n'entrent pas en ligne de compte dans la planification. Ainsi, s'il est sans nul doute justifié de ne pas réaliser une infrastructure dans le contexte actuel, nul ne peut garantir qu'il en sera de même à longue échéance.

Les incertitudes pour les riverains liées à la présence d'un périmètre de réservation ne peuvent être niées. La décision de supprimer un périmètre de réservation ne relève cependant pas nécessairement de l'évidence à long terme.

Il n'y a pas encore de décision formelle par rapport à la manière dont nous allons traiter cette zone, voire d'autres zones de réservation lorsqu'un projet est abandonné.

M. le Président. - La parole est à M. Henry.

M. Henry (Ecolo). - Cela nécessite d'interpréter différemment la réponse de M. le Ministre Prévot. Cela veut dire que je dois comprendre de sa réponse que l'on ne va pas réaliser tout de suite de liaison, mais que l'on ne sait pas ce qu'il pourrait en advenir ultérieurement, puisque, si je comprends bien, le Gouvernement n'assume pas la décision définitive de ne pas réaliser de liaison.

Je comprends mieux la raison de l'absence de notre collègue, M. Drèze, qui avait lui-même annoncé qu'il allait vous interroger à ce sujet, puisque je crois qu'il ne sera pas tout à fait rassuré par la réponse, comme moi non plus, puisque l'on dit qu'à court terme, il n'y aura pas de liaison, mais on n'a absolument aucune garantie à long terme.

Je ne comprends pas ce choix, sauf à en déduire qu'il n'y a pas d'accord clair interne au Gouvernement. Cela veut dire qu'il reste une épée de Damoclès pour les riverains, puisque le plan de secteur n'est pas clarifié, suite à cette annonce.

**QUESTION ORALE DE M. HENRY À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LE
DÉVELOPPEMENT ET L'IMPLANTATION
ÉOLIENS EN WALLONIE »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Henry, sur « le développement et l'implantation éoliens en Wallonie » à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal.

La parole est à M. Henry pour poser sa question.

M. Henry (Ecolo). - Monsieur le Ministre, il y a quelques semaines, vous aviez évoqué, lors des débats sur la préparation de la Conférence de Paris la question du développement éolien. Ce n'était pas directement lié à la Conférence, mais c'était lié à la mise en œuvre d'objectifs de réduction de gaz à effets de serre en

Wallonie et vous aviez annoncé que, avec l'implantation de 160 éoliennes supplémentaires – 50 dont les permis sont en cours et 110 à construire en supplément d'ici 2020 – la Wallonie atteindrait ses nouveaux objectifs de production d'ici 2020.

Cependant, le Gouvernement a aussi déterminé des objectifs de renouvelable électrique et d'éolien, d'ici 2030, qui restent importants, puisque vous avez, grosso modo, étalé dans le temps les objectifs qui avaient été décidés antérieurement sous la législature précédente. Les étaler dans le temps, cela ne signifie pas implanter moins d'éoliennes, cela signifie les implanter plus lentement.

Le problème d'aménagement du territoire reste entier pour parvenir à répondre à la trajectoire européenne qui est, pour l'instant, décidée jusque 2020, mais qui va certainement de manière plus importante encore, suite à l'accord de samedi, augmenter de manière plus importante dans les années suivantes.

Bien entendu que la croissance devra se poursuivre lors de la décennie prochaine et encore au-delà.

Comme vous êtes ministre de l'Aménagement du territoire, j'aurais souhaité savoir, puisque votre collègue le ministre Furlan m'a renvoyé vers vous en me disant que lui était ministre de l'Énergie et qu'il ne s'occupait pas de l'implantation spatiale sur le territoire, j'aurais voulu savoir si vous aviez analysé la répartition spatiale des parcs éoliens sur le territoire, puisque vous avez, à plusieurs reprises, défendu l'idée qu'il ne pouvait y avoir de développement éolien que le long des autoroutes et encore pas partout, puisque certains projets ont été refusés.

Vous avez aussi évoqué la possibilité d'avoir des parcs éoliens dans les parcs d'activités économiques ; ce qui rajoute un peu de potentiel, mais probablement pas de manière considérable à l'échelle de la Région.

Les chiffres annoncés en matière de développement éolien d'ici 2030, décidés par le Gouvernement, sont-ils compatibles avec les zones ainsi identifiées.

Avez-vous pu analyser cette localisation, le nombre de mâts qu'il était possible d'implanter le long des autoroutes, voire en supplément dans les parcs d'activités économiques ? Cela correspond-il ? Si ce n'est pas le cas, où ces parcs seront-ils implantés pour aboutir aux objectifs qui sont annoncés ?

Avez-vous, dès lors, également établi une distance acceptable par rapport à la localisation le long des autoroutes pour que cela corresponde au potentiel ainsi déterminé ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de

l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, comme je l'ai déjà précisé au sein de cette assemblée, la vision dirigiste ayant prévalu sous la précédente mandature a levé un vent de panique qui a fortement nui au secteur et a nourri le phénomène NIMBY à l'encontre du développement éolien. Les chiffres sont assez impressionnants, si on regarde par tranche, par année, le nombre de turbines installées ou utilisées pour les années considérées, on est passé d'une fréquence d'un nombre d'installations de 30, 40, 50 machines jusqu'en 2010-2011, encore 42 en 2011 et puis, la cartographie éolienne et, là, on est passé à 15, à 12, à 9 ces dernières années. On va un peu faire mieux en 2015 avec 22, mais il faut redonner confiance au secteur, aujourd'hui. Les citoyens se mettent devant tous les dossiers éoliens, les recours pleuvent et c'est quelque chose de relativement nouveau qui a divisé par quatre le nombre d'éoliennes qui ont pu être installées par année depuis quatre ans.

C'est ce qui explique l'orientation prise par le Gouvernement de privilégier l'implantation des éoliennes aux endroits susceptibles de générer le moins de nuisances possible pour les riverains à savoir, d'une part, à proximité des principales infrastructures de communication, qui impactent déjà le paysage et qui provoquent un bruit ambiant souvent supérieur à celui généré par un parc éolien et, d'autre part, dans les zones d'activité économique.

Il s'agit bien de privilégier certaines implantations, en les rendant conformes au plan de secteur, sans pour autant les interdire ailleurs. Vous aurez l'occasion, dans le cadre des travaux du CoDT, d'examiner les avancées que propose ce texte pour rencontrer les objectifs de production d'énergie renouvelable. Vous pourrez constater, notamment, que les mécanismes dérogatoires ont été multipliés afin de faciliter l'implantation des éoliennes.

Les estimations du secteur considèrent que 160 nouvelles éoliennes sont nécessaires pour atteindre l'objectif 2020.

Le nombre de turbines estimé dans ces zones privilégiées du plan de secteur sont de 230 le long des principales infrastructures de communication, de 228 dans les ZAE.

S'ajoutent à ce potentiel, les éoliennes qui peuvent être implantées dans les autres zones du plan de secteur que les zones agricoles et d'activité économique, notamment les extensions de parcs existants.

En matière de participation, il est évident que le développement d'un projet éolien peut constituer une opportunité pour les communes ou les intercommunales pour autant qu'elles sachent la saisir. Certaines communes ou intercommunales l'ont compris en se positionnant comme partenaire du projet. Un tel

partenariat est l'occasion de définir une véritable politique locale de développement durable. Cette participation publique est gage d'une meilleure acceptation sociétale de l'éolien.

Pour concrétiser ces options, je soumettrai, en 2016, un projet de décret au Gouvernement. J'envisage d'y intégrer le cadre de référence sous la forme de conditions intégrales et sectorielles, sous forme d'un AGW, conditions intégrales dans le décret, conditions sectorielles dans les arrêtés. En effet, le cadre de référence adopté en 2013 doit être actualisé pour confirmer ces orientations.

Entre autres choses, il s'agira d'encadrer de manière plus claire l'implantation des éoliennes par rapport au cadre de vie et aux infrastructures, notamment :

- en facilitant l'implantation d'éoliennes dans les zones d'activité économique au plan de secteur, cela concerne notamment les études de risques ;
- en clarifiant les distances par rapport à l'habitat qui devront être exprimées en valeurs métriques fixes et de manière circonstanciée, non plus quatre fois la hauteur totale de l'éolienne qui est une mesure qui sème le doute dans le public ;
- en diminuant les distances minimales par rapport à certaines infrastructures telles que les autoroutes, lieux déjà dépréciés acoustiquement et non propices à l'habitat.

Deuxième objectif de ce projet de décret, ce sera l'occasion de formaliser la participation publique dans les projets éoliens et d'encadrer la taxation des mâts éoliens, participation publique sur laquelle j'insiste fortement, participation qui devra être bien plus large qu'aujourd'hui. On a, aujourd'hui, mis tout le secteur éolien, tout le projet éolien dans les mains de développeurs privés. Je pense que la manière dont les dossiers sont amenés auprès des gens dans les communes ne contribue pas à une acceptation. Je pense qu'il y a moyen de bien mieux faire, si on implique les autorités locales et les riverains dès le départ.

M. le Président. - La parole est à M. Henry.

M. Henry (Ecolo). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces différentes réponses. Sur les responsabilités du passé, nous y reviendrons, qu'il y ait eu une opposition démesurée au développement éolien, cela ne fait pas l'ombre d'un doute. Quelles sont les responsabilités des uns et des autres ? Cela, je pense que l'on pourra avoir des lectures variables et que nous y reviendrons. J'avais cru comprendre aussi que le petit éolien allait apporter une grande partie de la réponse. Je vois que cela tarde à se concrétiser.

Pour ce qui concerne les chiffres que vous avez donnés, je prendrai les différents éléments pour les additionner. Je ne vois pas, à ce stade, en quoi cela

correspond aux chiffres qui sont donnés par le Gouvernement de développement énergétique, non pas d'ici 2020, parce que cela, je ne doute pas qu'il n'y ait aucun souci. À partir du moment où vous avez reporté de dix ans les objectifs du renouvelable, il est évident que, d'ici 2020, cela ne pose aucun problème.

Le problème, c'est après. Le problème, c'est que ce qui a été implanté sur le territoire en premier lieu bloque d'autres développements possibles ultérieurs. La question sera de savoir s'il est possible, mais je vais regarder de près les chiffres que vous me donnez – je n'ai pas l'impression que j'ai l'ensemble des informations avec cela, mais nous y reviendrons ultérieurement – en additionnant le développement dans les zones privilégiées que vous donnez, d'atteindre les chiffres du Gouvernement en matière de développement éolien, non pas en 2020, mais en 2030. Nous y reviendrons ultérieurement.

(M. Denis, Vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

INTERPELLATION DE M. STOFFELS À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « L'IMPACT DE LA POLLUTION DE L'AIR SUR LA SANTÉ »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'impact de la pollution de l'air sur la santé ».

La parole est à M. Stoffels pour développer son interpellation.

M. Stoffels (PS). - Monsieur le Ministre, permettez-moi de revenir vers vous avec un sujet que j'ai abordé lors de la dernière séance de questions d'actualité et qui me tient particulièrement à cœur, à savoir l'impact des pollutions de l'air sur la santé.

L'étude publiée par l'Agence européenne de la santé aboutit à des observations qui doivent nous interpeller et nous inciter à faire du traitement des pollutions et de leur impact sur la santé, une priorité politique. Jusqu'à présent, il s'agit d'une politique relativement marginale que nous menons en la matière et qui doit impérativement être mise au centre de nos préoccupations environnementales.

L'étude dévoile que ce sont les particules fines émises dans l'air qui provoquent pour l'essentiel des décès prématurés, en entraînant des difficultés sur le plan cardiovasculaire, suivis de problèmes relatifs aux

organes de respiration liés à la présence de dioxyde d'azote et du nombre d'asthmes graves, avec conséquences mortelles liées à l'ozone.

Pour l'Europe, on parle de 430 000 décès prématurés et, pour la Belgique, le nombre s'élève à 11 000 décès prématurés, auxquels on devra hélas ajouter les 700 liés à la problématique du radon, comme nous en informe l'Agence fédérale de la sécurité nucléaire.

Les observations peuvent-elles être confirmées par l'Observatoire wallon de la santé ? En avez-vous sollicité les résultats, depuis que l'étude européenne est connue ?

D'année en année, les autorités wallonnes nous informent d'une amélioration en ce qui concerne la qualité de l'air. Les émissions de particules fines seraient en diminution, ainsi que d'autres pollutions qui seraient de mieux en mieux maîtrisées. Le grand paradoxe est que toutes ces informations encourageantes ne se traduisent pas en chiffres concernant la santé, notamment celle liée à la mortalité de la population. Comment l'expliquer ?

Quand on consulte les différentes études liées à la problématique de la santé-environnement qui paraissent année après année, on redécouvre toujours le même type de problème.

J'entends que la Wallonie n'est pas une île et que les émissions ne s'arrêtent pas aux frontières. La Wallonie dispose d'un réseau de points de mesures quant aux émissions polluantes. C'est un réseau branché sur le réseau météo. Est-il tout aussi opérationnel que les services du DPC ?

Me basant sur les statistiques fédérales et reprenant les statistiques à intervalle de cinq ans depuis les années 1970, je constate, en effet, une augmentation statistiquement significative du nombre de maladies graves causant, entre autres, une mort prématurée liée au cancer, aux maladies cardiovasculaires, aux allergies graves et à la problématique du bébé mort-né.

À mon niveau et puisque je manque de moyens, je ne peux qu'émettre des hypothèses et des interrogations sans pouvoir confirmer un lien de cause à effet entre, d'une part, le nombre de cas observés et le niveau d'altitude où les gens vivent et habitent, d'autre part, ne serait-ce pas une étude qui doit impérativement être menée par ledit observatoire, soit pour confirmer, soit pour infirmer les thèses suivant lesquelles certaines substances sont transportées par l'air à certains niveaux d'altitude provoquant des effets sur la santé dans certaines sous-régions ? Ne devons-nous pas, enfin, être plus proactifs en la matière, plutôt, et ne pas seulement nous contenter des embellies statistiques habituelles sur le plan environnemental ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, la qualité de l'air que nous respirons s'est nettement améliorée, comme en témoignent les résultats des réseaux wallons de mesure et le rapport annuel sur l'état de l'environnement en Wallonie. J'ai bien imprimé quatre pages importantes qui montrent les évolutions en particules fines, en ozone, en substances acidifiantes et en ozone troposphérique. Je pense que cela illustre bien des diminutions qui sont parfois de l'ordre de 50 % sur ces polluants.

Le réseau télémétrique est constitué de 23 stations fixes et est parfaitement opérationnel 24 heures sur 24. Les données sont rapatriées toutes les demi-heures et consignées sur le portail de l'environnement wallon. À ces données s'ajoutent les mesures effectuées par les 20 laboratoires mobiles exploités par l'ISSEP. C'est ce qui permet d'obtenir ce bon résultat et l'évolution année après année depuis 2000.

En toute logique, les effets négatifs de la pollution sur la santé des personnes et sur l'environnement se sont considérablement atténués au fil du temps.

Depuis peu, les relations entre santé publique et environnement sont au cœur des préoccupations. Des nouveaux liens de cause à effet apparaissent, ce qui explique que des décès prématurés sont aujourd'hui attribués tout particulièrement à la pollution de l'air qui serait la première cause environnementale de décès prématuré.

Au niveau européen, dans le cadre de son programme Air pur pour l'Europe, la Commission européenne s'est fixée pour objectif de réduire les impacts environnementaux de 50 %, d'ici 2030. La Wallonie soutient cet objectif ambitieux au travers des propositions de directives actuellement en discussion et dont je vous ai déjà fait mention. Améliorer la santé en agissant sur l'environnement – c'est le titre qu'elle porte – est un des objectifs de la présente législature. À de nombreuses reprises, je vous ai fait part des actions entreprises en matière de lutte contre la pollution de l'air.

En ce qui concerne le lien avec certaines pathologies, les liens entre la qualité de l'air et le développement de certaines pathologies, ils sont actuellement suivis et analysés à travers différentes études.

La Cellule permanente environnement-santé a notamment confié une importante recherche à l'Université libre de Bruxelles visant à évaluer au niveau de la Wallonie l'impact d'une exposition aiguë de la pollution sur la morbidité et mortalité cardiovasculaire et respiratoire.

À titre d'exemple, il apparaît que le carbone noir, fractions carbonées de particules fines, est un des polluants atmosphériques présentant le plus grand risque sanitaire. De par sa petite taille inférieure à 100 nanomètres, il pénètre profondément dans le système respiratoire et engendre et aggrave les maladies pulmonaires et cardiovasculaires. Même si l'Europe n'impose pas sa surveillance et des seuils limites d'exposition, la Région va de l'avant. L'ISSEP a acquis récemment 11 analyseurs de carbone noir et réalise en partenariat des études en vue de développer une stratégie de réduction. Le plan Air-Climat-Énergie en cours d'actualisation consignera des mesures pour contrer ce polluant ultra dangereux. Cela montre bien, sur cette thématique, par exemple, que nous allons plus loin que nos obligations, parce que c'est quelque chose qui n'est même pas encore évoqué au niveau européen et sur lequel nous avançons de manière active.

Concernant la sensibilisation, la Wallonie est active dans les limites de ses moyens et compétences, mais il convient que le citoyen le soit tout autant. Des campagnes de sensibilisation et des actions concrètes ont aussi été initiées pour encourager une série de pratiques moins impactantes pour l'environnement et pour améliorer aussi les pratiques de chauffage domestique, par exemple, au bois.

En ce qui concerne vos questions sur les actions et les projets de l'Observatoire wallon de la santé pour améliorer la santé des Wallons, je vous invite à interroger le ministre fonctionnel, M. Prévot.

M. le Président. - La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). - J'entends la réponse du ministre et notamment les références qu'il fait par rapport aux normes imposées par l'Union européenne. Il est vrai que les normes que l'Union européenne nous impose à intervalles réguliers sont de nature à faire avancer tout un débat et d'harmoniser aussi le débat qu'il peut y avoir entre les différents États membres. Cependant, il me semble qu'à certains niveaux, les normes imposées par l'Union européenne correspondent aussi à ce que l'on pourrait appeler « le plus petit commun dénominateur » qui n'est pas nécessairement la bonne référence, notamment lorsqu'il s'agit de problématiques liées à la santé et liées à la mortalité des personnes. C'est une remarque que je souhaite faire.

La deuxième, puisque vous m'y invitez si gentiment, je vais interroger le ministre Prévot dès la rentrée, l'année prochaine. Il s'agit d'une problématique qui se chiffre sous forme de plus ou moins 11 000 décès prématurés en Belgique ; ce qui est une chose à ne pas négliger du tout, d'autant que dans certains arrondissements, on constate une concentration du problème. Je prends l'exemple d'une cartographie parue récemment dans la presse qui informe que l'arrondissement de Huy-Waremme est particulièrement exposé par rapport au thème. À mon avis, ce sont des

choses pour lesquelles nous devons être très proactifs.

M. le Président. - L'incident est clos.

(M. Stoffels, Président, reprend place au fauteuil présidentiel)

**QUESTION ORALE DE MME MOUCHERON À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LE FINANCEMENT
DE L'ASSAINISSEMENT DES EAUX PAR LES
INDUSTRIELS WALLONS »**

**QUESTION ORALE DE MME MORREALE À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LA TAXE SUR LE
DÉVERSEMENT DES EAUX USÉES À CHARGE
DU SECTEUR INDUSTRIEL »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal :

- de Mme Moucheron, sur « le financement de l'assainissement des eaux par les industriels wallons » ;
- de Mme Morreale, sur « la taxe sur le déversement des eaux usées à charge du secteur industriel ».

La parole est à Mme Moucheron pour poser sa question.

Mme Moucheron (cdH). - Monsieur le Ministre, jusqu'à présent, les industriels ne sont pas soumis au coût-vérité pour le traitement de leurs eaux usées. Voilà pourquoi il y a quelques semaines, la SPGE estimait vouloir changer cette spécificité. Le système actuel semble, en effet, pour la société, être inéquitable quand on sait que les citoyens contribuent à 100 % au coût d'assainissement des eaux domestiques, alors que les industriels seraient soumis à un prélèvement qui ne correspondrait qu'à 20 % du coût de traitement des eaux usées.

Ce fait est également relevé par la Cour des comptes, puisque dans un rapport au Parlement de Wallonie qui vient de paraître il y a quelques jours, compte tenu du principe du pollueur-payeur, il est souligné le fait que la taxe imposée au secteur industriel ne couvre pas le coût lié à l'assainissement des eaux industrielles et ne permet pas de répondre aux exigences de l'Union européenne.

Partagez-vous cette analyse et ce constat ? Si oui, comment y répondre ? Êtes-vous aujourd'hui en concertation avec la SPGE et les industriels wallons pour trouver des solutions sur le sujet ? Cela concerne-t-il toutes les industries ?

Avez-vous pu prendre connaissance du rapport de la Cour des comptes et y formuler des réponses ?

En termes d'amélioration de la collecte de l'épuration des eaux usées chez les particuliers, une aide financière, comme le préconise la SPGE, sera-t-elle apportée par la Région aux habitants pour l'installation d'un équipement individuel ?

M. le Président. - La parole est à Mme Morreale pour poser sa question.

Mme Morreale (PS). - Monsieur le Ministre, la Cour des comptes a publié le 8 décembre dernier, un audit réalisé sur le rôle des industries wallonnes dans le cadre de l'assainissement des eaux usées. Cet audit met en avant le non-respect du principe européen du pollueur-payeur, la taxe wallonne sur le déversement des eaux usées imposée au secteur industriel n'étant pas suffisante pour couvrir les coûts liés à cet assainissement.

En effet, un décret de 1990 institue une taxe sur les eaux et, depuis lors, le montant par unité de charge polluée ou UCP n'a pas évolué et n'a jamais été indexé. Une étude de l'administration wallonne concluait en 2007 déjà que le montant moyen de la taxe s'établissait à environ 30 euros par unité de charge polluée dans les pays et régions limitrophes.

Dès lors, quelles sont les raisons pour lesquelles cette taxe n'a-t-elle jamais évolué ? Quels sont vos arguments, le cas échéant, pour justifier cette inadéquation entre le fait de couvrir les coûts liés à leur assainissement ? Quelles sont les recommandations évoquées par la Cour des comptes ? Envisagez-vous d'apporter un système d'indexation automatique à cette disposition décrétales ?

Enfin, l'UCP actuel ne permettant pas de couvrir la totalité des coûts d'assainissement, par qui le solde est-il soutenu ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Mesdames les députées, en effet, à ce jour, le principe du pollueur-payeur n'est pas appliqué au secteur industriel. Il l'est un peu plus aujourd'hui qu'il ne l'était hier depuis le vote, en décembre 2014, d'un décret, puisque c'est à cette période que j'ai revu les contributions du secteur industriel. C'était le décret relatif au financement de la politique de l'eau. Nous

avons, à l'époque, voté tous ensemble, surtout vous, une augmentation du montant de l'unité de la charge polluante qui est passée de 8,92 à 13 euros pour la taxe sur les eaux usées industrielles. Nous avons ajouté également, dans le calcul de l'unité de charge polluante, un paramètre d'écotoxicité et convenus également que ce montant de 13 euros serait dorénavant indexé sur la base de l'indice des prix à la consommation. On était à 8,92 euros bloqués depuis 1990, donc, cela n'avait jamais été revu.

Par ailleurs, par le biais du contrat de service d'assainissement industriel, les entreprises, dont leurs eaux usées sont traitées dans une station d'épuration collective, vont s'acquitter d'un coût d'assainissement industriel versé à la SPGE en remplacement de la taxe. Les négociations sont actuellement en cours entre l'Union wallonne des entreprises et la SPGE pour convenir de la manière dont les entreprises payeront pour le traitement des eaux amenées jusqu'aux stations d'épuration collectives. Cela vaudra suppression de cette taxe de 13 euros, mais c'est le coût réel qui sera payé pour le traitement de l'eau.

De cette manière, les industries contribueront directement au financement et à l'exploitation d'ouvrages qui sont actuellement financés par le CVA domestique. Actuellement, quand on construit une station d'épuration, qui paie cela ? C'est le CVA, ce sont tous les utilisateurs d'eau, tous les consommateurs et les ménages à la fois par le système de l'unité de charge polluante revalorisée ou par le coût d'assainissement industriel. Il y aura une participation plus importante du secteur industriel.

L'augmentation de l'UCP permettra d'améliorer le taux de récupération, tout en tenant compte du contexte économique. C'est là que se pose le problème, c'est que nous sommes passées de 8,92 à 13 euros indexés. Idéalement, il aurait fallu passer un peu plus haut, mais il a fallu avoir un compromis que je comprends et soutiens tout à fait entre cette volonté d'aller vers le principe du pollueur-payeur et aussi la situation des entreprises. Nous avons plutôt opté pour une augmentation, un rattrapage progressif pour se rapprocher du coût-vérité en matière d'assainissement.

Il faut aussi tenir compte du fait que d'autres contributions du secteur industriel existent déjà au niveau de l'eau comme celles relatives aux eaux de surface non potabilisables ou celles relatives au prélèvement d'eau souterraine.

L'ensemble de ces contributions alimente un fonds pour la protection de l'environnement utilisé en vue d'atteindre nos objectifs d'amélioration de la qualité de nos eaux tant souterraines que de surface.

Dans ce débat, où l'on compare le coût de l'unité de charge polluante par rapport à ce qu'il devrait être, il faut tenir compte que d'autres taxes, d'autres paiements

existent en relation avec les prises d'eau et doivent également être pris en compte.

Une réévaluation éventuelle de la contribution eaux usées industrielles doit se faire en analysant l'ensemble des contributions eau de ce secteur. Je n'ai pas l'intention de modifier cette contribution durant cette législature, c'est l'accord que l'on a eu avec l'Union wallonne des entreprises, c'est de dire que l'on passe de 8,92 à 13 euros, on l'indexe, on prend un facteur d'écotoxicité en plus, mais on se calme pendant les trois, quatre années à venir puisqu'il y aura déjà eu une augmentation de 50 %.

Il est également convenu qu'une réévaluation du calcul de la récupération des coûts tenant compte d'informations qui viendront des contrats d'assainissement industriel puisse être organisée, les contrats d'assainissement industriel entre la SPGE et chaque entreprise individuellement permettront de mesurer l'impact de l'assainissement des eaux d'une entreprise, le coût réel, la charge polluante charriée.

Un travail de *benchmarking* quant à cette récupération des coûts par rapport à nos voisins, il faut aussi être compétitifs et proposer aux entreprises des services qui soient au même niveau que ce qui pourrait être fait chez nos voisins. Une étude dans ce sens sera demandée à la SPGE dans le cadre de son prochain contrat de gestion, donc, on est en cours de discussion pour le futur contrat de gestion de la SPGE et nous introduirons cette obligation de réaliser cette étude dans le cadre de ce contrat de gestion.

En ce qui concerne les primes en assainissement autonome, ce sont des aides financières pour l'installation de systèmes d'épuration individuels. Ces primes existent actuellement pour des habitations existantes. Cependant, le financement et le suivi des systèmes d'épuration individuels posent problème depuis de nombreuses années. En fait, on finance, on donne des primes sur l'installation de systèmes qui, ensuite, ne sont plus jamais contrôlés. Il n'y a aucune obligation ni d'entretien ni de contrôle. Certains sont même débranchés très rapidement pour éviter d'avoir une consommation électrique. C'est la raison pour laquelle j'ai proposé la mise en place d'une gestion publique de cet assainissement autonome.

Des modifications décrétales dans ce sens ont été approuvées en première lecture par le Gouvernement le 23 juillet dernier. Ce projet vise à garantir la mise en œuvre et la pérennité du système d'assainissement autonome de qualité ainsi que développer un mode d'intervention financière adéquate tant au niveau des investissements que de l'exploitation des systèmes d'épuration individuels.

À cette fin, l'assainissement autonome doit bénéficier du service notamment de primes qui seront prises en charge par la SPGE et seront intégrées dans le

coût-vérité de l'assainissement, donc, le CVA.

Concernant les chantiers prioritaires de la SPGE, ces chantiers prioritaires sont étroitement liés aux renouvellements du contrat de gestion qui interviendront en 2016. Il comportera la poursuite de ses missions de base ainsi que les chantiers prioritaires que j'ai identifiés en matière d'assainissement et de protection de la ressource repris dans la note d'orientation eau approuvée par le Gouvernement en mai 2015.

Mais à ce stade, il est prématuré de les détailler. Je reviendrai début 2016 au Gouvernement avec une note d'orientation pour le prochain contrat de gestion de la SPGE sur base notamment de l'évaluation de l'actuel contrat de gestion.

M. le Président. - La parole est à Mme Moucheron.

Mme Moucheron (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse. On est en train de rattraper le retard par rapport à l'intervention des industries dans le coût des traitements de l'eau.

J'entends aussi votre intérêt à ne pas mettre nos entreprises en difficulté par rapport à nos voisins, ce qui serait dommageable même si je partage tout à fait le fait qu'il faille qu'ils interviennent à hauteur correcte dans le coût de l'assainissement de l'eau.

Je vous remercie aussi pour votre réponse par rapport à l'équipement individuel et à votre analyse sur le fait qu'aujourd'hui, l'aide financière est donnée à l'installation puis, plus aucun contrôle n'est fait ce qui fait qu'on loupe un peu l'objectif de ce genre de subside.

Pas mal de chantiers en cours dont on aura probablement l'occasion de rediscuter lors de la négociation du prochain contrat de gestion de la SPGE et de votre note actualisée en matière de priorité de la SPGE.

M. le Président. - La parole est à Mme Morreale.

Mme Morreale (PS). - En fait, je suis d'accord pour dire que c'est important que le secteur industriel fasse attention à sa concurrence, mais le problème, c'est que le système est alimenté à la fois par les ménages et, en même temps, par le secteur industriel.

Si depuis 1990, les ménages paient de plus en plus, la facture d'eau augmente parce que l'on assainit, l'on traite, c'est une bonne chose, de mieux en mieux l'on égoutte. Il n'empêche que l'on a l'impression que, proportionnellement, peut-être que les secteurs n'ont pas fait le même effort, qu'ils ont très peu contribué entre 1990 et 2014, alors que depuis 1999, on est à 3 milliards d'euros d'investissement.

C'est important que l'on doive faire des efforts pour assainir et il faut qu'il y ait également une proportionnalité et que chacun essaie d'y contribuer. Je

voulais attirer votre attention sur ce point.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Je voudrais juste ajouter un élément, c'est vrai que l'on ne tient pas compte dans ce coût pour les entreprises, des efforts réalisés en interne. À travers les permis d'environnement ces dernières années, les permis d'exploiter, un traitement de l'eau interne à l'entreprise a déjà été réalisé, beaucoup plus que par le passé.

Un cas n'est pas l'autre. Il n'y a pas d'obligation sur certains types d'entreprise d'avoir un traitement interne. Tout dépend de ce qu'on libère dans l'eau. Mais dans certains cas, il y a à ajouter à ces coûts un véritable traitement interne important, ce qui est la moindre des choses puisque l'on ne peut pas rejeter n'importe quoi, même pour le chemin entre le collecteur et la station d'épuration.

**QUESTION ORALE DE MME MOUCHERON À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LE RECYCLAGE
DE L'ALUMINIUM EN WALLONIE »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Moucheron à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le recyclage de l'aluminium en Wallonie ».

La parole est à Mme Moucheron pour poser sa question.

Mme Moucheron (cdH). - Monsieur le Ministre, si nous connaissons des progrès et avancées positives depuis quelques années en termes de recyclage des déchets ménagers dans notre Région – c'est salué de toutes parts – des améliorations sont toujours à faire en ce qui concerne l'aluminium, ce matériel pourtant indéfiniment recyclable. Le taux de captage des emballages en aluminium n'est pas optimal, ce qui entraîne notamment le fait que 75 % de l'aluminium en Belgique est issu de l'importation.

Le problème est que certains emballages en aluminium sont en réalité trop petits pour être correctement triés dans les centres de tri et sont directement redirigés vers l'incinération. Je pense aux capsules ou ce genre de choses qui vont directement à l'incinération alors qu'elles sont triées à la base.

Il n'en reste pas moins vrai que des actions ont déjà été prises en ce domaine : l'installation de conteneurs dans les parcs de recyclage ou l'installation de machines

dites « à courant de Foucault ». L'une d'entre elles, à Liège, est pour le moment hors service et attend toujours d'être réparée, ce qui est un peu dommage.

Pouvez-vous dresser le bilan aujourd'hui de l'obligation d'une récupération des petites portions d'aluminium en Wallonie ?

Qu'en est-il en termes de chiffres du recyclage de l'aluminium dans notre Région ? Il semblerait que 95 % des emballages recyclés soient consignés. Qu'en est-il des autres ? C'est toute la question.

Quelles sont les perspectives en termes de recyclage de ces petits emballages directement redirigés vers l'incinération ?

Ne pourrait-on pas envisager d'autres pistes afin, à terme, de les recycler et, par conséquent, diminuer l'importation de ce matériel ? Je pense notamment à ce qui est, dans l'alimentation, toutes ces petites capsules de café en aluminium, les petites compotines, les capsules ou ce genre de choses, ou même les emballages de tartines qui sont encore beaucoup trop utilisés dans les écoles et qui, aujourd'hui, malheureusement, ne sont pas recyclés, mais directement incinérés.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame la Députée, le « courant de Foucault » hors service dont vous faites mention était une machine ancienne réutilisée jusqu'à sa fin de vie, dans le tri ultime des fines de tri et non l'installation principale du centre triant les canettes et barquettes.

Le cahier des charges relatif au tri du PMC prévoit qu'un centre de tri ne peut en aucun cas perdre plus de 5 % de bon PMC disponible à l'entrée lors du processus industriel de tri.

Le respect des spécifications est contrôlé via des analyses régulières et sanctionné par des amendes, le cas échéant.

En mars 2015, une analyse fouillée a été réalisée sur les petits emballages en aluminium qui échappent à la sélection des emballages en aluminium dans les centres de tri et se retrouvent dans les fines dirigés vers l'incinération.

Un échantillon de ces fines a été trié manuellement pièce par pièce ; il a été analysé à l'aide d'une balance offrant une précision de 0,5 gramme. Cela a permis d'obtenir le pourcentage d'aluminium présent dans les fines pour chacune des principales sous-fractions contenant une part d'aluminium – capsules Nespresso, petits morceaux de canettes en aluminium ou de cartons à boisson, dosettes de crème ou de lait, barquettes pour

chat, opercules souples et rigides, et cetera.

La présence d'aluminium dans les fines du processus de tri ne dépassait pas 2,5 % de ces fines, c'est-à-dire 0,0375 % du tonnage entrant. Les fines ne représentent que maximum 1,5 % du flux entrant. D'autre part, la sous-fraction la plus importante – les capsules Nespresso – ne représente elle-même qu'environ 2 % de ces 0,0375 %.

Enfin, lorsque ces petits déchets d'emballage rigides contenant de l'aluminium ne peuvent être extraits des fines par un recours au courant de Foucault, ils sont récupérés, à la sortie des incinérateurs, par maturation des cendres et application du même mécanisme de tri.

Il n'y a aucune raison de craindre que l'on passe à côté d'une quelconque opportunité de réduire nos importations d'aluminium.

M. le Président. - La parole est à Mme Moucheron.

Mme Moucheron (cdH). - J'entends bien M. le Ministre par rapport à l'importation de l'aluminium, globalement. En matière d'environnement, c'est une réflexion à pousser plus loin en matière de pousser davantage le recyclage. Je ne sais pas si M. le Ministre parle dans le tri manuel réalisé cette année-ci sur les déchets déjà triés dans les PMC ou sur la totalité des déchets, car cela me semble peu en quantité, mais c'est sur les déchets des sacs bleus dont on parle ici et pas sur les blancs.

À ce niveau-là, je regarderai un peu mes chiffres. Je pense qu'une réflexion peut être amenée autour du recyclage de ce genre de petits déchets en aluminium.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « L'APPEL DE LA
FEVIA À LA CONCERTATION »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'appel de la FEVIA à la concertation ».

La parole est à M. Crucke pour poser sa question.

M. Crucke (MR). - Monsieur le Ministre, le nouveau président de la FEVIA, M. Eylenbosch, est connu pour son dynamisme, mais également son sens de la concertation. Il a une connaissance assez fine des sensibilités du pays, de nos Régions. Je pense que l'on ne pouvait pas trouver mieux à la tête de la FEVIA que

M. Eylenbosch. Il a rappelé très récemment à la fois le poids de cette fédération ; ce qui n'est pas rien – 48 milliards d'euros, quasiment 40 000 emplois dans le secteur, une balance commerciale positive. Cela en ferait rougir plus d'un lorsqu'on voit ce bilan.

Par rapport à une problématique qui nous concerne, qui vous concerne et que vous traitez qui est celle du travail des déchets d'emballage de l'industrie alimentaire, le président de la FEVIA a appelé les pouvoirs publics, et en l'occurrence vous, à se mettre autour de la table pour éviter ce qu'il appelle des taxations qui auraient pour conséquence, à la fois une baisse de compétitivité, mais en même temps, une augmentation d'achats transfrontaliers. Je voulais avoir votre point de vue sur cet appel. Je suppose que vous en avez pris connaissance.

Comment l'avez-vous apprécié ? Comment avez-vous répondu à cet appel ? Une réponse a-t-elle été donnée à la FEVIA ? Un calendrier a-t-il pu se dégager ? Des propositions concrètes peuvent-elles aujourd'hui être exprimées ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, pour l'anecdote, je rencontre M. Eylenbosch demain. Le message du nouveau président de la FEVIA portait surtout sur des compétences qui ne me concernent pas, comme la taxe santé, les surcoûts en matière d'énergie ou encore le coût du travail. La taxe qu'il évoquait était plus celle de la fameuse taxe santé sur les boissons sucrées, et cetera, et sur les alcools.

Cependant, ma porte est toujours ouverte et la concertation, notamment en matière de mise en œuvre d'actions relatives à la lutte contre les déchets sauvages.

En ce qui nous concerne, nos débats avec eux, sont essentiellement liés non pas à la création de taxes, mais à une juste prise en charge des déchets qu'un secteur peut générer.

Il est évident que le secteur agroalimentaire au sens large doit faire des efforts puisqu'il est aujourd'hui responsable de la production de la large majorité des déchets abandonnés sur et aux abords des voies publiques – canettes, bouteilles plastiques, emballages de biscuit, de bonbon, de chewing-gum, et cetera. Tout cela vient du secteur alimentaire. Il est incontestable que ce que l'on retrouve, dans le meilleur des cas, dans les poubelles publiques et, dans le pire, au bord de nos voiries. Le secteur représenté par la FEVIA a une responsabilité environnementale importante et qui n'est aujourd'hui que très partiellement assumée puisque, malheureusement, les collectes organisées comme celles

des sacs bleus, par exemple, ne collectent qu'une partie des emballages qui devraient être collectés beaucoup plus largement.

Autre sujet de discussion en lien avec la stratégie du développement durable qui vient d'être approuvée en première lecture par le Gouvernement et dont on aura l'occasion de discuter au printemps prochain, c'est celle du lien entre l'alimentation et la santé. Je pense que s'il y a bien – M. Stoffels évoquait il y a quelque temps le lien entre la qualité de l'air et la santé – un autre lien fort important, c'est celui entre ce que l'on mange et la santé. On ne peut aujourd'hui pas être satisfait de l'étiquetage, du déséquilibre alimentaire de certains produits parfaits très largement promotionnés, y compris auprès des enfants. C'est un autre sujet important que je voudrais aborder avec le secteur agroalimentaire, celui des emballages de la production de déchets et deuxièmement, du lien entre l'alimentation et la santé. J'aurai la volonté, comme ministre du Développement durable, de promouvoir des modes de consommation les meilleurs possible pour la santé et pour l'environnement.

Par ailleurs, vu l'importance du secteur alimentaire pour le développement de la Wallonie, je veille à ce que des mesures d'accompagnement soient mises en œuvre pour le secteur agroalimentaire, notamment dans le cadre de la redevance kilométrique des poids lourds. Une discussion est en cours sur le sujet.

La FEVIA a également reconnu mon écoute du secteur et la bonne collaboration sur le dossier relatif au gaspillage alimentaire – on a fait du bon travail ensemble – visant à mettre en place des actions efficaces à court terme.

Pour le reste, je vous renvoie à mes collègues du Gouvernement ou au niveau fédéral pour une série d'allusions qui m'ont été faites par M. Eylembosch lors de son intronisation.

M. le Président. - La parole est à M. Crucke.

M. Crucke (MR). - Monsieur le Ministre, peut-être que cette question vient un peu trop tôt puisque vous rencontrez le président de la FEVIA demain. Remettez-lui mon bonjour, à l'occasion. C'est également un grand supporter d'Anderlecht. On peut, de temps en temps, se faire un petit clin d'œil.

Ceci dit, ses observations s'adressaient également à vous, notamment par rapport au dossier que vous avez soulevé, celui de l'emballage et les fameuses canettes. J'ai beaucoup d'espoir dans cette rencontre de demain. J'espère que vous pourrez trouver des pistes de réflexion, mais aussi des pistes concrètes de solution. Cela vaut la peine de saisir la main qui est tendue. C'est suffisamment rare et ce n'est pas tous les jours le cas que pour le faire. Je reviendrai vers vous après, sur base d'une communication éventuelle que vous ferez ou bien pour connaître le suivi de cette rencontre que je souhaite

la plus positive possible.

**QUESTION ORALE DE M. ARENS À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LE
SULFOXAFLOR »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Arens à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le sulfoxaflor ».

La parole est à M. Arens pour poser sa question.

M. Arens (cdH). - Monsieur le Ministre, je reviens vers vous concernant la substance active autorisée par la Commission européenne depuis le 27 juillet dernier : le Sulfoxaflor. Il revient aux États membres de se prononcer sur les produits commerciaux contenant cette substance active. Je sais que vous avez été interrogé il y a quelques semaines par certains de mes collègues à ce sujet. Vous aviez annoncé travailler sur un texte décrets.

Peut-on aujourd'hui savoir où cela en est-il ? Comment procéder aux analyses de risque ?

Avez-vous eu un retour du ministre fédéral de l'Agriculture et du Comité d'agrégation sur le sujet ?

Le travail s'effectue-t-il de concert avec les autres entités et le fédéral ainsi qu'avec les acteurs concernés ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, en ce qui concerne la révision du décret Pesticides, le texte décrets sur lequel je travaille actuellement ne concerne pas directement le sulfoxaflor étant donné qu'à ce jour, aucun produit phyto contenant cette substance active n'est autorisé dans notre pays.

Les retours du ministre fédéral et du Comité d'agrégation au sujet du sulfoxaflor sont rassurants en ce qui concerne les cultures en plein champ. Le ministre Borsus confirme que l'autorisation au niveau belge ne sera pas délivrée si des risques inacceptables pour les abeilles ou autres pollinisateurs ne peuvent être exclus.

Le représentant wallon du Comité d'agrégation des produits phytopharmaceutiques m'a assuré qu'il ne voyait pas comment une incréation en culture de plein champ pourrait être accordée sans que le dossier « abeilles » n'ait été examiné et bétonné.

Pour ce qui est de l'autorisation de mise sur le marché des produits phytopharmaceutiques, les Régions sont représentées dans le Comité d'agrégation. Il existe également un sous-groupe spécifique du groupe directeur produits chimiques du Comité de coordination de la politique internationale de l'environnement, qui s'appelle le « groupe de travail pesticide », il se réunit quatre fois par an. Il comprend des représentants experts de chaque entité régionale, du SPF et de l'AFSCA. C'est dans cette enceinte que sont discutés tous les dossiers en lien avec les pesticides qui peuvent impacter les Régions et/ou le Fédéral.

C'est le lieu où les Régions font remonter les résultats des monitorings de surveillance de la qualité des eaux de surface et souterraines, en ce qui concerne la contamination par les pesticides. Cela permet, par exemple, de demander au SPF d'adapter les autorisations de mise sur le marché de certains produits, voire de proposer leur interdiction si leur impact sur la qualité de l'eau est trop important. Je suis confiant sur le fait que la manière dont j'ai pu lire le courrier de M. Borsus et de notre représentant au Comité d'agrégation, aujourd'hui, on n'a pas suffisamment d'assurance que pour permettre l'utilisation du sulfoxaflor en plein air, tout au moins.

M. le Président. - La parole est à M. Arens.

M. Arens (cdH). - Votre réponse me rassure, Monsieur le Ministre, je vous en remercie.

**QUESTION ORALE DE MME WAROUX À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LES POUBELLES
INTELLIGENTES »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Waroux à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les poubelles intelligentes ».

La parole est à Mme Waroux pour poser sa question.

Mme Waroux (cdH). - Monsieur le Ministre, au centre de Bruxelles viennent d'être installées 18 poubelles qualifiées d'intelligentes. Ce sont des poubelles équipées d'un panneau solaire qui permettraient de compresser les déchets, multipliant par cinq leur capacité. De plus, elles préviennent les services de propreté lorsqu'elles sont pleines, grâce à un système de géolocalisation. C'est un système qui est apparemment déjà présent à Manhattan, Amsterdam, ou Strasbourg.

Monsieur le Ministre, avez-vous entendu parler de ce projet ? Si oui, quels sont ses avantages et inconvénients ? Une évaluation de leur efficacité dans les villes où ce type de poubelle est déjà installé est-elle réalisée ? Ce genre d'acquisition pourrait-elle être envisagée dans des grandes villes wallonnes ? Quel est le coût d'une telle infrastructure ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame la Députée, les communes doivent généralement choisir entre la mise en place de corbeilles supplémentaires ou l'augmentation de la fréquence des vidanges des corbeilles, notamment dans les lieux très fréquentés. Un équilibre doit être trouvé afin de ne pas inciter les éventuelles personnes inciviques à profiter de ces zones de dépôts.

Les équipements « dernier cri » achetés par la Ville de Bruxelles permettraient une optimisation des opérations de collecte via l'augmentation de la capacité de stockage des poubelles de rue et la détermination en temps réel du taux de remplissage de ces dernières. Elles sont notamment installées dans le cadre des plaisirs d'hiver. Ces poubelles conviennent très bien pour les endroits extrêmement fréquentés. Cependant, ces poubelles coûtent 4 200 euros pièce.

L'installation de cinq de ces poubelles « intelligentes » a été testée par la Région bruxelloise en 2013. Ces poubelles sont présentes à Etterbeek et sur le campus de la VUB. Nous serons attentifs aux résultats qui seront obtenus dans le cadre de ce test.

Actuellement, la Région bruxelloise préfère la densification du maillage de poubelles classiques, et notamment l'utilisation de sacs de type Vigipirate.

Aucun projet similaire n'a été signalé en Wallonie. Une évaluation de ce type d'équipement pourrait être envisagée dans le cadre des actions de propreté liées au catalogue Be WAPP.

M. le Président. - La parole est à Mme Waroux.

Mme Waroux (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre. Dans le cadre, par exemple, des quartiers nouveaux, c'est ce que l'on a pu voir notamment à Dunkerque ou dans d'autres villes, il y a des systèmes de container, point de rencontre aussi des habitants. Dans ce genre d'opération, on pourrait envisager ces poubelles intelligentes.

**QUESTION ORALE DE MME WAROUX À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LES PROCÈS-
VERBAUX POUR INFRACTIONS
ENVIRONNEMENTALES »**

**QUESTION ORALE DE M. MAROY À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LES PROCÈS-
VERBAUX POUR INCIVILITÉS
ENVIRONNEMENTALES EN 2014 »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal :

- de Mme Waroux, sur « les procès-verbaux pour infractions environnementales » ;
- de M. Maroy, sur « les procès-verbaux pour incivilités environnementales en 2014 ».

La parole est à Mme Waroux pour poser sa question.

Mme Waroux (cdH). - Monsieur le Ministre, si le volet sensibilisation est important en matière d'environnement, celui de la sanction l'est tout autant. Voilà pourquoi la constatation des infractions environnementales et la suite qui doit leur être donnée sont fondamentales.

L'administration wallonne aurait dressé quelque 1 485 procès-verbaux l'année passée pour des infractions environnementales depuis 2009 et le moment où les agents régionaux sont devenus compétents dans ce domaine, il s'agit du nombre le plus élevé enregistré.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous exposer la situation et détailler quelles sont les infractions les plus fréquentes et quel type d'infraction monte en flèche ? Quelle est la part de perceptions immédiates sur tous ces procès-verbaux dressés ? Quels moyens supplémentaires comptez-vous allouer pour lutter contre ces infractions ?

J'ai lu que l'on utiliserait la plaque d'immatriculation des véhicules dont le conducteur effectuait des déchets illégaux. Pouvez-vous nous en dire davantage ? Comment mettre en œuvre cette mesure en collaboration avec la police ? Cette technique n'avait-elle jamais été mise en œuvre auparavant ?

M. le Président. - La parole est à M. Maroy pour poser sa question.

M. Maroy (MR). - Monsieur le Ministre, mes

questions rejoignent celles de ma collègue. La Police wallonne de l'environnement a battu son record de procès-verbaux en 2014 ; 1 485 PV pour des incivilités environnementales ont été dressés par les agents régionaux.

Ce sont les infractions en lien avec les déchets et les permis d'environnement les plus constatées, suivies par les infractions relatives aux permis de pêche et de chasse. Le montant total des amendes, comme l'a dit ma collègue, s'est élevé à 893 830 euros, les transactions, quant à elles, ont atteint la somme de 75 125 euros.

Pouvez-vous nous donner plus de détails sur la ventilation de ces chiffres ? À l'avenir, votre volonté est de renforcer le recours aux perceptions immédiates, ce qui renforcerait le pouvoir de l'agent constatateur, si je puis dire, la peur du gendarme. Je vous rejoins sur ce point.

Dans la presse, vous avez évoqué une difficulté concrète, l'utilisation de la plaque d'immatriculation d'un automobiliste qui aurait, par exemple, jeté ou abandonné des déchets. Vous annoncez vouloir remédier à cela. Comment comptez-vous procéder ?

J'ai une dernière question, je la rajoute, mais j'en profite pour vous demander où en est votre projet d'augmenter le montant des amendes pour incivilités ? Il me semble qu'il est passé en première lecture au Gouvernement. Quels seraient les nouveaux tarifs et quand pourraient-ils entrer en vigueur ? Je vous remercie.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame et Monsieur les députés, vous reprenez ces chiffres, j'ai entendu Mme Waroux, notamment, dire : la fréquence des infractions augmente. Ce n'est pas sûr du tout, c'est peut-être la fréquence des constats. J'espère que c'est plutôt cela. Le nombre d'agents constatateurs, le suivi organisé jusqu'au sanctionneur a peut-être été plus efficaces et que l'on a globalement perçu un plus grand nombre de conséquences de ces infractions, donc de PV.

Puisque les chiffres que vous reprenez proviennent du rapport annuel du fonctionnaire sanctionneur, sur les 1 485 PV, la répartition entre les matières est la suivante : déchets 31 % ; permis d'environnement 23 % ; pêche 14 % ; chasse 10 % ; Code forestier 7 % ; conservation de la nature 5 % ; eau 5 % et autres 5 %.

Le secteur de la construction génère, comme tout autre secteur, des infractions environnementales. Aucun chiffre n'est collecté par l'administration à ce sujet. Il n'y a pas de difficulté particulière pour constater et poursuivre les infractions sur les chantiers.

Sur les six dernières années, on constate une diminution sensible des PV relatifs au permis d'environnement et une augmentation des PV liés aux compétences du Département de la nature et des forêts. Les transactions « Nature » passent de 141 dossiers en 2009 à 505 dossiers en 2014. C'est à examiner d'un peu plus près avec mon collègue, M. le Ministre Collin, mais c'est peut-être aussi l'utilisation par le service du DNF qui est plus intense, de cet outil qui représente le fait de pouvoir dresser un PV pour infraction environnementale.

Pour ce qui est de l'utilisation des plaques d'immatriculation, aujourd'hui, le Comité sectoriel pour l'autorité fédérale de la Commission de la protection de la vie privée, de par une délibération de mai 2014, a autorisé le DPC à accéder aux données de la DIV. À la suite de cette autorisation, le DPC et la DIV ont conclu une convention de communication de données. C'était en 2013. À cette date, aucun accès automatisé, interface informatique, n'est opérationnel. Les demandes se font manuellement par mail, faxe, au coup par coup. Cela concerne essentiellement les agents de la DPC, donc l'administration wallonne. Le constatateur, dans une commune, n'a pas un accès facile à ce genre de chose. C'est cela que l'on veut améliorer à travers les modifications décrétales et les arrêtés qui s'ensuivront.

Entre la DPC et la DIV, cela fonctionne bien. Des demandes sont régulièrement adressées et sont traitées rapidement.

En date du 6 novembre 2014, le comité sectoriel pour l'autorité fédérale de la Commission de la protection de la vie privée a autorisé également le DNF à accéder aux données de la DIV, donc, depuis presque un an maintenant, le DNF peut aussi avoir ce genre d'information, on pourra généraliser cela.

En ce qui concerne la modification décrétales permettant l'augmentation, le doublement de l'amende, elle vient d'être approuvée en seconde lecture. Comme y a toute une série d'autres modifications qui sont en cours concernant les infractions environnementales, l'ensemble sera regroupé au niveau de la troisième lecture pour venir ici dans un pacte plus global qui ne sera pas que l'augmentation du montant de l'amende, mais aussi les autres sujets que j'ai évoqués sur notamment les facilités données aux constatateurs et une série d'aspects pratiques tels qu'ils ont été demandés par le sanctionneur pour pouvoir plus facilement poursuivre et, si le Conseil d'État nous suit dans la logique présente, pouvoir aussi proposer au niveau wallon, au niveau du sanctionneur, des peines alternatives, ce qu'il n'est pas possible de faire aujourd'hui sans le passage par un juge.

M. le Président. - La parole est à Mme Waroux.

Mme Waroux (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces précisions. C'est sûr que c'était un peu comme

dans les maladies : il n'y en a pas forcément toujours plus, mais il y a plus de détection.

Il n'empêche que la précision sur l'usage de la plaque d'immatriculation m'étonnait parce que cela me semblait absolument évident, mais quand on voit dans ce que vous expliquez les complications qu'il y avait à utiliser cet élément aussi simple et aussi évident, et maintenant la facilité qui sera accordée au DPC et au DNF, on aura beaucoup plus d'efficacité et de réactivité sur ceux qui feront de travers, comme on dit.

En plus, ce que vous avez ajouté sur les peines alternatives permettra, sans doute, plus de formes de réparation.

M. le Président. - La parole est à M. Maroy.

M. Maroy (MR). - On sera d'accord pour dire que, si la prévention est essentielle, malheureusement elle ne suffit pas. L'objectif à atteindre est que les inciviques craignent réellement de se faire pincer. Il est donc important d'améliorer la collaboration entre tous les acteurs, qu'ils soient régionaux, provinciaux ou communaux. C'est peut-être un peu de cela que cela manque actuellement, un peu d'huile dans les rouages.

Je partage votre souci de poursuivre plus facilement et particulièrement d'avoir accès plus facilement aux données de la DIV pour utiliser la plaque d'immatriculation. Un des projets auxquels on pourrait réfléchir est l'installation de caméras, par exemple, sur les parkings d'autoroutes, où l'on sait que pas mal d'inciviques viennent décharger leurs matelas et autres poubelles.

Je me réjouis aussi du fait que votre projet de décret doublant le montant des amendes arrive tout doucement en fin de parcours, que l'accouchement semble proche.

Quant à ce qui concerne les peines alternatives, c'est une voie pédagogique qu'il serait intéressant d'examiner, mais j'imagine que l'on aura l'occasion, à ce moment-là, d'en débattre largement.

**QUESTION ORALE DE MME WAROUX À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LE PACTE SUR
L'EAU »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Waroux à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le Pacte sur l'eau ».

La parole est à Mme Waroux pour poser sa question.

Mme Waroux (cdH). - Monsieur le Ministre, la Conférence de Paris sur le climat consacre une partie de ses travaux sur le thème de l'eau et de son adaptation aux changements climatiques. Ce fut l'occasion d'ailleurs de présenter et de proclamer ce que l'on appelle le « Pacte de Paris sur l'eau et l'adaptation au changement climatique dans les bassins des fleuves, des lacs et des aquifères ».

Les signataires de ce pacte peuvent être des gouvernements, organisations internationales, autorités locales, entreprises ou associations. Ils s'engagent, entre autres, à renforcer les capacités et les connaissances, à adapter la planification et la gestion par bassin au changement climatique ou à assurer un financement adéquat.

En Belgique, la Compagnie intercommunale liégeoise des eaux a signé ce pacte. Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est des autres compagnies, autorités locales, entreprises ou associations, de notre Région ?

Une campagne d'information et de sensibilisation est-elle prévue afin que d'autres organismes et entités signent également ?

Les réserves d'eau en Wallonie, nous le savons, ne sont pas réparties équitablement géologiquement. Cet été 2015 l'a d'ailleurs démontré avec la mise en place de périodes de restriction de la consommation d'eau pendant les canicules dans certaines zones.

Si nous sommes loin de craindre des scénarios catastrophiques comme vont en connaître les pays du sud, pouvons-nous évaluer les impacts qu'auront chez nous ces changements climatiques annoncés ? Y a-t-il des études existantes à ce sujet et déjà des adaptations et des planifications annoncées ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame la Députée, l'eau est un enjeu majeur au sein des négociations sur le climat, mais est également reconnue comme un des 17 objectifs de développement durable pour l'agenda 2015-2030 adopté par les Nations unies à New York en septembre dernier. Ce Pacte sur l'eau s'inscrit dans ce contexte et est une initiative du Réseau international des organismes de bassins afin de mobiliser les acteurs désireux à s'engager à la COP21.

Sur ma proposition, le Gouvernement a approuvé le 19 novembre dernier le contenu de ce pacte de Paris sur l'eau et il m'a chargé, avec le ministre-président, de le ratifier. Aquawal et la SPGE l'ont également signé.

Quant aux conséquences du changement climatique en matière d'eau, et même si nous ne serons pas les plus touchés, elles se feront et se font déjà sentir en termes

de sécheresse et d'inondation, et pour les régions côtières de hausse du niveau des mers. Cela nécessite d'adapter notre gestion des ressources en eau.

Ainsi, le réchauffement climatique est pris en compte dans les plans de gestion par districts hydrographiques, les PGDH, et dans les plans de gestion des risques d'inondation, les PGRI, actuellement soumis à enquête publique. Cette prise en compte constitue une obligation européenne.

En particulier, dans le cadre du schéma régional des ressources en eau, afin de pallier des périodes de sécheresse, des travaux d'interconnexion des réseaux sont entrepris. La première phase de ceux-ci représente un budget de 250 millions d'euros pour environ 300 kilomètres de conduites et la sécurisation de 787 000 raccordements d'ici 2023.

Par ailleurs, sur base d'une actualisation des périodes de retour des pluies, les méthodes de calcul relatif au dimensionnement des ouvrages induisent des augmentations de taille des canalisations d'eaux pluviales et d'assainissement, des déversoirs d'orage, des bassins d'orage, des zones de rétention temporaire, avec des conséquences financières parfois importantes à la clé.

À ce propos, une importante étude, menée par Aquawal et la SPGE, est en cours sur la gestion des ouvrages d'assainissement par temps de pluie.

M. le Président. - La parole est à Mme Waroux.

Mme Waroux (cdH). - Merci pour ces informations. Vous nous avez bien informés de choses que j'ignorais.

Le fait que la société intercommunale liégeoise, Aquawal-SPGE, ait signé le pacte montre que l'on pourrait aussi inciter d'autres acteurs du milieu à être sensibilisés.

De plus, votre approche déjà climatique, puisque c'est une dimension qu'il faudra intégrer dans toute une série de paramètres, nous voyons à travers cette révision et cette étude des ouvrages des différentes mesures à prendre en matière de protection des eaux.

Je découvre que cela avance bien. Cette fameuse dimension climatique, nous y reviendrons certainement sur différents autres aspects.

**QUESTION ORALE DE M. SAMPAOLI À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LE DÉCRET SOLS »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la

question orale de M. Sampaoli à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le décret Sols ».

La parole est à M. Sampaoli pour poser sa question.

M. Sampaoli (PS). - Monsieur le Ministre, le travail d'adaptation du décret Sols est en cours depuis plusieurs mois maintenant. J'aurais souhaité que vous puissiez faire le point sur les étapes déjà franchies et celles qui restent encore à l'être ?

Comment établir une politique garantissant l'intérêt général en imposant certaines contraintes au privé ?

Vous avez annoncé à plusieurs reprises vos objectifs ambitieux en la matière : aller au-delà des problématiques de pollution et d'assainissement et élaborer un véritable Code wallon des sols qui se préoccupera aussi d'érosion et de qualité biologique des sols. Aurons-nous les moyens de nos ambitions ?

Le décret Sols de 2008 connaît quelques difficultés d'application. Comment éviter que de tels écueils se produisent à nouveau ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, les modifications du décret Sols ont été approuvées en première lecture fin octobre.

Dans ce cadre, il a été décidé :

- de demander un avis concernant ces modifications à différentes instances. Celles-ci avaient 35 jours pour rendre leur avis, mais elles ont sollicité un délai supplémentaire. Tous les avis devraient être reçus pour fin décembre 2015 ;
- de réaliser un groupe de travail concernant la demande de permis urbanisme quand un site est repris comme potentiellement pollué dans la banque des sols. Ce groupe de travail s'est réuni le 30 novembre et les réflexions menées sont en cours d'analyse par mes collaborateurs.

Les prochaines étapes sont successivement :

- un passage en deuxième lecture après analyse des avis ;
- une demande d'avis auprès du Conseil d'État ;
- un passage en troisième lecture ;
- et les travaux en commission parlementaire.

Le projet de décret modificatif du décret Sols devrait être applicable à partir de septembre 2016.

Les modifications apportées au décret Sols impliqueront des contraintes aux entreprises privées si

elles sont reconnues comme titulaires des obligations liés à l'éventuelle présence de pollution.

De nouveaux outils, comme la convention de gestion des sols, permettront de faciliter et de créer de l'engouement auprès des acteurs privés pour investir, développer économiquement et réhabiliter des terrains pollués. Cette convention de gestion permet de traiter par partie, d'étaler dans le temps notamment les obligations de traitement.

Concernant les difficultés d'application du décret Sols de 2008, celles-ci étaient essentiellement dues à la jeunesse de ce décret rentré en application en 2013. Afin d'éviter pareille situation, l'administration présentera de manière détaillée les modifications et donnera des formations aux acteurs concernés.

Pour ce qui est des autres thématiques du futur Code wallon des sols, mes collaborateurs travaillent déjà sur une partie de celles-ci, telles que l'érosion et la matière organique des sols. Je poursuis l'objectif de réaliser ce code durant cette législature.

Sur la partie assainissement que nous pourrions discuter au Parlement mi-2016, j'insiste sur la concertation importante qui est encore en cours avec le secteur aujourd'hui. Ce matin, je voyais par exemple Wallonie Développement qui représente les intercommunales et avec qui on a repris quelques cas spécifiques qui ont dû être traités ces dernières années pour voir concrètement comment le nouveau décret Sols aurait permis un traitement plus rapide ou plus efficace. C'est avec des exemples très concrets que l'on essaie de construire ce texte.

M. le Président. - La parole est à M. Sampaoli.

M. Sampaoli (PS). - Je remercie M. le Ministre pour la complétude de sa réponse. Je souhaite mettre en évidence qu'il est nécessaire qu'il y ait une articulation entre le décret Sols et le décret Terres excavées, comme cela a été répété dans plusieurs commissions puisque là, il y a également un souci.

**QUESTION ORALE DE M. DENIS À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LA
CONSTITUTION DE LA RÉGION COMME
PARTIE CIVILE LORS DE PROCÈS EN
MATIÈRE ENVIRONNEMENTALE »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Denis à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la constitution de la Région

comme partie civile lors de procès en matière environnementale ».

La parole est à M. Denis pour poser sa question.

M. Denis (PS). - Monsieur le Ministre, nous allons revenir vers une région qui vous est chère, des villes et des villages chaleureux où il y a parfois aussi certains soucis. La société Covadec exploitait deux sites, l'un à Elouges et l'autre à Dour. Elle a été lourdement condamnée par la justice pour atteintes graves à l'environnement.

À l'époque, la division des polices de l'environnement avait constaté des infractions dès 1998 pour le site d'Elouges et dès 2004 pour celui de Dour. Malgré les nombreux procès-verbaux et une demande de fermeture du site en 2000, ainsi que malgré les bonnes intentions déclarées par les responsables de la société, la situation s'est dégradée au fil du temps.

La dépollution du site d'Elouges s'est réalisée par et aux frais de la SPAQuE pour un montant de 2 millions d'euros étant donné que le propriétaire n'était plus en mesure de le faire. Cet exemple d'intervention pour cause d'incapacité du propriétaire n'est malheureusement pas la seule.

Pourquoi la Wallonie ou la SPAQuE ne se portent-elles jamais partie civile aux procès de cas similaires ? Comment peut-on récupérer l'argent mobilisé par la Région ? Dans un souci de respect du principe de pollueur-payeur, n'y a-t-il pas lieu de poursuivre les auteurs et de ne pas transférer le coût de la réhabilitation ou de la réaffectation de leurs pollutions aux citoyens ?

M. le Président. a parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, je ne partage pas tout à fait votre avis sur ce qui s'est passé entre 2000 et 2006 sur ce site dans ma commune, mais ce n'est pas l'objet de la question.

Vous évoquez deux sites distincts.

D'une part, pour le site de la Câblerie, dans le centre de Dour, un investisseur privé a racheté le site et s'est engagé à procéder à sa réhabilitation. Celle-ci ne sera pas à charge du public. Là, c'est le cas idéal quand le terrain peut retrouver une valorisation.

D'autre part, pour le site des anciens charbonnages de Ferrand, à Elouges, un arrêté du Gouvernement wallon a été adopté le 14 mai 2009 pour charger la SPAQuE de procéder à des mesures de réhabilitation sur le site Covadec. En effet, lorsque le contrevenant refuse de prendre les mesures imposées, le Code de l'environnement prévoit, dans les situations d'urgence

environnementale et sanitaire, la possibilité de confier à la SPAQuE l'exécution de la remise en état d'office à charge du contrevenant.

En 2011, lorsque les travaux de réhabilitation ont été terminés du fait de la faillite de la société Covadec et dès lors qu'aucun montant ne pouvait être raisonnablement récupéré, la décision a été prise de ne pas engager de frais supplémentaires pour une procédure judiciaire en recouvrement sans espoir de récupération financière.

Dans ces situations, face à une urgence environnementale et sanitaire, la Wallonie, par le biais de son Gouvernement, n'a pas d'autre choix que de prendre ses responsabilités même si elle sait qu'il sera difficile, voire impossible, de récupérer les montants engagés. Il en va du déploiement économique de notre Région, mais aussi de la santé des riverains. On a heureusement, dans le budget de la SPAQuE chaque année, une enveloppe pour les interventions potentielles d'urgence sans avoir la certitude de récupérer ces montants. C'est ce que j'ai activé il y a quelques mois pour les fûts toxiques cyanure de sodium à Herstal, par exemple. On dit : « On y va, on verra bien après ce que cela donne pour la récupération. Mais il y a là un véritable danger environnemental, un danger pour la santé. On n'hésite pas, on intervient ».

Malgré ce constat, il faut rappeler que le décret du 5 décembre 2008 relatif à la gestion des sols prévoit un système de cascade pour retrouver qui porte la responsabilité, notamment financière, de l'assainissement. Cela vise à ce qu'il y ait plusieurs interlocuteurs potentiels vers qui se tourner pour la dépollution du site concerné. Sans entrer dans le détail, cela va naturellement de l'auteur de la pollution – c'est évident et tout à fait normal compte tenu du principe du pollueur-payeur – jusqu'au propriétaire du site. Malgré ce mécanisme, il arrive qu'aucune personne ne puisse être identifiée ou que celle-ci ne soit plus en mesure de répondre à ses obligations.

Pour réduire, voire éviter, ces situations, dans la proposition de révision du décret relatif à la gestion des sols adoptée en première lecture par le Gouvernement, j'ai mis en œuvre un nouveau mécanisme. Il s'agit de la convention de gestion des sols.

Outre la possibilité de planification des différents travaux, cette convention permettra aux différentes parties prenantes de convenir ensemble des modalités financières de l'assainissement. Par exemple, un éventuel repreneur du terrain, tiers à la situation, pourrait s'engager volontairement à reprendre tout ou partie des obligations ainsi que leur charge financière, en raison de l'intérêt qu'il porte audit terrain.

Ce mécanisme apportera un cadre juridique à ces différents montages, encouragera les parties à développer des programmes d'assainissement et

permettra, in fine, d'alléger la facture pour les pouvoirs publics.

Voilà un exemple très concret. À un moment donné, on a un hectare pollué, il y a un repreneur pour un quart du terrain avec un projet. Dans la législation actuelle, s'il dit : « J'achète le terrain et je vais m'occuper du quart que je vais occuper, le reste je le ferai plus tard, je suis prêt à signer une convention, à prendre des engagements, mais j'ai besoin de temps », aujourd'hui c'est impossible. Cela le sera à l'avenir de manière à ne pas bloquer le développement d'un quart du terrain, s'assurer que cette partie sera assainie et que le reste fera l'objet d'une convention activable au fur et à mesure du temps dans la mesure où il n'y a pas d'urgence en matière de santé.

M. le Président. - La parole est à M. Denis.

M. Denis (PS). - Merci, Monsieur le Ministre. J'enregistre bien que dans le nouveau décret Sols qui est passé en première lecture au Gouvernement wallon, vous mettez au point un mécanisme qui permettra, éventuellement, d'échelonner la restauration des sols s'il échet au travers de conventions. La question qui me venait à l'esprit tout en vous écoutant, vous avez évoqué le cas d'Herstal avec les fameux fûts de cyanure.

Il y avait eu une réflexion sur le fait de savoir si dans le nouveau décret il ne serait pas bon d'obliger les curateurs de sociétés faillies à faire valoir une certaine priorité au niveau des créanciers d'une faillite et, d'une certaine manière, dans le cas d'atteintes graves à l'environnement, d'aller rechercher l'argent s'il échet qu'argent il y a encore au terme du dépôt de bilan. Dans le nouveau décret Sols, ce genre de poursuite sera-t-il toléré et accepté ?

Monsieur le Ministre, en deux secondes pouvez-vous me dire si dans le décret Sols ce sera prévu ou pas au niveau des créanciers ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - C'est une modification du décret Code de l'environnement, donc, c'est sur les permis d'environnement que cela s'appliquera. Quand une entreprise demandera un permis pour exploiter un terrain, dans le permis unique, sur le volet environnemental, il sera indiqué l'obligation en bout de course, en fin d'activité de transmettre toutes les informations. L'objectif de ce texte est aussi d'obliger l'interlocuteur qui se substituerait à l'entreprise, en l'occurrence un curateur, de procéder aux mêmes vérifications : établir la liste des produits présents, prévenir l'autorité communale, les services d'incendie et la Région. c'est sur la partie « permis d'exploiter » que cela s'applique.

QUESTION ORALE DE M. MAROY À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « L'IMPACT FINANCIER DE LA SUPPRESSION DES TOUTES-BOÎTES POUR LES VILLES ET COMMUNES »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'impact financier de la suppression des toutes-boîtes pour les villes et communes ».

La parole est à M. Maroy pour poser sa question.

M. Maroy (MR). - Monsieur le Ministre, en juillet dernier, votre avant-projet de décret visant à réduire le gaspillage de papier a été adopté en première lecture par le Gouvernement wallon.

Même si formellement, à ce stade, aucune décision n'a encore été prise quant aux modalités, vous avez précisé votre idée dans la presse.

Actuellement, les citoyens qui ne souhaitent pas recevoir de publicités ou des publications gratuites peuvent apposer l'autocollant « Stop Pub » sur leur boîte aux lettres ; votre intention est d'inverser ce système. Sous peine de sanction, les publicités et les toutes-boîtes ne pourraient plus être déposés que chez les personnes qui en ont fait explicitement la demande via un autre autocollant du genre « Oui, je veux de la pub. » Cela change complètement la donne.

Si je partage votre volonté de lutter plus efficacement contre le gaspillage de papier, je m'inquiète sérieusement pour les dégâts collatéraux que votre projet ne manquera pas de provoquer.

Épinglons, par exemple, cette déclaration d'un responsable de Bpost, c'était dans *La Libre*, le 30 septembre, je le cite : « Il est évident que ce changement aurait un impact sur le volume de courrier distribué par nos facteurs en Wallonie. Cela signifierait, de facto, un impact important sur le nombre d'emplois, qui sont généralement des emplois non délocalisables et pour des personnes peu qualifiées. »

Outre les emplois chez Bpost, d'autres distributeurs seraient impactés. La mesure toucherait également de plein fouet le secteur de la presse gratuite et celui de l'imprimerie.

Ce n'est pas tout, Monsieur le Ministre. **L'Union des villes et communes de Wallonie** monte maintenant au créneau, elle estime que votre projet représenterait, je cite : « Un coup très dur pour les finances

communales ». Elles réclament des mesures compensatoires en s'appuyant sur le principe de neutralité budgétaire que le Gouvernement wallon s'est engagé à respecter.

Vous n'ignorez pas que les taxes sur les toutes-boîtes représentent une rentrée importante pour nos communes. On parle ainsi de 140 000 euros pour une commune de 10 000 habitants, par exemple, ou de 3 millions d'euros pour une grande ville wallonne.

Vous avez fait des déclarations contradictoires ces derniers mois dans ce dossier, Monsieur le Ministre. Il est temps d'arrêter de semer la panique. Avez-vous conscience de l'impact important en termes d'activité économique et d'emplois pour les secteurs de la distribution de l'impression et de la presse gratuite ?

Avez-vous mesuré cet impact ? Où en sont les consultations avec ces différents secteurs ?

Que répondez-vous aux villes et communes qui s'inquiètent pour leurs recettes si vous persistez dans votre idée ? Respecterez-vous le principe de la neutralité budgétaire et êtes-vous prêt à leur octroyer les compensations financières qu'elles réclament ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, vous partez de deux principes. Le premier serait que les gens s'ils doivent choisir d'opter pour la réception volontaire d'un toutes-boîtes ou d'un toutes-boîtes publicitaire ne seraient pas intéressés.

C'est assez interpellant pour le secteur de penser que les gens diront : « Cela ne m'intéresse pas, je ne le prends pas ». Il n'y a aucune volonté de faire disparaître les toutes-boîtes, il n'y a aucun lien avec les taxes communales puisque les toutes-boîtes subsisteront le fait d'éviter de distribuer des papiers là où on ne le souhaite pas.

C'est la réflexion qui est en cours. Puisque chacun s'accorde sur le principe de la prévention, on répète souvent cette phrase : « le meilleur déchet est celui qui n'existe pas », mais lorsqu'il s'agit de mettre cela concrètement en place, des intérêts divergents se manifestent rapidement et cela rend les choses difficiles à concrétiser.

Le projet de décret approuvé par le Gouvernement en première lecture au mois de juillet comporte notamment l'habilitation du Gouvernement à prendre des mesures en vue de réduire la production de déchets de papier provenant de publicités. Cette mesure s'inscrit dans le cadre de la hiérarchie de gestion des déchets.

La volonté du citoyen de recevoir ou de ne pas

recevoir de la publicité doit être respectée et cette question ne saurait faire débat. Ce sont bien les modalités qui donnent lieu à discussion.

Il y a deux solutions. Soit les gens doivent exprimer le fait de ne pas vouloir les recevoir. C'est le système actuel avec une publicité de cela qui est très limitée et volontairement par le secteur. Et peut-être encore plus volontairement par ceux qui les déposent puisque c'est plus agréable quand on a fini une rue, d'avoir fait 200 boîtes aux lettres que 150. Il n'y a pas une volonté de ne pas distribuer là où cela n'est pas souhaité. La publicité de la possibilité de refuser ces toutes-boîtes n'est pas suffisante. Soit c'est que celui qui a envie de recevoir quelque chose qui dit : « J'adhère, je demande, je souhaite le recevoir », ce qui me paraît être également une bonne solution.

Les communes wallonnes perçoivent une taxe sur les publicités toutes-boîtes, une taxe qui n'a rien d'environnemental et que les acteurs économiques supportent bon gré mal gré. Suivant l'Union des villes et communes de Wallonie, la mesure « Stop Pub » a eu une incidence faible sur le produit de cette taxe. Il apparaît que le nombre de citoyens ayant accès aux autocollants « Stop Pub » est très réduit. Pour le moment, les mesures de protection environnementales qui ont été prises n'ont eu quasi aucune influence, aucun impact sur cette taxe.

Suite aux concertations intervenues, puisque c'est le principe général, on passe un texte en première lecture, on en discute au Gouvernement, le Gouvernement approuve et puis on part en concertation. C'est valable pour tous les décrets, pour tous les arrêtés. La concertation a lieu entre la première et la deuxième lecture. Je n'ai rien inventé.

Suite à ces concertations, les options sont claires. Soit les parties prenantes – notamment la grande distribution, la poste, et les communes – s'engagent activement avec la Région dans la promotion du « Stop Pub », en vue d'atteindre des résultats mesurables en termes environnementaux. C'est la première option.

Soit le Gouvernement envisagera d'autres dispositions et pourra s'inspirer au besoin du principe inversé, dit le « Oui Pub », déjà mis en œuvre au niveau fédéral dans le cadre de la publicité par des moyens électroniques.

Le message par rapport au secteur a été très clair. Aujourd'hui, les efforts sont insuffisants et l'on commence à avoir des réponses intéressantes. Un des acteurs principaux a exprimé la possibilité qu'il pourrait mettre en place de distribuer une fois par an, dans le cadre de sa distribution régulière, l'autocollant de manière systématique, visible, et de le faire de manière régulière. Be post a accepté le principe d'une prise en charge gratuite de cette distribution.

Je pense que l'on avance vers, sans doute, un compromis, qui consisterait, dans un premier temps, à avoir une large information pour ceux qui souhaitent ne pas recevoir les toutes-boîtes publicitaires.

J'ajouterai un autre élément sur lequel la concertation est en cours, c'est celui des boîtes aux lettres de logements inoccupés où là manifestement, cela saute aux yeux, quand on essaie avec difficulté de rentrer pour la troisième semaine consécutive le toutes-boîtes dans la boîte aux lettres et qu'elle n'en veut plus, c'est évident qu'il n'y a personne et que personne n'en veut et que l'on n'en mette pas.

J'attends aussi du secteur qu'il nous fasse des propositions parce que ceux-là, c'est non seulement du gaspillage de papier, mais ce sont aussi des documents qui se retrouvent, dans le meilleur des cas, sur la boîte aux lettres, mais dans le pire des cas aussi jusqu'au milieu du trottoir, voire pire. Il y a un effort à faire de la part du secteur et les concertations en cours se déroulent relativement bien. Je pense qu'il y a une bonne compréhension des intérêts des uns et des autres.

M. le Président. - La parole est à M. Maroy.

M. Maroy (MR). - D'accord, Monsieur le Ministre, avec l'objectif de lutter contre le gaspillage de papier et cela dit en passant, avec votre idée de mettre fin à cette sale manie qui consiste à emballer les publicités dans un film plastique ce qui complique les opérations de tri.

Si je partage l'objectif, une fois de plus j'ai l'impression que vous avez parlé avant de réfléchir parce que fin septembre, vous avez fait une déclaration très virile, dans la presse – je l'ai ici, je n'invente pas : « La Wallonie en guerre contre les toutes-boîtes ». C'était le titre d'une pleine page dans Sud Presse et vous disiez quelle était votre idée : « L'idée est de copier le même mécanisme qui existe actuellement, mais en sens inverse. Le principe est d'imposer un autocollant de type « oui aux toutes-boîtes » sur votre boîte aux lettres. On devra afficher son adhésion pour recevoir des prospectus ».

Votre porte-parole, quelques jours plus tôt, disait que le citoyen recevrait ces publicités gratuites seulement s'il avait placé l'autocollant « Oui, je désire en recevoir ». Aujourd'hui, dans votre réponse, vous dites tout et son contraire.

Ce que je retiens, c'est ce que vous avez dit à la fin, à savoir que plusieurs options sont possibles. Vous avez l'air d'abandonner – c'est tant mieux – vos mâles déclarations visant à imposer, à renverser plus exactement le processus et d'imposer l'autocollant « Oui pub ». Je pense que la solution de bon sens, c'est de généraliser et de promouvoir le système actuel qui, sans doute – vous avez peut-être raison – n'est pas suffisamment connu.

Que des distributeurs, que des sociétés spécialisées

distribuent l'autocollant « stop pub » me semble être une bonne chose, de là à renverser la logique, je pense que cela serait complètement fou, parce que cela frapperait de plein fouet plusieurs secteurs, celui de la distribution, notamment à la poste, mais aussi la presse gratuite.

En ce qui concerne l'impact pour les communes, je n'invente rien, j'ai devant moi le communiqué de **l'Union des villes et des communes de Wallonie** qui utilise un vocabulaire assez clair et qui s'inquiète très fortement d'un éventuel système où les gens, pour recevoir de la publicité ou des toutes-boîtes, devraient indiquer sur leurs boîtes aux lettres « Oui, j'en veux ». Je n'invente rien, la concertation a eu lieu apparemment, je m'en réjouis, vous avez raison de pousser le secteur à faire des efforts pour faire connaître ce dispositif et cet autocollant « Stop à la pub », mais je pense qu'aller au-delà serait une très mauvaise idée.

**QUESTION ORALE DE MME LEAL LOPEZ À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LA MEILLEURE
INTÉGRATION DES RÉGLEMENTATIONS
PGDA (PROGRAMME DE GESTION DURABLE
DE L'AZOTE EN AGRICULTURE) ET LE
VERDISSEMENT DE LA PAC (POLITIQUE
AGRICOLE COMMUNE) »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Leal Lopez à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la meilleure intégration des réglementations PGDA (programme de gestion durable de l'azote en agriculture) et le verdissement de la PAC (Politique agricole commune) ».

La parole est à Mme Leal Lopez pour poser sa question.

Mme Leal Lopez (cdH). - Monsieur le Ministre, dans le cadre de la Conférence sur le réchauffement climatique, de nombreux journaux titraient : « Agriculture et forêts en première ligne pour le climat », de quoi nous rappeler qu'une des spécificités du métier d'agriculteur est sa haute dépendance aux conditions météorologiques. S'il fait trop sec, les pommes de terre seront trop petites pour faire des frites et s'il fait trop humide, elles pourriront dans le sol ou dans les entrepôts.

Au fil des différentes réformes de la PAC et des exigences environnementales sans cesse plus élevées, le métier d'agriculteur s'est tourné cadré par une multitude de normes dont le respect s'accommode, parfois difficilement, avec les sautes d'humeur de notre climat.

Je prendrai l'exemple des couvertures de sol implantées après la culture principale et qui sont destinées à capter l'azote résiduel du sol, à produire de la matière organique, mais également à protéger ce dernier contre l'érosion. Deux réglementations encadrent cette obligation. Le PGDA3, qui impose depuis 2015 l'implantation de cultures intermédiaires pièges à nitrates, sur 90 pour cent des surfaces qui ne seront pas emblavées à l'automne. La couverture du sol doit être implantée avant le 15 septembre et ne peut être détruite qu'après le 15 novembre. Ensuite, la couverture du sol dans le cadre de la mise en place de la surface intérêt écologique pour le paiement vert de la nouvelle PAC. L'implantation de ce couvert doit être réalisée avant le 30 septembre et la couverture doit rester en place un minimum de trois mois. Pas de date butoir de destruction, mais une obligation de maintien en place, disposition qui est de nature à encourager les exploitants à semer plus tôt et donc, tout le bénéfice pour l'environnement.

Cette année, la météo automnale a été très clémente jusqu'au 15 novembre, mais le labour des couvertures de sol PGDA n'a pu se faire vu l'obligation de respecter la date d'autorisation de destruction fixée au 15 novembre. Depuis, les terres sont devenues inaccessibles vu l'abondance de pluie et travailler les terres dans ces conditions est de nature à dégrader la structure des sols, effets contraires à ceux escomptés par la mise en place de la norme, de quoi décourager les agriculteurs qui ont respecté cette date.

Monsieur le Ministre, j'en viens à mes questions. La nouvelle PAC étant maintenant stabilisée, n'y aurait-il pas lieu, sur base des expériences acquises, d'analyser les impacts sur nos exploitations de ces réglementations à porter environnementales ? Pourquoi ne pas privilégier une approche volontariste à une approche contraignante où le couple respect d'une date et conditions climatiques est la fois source de stress chez l'exploitant ?

Ne croyez-vous pas qu'une simplification et qu'une harmonisation entre ces normes soit indispensable ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame la Députée, en matière de couverture de sol, chaque fois que cela est possible, nous avons privilégié et privilégions des approches volontaristes qui sont encouragées depuis le début des années 90.

Cependant, elles se sont révélées insuffisamment efficaces pour la préservation de notre environnement et plus précisément en ce qui concerne la teneur en azote de nos eaux. Les normes contraignantes ont ainsi été mises en place depuis 2007. Très concrètement, c'est

parce que les analyses aux points de captage d'eau étaient très mauvaises en matière d'azote. D'un point de vue légal, les normes du PGDA sont examinées tous les quatre ans et éventuellement adaptées en fonction des résultats obtenus sur la qualité de nos eaux. Dans la mesure où les quantités de nitrates dans les nappes et cours d'eau wallons sont toujours considérées comme trop élevées par la Commission européenne, les normes se rigidifient et il ne nous est pas permis actuellement de lever le pied.

D'un point de vue scientifique une couverture du sol doit rester en place au moins deux mois pour capter et retenir suffisamment de nitrates. Diminuer cette période entraînerait, par ailleurs, des problèmes accrus par le double travail du sol à des dates rapprochées. La météo très clémente que vous mentionnez est justement synonyme de forte minéralisation de l'azote et donc, de risque plus élevé de lessivage de nitrates vers les nappes pour l'hiver à venir. Le maintien des couvertures du sol sur de longues périodes est encore plus pertinent cette année que lors d'années plus fraîches.

Je vous rejoins pour souhaiter une simplification et une harmonisation des normes relatives au PGDA et à la PAC. Dans ce cas précis, le PGDA ne pourra être modifié pour mieux se calquer aux règles du verdissement étant donné les contraintes qui nous sont imposées par l'Europe. La seule possibilité serait de faire le contraire, soit d'adapter le verdissement aux règles du PGDA. Puisque le PGDA est une obligation chez nous, les règles du verdissement pourraient être légèrement modifiées pour ne pas avoir deux dates différentes. C'est une suggestion qui doit être concertée avec mon collègue de l'agriculture.

M. le Président. - La parole est à Mme Leal Lopez.

Mme Leal Lopez (cdH). - Je voulais juste, ici, relever les difficultés pour les agriculteurs de respecter les dates de destructions des couverts dans le sens que les conditions climatiques deviennent de plus en plus imprévisibles et parfois extrêmes. Je voulais plutôt approcher l'idée de travailler sur des fourchettes que plutôt sur des dates bien fixes, je ne savais pas si cela était possible ou pas dans la réflexion qui pourrait être portée.

Par rapport à ce que vous me dites, d'adapter le verdissement au PGDA avec une réflexion avec le ministre de l'Agriculture, M. Collin, me semble tout à fait judicieuse.

Pour terminer, Monsieur le Ministre, je dirais comme mon beau-père, agriculteur en Gaume qui dit souvent : « Il faut travailler la terre quand elle est amoureuse ».

**QUESTION ORALE DE M. MAROY À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LE PLAN
EUROPÉEN POUR L'ÉCONOMIE
CIRCULAIRE »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le plan européen pour l'économie circulaire ».

La parole est à M. Maroy pour poser sa question.

M. Maroy (MR). - Monsieur le Ministre, la Commission européenne vient de présenter son plan d'action visant à développer l'économie circulaire. Il ne s'agit plus de soutenir quelques projets de recyclage, mais bien de se doter d'une véritable stratégie à l'horizon 2030. Les propositions couvrent l'ensemble du cycle de vie, les produits, depuis la production et la consommation jusqu'à la gestion des déchets et le marché des matières premières secondaires. À titre d'exemple, ce plan comporte des mesures pour réduire le gaspillage alimentaire, afin de diminuer de moitié les déchets ménagers, d'ici quinze ans.

Les retombées attendues sont intéressantes. Selon les chiffres de la Commission, la prévention des déchets, l'écoconception, le réemploi et les activités similaires pourraient créer 580 000 emplois et faire économiser 600 milliards d'euros, tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre de 2 % à 4 %. Des fonds d'au moins 6,15 milliards d'euros viendront appuyer ce plan de relance de l'économie circulaire. Les états viendront compléter ces montants par des investissements nationaux ou régionaux.

Monsieur le Ministre, la Commission européenne veut faire de l'économie circulaire l'un des moteurs de la croissance.

J'imagine que vous avez pris connaissance de ce plan d'action. Qu'en pensez-vous ? Le trouvez-vous bien charpenté et suffisamment ambitieux ? Quelles perspectives identifiez-vous à l'intérieur de ce plan pour la Wallonie ? Quelles actions envisagez-vous de développer grâce aux fonds européens qui sont annoncés ? Pouvez-vous faire le point sur les procédures de subsidiation et les gros dossiers wallons en cours de préparation à ce sujet ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. -

Monsieur le Député, la proposition de la Commission se compose de deux parties : un volet axé sur la communication et des propositions de révision de certaines directives en matière de déchets.

En ce qui concerne le volet de la communication, il sera relatif à un Plan d'action détaillé portant sur la conception des produits et le processus de production, la consommation, la gestion des déchets et la transformation des déchets en ressources, ainsi qu'une approche sectorielle ciblant les plastiques, le gaspillage alimentaire, les matières premières critiques, la construction et la démolition, ainsi que la biomasse et les bioproduits.

Par rapport à cette approche sectorielle, le Gouvernement a approuvé, en juillet dernier, le Plan de lutte contre le gaspillage alimentaire et, d'autre part, a exprimé sa volonté de généraliser la collecte des plastiques durs et des films plastiques dans les recyparcs. De même, le futur Plan des déchets donnera la priorité à la séparation de la fraction organique des déchets, afin de les traiter par compostage ou biométhanisation.

Je me réjouis de retrouver tout cela dans ce plan européen, puisque c'était exactement ce sur quoi nous étions en train de travailler dans la finalisation de notre Plan wallon des déchets, c'est rassurant et ce n'est pas étonnant non plus.

Deuxième aspect, ce sont les révisions de certaines directives en matière de déchets. Elles visent à atteindre, d'ici 2030, un taux minimum de recyclage de 65 % pour les déchets municipaux et de 75 % pour les déchets d'emballages, et à réduire la mise en décharge à maximum 10 % de l'ensemble des déchets. Il est également proposé d'interdire la mise en décharge des déchets collectés séparément. Sur les 65 % pour les déchets municipaux, comme taux minimum de recyclage, on n'y est pas aujourd'hui dans les intercommunales, on est entre 50 % et 65 % pour les meilleures d'entre elles, mais il y aura un vrai objectif d'amélioration de la situation en matière de recyclage.

La collecte séparée des organiques, ainsi que la collecte supplémentaire de plusieurs flux dans les recyparcs boosteront les taux de collecte des communes et intercommunales. Je présenterai prochainement au Gouvernement un arrêté relatif au *End of Waste* et aux sous-produits, facilitant l'usage d'un déchet d'une entreprise par une autre. Je souhaite également stimuler la déconstruction intelligente, pour traiter séparément différents flux de la construction, comme les métaux, le verre ou le plâtre. Ceci sera intégré dans le Plan wallon des déchets.

Outre le Plan wallon des déchets et le programme de prévention des déchets ménagers ou la Stratégie de développement durable approuvée récemment en première lecture, de nombreux outils intègrent déjà des

mesures d'économies vertes et d'utilisation efficace des ressources en vue d'une transition vers une économie plus circulaire : le plan Marshall 4.0, la Stratégie wallonne de spécialisation intelligente, la première alliance emploi-environnement dans le secteur de la construction durable ou encore le développement du programme Next relatif à l'industrie.

Je pense qu'il y a une série de choses dans ces projets européens, dans ces textes qui sont dans ce Plan européen pour l'économie circulaire qui vont dans le sens des politiques que l'on mène et que l'on désire voir se développer en Wallonie. Je me réjouis de ce que je peux y trouver.

M. le Président. - La parole est à M. Maroy.

M. Maroy (MR). - Oui, on peut se réjouir de voir l'Europe se doter d'une ambition et d'un plan d'action en matière d'économie circulaire, même si le dossier a un peu traîné, mais bon, ne faisons pas la fine bouche.

Ce plan a l'avantage d'indiquer une direction avec des objectifs précis, même si vous le disiez, on n'est pas, en 2015 presque en 2016, à l'objectif fixé pour 2030, tant mieux, il y a au moins un challenge à relever. Mais globalement, je ne suis pas toujours *punchy* avec vous : on peut se réjouir de voir la Wallonie qui est plutôt dans la bonne partie, dans le haut des élèves, dans les élèves les plus appliqués. Je pense que ce plan européen permettra aux différents États d'aller booster leurs actions en la matière.

**QUESTION ORALE DE M. MAROY À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « L'ÉTUDE
COMMANDÉE À L'ULG SUR LA
VULNÉRABILITÉ DES EAUX SOUTERRAINES »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'étude commandée à l'ULg sur la vulnérabilité des eaux souterraines ».

La parole est à M. Maroy pour poser sa question.

M. Maroy (MR). - Monsieur le Ministre, vous avez chargé l'Université de Liège de développer un outil permettant de cartographier la vulnérabilité et le risque de pollution des eaux souterraines de Wallonie. Celles-ci représentent plus de 80 % de l'eau de distribution en Wallonie, sans compter les quantités exportées vers Bruxelles et la Flandre.

À quoi servira exactement cette cartographie ? Dans

votre communiqué, il est question de réagir face à d'éventuelles pollutions accidentelles ou d'aménagement de territoire. Pouvez-vous préciser ces notions ?

N'êtes-vous pas déjà en possession d'une série d'études au sujet de la pollution des eaux souterraines ?

Par exemple, pour PGDA, n'a-t-on pas établi une cartographie afin de déterminer, notamment, les zones de vulnérabilité ?

Quelle est la mission de l'ULg ? Avec quel délai ? Quel est le coût de cette étude ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, les eaux souterraines ont déjà fait l'objet de nombreuses études scientifiques, grâce notamment à la qualité de nos cartes géologiques et hydrogéologiques, nous avons une bonne connaissance de nos masses d'eau souterraine, mais nous n'avons aucune étude portée à l'échelle de la Wallonie sur la vulnérabilité intrinsèque des eaux souterraines.

Concernant les zones vulnérables, la délimitation des zones vulnérables aux nitrates à partir de sources agricoles a été réalisée sur base de l'observation des résultats d'analyses des nitrates dans les eaux souterraines aux points de mesures du réseau de surveillance spécifique à cette problématique et de l'évolution des concentrations avec le temps. Le sujet est totalement différent, même si on utilise, dans les deux cas, le terme « vulnérable ».

Pour ce qui est du contenu de l'étude, les cartes qui seront établies combineront les informations géographiques relatives aux aléas, c'est-à-dire les dangers potentiels de contamination, avec la vulnérabilité du milieu naturel qui évalue comment les polluants sont transportés, dégradés, retardés en s'infiltrant et rejoignant l'eau souterraine. Ces cartes seront incluses dans les projets de troisième Plan de gestion par district hydrographique. On est en train de travailler et de finaliser les PGDH, le deuxième et les troisièmes devront suivre. Il est absolument nécessaire de disposer de ce type de carte pour pouvoir les réaliser.

Ces cartes seront exploitables afin de préciser les zones sensibles et les actions à mener dans le cadre des contrats de captage. Ces contrats de captage visent à appréhender et maîtriser les pollutions diffuses de type nitrates et pesticides qui sont les principaux problèmes qualitatifs rencontrés dans les eaux souterraines. De plus, la convention dotera l'administration d'un outil cartographique dynamique, pouvant être exploité à un niveau très local, par exemple, pour l'évaluation du caractère urgent d'interventions sur des pollutions accidentelles ou lors de la remise d'avis sur des

demandes de permis d'environnement et de permis uniques. On aura, pour chaque morceau du territoire, très concrètement, lorsqu'un événement se produira ou une demande d'exploiter quelque chose, la possibilité de mesurer les conséquences de cette pollution ou de cette pollution éventuelle, hypothétique, dans le cas où on autorise une activité avec la vitesse de diffusion, le temps d'intervention qui serait nécessaire en cas de pollution, et cetera. Ce sont des cartes dynamiques.

La durée prévue de l'étude est de deux ans et demi, commençant dans le courant du premier trimestre 2016 pour se terminer dans le courant du second semestre 2018. Le budget total attribué à cette convention est de 431 365 euros. Ce sont des fonds qui viennent du Fonds de protection pour l'environnement. Les taxes eaux alimentent ce Fonds de protection de l'environnement et, ici, on les utilisera pour avoir une précision, quelque chose de plus précis pour étudier la vulnérabilité des eaux souterraines en fonction des spécificités des couches de sols qui caractérisent ces zones.

M. le Président. - La parole est à M. Maroy.

M. Maroy (MR). - Je remercie M. le Ministre pour la précision de sa réponse.

**QUESTION ORALE DE M. MAROY À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LES MONSIEUR ET
MADAME PROPRE »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les Monsieur et Madame Propre ».

La parole est à M. Maroy pour poser sa question.

M. Maroy (MR). - Monsieur le Ministre, à Tubize, une pratique citoyenne mérite d'être applaudie. Sur base volontaire, des habitants peuvent devenir Monsieur ou Madame propre. L'idée émane de la commune. Son équipe propreté composée de cinq hommes ne suffisait plus à lutter contre les incivilités. Elle a lancé un appel aux habitants désireux de rendre leur quartier plus propre. Ils sont aujourd'hui une vingtaine et les résultats sont encourageants.

Les habitants qui observent un voisin occupé à nettoyer leur quartier sont incités à plus de respect.

C'est le service social communal qui coordonne les opérations. Il met le matériel à disposition, organise une réunion mensuelle afin de permettre aux volontaires de

partager leurs expériences et mettent également sur pied des projets éducatifs visant à sensibiliser les enfants.

Monsieur le Ministre, je trouve cette initiative heureuse, parce qu'elle intègre le citoyen au sein de la démarche. C'est un peu votre opération Be WAPP, mais appliquée au quotidien, avec un accent particulier qui est mis sur l'aspect pédagogique et social.

Que pensez-vous de cette initiative ? Est-ce la seule commune à procéder de la sorte ? Peut-on mesurer l'impact de ces initiatives citoyennes sur les indispensables changements de comportement ? Ce genre de projet ne mériterait-il pas d'être encouragé, afin qu'il se généralise dans un maximum de communes ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, c'est une excellente initiative qui émerge des citoyens. Elle présente une image positive de l'environnement envers les pollueurs. Elle fait des émules parmi les habitants convaincus et elle génère un sentiment d'appartenance à une communauté.

La coordination de l'action par la commune est également à encourager.

Le grand nettoyage de Printemps, programmé pour les 15, 16 et 17 avril, présente également les avantages que comporte l'initiative de Tubize. Elle se doit d'être portée par les citoyens pour générer un sentiment de fierté et d'exemplarité et elle comporte également un aspect éducatif. Les communes et intercommunales encadrent leurs citoyens et gèrent la fin de vie des déchets collectés.

Le catalogue d'actions Be WAPP que le Gouvernement a adopté le 9 juillet 2015 présente des actions similaires à celle que propose la commune de Tubize. Elle pourrait être ajoutée au catalogue comme action exemplative à destination d'autres communes.

C'est une excellente initiative qu'il s'agit de montrer en exemple.

M. le Président. - La parole est à M. Maroy.

M. Maroy (MR). - Excellente initiative qui était retenue parmi les finalistes du prix belge de sécurité et de prévention. On ne connaît pas encore le vainqueur, mais en tout cas, la ville de Tubize figure parmi les nominés, comme on dit.

Je voudrais féliciter ces citoyens qui ne se contentent pas de pester contre les incivilités, mais qui mouillent leur maillot pour les combattre. Je crois que pour combattre les mauvaises habitudes, le contrôle social peut être efficace.

Monsieur le Ministre, si je jette un déchet et que je vois que c'est un citoyen lambda qui le ramasse, cela peut aider à modifier mon comportement. C'est cela l'objectif : faire prendre conscience que la propreté, c'est l'affaire de tous. Chacun est responsable, chacun a un rôle à jouer et cette idée ici mise en application à Tubize me semble très intéressante.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

Interpellations et questions orales retirées

M. le Président. - Les questions orales de :

- M. Dufrane, sur « les incendies dans les lieux de stockage » ;

- M. Henry, sur « le suivi permanent de la transition environnementale en Wallonie » ;
- Mme Gahouchi, sur « la position du Gouvernement wallon sur le projet d'extension du Centre d'enfouissement technique (CET) de Monceau » ;
- M. Bouchez, sur « l'expertise wallonne en matière de dépollution des sols » à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sont retirées.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- La séance est levée à 18 heures 48 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. Josy Arens, cdH
M. Jean-Luc Crucke, MR
Mme Valérie De Bue, MR
M. Jean-Pierre Denis, PS
M. Pierre-Yves Dermagne, PS
M. François Desquesnes, cdH
M. Olivier Destrebecq, MR
M. Carlo Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports,
des Aéroports et du Bien-être animal
M. Philippe Dodrimont, MR
Mme Déborah Gérardon, PS
M. Philippe Henry, Ecolo
Mme Clotilde Leal Lopez, cdH
M. Olivier Maroy, MR
Mme Christie Morreale, PS
Mme Savine Moucheron, cdH
Mme Hélène Ryckmans, Ecolo
Mme Véronique Salvi, cdH
M. Vincent Sampaoli, PS
M. Edmund Stoffels, Président
M. Nicolas Tzanetatos, MR
Mme Véronique Waroux, cdH

ABRÉVIATIONS COURANTES

AFSCA	Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire
AGW	Arrêté du Gouvernement wallon
ASBL	Association Sans But Lucratif
BIM	bénéficiaire de l'intervention majorée
BSCA	Brussels South Charleroi Airport S.A.
CELINE	Cellule interrégionale de l'Environnement
CET	Centre d'enfouissement technique
CHB	Cerexhe-Heuseux-Beaufays
Cobelpa	Association des fabricants de pâtes, papiers et cartons de Belgique ASBL
CoDT	Code de Développement Territorial
CO2	dioxyde de carbone
COP21	Conférence sur le climat
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CVA	coût-vérité à l'assainissement
CWATUPE	Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Énergie
CWEDD	Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable
DBFM	Design, Build, Finance, Maintain
DEMNA	Département de l'étude du milieu naturel et agricole
OGO4	Direction générale opérationnelle de l'Aménagement du territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Énergie
DIV	Direction pour l'Immatriculation des Véhicules
DNF	Département de la Nature et des Forêts
DPC	Département de la Police et des Contrôles
EDORA	Fédération des producteurs d'énergie renouvelable
Elia	Gestionnaire de Réseau de Transport d'électricité
EMB	Exécutif des musulmans de Belgique
FEVIA	Fédération de l'Industrie Alimentaire
GIMV	Gewestelijke investeringsmaatschappij van Vlaanderen (Société régionale d'Investissement de la Flandre)
ICN	Institut des comptes nationaux
ISSeP	Institut scientifique de service public en Région wallonne
NIMBY	Not in my backyard
ORES	opérateurs des réseaux gaz et électricité
PAC	la politique agricole commune
PGDA	Programme de Gestion Durable de l'Azote en agriculture
PGDH	Plan de gestion par district hydrographique
PGRI	Plan de gestion des risques d'inondation
PMC	bouteilles et flacons en plastique (P), emballages métalliques (M) et cartons à boissons (C)
PPP	partenariat public-privé
PUM	Plan urbain de mobilité
SDER	schéma de développement de l'espace régional
SOWAER	Société Wallonne des Aéroports S.A.
SPAQuE	Société publique d'Aide à la Qualité de l'Environnement S.A.
SPF	services publics fédéraux
S.P.G.E.	Société publique de gestion de l'eau S.A.
SPW	services publics fédéraux
SRWT	Société régionale wallonne du Transport public de personnes
STIB	Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles
SWDE	Société wallonne des Eaux
T.E.C.	Société de Transport en Commun
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UBEA	Unité du bien-être animal

UCP	mouvement social des aînés ASBL
UPSI	Union Professionnelle du Secteur Immobilier
UVCW	Union des villes et communes de Wallonie
UWA	Union wallonne des architectes
ZAE	zone d'activité économique