N° 153

PARLEMENT WALLON

SESSION 2007-2008

COMPTE RENDU
ANALYTIQUE

Séance publique de Commission*

Commission de l'Aménagement du Territoire, des Transports, de l'Énergie et du Logement

Lundi 23 juin 2008

*Application de l'art. 17, §5, du Règlement du Parlement wallon

SOMMAIRE

4 OUVERTURE DE LA SÉANCE

4 PROJET DE DÉCRET RELATIF À QUELQUES PERMIS POUR LESQUELS IL EXISTE DES MOTIFS IMPÉRIEUX D'INTÉRÊT GÉNÉRAL (DOC. 805 (2007-2008) — N° 1)

4 DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

4 ORGANISATION DES TRAVAUX
(Orateurs: M. Borsus, M. Antoine, Ministre, M. le Président, MM. Wesphael, Lebrun, Stoffels, Kubla, Collignon, Senesael, Me Haumont, Avocat, M. Dehu)

23 EXPOSÉ DE M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

23 DISCUSSION GÉNÉRALE
(Orateurs: MM. Borsus, Wesphael, Lebrun, Stoffels, Onkelinx, M. le Président, M. Antoine, Ministre, Me Haumont, Avocat, M. Senesael, Mme Dethier-Neumann)

32 EXAMEN DES ARTICLES
(Orateurs: M. le Président, M. Lebrun, M. Antoine, Ministre, M. Borsus, Mme Dethier-Neumann, MM. Jamar, Stoffels, Me Haumont, Avocat)

39 ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)

39 PROPOSITION DE DÉCRET VISANT À MODIFIER L'ARTICLE 150BIS DU CWATUP EN INTRODUISANT UN DÉLAI DE RIGUEUR POUR LE CERTIFICAT D'URBANISME N° 1, DÉPOSÉE PAR M. STOFFELS (DOC. 263 (2005-2006) — N° 1)
(Orateurs: M. Stoffels, M. le Président)

40 PROPOSITION DE DÉCRET VISANT À GARANTIR LA COORDINATION EN LANGUE FRANÇAISE ET ALLEMANDE DU CODE WALLON DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'URBANISME, DU PATRIMOINE ET DE L'ENERGIE, DÉPOSÉE PAR MM. STOFFELS ET CONSORTS (DOC. 721 (2007-2008) — N° 1)

40 DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

40 EXPOSÉ DE L'AUTEUR DE LA PROPOSITION DE DÉCRET
(Orateur: M. Stoffels)

40 DISCUSSION GÉNÉRALE
(Orateurs: M. Borsus, M. Antoine, Ministre, Mme Dethier-Neumann, M. Stoffels, M. le Président)

41 EXAMEN ET VOTE DES ARTICLES

41 VOTE SUR L'ENSEMBLE

41 CONFIANCE AU RAPPORTEUR

42 PROPOSITION DE DÉCRET VISANT À GARANTIR LA COORDINATION EN LANGUE FRANÇAISE ET ALLEMANDE DU CODE DU LOGEMENT, DÉPOSÉE PAR MM. STOFFELS ET CONSORTS (DOC. 722 (2007-2008) — N° 1)

42 DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

42 EXPOSÉ DE L'AUTEUR DE LA PROPOSITION DE DÉCRET
(Orateurs: M. Stoffels, M. le Président)

42 EXAMEN ET VOTE DES ARTICLES

42 VOTE SUR L'ENSEMBLE

42 CONFIANCE AU RAPPORTEUR

42 PROPOSITION DE RÉSOLUTION INVITANT LE GOUVERNEMENT WALLON À DÉVELOPPER UN PROGRAMME D'ACTIONS CONCRÈTES VISANT À DIMINUER LA DÉPENDANCE EN MATIÈRE D'APPROVISIONNEMENT EN ÉNERGIE, DÉPOSÉE PAR MM. STOFFELS ET CONSORTS (DOC. 411 (2005-2006) — N° 1)
(Orateurs: M. Stoffels, M. le Président)

43 PROPOSITION DE RÉSOLUTION RELATIVE À LA MISE EN OEUVRE DU PLAN « DES COMMUNES ÉNERG-ÉTHIQUES », DÉPOSÉE PAR M. JAMAR (DOC. 800 (2007-2008) — N° 1)
(Orateurs: M. Antoine, Ministre, M. Jamar)

43 DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

43 EXPOSÉ DE L'AUTEUR DE LA PROPOSITION
(Orateur: M. Jamar)

43 DISCUSSION GÉNÉRALE
(Orateurs: M. Antoine, Ministre, M. le Président, M. Jamar)

43 PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À IDENTIFIER LES BESOINS FINANCIERS À COURT, MOYEN ET LONG TERME DU SECTEUR DU LOGEMENT SOCIAL, DÉPOSÉE PAR MM. JAMAR ET CONSORTS (DOC. 725 (2007-2008) — N° 1)

45 LISTE DES INTERVENANTS

46 ABRÉVIATIONS COURANTES

COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRANSPORTS, DE L'ÉNERGIE ET DU LOGEMENT

Présidence de M. Hervé Jamar, Président.

La séance est ouverte à 14 heures 31 minutes.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

M. le Président. – La séance est ouverte. Je vous propose d'entamer nos travaux qui sont importants, tant du point de vue de la quantité que de la matière à examiner, dès lors que nous avons pas moins de dix projets ou propositions à examiner.

PROJET DE DÉCRET RELATIF À QUELQUES PERMIS POUR LESQUELS IL EXISTE DES MOTIFS IMPÉRIEUX D'INTÉRÊT GÉNÉRAL (DOC. 805 (2007-2008) — N° 1)

DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

M. le Président. – M. Lebrun est désigné en qualité de Rapporteur pour l'élaboration du Rapport.

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. Willy Borsus (MR). – Monsieur le Président, je souhaiterais savoir comment nous allons procéder pour l'examen de ce projet de décret. En effet, nous allons examiner un texte qui est inhabituel dans notre ordre juridique, qui est amené comme une solution pour certains permis tout en ne diminuant pas les droits des riverains et par ailleurs comme un texte appelé à s'appliquer rapidement. Pensons notamment au contournement de Couvin.

Il faut que ce que nous faisons aujourd'hui constitue une véritable solution. Le texte doit dès lors être examiné sous l'éclairage de certains avis opportuns, et ce dans le but d'éviter que le texte soit querellé ultérieurement.

Il me paraîtrait dès lors opportun de procéder à quelques brèves auditions. Le texte étant controversé, nous ne pouvons économiser l'éclairage juridique. Sans retarder le processus d'adoption de ce projet, il serait utile de procéder à l'une ou l'autre audition.

Par ailleurs, on nous demande, à l'article 5 du projet de décret, de ratifier certains permis, alors que ceux-ci ne sont actuellement pas en notre possession. On ne saurait procéder une telle ratification sans avoir lu ces permis. À quel moment pourrons-nous en disposer?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Les permis sont ici.

M. Willy Borsus (MR). – Quand pourrons-nous les lire? Il ne saurait nous être demandé une ratification sans que nous ayons eu l'occasion de prendre connaissance de ces permis. Les parlementaires doivent donc pouvoir en prendre connaissance, d'autant que certains permis sont controversés et que des questions, même conceptuelles, ne manqueront pas de surgir.

Je demande dès lors à pouvoir disposer de ces permis, d'avoir un temps nécessaire pour les examiner et avoir des avis avant de les ratifier.

Je souhaiterais savoir comment M. le Ministre souhaite que l'on procède.

M. le Président. – Je suis saisi de deux problèmes: d'une part, une demande d'auditions et d'autre part, une demande de pouvoir bénéficier d'informations à propos de dossiers que le Parlement serait amené à ratifier.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Nous nous étions mis d'accord pour que l'on puisse organiser des auditions sur ce projet de décret qui a largement été amendé suite à l'avis du Conseil d'État. L'objectif est d'entendre la Cour constitutionnelle, le Conseil d'État, l'UVCW ainsi que des représentants de la société civile.

Vu les incertitudes juridiques qui planent autour de ce texte, j'exige que des auditions puissent être tenues.

Par ailleurs, vous allez aujourd'hui, Monsieur le Ministre, commettre le plus grand déni de démocratie que ce Parlement ait connu. Vous voulez ainsi faire voter 13 dossiers sans que l'on ait pu en connaître et alors que chacun a un statut différent: certains sont contestés devant le Conseil d'État, d'autres se sont vus attribuer un permis, etc.

Je veux dès lors pouvoir disposer des dossiers ainsi que d'un délai de 15 jours pour les examiner en détail et connaître leurs statuts juridiques particuliers.

À défaut, vous mettriez le Parlement hors jeu.

Je relève enfin l'avis très critique rendu par le Conseil d'État, notamment pour ce qui concerne la séparation des pouvoirs. Vu les problèmes que ce texte pose encore aujourd'hui, il convient de demander l'avis du Conseil d'État sur la nouvelle mouture que vous soumettez à notre examen.

M. Michel Lebrun (cdH). – Ce texte est attendu depuis pas mal de temps, que ce soit par la population, les acteurs économiques ou encore les investisseurs. Ce texte a par ailleurs cheminé longuement puisque l'on vient d'une autorisation générale à quelques permis.

Je relève également que ce n'est pas le premier texte où le Parlement est amené à accorder des permis en lieu et place du Gouvernement. Rappelons-nous en effet des problèmes d'investissement que connaissait le projet de l'Eau d'Heure. L'insécurité juridique des permis avait à l'époque entraîné des difficultés au niveau des demandes d'investissement. Sous la législature 1995-1999, le Parlement a été amené à se prononcer sur un texte relatif à l'Eau d'Heure. Cela a permis le développement de ce projet et chacun aujourd'hui se réjouit de l'adoption de ce décret.

Le décret a été profondément modifié. Il contient deux parties. Tout d'abord, le dispositif normal et d'autre part, l'article 5 du projet de décret qui octroie le permis à certains dossiers instruits par le Gouvernement.

Il me semble raisonnable de donner du temps aux parlementaires pour examiner les permis, à défaut de quoi nous créerions nous-mêmes une insécurité juridique.

Je propose d'établir un ordre de travail qui permette la discussion générale et l'examen des quatre premiers articles et qu'il soit réservé tandis qu'à une prochaine séance sera envisagé l'article 5 et le vote sur l'ensemble du projet de décret.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le Gouvernement souhaite qu'il y ait un débat juridique de grande qualité et que l'on puisse travailler dans la sérénité.

Je rappelle les documents qui sont déjà en votre possession: l'avis critique, mais très intéressant, du Conseil d'État qui ouvre la porte au champ du possible, les avis du CWEDD et de la CRAT, les décisions du Parlement européen ainsi que les décrets flamands.

Dans les boîtes qui se trouvent à côté de moi, sont rassemblés les dossiers constitutifs des permis, notamment pour les deux aéroports, les deux permis RER, le permis pour la station d'épuration du Hain ainsi que le permis FEDEX. Ces dossiers sont à votre disposition.

J'ai également souhaité la présence de Maître Haumont en raison de la complexité de la matière.

Distinguons les deux parties du projet de décret: tout d'abord, la procédure pour l'avenir, qui constitue un système conforté par les instances européennes, trois arrêts de la Cour constitutionnelle ainsi que le décret flamand. Cela représente les quatre premiers articles. Ensuite, la phase transitoire inscrite à l'article 5. L'ensemble des documents est à votre disposition. Sur la demande de M. Wesphael de pouvoir disposer de 15

jours, je relève que celle-ci est rencontrée dès lors qu'il dispose de ce délai jusqu'au vote en séance publique. D'ici là, il aura l'occasion d'éplucher les permis et je ne manquerai pas de répondre à ses éventuelles questions en séance publique.

Nous pourrions également revenir sur ce projet de décret à l'occasion de la séance de Commission de ce jeudi, ce qui repousserait toutefois les interpellations et les questions orales plus tard dans la soirée.

M. Edmund Stoffels (PS). – Je comprends les demandes de l'Opposition de pouvoir prendre connaissance des dossiers visés à l'article 5 du projet de décret.

La formule proposée par M. le Ministre me semble constituer un bon compromis.

Si des auditions doivent être tenues, encore conviendrait-il de savoir qui entendre. En effet, certaines organisations telles la FWA, l'UVCW, la CRAT et le CWEDD ont déjà remis leur avis. Je ne souhaiterais pas entendre certaines personnes qui viendraient formuler des demandes particulières.

Par ailleurs, je me rappelle des discussions intercommunautaires sur Zaventem. En votant l'article 5 du projet de décret, sommes-nous à l'abri d'un conflit d'intérêt qui pourrait surgir entre la Région wallonne et la Communauté flamande ?

Je souhaite une grande sécurité juridique en cette matière.

Je donnais, tout à l'heure, l'exemple de l'aéroport de Zaventem.

Il serait plus qu'utile d'éviter une telle discussion dans le cadre du présent décret.

M. Serge Kubla (MR). – J'ai pu lire différents articles de presse.

Vous souhaitez donc éviter, en quelque sorte, un coup de force pur et dur.

J'avais donc cru comprendre, à la lecture de ces articles, que la procédure envisagée était d'entendre les partisans et opposants au niveau de chaque dossier.

Une telle démarche me semblait intéressante.

En effet, si je prends par exemple le dossier Cedex, comment voulez-vous qu'un parlementaire qui habite par exemple à Somme-Leuze puisse savoir tout de ce qui se passe à La Hulpe, le long de la chaussée, à défaut de plus amples explications,

J'avais cru comprendre qu'il serait également procédé de la sorte dans le futur.

Le journaliste a-t-il mal interprété vos propos ? Si je prends un dossier comme celui de Verviers, par exemple, je souhaiterais connaître tous les éléments pour pouvoir me prononcer.

Allez-vous mettre en place dès maintenant ce mécanisme ? Cela irait dans le sens d'un débat démocratique.

M. Willy Borsus (MR). – En ce qui concerne la demande d'auditions, notre seul souci est de pouvoir produire un texte de qualité dans des conditions raisonnables.

Il faut pouvoir disposer d'un outil juridique non querellable.

Je vois que Maître Haumont nous a rejoints. Son audition m'apparaît aller de soi.

Il m'apparaît également que celle de la Directrice générale de l'Administration doit également avoir lieu. Il s'agit de deux auditions pertinentes pour commencer.

Un second élément : le décret adopté le 27 juin 1996 ne constitue pas la même chose. Il n'y a donc pas de précédent.

M. Michel Lebrun (cdH). – Il s'agissait de l'ancêtre.

M. Willy Borsus (MR). – Je souhaiterais en venir à un troisième élément: ce que vous nous proposez est extrêmement inquiétant.

Il s'agit de s'inscrire dans un processus de ratification de permis.

Comment voulez-vous que l'on examine 13 dossiers d'ici jeudi? Le délai d'instruction, légalement prévu pour le recours, est bien plus long, à titre de comparaison. Je rappelle également qu'il n'y a encore aucune procédure formellement prévue pour l'examen de ces 13 permis alors que nous savons qu'ils font l'objet d'innombrables querelles. Ce que vous nous proposez est intenable, le tout dans un délai 25 fois moins important que celui réservé à l'Administration et au Ministre dans le cadre d'un recours. Aucune personne sérieuse ne pourra accepter de procéder de la sorte.

Quatrième élément: il n'est pas possible de dissocier au niveau de la réflexion l'article 5 des autres dispositions. Il faudra en effet déterminer pourquoi certains dossiers particuliers se retrouvent dans cet article 5 alors que d'autres non.

Qu'en sera-t-il, par ailleurs, si une décision du Conseil d'État intervient au niveau de l'un ou l'autre dossier par exemple le jour de l'entrée en vigueur du texte projeté?

En résumé, dissocier l'article 5 des autres articles, ne tient pas la route.

Nous devons donc définir une procédure.

Je plaide pour ma part pour que l'on désigne au préalable un Rapporteur tandis que nous disposerions, par ailleurs, pour chaque dossier d'une note analytique de l'Administration.

J'insiste sur la précision de la procédure que nous devons mettre en oeuvre. En effet, nous ne pouvons pas dire, à titre d'exemple, que nous ayons été brillants lorsque nous avons agi en qualité d'organe administratif. Je pense ici à la question des dépenses électorales.

Nous devons donc au moins tirer les leçons de cela et j'insiste sur la nécessité d'une procédure claire.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – M. Lebrun est un parlementaire expérimenté mais ici cela ne suffira pas car il n'est pas envisageable de saucissonner l'examen du texte.

Tout est dans tout, s'agissant d'appréciser les principes mais également les 13 dossiers particuliers.

Si nous devons examiner ce texte, cela signifie que nous devons avoir pu au prélable prendre connaissance des 13 dossiers particuliers et ce, dans le détail.

Je me permets de vous rappeler également l'avis cinglant du Conseil d'État, soit sans doute l'un des plus durs de cette législature. Le texte ici est peut-être plus restreint, mais il est également plus large sur certains aspects. Il me semble évident que nous devons demander un nouvel avis du Conseil d'État sur ce texte.

En ce qui concerne les auditions, il me semble qu'il ne serait pas inintéressant d'entendre quelqu'un du Conseil d'État mais également de la Cour Constitutionnelle.

En ce qui concerne la procédure proposée, vous aviez indiqué qu'il s'agissait d'un exercice grandeur nature de démocratie.

Nous pourrions ainsi recevoir les opposants et les promoteurs de chaque dossier.

Il y aura de grandes tensions, vous vous en doutez.

Je souhaite pouvoir disposer d'un calendrier précis de l'examen qui sera fait, dossier par dossier.

M. le Président. – Je souhaiterais réagir personnellement d'une part et en qualité de Président au niveau de la procédure d'autre part.

Il faut distinguer dans œ projet les premières dispositions envisagées, soit les articles 1 à 4, du reste du texte. Ce texte comprend à la fois les principes et leur application. Cela me pose problème d'un point de vue légistique. Je pense donc qu'il faudrait deux textes, soit l'un contenant les articles 1 à 4 et l'autre concernant les 13 permis. À défaut, cela constituerait une grande première sur le plan légistique.

Sur le plan de la praticabilité, il faut pouvoir envisager le temps qui nous sera nécessaire pour procéder à l'examen de ces dossiers au sein de cette Commission. Je crains que cela représente 15 fois plus de travail que dans les autres commissions.

Toujours sur le plan de la praticabilité, imaginez que 350 personnes ayant déposé une pétition par rapport à tel ou tel dossier viennent au Parlement.

En résumé, vous imaginez la pression qu'il va y avoir sur notre Commission, siégeant en séance publique.

J'émets donc les plus grandes réserves quant aux possibilités de travailler sereinement dans un tel cadre.

Je rappelle qu'il faudrait, selon moi, scinder le texte pour commencer.

Comment allons-nous procéder d'ici juillet par rapport à des dossiers aussi importants?

Passer à la sauvette l'article 5 avec 13 dossiers précis, serait, à la limite du déni démocratique.

En conclusion, je pense qu'il faut deux textes, réfléchir vu l'ampleur de la tâche à la praticabilité de l'examen du texte et documents et des auditions.

Pour finir, en tant que Président, je suis saisi d'une demande d'auditions et je souhaite pouvoir recevoir une liste à cet égard. Je suis également saisi d'une demande de renvoi du texte à la section législation du Conseil d'État.

Une troisième demande concerne la prise de connaissance des différents dossiers.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Il y a une quatrième demande: disposer aujourd'hui de l'agenda des travaux concernant les 13 dossiers, non seulement pour leur examen mais également pour la tenue des auditions

M. Willy Borsus (MR). – Je souhaiterais également que les services du Parlement puissent vérifier qu'aucun d'entre nous n'est lié d'une quelconque manière à tel ou tel dossier. C'est un strict minimum sur le plan déontologique, tout en précisant que cela a également selon moi, une importance sur le plan juridique.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Les discussions ont débuté sur le fond du texte alors que je ne l'ai pas encore présenté.

M. le Président. – Je peux être saisi d'un incident à tout moment.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il me semble tout d'abord que l'avis du Conseil d'État n'a pas été bien perçu.

MM. Wesphael et Borsus demandent en substance la possibilité de réouvrir les dossiers: cela vous est interdit. Si le Parlement intervient au niveau de l'instruction, il méconnaîtrait le principe de la séparation des pouvoirs.

Il y a une évolution à cet égard dans le nouveau texte suite à l'avis du Conseil d'État. Le Parlement, en vertu du nouveau texte, est invité à reconnaître que le dossier représente un intérêt majeur sur le plan régional justifiant un vote. Vous pouvez, bien sûr, lire les documents et apprécier *in fine* si oui ou non tel ou tel dossier représente un intérêt de œ type. Vous ne pouvez, cependant, rien faire d'autre comme, par exemple, modifier telle ou telle condition du permis délivré.

Il me semble donc que vos critiques sont sur une mauvaise voie.

Il s'agit d'une procédure de ratification du permis par décret.

Les opposants peuvent s'exprimer sur la notion d'intérêt majeur. La technique des auditions est possible à cet égard, mais il ne peut s'agir de revenir sur telle ou telle condition.

Agir d'une autre manière méconnaîtrait l'avis du Conseil d'État et le principe de séparation des pouvoirs.

Par le biais de l'article 5, il vous est demandé si vous êtes prêts à reconnaître ou non que ces dossiers méritent d'être ratifiés par décret, c'est tout et je dois vous le dire en réalité comme cela.

J'avais souhaité agir différemment précédemment, mais le Conseil d'État m'a coupé les ailes à cet égard tandis que le nouveau texte tient compte de cet avis.

Pour répondre à M. Wesphael, le citoyen n'est pas privé d'une possibilité de recours. Si une ratification par décret intervient, le recours doit être introduit auprès de la Cour Constitutionnelle. La possibilité de recours subsiste donc, même s'il n'est pas le même.

M. Borsus indique qu'il n'est pas possible en 15 jours de pouvoir apprécier correctement chaque dossier. Je rappelle qu'il n'est pas possible, dans le cadre de l'examen et du vote, de modifier telle ou telle condition du permis.

Le Gouvernement se déleste, en quelque sorte, d'une prérogative. Cela peut être souligné, car le reproche inverse lui est généralement fait.

Il vous est demandé d'apprécier si, oui ou non, les dossiers dont question représentent un intérêt majeur pour notre Région.

Il m'apparaissait important d'apporter ces précisions pour apprécier, dans une juste proportion, le travail des uns et des autres.

Pour finir, l'expert du Gouvernement est présent, soit Maître Haumont, et si vous le souhaitez, vous pouvez l'entendre.

M. le Président. – L'exposé du projet n'a pas encore eu lieu. Nous sommes toujours au stade de l'incident et je souhaiterais rappeler que j'ai été saisi de quatre demandes.

M. Christophe Collignon (PS). – J'ai bien entendu les arguments développés et je peux être sensible à l'un ou l'autre. Cependant, le fond du texte n'a pas encore été abordé réellement. Il faut pouvoir avancer en vue d'apprécier notamment le pourquoi de ce texte.

En ce qui concerne les auditions sollicitées, je ne vois pas, à ce stade, l'intérêt, la valeur ajoutée qu'elles apporteraient.

En ce qui concerne un retour au Conseil d'État, je ne peux suivre: cela signifierait que l'on renverrait systématiquement un texte au Conseil d'État, section législation, tant que ce dernier n'a pas «approuvé» le texte jusqu'à sa dernière virgule. Le Conseil d'État ne peut devenir le législateur.

En résumé, nous devons pouvoir avancer sur l'examen des 4 premiers articles du texte, tandis qu'au niveau de l'article 5, nous pouvons nous donner un peu plus de temps.

M. Willy Borsus (MR). – L'incident n'est manifestement pas vidé.

Quel va être le contenu d'un débat réel dans un processus de ratification? Il ne s'agit nullement de dire simplement oui ou non.

Puis-je rappeler que s'il nous est demandé de nous prononcer sur ces 13 dossiers, c'est justement parce qu'ils font l'objet de querelles procédurales. Dans un tel contexte, je ne peux concevoir ici un débat purement «automatique».

Comment envisagez-vous donc d'organiser la procédure? Tout le monde est d'accord sur l'audition de Maître Haumont. Il faudrait ajouter au minimum la Directrice générale de l'Aménagement du Territoire.

Je rappelle que je souhaite savoir comment nous allons pouvoir nous «approprier» les dossiers qui nous seront soumis?

Par ailleurs, certains dossiers ne rentrent pas dans la définition du décret. Il semble donc impératif de scinder d'une part, les quatre premiers articles et d'autre part, les 13 cas soumis à la ratification du Parlement.

Monsieur le Ministre, depuis le début de la législature, pour un certain nombre de dossiers, vous nous dites que tout va bien se passer, comme pour Couvin. L'actualité nous a largement démontré l'inverse. Le Parlement souhaite travailler correctement. Je veux donc qu'on nous dise comment on va travailler.

Je suis sidéré que le Ministre vienne en Commission avec 13 permis à ratifier et qu'il nous dise que les boîtes contenant les dossiers relatifs aux permis sont derrière lui, ce qui nous empêche d'en prendre connaissance en temps opportun, alors que M. le Ministre voulait en demander la ratification aujourd'hui.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – L'essentiel a été dit. Vous nous avez annoncé depuis le début que l'objet de ce texte était de permettre un débat parlementaire sur chaque dossier.

Je souhaiterais déjà savoir comment vous allez lutter contre l'absentéisme des parlementaires qui seraient opposés, en raison de positions locales, à un projet soumis à la ratification du Parlement.

Vous nous demandez aujourd'hui l'autorisation de considérer que ces dossiers font l'objet d'une simple ratification. Nous sommes bien loin de la dynamique que vous annonciez pour chaque dossier.

Je relève que différentes demandes ont été soumises à la Commission et je souhaite que l'on procède au vote sur ces demandes.

Enfin, j'ai entendu l'argumentation de M. Collignon concernant l'avis du Conseil d'État. Relevons que le premier avis a été plus que cinglant. Dans le cadre de l'examen d'un texte qui risque de poser des difficultés, il ne me paraît pas excessif de redemander l'avis ou d'entendre un représentant du Conseil d'État ou de la Cour constitutionnelle.

Cela permettrait d'éviter que la législation devienne caduque dans les semaines qui suivent son adoption.

M. le Président. – J'ai relu l'avis du Conseil d'État. Celui-ci relève que la comparaison entre le régime prévu par l'avant-projet de décret et celui qu'a établi le décret de la Région flamande du 14 décembre 2001 manque de pertinence.

Le Conseil d'État relève en effet que le décret du 14 décembre 2001 tendait uniquement à permettre la réalisation à un endroit donné d'un projet bien déterminé, le «Deurganckdok», qui présentait un certain nombre de caractéristiques très spécifiques. Cela ne permet donc au Parlement flamand d'intervenir dans un domaine relevant normalement du pouvoir exécutif que dans un cas très spécifique, concrètement identifié à l'avance et en raison de l'existence de circonstances exceptionnelles d'un intérêt public particulièrement caractérisé.

Nous sommes dans un État de droit et il y a des règles minimales à respecter. Nous sommes face à un mouton juridique à cinq pattes. Je relève encore qu'aucun Parlement ne fonctionne de la sorte. Quant à la Flandre, elle l'a fait cinq, six fois pour un seul dossier.

Je vous propose que nous votions sur la question du renvoi au Conseil d'État ainsi que sur la question des auditions. Nous voterions ensuite sur la procédure à suivre. Je relève à cet égard que concernant les quatre premiers articles du projet de décret, rien n'est indiqué sur la manière dont les dossiers seraient instruits, par exemple la remise des documents, etc.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il s'agit d'un travail sérieux précédé de l'avis du CWEDD et de la CRAT qui se fonde sur trois arrêts de la Cour constitutionnelle. Cette dernière a jugé que, quand bien même le Conseil d'État aurait suspendu un permis, rien n'empêche au Parlement de le ratifier.

En ce qui concerne les auditions, Mme Sarlet a fait respecter les règles de l'instruction: il y a eu des enquêtes publiques, des études d'incidence, etc. Je relève à cet égard que seul le Ministre est responsable devant le Parlement, et pas un fonctionnaire. Si des reproches concernant l'instruction doivent être formulés, il existe

les interpellations et les questions orales. Monsieur Wesphael m'a d'ailleurs récemment interrogé sur le permis d'une ferme.

Le système prévu aux articles 1 à 4 du projet de décret est différent dès lors que si le Parlement refuse la ratification, il n'y a pas de permis. Il y a donc un enjeu important pour le Parlement.

Je souhaiterais maintenant que l'on entende, en mon nom, Maître Haumont.

M. le Président. – C'est la question de savoir s'il s'agit d'une audition ou de votre voix au nom du Gouvernement.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Vous avez donné la parole au Gouvernement. Ce dernier est représenté par le Ministre et son Cabinet. Ici, je suis également accompagné de Maître Haumont.

M. Daniel Senesael (PS). – Même si nous votons sur la tenue d'auditions, le Ministre doit présenter son projet. Ce n'est qu'après que nous pourrions nous prononcer sur l'utilité ou non d'auditions.

M. le Président. – J'ai été saisi de quatre demandes précises avant l'exposé du Ministre. Je ne peux y faire obstacle.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – J'ai demandé que le Gouvernement puisse être entendu avant toute suspension de séance.

M. le Président. – Je vous propose de suspendre nos travaux quelques minutes. Nous recommencerons par l'audition du Gouvernement.

- *La séance est suspendue à 16 heures 10 minutes.*

- *La séance est reprise à 16 heures 19 minutes.*

M. le Président. – L'heure avançant, je constate que l'audition de la représentante de la Cour des comptes ne pourrra avoir lieu aujourd'hui. Je lui présente les excuses de la Commission et lui propose de revenir jeudi après-midi.

Les points 2° et 3° de notre ordre du jour, à savoir la préfiguration des résultats de l'exécution des budgets de la Région wallonne pour l'année 2007 (Doc. 4 — IVe (2007-2008) — N° 1) et le projet de décret contenant le premier feuilleton d'ajustement du budget général de dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2008 (Doc. 5 Vbcd (2007-2008) — N° 1 et annexe 2) sont reportés à ce jeudi 26 juin 2008 à 15 heures 15.

M. Michel Lebrun (cdH). – Concernant le point 4° de l'ordre du jour, à savoir la suite à réserver à l'interpellation de M. Lebrun à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial sur «la question des pics de pétrole et de gaz», je vous informe qu'une proposition de résolution sera finalisée avant la séance plénière.

M. le Président. – Je prends note que cette proposition de résolution sera prise en considération lors de la séance de ce mercredi et renvoyée en Commission.

Je vous propose de revenir à l'examen du projet de décret relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général (Doc. 805 (2007-2008) — N° 1).

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Il me paraît que l'audition de Maître Haumont s'inscrit dans la discussion générale. Plusieurs demandes ont, au préalable, été formulées. Je souhaiterais que lla Commission se positionne sur celles-ci.

M. le Président. – Si j'ai bien compris le Ministre, lorsque Maître Haumont prend la parole aujourd'hui, c'est au nom du Ministre. Il ne s'agit donc pas d'une audition.

Au préalable, il faut vider la question du renvoi du texte devant le Conseil d'État et la tenue ou non d'auditions. Ensuite, la discussion générale pourra débuter.

M. Willy Borsus (MR). – Je souhaiterais également savoir comment le Gouvernement entend nous permettre de prendre connaissance des 13 permis soumis à notre ratification.

M. le Président. – Maître Haumont va exprimer son opinion sur les problèmes évoqués jusqu'ici. À ce stade, on se limite aux incidents de procédure évoqués jusqu'à présent.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – J'insiste sur le fait que Maître Haumont n'est pas auditionné, mais parle au nom du Gouvernement. Si des questions sont posées, je me réserve le droit de décider qui y répondra.

M. Michel Lebrun (cdH). – La demande de renvoi me paraît être une question préalable. Je relève que souvent, l'argumentation évoquée porte sur l'avis rendu par le Conseil d'État sur l'avant-projet. Or, suite à cet avis, le Gouvernement a adapté son projet. On ne redemande pas un avis du Conseil d'État sur un texte adapté par le Gouvernement suite à l'avis dudit Conseil. Cela n'a pas de sens.

M. le Président. – Dans l'avant-projet de décret, l'article 5 ne comprenait pas une énumération de 13 projets. Il serait opportun de savoir si, du point de vue légistique, les quatre premiers articles du projet de décret et le cinquième ne devraient pas donner lieu à des décrets séparés.

M. Michel Lebrun (cdH). – Je demande à ce que l'on évacue la question du Conseil d'État et que l'on entende l'avis du Ministre sur la teneur du décret.

M. Willy Borsus (MR). – Je rappelle que la procédure habituelle veut que l'on soit en possession des pièces et documents, lesquels auraient dû être transmis au Parlement et que les questions de procédure soient posées avant l'examen du fond du texte. Je relève enfin que nous ne faisons que répondre à une demande du Ministre.

M. le Président. – Je ne fais que respecter le règlement d'ordre intérieur et donne la parole à Maître Haumont ainsi qu'au Ministre. Les éventuelles questions seront posées par la suite.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – La question de la procédure n'est pas clôturée. Il faut absolument la clôturer avant d'entendre M. le Ministre et Maître Haumont.

M. le Président. – J'ai demandé au Ministre de répondre sur les questions de procédure.

Maître Haumont s'exprimera quant à lui sur les questions de fond.

Je pense qu'en agissant de la sorte, je ne fais que respecter le règlement.

Me Haumont, Avocat. – Pour pouvoir répondre aux questions posées, il est nécessaire de rappeler d'où l'on part. Cela permettra de circonscrire la portée exacte de l'avis de la section législation du Conseil d'État.

Dans l'avant-projet, il s'agissait d'organiser la procédure de reconnaissance par le Gouvernement de la notion d'intérêt régional. Une fois cet intérêt reconnu, cela signifiait que le dossier passait automatiquement au niveau de la procédure de compétence régionale.

Aucune liste n'était envisagée. Une fois l'intérêt régional reconnu, la procédure prévue par la législation «se déroulait» et il devait donc en être de même au niveau des règles de fond.

Une fois le permis octroyé, l'avant-projet prévoyait l'obligation de dépôt au Parlement pour deux éléments :

- valider ou invalider la reconnaissance l'intérêt régional ;
- en cas de validation, la deuxième étape était mise en oeuvre, soit que le Parlement octroyait le permis avec le cas échéant des conditions supplémentaires.

Cet avant-projet fut présenté donc à la section législation du Conseil d'État et il faut reconnaître que son avis fût cinglant. Peut-être fallait-il s'y attendre s'agissant de retirer au Conseil d'État certaines compétences.

En tout état de cause et de manière générale, des divergences de vue existent entre le Conseil d'État, la Cour Constitutionnelle et la Cour de Cassation.

Sans entrer trop dans le détail, il faut pouvoir apprécier les principaux reproches contenus dans l'avis pour pouvoir considérer les réponses apportées dans le projet sur lequel vous devez vous prononcer.

Tout d'abord, par rapport à l'avant-projet donc, le Conseil d'État estimait qu'il y avait violation du principe de séparation des pouvoirs: le pouvoir législatif exerçait en réalité une fonction exécutive, soit l'octroi de permis. Le Conseil d'État reconnaissait tout de même que ce principe n'était pas toujours aussi rigide. Il convient à cet égard de signaler que la Cour Constitutionnelle a indiqué que cette règle ne constituait pas un principe constitutionnel. Il y a dans la Constitution et dans les lois spéciales de réformes institutionnelles, certaines dispositions organisant la séparation des pouvoirs. Au-delà de ces dispositions, il n'y a pas de limite dans la constitution imposant de fonctionner sur base de tel ou tel régime, en matière de séparation des pouvoirs.

Ainsi, lorsque le Parlement délègue une compétence particulière au Gouvernement, rien ne lui interdit «de reprendre la main». Cela est déjà arrivé et je peux donner, à cet égard, l'exemple des plans de secteur. Le Parlement était, en effet, intervenu dans les années 70, Parlement national à l'époque. Force est de constater que par décret du 27 novembre 1997, votre Parlement a repris cette compétence.

De manière générale la frontière entre la fonction législative et exécutive n'est pas aussi nette que cela.

Le Conseil d'État a attiré l'attention sur le fait qu'il fallait un maximum de clarté en cas de reprise de compétences au Gouvernement.

Se posait également la question de savoir si un décret devait obligatoirement avoir une portée générale ou s'il pouvait porter sur une question particulière comme la délivrance d'un permis. La doctrine et la Cour Constitutionnelle sont unanimes: il n'y a pas de règle à ce sujet. On note d'ailleurs, en moyenne par an, une vingtaine d'interventions des différents législateurs belges et dont la portée est très individualisée. Certains auteurs éminents relèvent également que certaines dispositions, dites à portée générale, peuvent avoir des effets extrêmement limités alors même que certaines interventions dites particulières ont parfois un impact général important. Une intervention, par exemple, au niveau du dossier de contournement de Couvin, concernerait en effet un ensemble important de citoyens.

En revenant à l'avis de la section législation du Conseil d'État à propos du texte ayant donné lieu au décret de 27 novembre 1997, il convient de souligner que l'attention fut attirée sur la question de la ratification des actes individuels. Le Conseil d'État avait relevé que les moyens n'étaient pas indiqués concernant la notion d'intérêt général. Toujours est-il que le Conseil d'État avait reconnu dans un autre avis la possibilité de ratifier des actes individuels.

Si on examine le droit européen, je pourrais prendre l'exemple de la Directive CE/85/337 concernant l'évaluation des incidences que peuvent avoir certains projets sur l'environnement. Le texte prévoit des évaluations préalables mais aussi la délivrance de permis. La Directive prévoit donc de manière non équivoque que l'acteur législatif peut intervenir également pour le permis.

L'acte législatif peut donc aboutir à la délivrance d'une autorisation.

Il faut également relever dans l'avis du Conseil d'État qu'il était imposé au Parlement wallon l'obligation de motiver, alors même que la loi de 1991 sur la motivation formelle des actes administratifs ne pouvait s'appliquer aux actes législatifs. Il convient cependant de souligner que le droit international impose pourtant une telle motivation. Au-delà de certains textes à cet égard, vous avez également des décisions de la CJCE.

Toujours selon le Conseil d'État, il y avait une obligation inacceptable pour le Parlement, découlant de l'avant-projet, soit devoir respecter des normes réglementaires, normes hiérarchiquement inférieures aux dispositions décrétales.

Cette question fut également envisagée au niveau du décret flamand du 14 décembre 2001. Il ne faut en effet pas perdre de vue à cet égard, l'analyse faite par la Cour Constitutionnelle à propos de ce décret. Il fut ainsi relevé, que la philosophie initiale du décret flamand n'était pas de ne pas respecter lesdites normes réglementaires.

Si vous prenez à nouvau le droit international, vous ne retrouverez pas la possiblité de ne pas tenir compte de normes réglementaires. Nous pourrions reprendre à cet égard l'exemple Natura 2000. Si vous ne respectez pas l'arrêté du Gouvernement, vous seriez alors en contradiction avec le Droit communautaire.

On peut également envisager à cet égard l'obligation de *stand still* déduit de l'article 23 de la Constitution. Elle serait méconnue si le Parlement devait «s'asseoir sur des obligations réglementaires».

Il y avait également un autre élément dans l'avis du Conseil d'État sur l'avant projet soit qu'il s'agirait, par ce biais, de renforcer le contrôle du Parlement sur le Gouvernement. Il faudrait, à cet égard, une modification de la loi spéciale de réforme institutionnelle, selon le Conseil d'État. Tel n'est pas la question dans le cas présent puisqu'il s'agit, pour le Parlement, «de reprendre la main» très partiellement, soit sur 13 projets. Il n'est donc pas question d'un contrôle accru, mais d'une reprise partielle de pouvoirs délégués.

Lorsque la Cour Constitutionnelle s'est prononcée sur le décret flamand du 14 décembre 2001, elle n'a pas dit autre chose au demeurant.

Un autre élément avait trait au respect du principe d'égalité en lien avec la transformation du droit de recours juridictionnel. Il y a pourtant dans le texte toutes les garanties.

Tout d'abord, une ratification par le Parlement constitue d'abord une garantie démocratique supplémentaire.

Ensuite, il y a une justification objective à l'éventuelle différence de traitement, dès lors que l'intérêt régional est reconnu.

Il n'y a donc pas violation des articles 10 et 11 de la Constitution.

La section législation du Conseil d'État indique également qu'il n'examine pas plus avant le texte dans le détail, dès lors que s'il est question d'un permis par décret, la juridiction compétente, en cas de recours, devient la Cour Constitutionnelle.

À cet égard, la Cour Constitutionnelle a été saisie à différentes reprises, par rapport au décret flamand et il n'a jamais été indiqué qu'il y aurait violation notamment du droit à un procès équitable.

En conclusion, vous constaterez que le texte soumis répond donc à l'avis du Conseil d'État concernant l'avant projet.

Le Gouvernement souhaitait donc rencontrer cela tout en voulant faire comme la Flandre, certes avec l'une ou l'autre différence.

Il est question ici de dossiers précis avec, pour le Parlement, la possiblité de les ratifier ou non.

M. Willy Borsus (MR). – Et comment se déroule la procédure parlementaire en Flandre?

Me Haumont, Avocat. – Il y a un examen au sein du Parlement tandis que la Cour Constitutionnelle peut examiner l'effectivité de l'analyse faite par le Parlement.

M. le Président a posé une question spécifique, soit faut-il un décret ou plutôt deux, soit l'un pour les dispositions générales et l'autre pour l'article 5. Il vous appartient de décider tout en précisant qu'il n'est pas rare qu'un décret comporte à la fois des règles générales et une exécution de ces règles.

M. le Président. – Qui souhaite intervenir sachant donc que, pour rappel, nous ne sommes toujours pas dans la discussion de fond?

M. Willy Borsus (MR). – Je remercie Me Haumont pour son exposé et l'éclairage qu'il apporte.

Je souhaiterais préciser un élément en ce qui concerne l'avis du Conseil d'État: il n'a pas examiné plus avant le texte pour la question du recours, mais au regard des importantes observations relatives à l'économie même de l'avant-projet. En d'autres termes, le Conseil d'État a estimé qu'il n'allait pas plus loin, tellement la copie était mauvaise. Je fais référence à la page 57 du document, soit la page 15 de l'avis du Conseil d'État.

Je n'ose penser à la réaction du Conseil d'État s'il avait pu prendre connaissance de ce que vous envisagez dans l'article 5. En effet, vous envisagez l'intervention dans certains dossiers alors même que cela ne se justifie pas en application des règles générales prévues.

Je pense ainsi au dossier relatif à la station d'épuration. Un ensemble de permis ont en effet été accordés. Pourquoi considérer qu'une seule serait d'intérêt régional?

Au niveau de la justification, est envisagé le fait que la Belgique se situe au deuxième stade de la procédure de mise en demeure. Cette justification au niveau du délai ne résiste pas à l'analyse au regard d'autres dossiers de ce type.

En ce qui concerne FEDEX à La Hulpe, la justification est bien écrite sur le plan de la littérature mais force est de reconnaître que la justification donnée pourrait s'appliquer à beaucoup d'autres permis.

Voilà donc deux exemples posant questions.

Cela pose donc un problème en terme d'égalité.

En voulant sécuriser, il me semble que le dispositif est ainsi au contraire fragilisé.

La ratification doit pouvoir faire l'objet d'un débat parlementaire classique. Je m'interroge donc toujours sur la manière dont ce processus de ratification va être mis en oeuvre.

En entame de votre intervention, vous avez relevé que le Conseil d'État avait été cinglant, sans doute parce qu'il se voyait ainsi amputé d'une compétence. Je ne partage nullement cet *a priori*.

Il faudra, à un moment donné, pouvoir réconcilier les différentes analyses. Vous savez, en effet, que le véritable objectif du texte est de sortir de l'ornière procédurale certains dossiers «englués». Il s'agit ici de 13 dossiers et peut-être d'autres demain.

M. Edmund Stoffels (PS). – Il est manifestement difficile de faire la part des choses entre procédure et contenu du texte.

Les propos de M. Borsus concernent en effet ces deux aspects.

Nous devons maintenant prendre position sur un ensemble d'éléments relatifs à la procédure de nos travaux.

Il ne faut certainement pas reprocher au Gouvernement ou à la Majorité un texte envisageant une liste fermée de dossiers.

J'ai pourtant entendu certaines considérations par rapport à cet élément. Pourquoi pas d'autres dossiers selon certains?

Quelle est donc l'intention réelle à cet égard: réduire le nombre de dossiers ou l'étendre? Je souhaiterais de M. Borsus une réponse précise à cet égard.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – J'ai écouté le brillant exposé de Me Haumont. J'en conclus qu'il s'agit d'un très beau bricolage juridique mais cela reste du bricolage.

J'ai entendu que la Cour constitutionnelle indiquerait que le principe de la séparation des pouvoirs pourrait s'interpréter de manière souple. Pour ma part, je préfère m'en référer à la Constitution elle-même. Je relève en tout état de cause, des positions divergentes sur le plan juridique avec, systématiquement «une contorsion» pour défendre un point de vue en opposition à un autre. Je retiens de votre intervention dès lors que vous faites en réalité la démonstration remarquable qu'il faut impérativement l'avis de la section législation du Conseil d'État sur le nouveau texte.

J'ai quatre propositions à soumettre au vote:

- solliciter l'avis du Conseil d'État sur le nouveau texte;
- entendre d'autres personnes pour disposer d'autres avis juridiques sur le texte;

- il faut pouvoir connaître les 13 dossiers ainsi que la procédure et l'agenda de l'examen de chacun d'entre eux en ce compris par rapport aux auditions;
- on ne peut dissocier l'examen des quatre premiers articles du cinquième car cela constituerait une faute politique majeure.

En effet, il faut pouvoir apprécier comment les principes vont s'articuler au niveau des 13 dossiers particuliers et l'examen doit ainsi être couplé. Nous devons bien sûr pouvoir prendre connaissance au préalable de ces dossiers.

M. Maurice Dehu (PS). – Je souhaiterais savoir ce qu'il en est, si des Commissaires du Parlement sont, en tant que membres d'une intercommunale par exemple, amenés à se prononcer sur un tel dossier. Qu'en est-il?

M. le Président. – Montesquieu est cité partout. On sait qu'il existe les lois de pouvoirs spéciaux. Ce n'est pas pour autant que je les défendrais aujourd'hui. C'est parce que la situation est difficile à gérer, qu'on a mis un tel système en place. Vous indiquez par ailleurs que le législateur doit motiver sa décision. Ainsi, nous allons recevoir un dossier, nous allons organiser les travaux — la question reste toujours de savoir de quelle manière -, mais qui va rédiger la décision de ratification puisque le législateur doit motiver sa décision? Il y a là un aspect de procédure à éclairer.

Par ailleurs, Maître Haumont a indiqué que le système mis en place par l'avant-projet a été complètement modifié. Le nouveau système qui nous est soumis aujourd'hui n'a donc pas fait l'objet d'un examen par le Conseil d'État. Cette nouvelle mouture peut dès lors y retourner.

J'ai entendu des propos comme quoi les choses seraient plus faciles sans le Conseil d'État. Pour ma part, je suis heureux de vivre dans un État de droit avec une telle instance juridictionnelle.

Enfin, comment allons-nous faire pour organiser nos travaux? L'article 3 du projet de décret prévoit que dans les 45 jours de son octroi, le Gouvernement présente au Parlement wallon le permis et que le Parlement wallon ratifie le permis présenté endéans les 60 jours. Comment organiser nos travaux et notamment l'audition d'intervenants? Je relève encore que pour les permis visés à l'article 5, la procédure des 45 et 60 jours n'aura pas été respectée.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – J'ai vu souvent des Gouvernements revenir après l'avis du Conseil d'État et modifier complètement le texte. Ainsi, l'ancien Ministre Foret a, après l'avis du Conseil d'État, ajouté une partie concernant le risque d'accidents majeurs Seveso. Le Parlement a légiféré sur cette question.

Le Conseil d'État, en sa section législation, est le conseil du Parlement qui est soumis au contrôle de constitutionnalité de la Cour constitutionnelle. Il n'est donc pas question d'un avis conforme.

Le Conseil d'État, dans son avis, a ouvert la voie. Le Gouvernement a fait un choix politique en calquant la procédure à la logique du décret flamand.

Le Conseil d'État a remis un avis dont nous n'avons pas manqué de prendre connaissance. La demande d'un nouveau renvoi au Conseil d'État n'est pas raisonnable dès lors qu'il n'est pas question d'un avis conforme. D'autant plus que la Cour constitutionnelle s'est prononcée à trois reprises sur la question: des mouvements associatifs flamands ont combattu le texte et la Cour constitutionnelle, gardienne de la répartition des compétences, a affirmé que le Parlement flamand avait eu raison d'agir. Nous nous trouvons nous aussi, dans des cas spécifiques.

Pourquoi les permis visés à l'article 5 ne disposent-ils pas des mêmes délais? Il existe la procédure générale visée aux quatre premiers articles et d'autre part, les dispositions transitoires visées à l'article 5. Si je prends les permis relatifs au RER, ils ont été accordés au mois d'août 2006 et septembre 2007. Nous sommes donc déjà en-dehors des délais prévus par le décret. Pour ces projets-là, exceptionnellement, le Conseil d'État dit que l'on peut prendre des mesures exceptionnelles.

On me demande également d'expliquer les permis visés à l'article 5. Je ne peux que vous renvoyer aux annales parlementaires dans la mesure où j'ai été interrogé à plusieurs reprises sur chacun de ces projets. On ne peut dès lors pas dire que le parlementaire va découvrir qu'il existe un permis pour le RER. Quand bien même ce serait le cas, je me tiens à sa disposition pour répondre à ses différentes questions.

M. Willy Borsus (MR). – Pourquoi avoir choisi la station d'épuration du Hain et pas les autres?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – C'est l'objet même du débat: le Parlement peut refuser de reconnaître l'intérêt régional à la vallée du Hain. Le Gouvernement s'est tenu à une liste limitée. Dans l'exposé des motifs, le Gouvernement a apporté une justification pour chaque point, ce qui a été la demande du Conseil d'État.

Je vous le répète, les permis sont à votre disposition. Je peux vous fournir une note synthétique et je suis prêt à vous donner de plus amples explications.

Me Haumont, Avocat. – Je n'ai pas dit que l'avis du Conseil d'État était évident. Relevons que le Conseil d'État déteste les consolidations législatives, ce qui n'est pas le cas de la Cour constitutionnelle.

Quand j'ai dit que le Conseil d'État, à la dernière page de son avis, relevait que des questions se posaient au niveau du régime des recours juridictionnels, je note que le Gouvernement a répondu à cette observation.

Quant à la station d'épuration du Hain, lors de la dernière audience du Conseil d'État, l'Auditeur a dit que ce projet était d'intérêt régional.

M. Willy Borsus (MR). – Qu'est-ce que cela représente?

Me Haumont, Avocat. – Nonante-deux mille équivalents habitants. Je relève à cet égard, qu'en-dessous de 50.000, il n'y a pas d'étude d'incidence obligatoire.

M. Willy Borsus (MR). – Le Gouvernement a purement et simplement choisi une station d'épuration.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il s'agit de la dernière station. La procédure a été initiée il y a 20 ans. Pour cette dernière station, il y a un intérêt majeur à la terminer.

Me Haumont, Avocat. – Sur la question de l'égalité des citoyens, en raison de l'existence des deux régimes — de droit commun d'une part, de l'intérêt régional d'autre part -, il convient de distinguer deux types de citoyens: les demandeurs de permis et les riverains.

Des demandeurs voient leur régime différencié. Sont-ils discriminés? Oui, sauf que le projet est d'intérêt régional. Nous avons là la justification de la différence de traitement. Cette différence n'est pas suffisamment importante pour considérer qu'il y a disproportion entre l'objectif et les moyens.

Quant aux riverains, sont-ils discriminés par la procédure? À la différence du décret flamand, nous respectons les règles procédurales et les règles de fond. On ajoute l'intervention du Parlement. Y a-t-il pour autant discrimination? La Cour constitutionnelle a considéré qu'il n'y a pas discrimination mais au contraire, rajout d'une garantie démocratique.

M. Willy Borsus (MR). – Comment l'opinion du citoyen est-elle relayée?

Me Haumont, Avocat. – Vous en êtes bien le représentant.

À la question du recours au contentieux, s'il s'agit d'un acte administratif, le Conseil d'État est compétent, s'il s'agit d'un décret, c'est de la compétence de la Cour constitutionnelle. Pour cette dernière, il n'y a pas de discrimination dès lors que l'effectivité d'un recours juridictionnel est assuré. Il existe à cet égard également une procédure en référé, par la voie d'une demande en suspension. Il n'y a donc pas de différence de traitement. Et quand bien même ce serait le cas, ce serait justifié par l'intérêt régional.

M. Wesphael considère qu'il s'agit d'un bricolage juridique vis-à-vis de la séparation des pouvoirs. Je ne peux que vous inviter à relire la réponse qui fut donnée dans l'exposé des motifs, plus précisément, à la page 9, colonne de droite: «Dans son ouvrage cité par la section de législation du Conseil d'État, Jacques Velu écrit que «le principe de la séparation des pouvoirs prohibe aussi bien le cumul direct que le cumul indirect de la totalité des compétences entre les mains d'un seul organe ou complexe d'organes. Il y a notamment cumul direct lorsqu'un seul pouvoir, par exemple, le Parlement, exerce à la fois la fonction législative et la fonction

exécutive, autrement dit, quand non seulement il édicte des règles de droit générales et permanentes, mais qu'au surplus, il se charge d'appliquer celles-ci à des situations individuelles. Il y a notamment cumul indirect lorsque les fonctions législative et exécutive sont théoriquement confiées à des organes distincts mais que pratiquement, un seul organe les cumule: tel est le cas quand le Pouvoir exécutif n'est que l'instrument du Parlement sans avoir d'autorité propre.». Jacques Velu précise aussi: «la séparation des pouvoirs n'implique pas que le Parlement ne puisse pas avoir le pouvoir du dernier mot; mais cette supériorité ne peut être une domination absolue: elle doit s'accompagner de certaines garanties données aux autres pouvoirs».

En tant que parlementaire, vous n'êtes saisi que si le Gouvernement a décidé d'octroyer le permis. Ce ne sera jamais qu'un sur 5.000, ce qui démontre que le Parlement ne cumule la fonction législative et exécutive que dans des situations très particulières.

À M. Dehu, je répondrai que cela ne pose pas de problème, sauf s'il demande un permis pour lui.

Quant à la motivation, dans le système prévu par le projet de décret, comme le Parlement n'est saisi que si le permis est octroyé, celui-ci est donc déjà motivé. L'acte de ratification est justifié par vos travaux.

M. le Président. – Dès lors qu'aucune condition supplémentaire ne peut être insérée, nous servons juste de parapluie au Gouvernement.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Même si ce n'était pas notre premier choix, nous avons suivi le creuset que nous offrait la pratique flamande.

L'examen de ce projet de décret peut être résumé à trois questions:

- reconnaissez-vous, oui ou non, que des travaux sont d'intérêt majeur? Le système actuel ne souffre-t-il d'aucune difficulté?
- Si un intérêt majeur est reconnu, il faut voir pour quel type de dossier. Je relève à cet égard que M. Kubla a été le premier à dire qu'il fallait octroyer des permis par la voie décrétale. La deuxième question est donc de savoir ce qu'est l'intérêt majeur et pour quel type de travaux. On peut en discuter;
- enfin, le Parlement ne se donne-t-il pas le droit de ratifier *a posteriori* certains actes visés à l'article 5 du projet de décret? Je relève à cet égard que pour certains dossiers, le Conseil d'État a rejeté la demande en suspension invoquée par les riverains.

M. Michel Lebrun (cdH). – Je constate que le Gouvernement instruit les dossiers, ce qui démontre qu'il ne quitte pas son rôle. Le rôle du Parlement, quant à lui, est de vérifier les motifs d'intérêt régional qui ont amené le Gouvernement à ratifier le permis. Certains ont plaidé pour qu'il n'y ait pas de confusion des rôles. Il n'y en a pas. Ce serait le cas si on s'introduisait dans l'instruction des dossiers. Pour notre part, nous sommes juges de l'intérêt général qui a motivé le Gouvernement à déposer le dossier au Parlement.

Les intentions du Gouvernement sont claires: l'article premier concerne les principes généraux. L'article 5 contient, quant à lui, les dossiers en cours qui méritent l'examen du Parlement. C'est la volonté politique du Gouvernement de demander le confort de la ratification du Parlement. Il appartient au Parlement de voir si l'intérêt général est rencontré. Il appartiendra éventuellement aux Gouvernements suivants de redéfinir les règles d'intérêt général sur base de logiques qui leur seront propres.

Enfin, je me refuse à considérer qu'il y aurait un décret général et un décret d'exception qui contiendraient les permis visés à l'article 5 du projet de décret.

M. Willy Borsus (MR). – J'espère que l'on ne tente pas par là de nous faire voter les permis que l'on n'aurait pas eu le temps d'examiner. Si telle est la volonté de la Majorité, je souhaite que cela soit acté.

M. Michel Lebrun (cdH). – Je n'ai jamais dit cela.

M. Willy Borsus (MR). – J'appelle le Gouvernement à avoir de la correction. C'est un choix politique du Gouvernement de faire sortir des affaires comme la station d'épuration alors que d'autres, toutes aussi importantes, ne font pas l'objet de la même mesure. Je relève par contre que la station du Hain est la seule qui soit querellée devant le Conseil d'État. À n'en pas douter, c'est là la seule raison pour laquelle elle se retrouve à l'article 5 du projet de décret. C'est le moyen qu'a trouvé le Gouvernement pour se sortir de procédures contentieuses ou du marasme administratif dans lequel se trouvent certains dossiers.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Certains dossiers sont entâchés d'irrégularités, mais vous les inscrivez pour outrepasser le développement durable. C'est le cas de la station d'épuration qui se retrouve près d'une zone Natura 2000. C'est le cas du permis pour FEDEX où il y a un intérêt politique. C'est encore le cas de Cerexhe-Heuseux-Beaufays où la décision est contestée par la Commission européenne. Vous contournez ces problèmes en les intégrant dans ce que vous appelez des permis d'intérêt régional.

En ce qui concerne Bierset, allez-vous «forcer» l'allongement de la piste alors même qu'il n'y a pas d'arrêté applicable actuellement en matière de sanction?

M. Edmund Stoffels (PS). – Je souhaite que nous passions au vote pour pouvoir nous pencher sur le fond du texte.

Par rapport à certains éléments de la discussion, j'entends réellement des critiques pour avoir suivi l'avis du Conseil d'État! Je constate une forme de schizophrénie au niveau de l'argumentation juridique.

La liste fermée résulte d'un choix politique.

Lorsque l'on examinera tel ou tel projet, nous devrons nous poser la question de savoir s'il répond à l'intérêt régional ou non. Je ne voudrais pas que certains puissent abuser de la procédure pour faire valoir un intérêt particulier.

Nous devons pouvoir clôturer un jour et j'estime que la démocratie n'est pas lésée par ce texte. Elle pourrait par contre l'être, si l'on continuait à avoir des dossiers traînant pendant de nombreuses années.

Ce texte doit permettre de retrouver une sérénité dans certains dossiers.

Nous devons bien sûr avoir la possibilité de prendre connaissance des dossiers dont question pour nous prononcer au niveau de la ratification.

Il n'est nullement dans l'intention de la Majorité ou du Gouvernement d'amputer qui que soit du droit de regard au niveau de ces dossiers.

Je demande à nouveau, ceci étant précisé, que l'on passe au vote.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Ce débat est d'une grande qualité et est très passionnant.

Il est légitime de répondre aux interrogations des uns et des autres.

Selon M. Borsus, la situation résulterait notamment du CWATUP qui serait mal fait et qui aurait été modifié à de trop nombreuses reprises. Il n'en est rien. Si je reprends l'exemple du presbytère dans le dossier RER, vous pouvez modifier autant de fois que vous voulez le CWATUP, certains particuliers n'en veulent absolument pas. Ne croyez certainement pas que l'intéressé, plus particulièrement, va vous dire que si le CWATUP était modifié, son appréciation serait différente.

En ce qui concerne le permis relatif au contournement de Couvin, il comportait ni plus ni moins que 90 pages! Le Conseil d'État est malgré tout intervenu, dès lors qu'il n'y avait pas, selon lui, un résumé non technique joint, relativement au contenu de l'étude d'incidence. Un tel élément n'est nulle part prévu dans le Code et le Conseil d'État a tranché malgré tout sur base de cet élément. Je ne peux donc accepter votre raccourci, M. Borsus, lequel n'est d'ailleurs pas digne de vous. M. Foret avant moi a été confronté aux mêmes problèmes avec d'autres Codes et vous le savez car vous avez travaillé pour lui.

Il ne faut pas oublier non plus l'impact financier du ralentissement de certains projets alors même que nous sommes également les gardiens des deniers publics.

En ce qui concerne l'intervention de M. Wesphael, il indique en substance que nous ne défendrions pas le principe du développement durable. Reprenons l'article 5 et plus particulièrement le dossier du RER: cela résulte d'un accord proposé notamment par Mme Durant. Comment oser soutenir qu'un tel projet ne constituerait pas une réponse en matière de développement durable?

Les quatre Partis ont soutenu ce dossier et vous ne pouvez prétendre qu'il ne constitue pas une solution en matière de développement durable.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Je n'ai jamais dit cela et souhaite que vous ne répondiez pas à des questions que je n'ai pas posées.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Les quatre formations politiques ont réaffirmé leur foi en ce dossier.

Un autre exemple : en ce qui concerne les aéroports, depuis que M. Lebrun a relancé cette politique, les quatre familles politiques ont pu « s'y frotter » et aucune n'a soutenu qu'il fallait fermer les aéroports. M. Wesphael peut sans doute avoir un avis différent mais faut-il rappeler les décisions du précédent Gouvernement dont faisaient partie MM. Daras et Detienne.

Dire que l'allongemnt de la piste ne participe pas au principe de développement durable est une erreur.

Je pourrais rappeler également que ceux qui ne sont pas actuellement visés par le plan d'exposition au bruit peuvent solliciter le placement de sonomètres et nous sommes d'ailleurs intervenus en ce sens à Amay.

Nous allons donc dans le sens du développement durable à cet égard.

Un troisième exemple : en ce qui concerne la station d'épuration du Hain, le Conseil d'État a annulé le permis parce qu'il y avait une voie d'accès de 70 mètres jusqu'à la station et l'intercommunale avait pris la décision de la réaménager pour permettre le croisement, ce qui pose des problèmes pour la juridiction administrative. Toujours est-il que la qualité de l'eau est dangereuse à cet endroit. Nous ne pouvons accepter que les citoyens soient exposés à un tel risque. À cet égard également, nous avons fait le choix du développement durable notamment.

En ce qui concerne le dossier Cedex, vous ne décrivez pas la DPR de 2004. Nous courons après le redressement économique wallon. Il s'agit d'un dossier où 900 emplois seraient créés. Donnez-moi un autre exemple aussi important actuellement.

J'ai rencontré les riverains de La Hulpe qui craignent une circulation qui deviendrait plus importante. Les navetteurs estiment ainsi qu'ils ont un droit prioritaire à utiliser leurs véhicules. Ils estiment qu'il n'ont pas à prendre le train et que Fedex « n'a qu'à le faire à leur place ».

Nous sommes responsables de l'intérêt régional, nous devons avancer et ne pas être systématiquement « à la remorque » du dernier plaignant.

Nous serons bien sûr jugés par la population, mais il n'en demeure pas moins que c'est notre devoir de défendre l'intérêt régional.

M. Willy Borsus (MR). – Ma conviction demeure que le caractère complexe et changeant du CWATUP constitue un élément de fragilité au niveau de certains actes.

Il faut en revenir en toute franchise à la motivation réelle du Gouvernement, soit régler les problèmes au niveau d'un certain nombre de dossiers.

Lorsqu'il est question de l'intérêt régional, sur quelles bases d'autres dossiers que ceux envisagés ne pourraient-ils participer à ce concept ?

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Je souhaite intervenir car j'ai été quelque peu « interpellé » par le Ministre.

Comme très souvent, il affirme que ce qu'il dit est la vérité et il souhaite convaincre à cet égard.

Il ne dit cependant pas tout. Si je reprends l'exemple de la station d'épuration du Hain, il y avait des propositions alternatives sur le site de Clabecq.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il est contaminé.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Qu'attendez-vous pour le décontaminer ?

En ce qui concerne le dossier Fedex, il y a des besoins de ce type à d'autres endroits, mais malheureusement il ne s'agit pas du Brabant wallon ! D'autres dossiers mériteraiennt également la reconnaissance de l'intérêt régional.

M. le Président. – Nous allons procéder au vote au niveau des différentes demandes qui m'ont été soumises.

La demande de renvoi au Conseil d'État est rejetée par 7 voix contre trois.

En ce qui concerne la demande relative aux auditions, quelqu'un souhaite-t-il développer la liste ?

M. Willy Borsus (MR). – Notre Commission doit avoir la sagesse et la prudence de demander d'autres avis sur le plan juridique.

Nous proposons le Professeur Michel de Liège.

Ce n'est nullement faire oeuvre de laxisme coupable que de demander un autre éclairage sur le plan juridique.

Nous ne demandons pas la comparution en tant que telle de la Directrice générale de l'Administration.

Nous sollicitons simplement que l'Administration puisse donner son avis.

Ces deux auditions ne prendront pas beaucoup de temps, vous en conviendrez.

M. le Président. – Il y a donc une demande d'audition concernant le Professeur Michel et une autre concernant la Directrice de l'Aménagement du Territoire.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – La Majorité se trompe en rejetant la demande de renvoi du nouveau texte au Conseil d'État.

Étant donné ce rejet, je propose d'entendre le Président de la section concernée du Conseil d'État. Je propose la même chose au niveau de la Cour Constitutionnelle.

M. le Président. – Je suis donc saisi d'une demande portant sur quatre auditions.

Nous procédons au vote. La demande est rejetée par 7 voix contre 3.

M. Willy Borsus (MR). – Je suppose qu'une contribution écrite pourrait malgré tout être communiquée à notre Commission.

M. le Président. – En ce qui concerne la question de la communication des différents dossiers, M. Wesphael a demandé, précisant que tout est lié, un report de l'analyse pour ne pas scinder à ce stade-ci.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Dissocier l'examen des principes de celui des dossiers concernés ne tient pas la route. Avant donc de nous prononcer sur les principes, nous devons pouvoir examiner au préalable les différents dossiers.

Je tiens à préciser que si vous n'acceptez pas cette proposition, je vais devoir vous questionner sur le contenu de tous les dossiers et j'exigerai des réponses précises à cet égard.

M. Willy Borsus (MR). – En ce qui concerne la communication des pièces, j'imagine que le Gouvernement accepte tout en laissant un minimum de temps pour examiner les documents.

Peut-on donc imaginer aujourd'hui, dans le cadre de la discussion générale uniquement l'exposé ?

Nous devons nous revoir à deux reprises avant les vacances. Nous pourrions organiser nos travaux tout en permettant le vote avant les vacances parlementaires.

J'imagine en tout état de cause très mal que nous puissions voter aujourd'hui ou encore jeudi.

M. Michel Lebrun (cdH). – Cela me semble acceptable.

Nous pourrions dans le cadre de la discussion générale aujourd'hui, examiner les quatre premiers articles et retenir les votes.

Nous aurions d'ici 15 jours un examen de l'article 5 ainsi qu'un vote sur les articles et l'ensemble du projet.

M. le Président. – Je tiens simplement à vous rappeler que nous avons réservé les 7 et 10 juillet pour les décrets gaz et électricité.

Je devrai alors demander des jours en plus à la Conférence des présidents.

M. Michel Lebrun (cdH). – Cela ne pose pas de problème.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je remercie MM. Borsus et Lebrun pour leur position constructive.

Je relève ainsi un accord sur un calendrier qui nous amènerait avec trois décrets en séance plénière.

Je profite de l'occasion pour dire que les décrets gaz et électricité ont été envoyés au Parlement. Je voudrais vous rassurer en ce sens que le décret gaz est une copie adaptée du décret électricité.

Si votre Commission souhaite plus de jours pour travailler, le Gouvernement se tient à sa disposition.

Concernant les raisons impérieuses au niveau de l'intérêt régional, je vous renvoie à l'exposé des motifs qui reprend cet élément point par point.

M. Borsus souhaite pouvoir lire les permis dont question.

Une copie de ces permis sera envoyée aux commissaires.

Au niveau des plans, pour des raisons d'économie et de praticabilité, il serait sans doute plus opportun de les laisser au Greffe où ils pourront être examinés.

M. le Président. – Je note donc qu'il n'y a pas de vote aujourd'hui et que nous allons ouvrir la discussion générale.

M. Michel Lebrun (cdH). – Je relève le geste important du Ministre via le dépôt au Greffe de l'ensemble des documents.

Les 75 parlementaires devront être informés de ce dépôt et donc du fait que les documents sont à la disposition de tout un chacun. C'est un geste important du Ministre. Bien sûr, pour chaque commissaire mais au-delà, pour chaque parlementaire.

M. Willy Borsus (MR). – Êtes-vous en train de remercier le Ministre qui accepte de nous donner ce à quoi nous avons droit?

Ceci étant précisé, il serait raisonnable de disposer d'un petit mémo pour chacun des 13 dossiers, reprenant ainsi les éléments de procédure comme l'existence ou non de décisions prises par le Conseil d'État ainsi que l'état de la procédure en tout état de cause au niveau de cette juridiction.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – La proposition du Ministre est donc une communication de l'ensemble des dossiers à chaque commissaire. Pour les autres, il s'agira du Greffe. J'estime que c'est un pas de retrait.

M. Michel Lebrun (cdH). – Je ne voudrais nullement laisser croire que le dépôt au Greffe constituerait une exclusion pour les parlementaires.

M. le Président. – Je vous propose d'examiner aujourd'hui les quatre premiers articles sans donc procéder au vote.

Le reste serait reporté au 7 juillet, tandis que les documents principaux seront distribués aux membres de la Commission, en ce compris M. Wesphael. Un petit mémo serait adressé pour chaque dossier et un vote est prévu en séance publique le 16 et 17 juillet.

Ceci étant précisé, l'article 5 concerne donc 13 dossiers et il me semblerait logique d'avoir un vote pour chaque dossier.

EXPOSÉ DE M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je pense que les incidents de procédure ont largement permis d'envisager les problèmes de fond. Je me réfère donc au débat déjà intervenu.

DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Willy Borsus (MR). – Complémentairement à ce qui a déjà été précisé, je souhaiterais être éclairé sur différents propos.

Pouvez-vous me donner une idée de l'ampleur du contentieux régional par rapport aux projets d'une certaine importance ?

J'entends plaider deux thèses : d'une part, que la Cour constitutionnelle s'est positionnée, ce qui entraîne la conviction du bien-fondé du mécanisme proposé ici ; d'autre part, j'entends que le décret flamand concernait un site particulier — le Port d'Anvers — et un intérêt régional spécifique. Pouvez-vous m'indiquer ce qui est comparable et ce qui est différent entre les deux décrets ?

Maître Haumont pourrait-il s'extraire de son rôle de Conseiller du Gouvernement et attirer notre attention sur les éléments de fragilité du projet de décret ? Subsiste-t-il des doutes ?

Je suis interpellé par le mécanisme de la rétroactivité. Pour les procédures en cours, cela ne risque-t-il pas de poser problème ?

Au niveau de la mise en oeuvre de la procédure, si celle-ci est en cours, on continue comme si de rien n'était et on peut solliciter à tout moment l'octroi du label d'intérêt régional ?

Comme Maître Haumont nous l'a précisé, on ne va pas plaider la même chose devant le Conseil d'État et la Cour constitutionnelle. Quel est l'apport de ce texte ? Que pourra-t-on dorénavant plus ou mieux défendre ?

Enfin, concernant l'acte de ratification, sur quoi doit porter cette ratification ? Doit-on se limiter à examiner si l'on se trouve dans la catégorie du permis ? Le Parlement doit-il se prononcer sur la régularité de la procédure, sur l'opportunité du projet ? Jusqu'où le Parlement peut-il aller ? À la lecture du texte qui nous est soumis, je ne vois pas le périmètre de la justification de notre décision de ratification.

- *M. Daniel Senesael, Vice-président, prend place au fauteuil présidentiel à 18 heures 52 minutes.*

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Le projet de décret relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général, dit «DAR», constitue l'épreuve corrigée par le Gouvernement wallon du «PIR», suite aux observations du Conseil d'État.

Il a deux objets.

Tout d'abord, il se veut le cadre des permis parlementaires. Il se présente sous l'aspect d'un texte autonome, distinct du CWATUPe et du permis d'environnement.

La première différence avec le PIR est qu'il resserre le champ d'application des permis parlementaires à une liste fermée d'actes et travaux.

Il s'agit :
- des aménagements apportés aux infrastructures et bâtiments d'accueil des aéroports régionaux de Liège-Bierset et de Charleroi-Bruxelles Sud ;
- du réseau RER ;
- des modes structurants de transports en commun pour Liège, Charleroi Namur et Mons ;
- des chaînons manquants routiers et fluviaux.

L'instruction des permis se fait toujours en application des permis publics (art. 127 du CWATUPE).

Le permis, une fois octroyé, est transmis dans les 45 jours au Parlement. Celui-ci dispose de 60 jours pour le ratifier. Passé ce délai, le permis est réputé non octroyé. Le permis devient exécutoire à dater de la publication au Moniteur du décret.

À noter que les modifications mineures subséquentes à apporter à un permis parlementaire sont instruites selon le droit commun, c'est-à-dire qu'elles relèvent de la compétence des communes, des fonctionnaires, des Ministres, selon les cas.

Ensuite, le DAR a un deuxième objet qui est de ratifier des permis qui ont déjà été délivrés, qui pour la plupart font l'objet de recours, voire pour certains, qui ont déjà subi la censure du Conseil d'État.

La disposition (article 5 du projet de décret) est importante tant quantitativement que qualitativement.

En effet, pas moins de 13 permis sont concernés. Ceux-ci portent sur des travaux conséquents, tels que l'allongement de la piste de Bierset, des modifications de relief du sol, des voiries, des chaussées aéronautiques, des parkings-avions, une STEP, des bâtiments techniques, un parc pétrolier pour Charleroi, etc., la construction et l'exploitation des lignes INFRABEL 161, 124 ; la station d'épuration de Housta et le projet FEDEX.

Les critiques qu'Ecolo a développées dans son analyse demeurent pleinement d'actualité :
- la confusion des rôles entre le Gouvernement et le Parlement ;
- la dérégulation croissante en matière d'aménagement du territoire ;
- la violation de la séparation des pouvoirs entre le législatif et le judiciaire ;
- la réduction des droits des requérants à faire valoir leurs arguments en justice ;
- la défiance qu'il organise à l'égard des citoyens et du monde associatif, en contradiction avec la charte associative ;
- la diminution du niveau de la protection de l'environnement, telle qu'assurée par la législation existante (*stand still*) ;
- la contradiction avec une politique de développement durable.

J'en viens à la manière d'amener le DAR maintenant au Parlement.

Tout d'abord, il convient de critiquer vertement le fait que ce texte qui a subi des remarques aussi fondamentales du Conseil d'État ne lui ait pas été soumis une seconde fois pour avis. Il s'agit donc de demander l'avis du Conseil d'État sur ce nouveau texte, plus restreint mais aussi plus large que le premier texte.

La remarque est d'autant plus pertinente que le DAR porte sur des projets dont on n'aperçoit pas du tout les motifs impérieux d'intérêt général qui justifierait une ratification parlementaire.

Le processus parlementaire entourant le DAR est également hautement contestable. En effet, on aurait pu s'attendre à ce que le principe même du décret cadre relatif aux permis parlementaires fasse l'objet de débats, après audition d'intervenants, tels que les Présidents des juridictions concernées, soit le Conseil d'État et la Cour constitutionnelle, de constitutionnalistes et de politologues, des associations, des comités de riverains, de l'UVCW, des administrations régionales, etc. Il convient donc de formuler ces demandes d'auditions et de débats, compte tenu des enjeux essentiels que pose le DAR.

Par ailleurs, comme on l'a dit, le Gouvernement wallon propose au Parlement de reconnaître d'intérêt général et de ratifier 13 permis déjà délivrés. Comment le Parlement peut-il reconnaître les motifs impérieux

d'intérêt général concernant 13 permis et non des moindres, alors que les dossiers administratifs ne lui ont pas été transmis ?

J'en viens au fond du DAR.

Tout d'abord, notons l'hiatus entre l'objectif poursuivi, tel qu'il est présenté dans l'exposé des motifs, d'une part, et tel qu'il apparaît des déclarations répétées du Ministre dans les médias où il est essentiellement question de limiter les recours devant le Conseil d'État, d'autre part.

- *M. Hervé Jamar, Président, reprend place au fauteuil présidentiel à 19 heures.*

Et il faut dénoncer que c'est là une hypocrisie folle : on a osé écrire dans l'exposé des motifs que « contrairement à ce qu'avance le CWEDD, il ne s'agit pas par le texte en projet, de viser une diminution du nombre des recours contentieux » alors que partout dans la presse, il n'est question que de cela : éviter les recours.

Ceci pose avec une singulière acuité la question de la raison d'être des recours : le Ministre dit qu'ils ont augmenté (70 en 1990 et 200 en 2000), mais pourquoi ont-ils augmenté ? Et si c'était parce que les modifications incessantes et illisibles de la législation en matière d'aménagement du territoire constituent une source d'insécurité grandissante ?

À lire l'exposé des motifs, l'objectif du DAR est de donner un rôle actif au Parlement wallon dans la délivrance des permis qui présentent un intérêt régional.

Pour paraphraser Hervé Jamar, « Imaginons 75 parlementaires qui devront statuer sur un projet d'intérêt régional lors d'un vote. Parmi les 75, seuls 5 seront vraiment intéressés car, reconnaissons-le, la vision de la plupart des parlementaires est souvent très localiste. Par ailleurs, il suffira aux parlementaires visés par des pétitions en tous genres de s'absenter quelques minutes alors que la plupart des autres seront indifférents au sujet et voteront, en majorité, selon ce que le Gouvernement leur a demandé ».

Nous avions un Parlement qui consiste en la somme d'intérêts particuliers : 60 % des mandataires wallons sont soit Bourgmestres, soit Échevins ou encore Présidents de CPAS.

Les 13 permis à ratifier maintenant ne constitue-t-il pas la démonstration grandeur nature, de la manière dont le Gouvernement envisage la transparence et le débat ? Treize gros dossiers de permis qui n'ont pas été transmis au Parlement et que ce dernier va voter sous quinzaine comme reposant sur « des motifs impérieux d'intérêt général ». N'est-ce pas la démonstration du déséquilibre entre les pouvoirs législatif et exécutif, de la démocratie dite « presse-bouton » ?

À lire toujours l'exposé des motifs, « la volonté du Gouvernement est d'associer le Parlement wallon à sa politique de développement durable du territoire wallon ». Pour Écolo, des projets reposant sur des motifs impérieux d'intérêt général doivent être au service d'une stratégie de développement durable. Le rôle des pouvoirs publics n'est-il pas de poursuivre l'intérêt général et de réaliser la balance des intérêts (environnement, économique, social) ? Ce qui fait singulièrement défaut ici.

On rappellera que de nombreux chantiers importants pouvant contribuer à la balance des intérêts en matière d'aménagement du territoire ont été délaissés sous cette législature.

Quant à l'effectivité des recours juridictionnels, rappelons qu'il ne sera pas possible d'invoquer devant la Cour constitutionnelle, la loi sur la motivation formelle des actes administratifs, pas plus que les vices de procédure ou la violation de normes réglementaires. La violation du droit communautaire devra nécessairement se combiner avec la violation d'une disposition constitutionnelle dont la Cour a la garde.

Les auteurs du texte se défendent de vouloir opérer une consolidation législative d'actes administratifs irréguliers, mais bien d'associer le PW aux permis régionaux. Pourtant, les faits parlent d'eux-mêmes :

- les permis relatifs au projet de FEDEX à La Hulpe sont en recours devant le Conseil d'État et il semble que le Ministre vienne de re-délivrer les permis ;
- il est curieux de constater que le permis de la STEP à Housta du 24 mai 2007 que le DAR entend ratifier est d'ores et déjà annulé par un arrêt du Conseil d'État du 6 juin 2008.

Quant au resserrement du champ d'application du décret DAR et à sa correspondance au décret flamand, l'on constatera que les travaux listés vont avoir lieu un peu partout sur le territoire wallon : toutes les grandes villes wallonnes ou leurs alentours sont concernés (Couvin, CHB, Liège, Charleroi, Brabant wallon, Namur, Mons). Par ailleurs, qu'est-ce qui empêche le parlement de déroger à son cadre, à son DAR ?

FEDEX est-il un projet pour lequel des motifs impérieux d'intérêt général sont avérés ? L'exposé des motifs évoque « la situation économique difficile de la Wallonie », mais le projet FEDEX ne vient pas s'implanter à Charleroi ou dans le Borinage, mais bien « aux portes de la Wallonie », dans le riche Brabant wallon, non ?

Plus fondamentalement, il s'agit d'un permis privé. Doit-on comprendre que parce que FEDEX contribue à l'emploi et au PIB, que son intérêt se confond avec l'intérêt général ? À nouveau, où est la balance des intérêts, indispensable à la poursuite du développement durable ? D'autres entreprises peuvent se targuer d'apporter leur contribution à la production de richesses, pourquoi devraient-elles être traitées différemment de FEDEX ?

Quel est le sort des permis octroyés par le fonctionnaire ou par le Ministre, mais non ratifiés dans le délai de 60 jours ? Le demandeur devra-t-il recommencer toute la procédure ? Dans l'affirmative, quelle conclusion en tirer au regard de la simplification administrative ?Voilà mes premières considérations générales.

M. Michel Lebrun (cdH). – J'ai eu l'occasion de retracer le schéma du décret DAR. Cette philosophie, nous la partageons : il y a, à partir du décret CWATUP ou du décret Environnement, des interprétations par la juridiction saisie de recours qui met en péril l'intérêt général. À certains moments, il s'agit d'un intérêt très particulier : un seul particulier s'oppose à une logique d'intérêt général pour toute une région. Il faut stopper cet emballement de procédure où le Conseil d'État interprète les décrets de manière outrancière.

En ce qui concerne la protection de l'environnement et les intérêts particuliers, une série de conventions internationales permet à chacun d'être respecté dans son intégrité. Toutefois, la combinaison des réglementations entraîne des difficultés de créer des infrastructures dès lors que lorsqu'un particulier s'est installé, il préfère que d'autres ne viennent pas également s'installer près de lui. C'est le phénomène NIMBY sur lequel je ne pense pas devoir revenir.

Je souhaiterais savoir quel est l'acte qui va être soumis à la ratification. S'agit-il du permis ? Les actes et travaux constitutifs du permis ou qui permettront son application font-ils partie des documents soumis à la ratification ? Prenons l'exemple d'un arrêté d'expropriation, le Gouvernement pourrait-il le déposer pour permettre l'exécution de permis ? Une étude d'incidence fera-t-elle l'objet d'une ratification ? À mon avis, il convient de répondre par l'affirmative, dès lors que le permis visera ces documents. Je ne voudrais en effet pas que l'on soit rattrapé par un arrêté subséquent qui viendrait empêcher la réalisation du permis.

Enfin, avec M. Stoffels, je dépose un amendement (Doc. 805 (2007-2008) — N° 2) à l'article 5, 3° du projet de décret par lequel nous demandons de remplacer les mots « l'arrêté ministériel du 24 mai 2007 » par « l'arrêté ministériel du 19 juin 2008 ». En effet, le Conseil d'État, dans son arrêt du 6 juin 2008 a annulé l'arrêté ministériel du 24 mai 2007. Le Ministre a délivré le nouveau permis le 19 juin 2008. Il y a lieu d'en tenir compte.

M. Edmund Stoffels (PS). – Nous avons assisté à un débat passionnant. Nous avons mis en évidence ce qu'est l'intérêt général. Trop souvent, on confond ce qui l'est vraiment et ce qui, sous le couvert de l'intérêt général, porte sur des intérêts particuliers. Il était temps de préciser ce que signifie l'intérêt général.

Je me réjouis de l'évolution du projet de décret : l'avant-dernière version permettait, dans le cadre de la liste ouverte non définie, d'introduire une série de projets. Aujourd'hui, il s'agit d'une liste fermée. On n'adopte pas un chat dans un sac, mais on marque son accord par rapport à certains projets qui sont d'intérêt régional.

D'autres thèmes pourraient devenir à l'avenir d'intérêt régional. Pensons ainsi à l'absolue nécessité de diminuer notre dépendance énergétique.

Je plaide pour une attitude prudente et pour la sauvegarde de critères comme l'accès à l'information, la participation du public, etc. qui permet à la population d'exprimer son avis. L'ensemble de l'article 23 de la Constitution est rencontré à travers la proposition.

Monsieur le Ministre, comment réagissez-vous devant l'intervention du CWEDD qui doute que le projet permette plus de transparence et de rapidité par rapport aux dossiers en retard ?

Concernant l'article 5 du projet de décret, même si nous n'avons pas connaissance des arrêtés, ces sujets ne nous sont pas inconnus, vu le nombre de questions orales et interpellations posées relatives au RER, aux aéroports, etc.

Enfin, pour l'aéroport de Bierset, les activités ont un impact sur certaines communes flamandes. Sommes-nous à l'abri d'une procédure en conflit d'intérêt que la Région flamande pourrait nous opposer?

Je me réfère pour le surplus à la discussion sur la procédure qui a largement dépassé cette question.

M. Alain Onkelinx (PS). – Je regrette qu'il ait fallu modifier l'avant-projet de décret. En effet, pour prendre l'exemple de Liège Science Park, l'intérêt particulier a anéanti l'intérêt collectif et c'est bien dommage. Trop souvent, l'intérêt particulier bafoue l'intérêt général. Il y avait pourtant un financement FEDER à la clé.

Je regrette donc qu'il ait fallu modifier l'avant-projet à cet égard et le vider en quelque sorte de cet élément. Il aurait pu constituer, en effet, un élément très important en matière de développement économique.

Cet objectif aurait dû être conservé et, personnellement, je trouve que le Conseil d'État s'est trompé à ce propos.

M. le Président. – Je reviens un instant sur l'article 5. Chaque ratification doit faire l'objet, à mon estime, d'un décret séparé.

En ce qui concerne la motivation formelle, il faut avoir égard au délai dont nous disposerons ainsi qu'au volume de documents à examiner.

Une question doit être posée dans ce cadre: soit nous fonctionnons, en quelque sorte, uniquement comme une Chambre d'entérinement, soit nous devons pouvoir disposer d'un ensemble d'éléments pour faire véritablement notre travail.

Je reste donc dubitatif quant à cette question de la motivation.

Par ailleurs, en ce qui concerne toujours l'artricle 5, va-t-il falloir préciser qu'il s'agit de dispositions transitoires, prises à titre exceptionnel?

Cette question est importante car cet article 5 doit s'examiner en regard des autres dispositions du texte.

Au-delà, y aura-t-il, après chaque fois, la possiblité de déposer un projet de décret pour tel ou tel dossier?

Il faut être conscient de cette problématique.

Je vous y rends attentifs et ce notamment au regard de l'absence de définition de la notion d'intérêt régional.

- *La séance est suspendue à 19 heures 40 minutes.*

- *La séance est reprise à 20 heures 25 minutes.*

M. le Président. – Je vous propose de passer la parole à M. le Ministre ainsi qu'à Maître Haumont pour la réponse à vos questions.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Concernant l'ampleur des recours annuels, je note que ceux-ci sont passés de 29 en 1986, 189 en 2000 et 179 en 2006. Jusqu'en 1994, on tournait autour des 60 recours par an et il y a eu une inflation depuis 1999 où 186 recours ont été introduits. Je relève qu'une partie de ces recours s'ajoute d'année en année dès lors que le contentieux n'est pas vidé. Ainsi, on attend toujours l'arrêt du Conseil d'État sur «l'arrêté sanction», procédure pendante depuis 2004.

M. Willy Borsus (MR). – Quelle est l'ampleur du contentieux aujourd'hui?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Certainement des centaines de recours.

Je tiens à relever qu'on a de la chance de disposer d'un droit d'urbanisme et de l'environnement aussi généreux. Le citoyen qui introduit un permis sait quand il y sera statué et il peut mettre en demeure le Gouvernement si ce n'est pas fait dans les délais. Relevons encore des éléments positifs comme le permis unique, la possibilité de deux niveaux de recours que constitue le Ministre du Conseil d'État pour le permis ordinaire, la mission du fonctionnaire délégué qui examine la légalité des permis. Notons encore une large pratique de la participation par la généralisation des études d'incidence, des enquêtes publiques avec des périmètres de 50 à 200 mètres, des réunions de concertation, des outils de participation (plus de 200 CCATM), des organismes, etc. Tout citoyen peut saisir le Conseil d'État et la Cour constitutionnelle. Ce n'est pas la même chose dans tous les pays. Ainsi, en France, pour introduire un recours, il faut l'appui de certains parlementaires.

Notre réforme ne touche à rien de tout cela.

Relevons encore que le Ministre Lutgen a déposé un décret qui vient consolider cette participation du citoyen. Soulignons encore que nous sommes soumis aux règles européennes. Des balises subsistent.

Ainsi, contrairement à ce qui a pu être indiqué, le citoyen n'est pas malmené, sauf à démontrer que la Cour constitutionnelle serait moins sensible à leur cause.

Par ailleurs, personne ne peut contester que le phénomène NIMBY a gagné de l'importance partout: des recours sont introduits contre des antennes GSM, les éoliennes, les ouvertures à des lotissements ou des voiries, etc.

L'Union européenne nous met également devant des défis considérables. Lorsque l'UE et le Parlement européen nous demandent de régler le «chaînon manquant» et en même temps, on ne pourrait pas opérationnaliser certains travaux. Comment s'en sortir?

Au niveau du développement durable, nous poursuivons cette voie. Pensons aux transports structurants. À Charleroi, un commerçant a introduit un recours. C'est contre le projet même et non pas contre la législation. Je ne peux dès lors pas permettre à M. Wesphael de se draper de la virginité de l'environnement.

À M. Borsus, je répondrai que c'est la première fois que j'entends que l'on demande à la partie adverse de développer les faiblesses de son travail.

Sur les aspects juridiques de vos questions, je laisserai à Maître Haumont le soin de répondre.

M. Jamar a évoqué l'avis du Conseil d'État, citant M. Delpérée. J'ai déjà eu l'occasion d'en parler avec ce dernier. Je me souviens d'une discussion sur les lois spéciales où il indiquait la contribution positive du Conseil d'État dès lors que celui-ci développait des pistes. En l'espèce, le Conseil d'État n'a pas dit que tout était impossible, mais a au contraire montré le chemin.

M. Jamar a également formulé la demande de distinguer les permis visés à l'article 5. Je relève que le vote par division est une demande de droit. Je ne peux que marquer mon accord sur cette demande: il ne s'agit pas d'un *package* à acheter, mais d'envisager l'intérêt régional pour chaque projet.

Je ne suis par contre pas d'accord lorsque j'entends l'Opposition dire que j'aurais rusé parce que je veux faire porter les difficultés par l'ensemble du Parlement. Ce ne sera pas le cas puisque les permis qui vous seront soumis auront préalablement fait l'objet d'un avis positif de la part du Gouvernement. Il n'y a dès lors pas de «parapluie», mais l'exercice de la responsabilité où il appartiendra aux parlementaires de statuer sur la demande.

Au niveau économique, les éléments sont indiqués dans la DPR et le Plan Marshall. Nous en voyons les conséquences aujourd'hui. Ici, il s'agit d'un dossier particulier puisqu'il est contesté.

Je constate que M. Stoffels se réjouit de l'abandon de la liste ouverte en faveur d'une liste fermée de projets. Comme il l'a indiqué, on ne demande pas au Parlement d'acheter un chat dans un sac. Par ailleurs, comme lui, je pense qu'il ne faut pas ouvrir les dossiers pour se rendre compte de l'intérêt majeur de ces projets.

M. Stoffels a également évoqué la production d'énergie. Il n'est pas exclu que dans l'avenir, une telle mesure s'avère d'intérêt régional. Nos réserves d'énergie sont les plus faibles d'Europe tandis que notre consommation continue d'augmenter. Nous allons devoir établir une stratégie de production. Pour les TGV, trois dossiers sont à l'horizon. Les responsables vont nécessairement nous demander une sécurité vu les investissements consentis. Il ne fait aucun doute que si le décret est voté, le MR l'utiliserait s'il venait à faire partie de la Majorité. Nous n'éviterons pas le débat sur les unités de production d'énergie. À la question de savoir si on peut y joindre les éoliennes, je réponds par la négative, dès lors qu'il ne s'agit pas d'un objectif d'intérêt régional. En effet, nous avons atteint depuis 2006, les objectifs fixés en la matière pour 2010. Comment justifier l'intérêt régional alors que l'objectif de la DPR est atteint?

M. Stoffels parlait de rapidité et d'efficacité devant la Cour constitutionnelle. Vu le nombre de dossiers qu'il a à connaître, le Conseil d'État a fort à faire. Je pense par ailleurs que la Cour constitutionnelle ne va pas connaître de très nombreux recours. On peut dès lors présumer que la procédure sera un peu plus rapide devant la Cour constitutionnelle.

Monsieur Stoffels me demande encore ce qu'il en est avec les aéroports de la Région flamande. Je rappelle que lorsque la Flandre a contesté le premier permis, nous avons réuni le comité d'accompagnement des communes flamandes. Seuls les représentants de deux d'entre elles sont venus à la première réunion et un seul lors des réunions ultérieures. Par ailleurs, nous leur avons envoyé le projet de permis pendant six mois et Maître Haumont s'est même rendu chez le Ministre Peeters pour faire le point sur le dossier. Que devions-nous faire de plus? Nous avons pris connaissance de l'avis de l'Auditeur et de la décision qui était rendue. Il n'y a pas de suspension possible dans le chef du Gouvernement flamand.

Il peut certes y avoir une procédure en conflit d'intérêt. Toutefois, le Gouvernement wallon utilise la technique initiée par la Flandre. Il serait dès lors malvenu d'affirmer que la Région wallonne ne peut pas faire ce qu'ils ont fait. Quant à Zaventem, la Région wallonne a été prudente et ne s'est jamais manifestée mais nous pourrions trouver des armes si besoin en était.

Je prends note que M. Onkelinx regrette la liste fermée. Maître Haumont était prêt à nous donner raison puisqu'il estime que les réponses pouvaient être données au Conseil d'État. Le Gouvernement a toutefois choisi une liste fermée.

Je passe maintenant la parole à Maître Haumont pour les questions plus juridiques.

Me Haumont, Avocat. – Monsieur Borsus m'interroge sur la différence du champ d'application entre le décret flamand et celui-ci. La différence porte sur le fait qu'en Région flamande, il y a un site, à savoir le Port d'Anvers. Toutefois, le champ d'application n'est pas limité au seul port, il s'étend aux zones qui peuvent contenir des compensations Natura 2000, soit un rayon de 6 kilomètres. De plus, il est possible d'intervenir en amont et en aval du port sur des infrastructures existantes. Il est donc possible de modifier des voies ferroviaires, des carrefours, etc. Dans ce cadre, 26 permis ont été délivrés, dont certains avaient un objet multiple. Le champ territorial est dès lors gigantesque.

Le choix ici est différent: la superficie des projets wallons est beaucoup plus faible. On a une variété d'infrastructures, alors qu'en Flandre, c'est lié à l'extension du port d'Anvers.

M. Borsus considère que le projet de décret crée une rétroactivité. En réalité, il s'agit d'une rétroactivité pour le futur: on ne revient pas à une date antérieure, cela ne peut intervenir que pour le futur. Pour certaines demandes pour lesquelles il n'y a pas de décision. Il y aura une certaine rétroactivité. Quant à l'article 5, pour le futur, cela va doubler le caractère administratif de ce permis avec un statut décrétal. Cela reste un acte administratif qui devient également décrétal. Le recours devant le Conseil d'État peut se poursuivre, mais n'a plus d'intérêt puisque c'est devenu un acte décrétal.

Sur les moyens invoqués devant le Conseil d'État et la Cour constitutionnelle, il existe, sur papier, une différence. Devant le Conseil d'État, tous les moyens autour de l'excès de pouvoir peuvent être invoqués. Au niveau du contentieux possible devant la Cour Constitutionnelle, les moyens doivent être liés à la violation d'une disposition constitutionnelle.

Devant le Conseil d'État, l'illégalité peut être invoquée parce que le permis viole par exemple le plan de secteur.

Qu'en serait-il de la Cour Constitutionnelle? Il faut répondre à la fois non et oui.

Il faut répondre non car ne pourrait être invoquée en tant que telle la violation d'une norme constitutionnelle.

Il faut cependant répondre oui car il est possible d'adapter les moyens en mettant en avant la violation malgré tout d'une règle constitutionnelle.

Comment expliquer cela? Je pourrais reprendre l'exemple en 1989 de la création du référé administratif au niveau du Conseil d'État. Lorsqu'il fut créé, un acte administratif ne pouvait être suspendu que si le moyen concernait une violation du principe d'égalité, soit les articles 10 et 11 de la Constitution. La suspension ne pouvait être ordonnée sur base d'un autre moyen.

Le premier arrêt intervenu en matière de suspension date du mois d'août 1989 et concernait le golf à Wavre. le Conseil d'État a considéré une discrimination car le plan reprenait des mots anglais (green, ...) alors que tout le monde ne parle pas cette langue. En conclusion, les avocats ont rapidement trouvé «le truc» pour orienter le moyen vers une violation du principe d'égalité.

Présenter le moyen de manière particulière est également possible au niveau du contentieux devant la Cour Constitutionnelle.

Si j'en reviens au référé administratif, il convient de souligner que le législateur est intervenu en 1991 pour faire sauter le verrou et donc, depuis lors, il n'y a plus cette nécessaire présentation particulière des moyens.

En ce qui concerne la motivation, j'avais donc abordé cet élément lorsque j'ai évoqué l'avis du Conseil d'État.

Si l'intérêt régional est reconnu, le permis suivra cependant son processus traditionnel avant d'être déposé au Parlement. L'autorité va donc devoir motiver. Cette dernière va donc décrire tout le processus d'instruction et rencontrer notamment les avis. Vous disposerez du permis et donc de cette motivation reprenant ainsi un ensemble d'explications. Vous aurez la possibilité de ratifier ou non et, au niveau de votre motivation, je puis vous exposer l'expérience flamande: l'acte législatif contient la relation des travaux parlementaires. Ces éléments concourent à la motivation. Par rapport à 26 permis en Flandre, la Cour Constitutionnelle a bien constaté qu'il y avait eu débat. En synthèse, il y a donc toute la motivation administrative, outre vos travaux après dépôt au Parlement.

M. Willy Borsus (MR). – C'est donc un projet de décret qui est déposé au Parlement qui doit donc suivre alors, si je ne m'abuse, le cheminement habituel.

Me Haumont, Avocat. – Ce n'est pas formellement un projet de décret. Le dépôt au Greffe par le Gouvernement constituera l'exécution du présent texte dont vous débattez. En Flandre, il n'est pas pris au préalable l'avis du Conseil d'État.

M. Willy Borsus (MR). – Je me permets d'insister: tout texte que nous envisageons au Parlement arrive soit sous la forme d'un projet, soit sous la forme d'une proposition et je me permets donc de reposer la question.

Me Haumont, Avocat. – Le texte dont vous débattez envisage le dépôt au Parlement du permis et ce, pour ratification.

Une question a été posée par ailleurs concernant les arrêtés d'expropriation préalables. Ils ne sont pas envisagés dans le texte. En la matière, le Conseil d'État est compétent tant qu'il n'y a pas saisine du Juge de paix. L'arrêté d'expropriation ne fait pas l'objet d'une ratification par le Parlement en vertu du texte.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je précise que le Conseil d'État a considéré qu'il y avait une possible modulation en la matière s'agissant d'une compétence dérivée. Je fais référence à la matière du gaz où nous avons été amenés à revoir le droit en la matière, soit quand le nouveau gestionnaire prenait possession du réseau.

Me Haumont, Avocat. – Cette question de la compétence dérivée n'est plus contestée depuis 1993.

En ce qui concerne les motifs impérieux d'intérêt régional, M. le Président a posé une question et je l'en remercie car cela permet une clarification. Il s'agit donc ici d'un projet de décret relatif à quelques permis. Le

décret flamand du 14 décembre 2001 utilise le même vocabulaire. Le texte est donc relatif à quelques permis pour lesquels des motifs impérieux d'intérêt régional sont présents. Cela ne concerne donc pas tous les permis pour lesquels de tels motifs pourraient exister. Le Gouvernement est non équivoque à cet égard. Dans l'avant-projet, la situation était différente. De tels motifs ne sont pas définis mais il s'agit d'une notion commune à plusieurs droits. Je pourrais de nouveau faire référence au droit international, mais aussi à l'obligation de *stand still* déduite de l'article 23 de la Constitution. En ce qui concerne cette dernière, le législateur ne peut intervenir ainsi en diminuant le niveau de protection environnementale sauf si, selon la Cour Constitutionnelle, le recul n'est pas significatif ou s'il existe des motifs impérieux d'intérêt général. Ce concept est donc repris à plusieurs niveaux et il existe une jurisprudence au cas par cas.

M. le Président. – Et sur le caractère transitoire et exceptionnel de l'article 5?

Me Haumont, Avocat. – C'est une disposition transitoire.

M. Willy Borsus (MR). – Très clairement, entre-t-il dans les intentions du Gouvernement de considérer d'autres permis avant la fin de cette législature? C'est une question en toute franchise. En effet, s'il y a «autre chose dans la boîte», il faut en parler maintenant.

J'aimerais par ailleurs que l'on précise les segments du temps de l'article 2, 3° pour un permis qui serait accordé par exemple le 15 juillet. L'article 3 renvoit à l'article 2 et il est question d'un délai de 45 jours. Quelle sera dans ce cas la date limite pour que notre Parlement statue?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le texte qui vous est soumis sera publié au *Moniteur belge* dans le meilleur des cas à la mi-août après le vote par le Parlement.

M. Willy Borsus (MR). – Mais qu'est-ce qui empêche la Majorité de considérer qu'un permis puisse être appelé par le Parlement, alors même qu'il n'est pas transmis par le Gouvernement?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le Parlement serait en dehors de l'application du décret et agirait ainsi contrairement au principe de la séparation des pouvoirs.

M. le Président. – Je pense qu'il est difficile de soutenir que l'on travaille réellement au niveau d'une liste fermée.

C'est d'ailleurs uniquement le nouveau texte qui envisage une liste relative à 13 dossiers.

Je pense que chacun doit en être conscient, soit que des motifs impérieux d'intérêt régional pourront être invoqués dans d'autres cas.

Par ailleurs, au niveau des 13 dossiers particuliers, tous ne correspondent pas aux premiers points du texte.

Si vous avez un dossier plus tard et des moyens impérieux d'intérêt régional selon le Ministre, vous aurez alors deux projets de décret, soit l'un visant à rajouter un point et l'autre demandant la ratification.

M. Daniel Senesael (PS). – En dehors des arguments des uns et des autres, je pense honnêtement que le Président doit rester le Président. Ses paroles me mettent parfois mal à l'aise en qualité de vice-président et je tenais à le dire de manière calme et posée.

M. le Président. – J'ai donc le droit de me taire en d'autres termes.

M. Edmund Stoffels (PS). – J'ai précisé tout à l'heure qu'*hic et nunc*, nous nous situions dans la logique d'une liste fermée. Cependant, rien n'empêchera une prochaine Majorité si elle le souhaite, d'ajouter des dossiers. Cependant, avant que cette Majorité ne puisse se prononcer sur un autre dossier, elle devra préalablement modifier le texte de décret dont nous débattons.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je ne peux répondre pour le futur Gouvernement. Très clairement, vous me demandez si le Gouvernement compte venir avec une autre liste et la réponse est non.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Peut-on le croire ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Nul texte n'a autant été littéralement épluché et analysé. Le Gouvernement s'est posé systématiquement trois questions, soit concernant l'existence d'un intérêt majeur, la liste et la phase transitoire.

Nous avons pris contact avec d'éminents juristes dont Maître Haumont.

Est-ce que la présente liste sera épuisée sous ce Gouvernement ? Je ne le pense pas, même si nous allons travaillé d'arrache-pied notamment au niveau des modes structurants à Liège.

Je pense donc que la future Majorité vivra également avec ce texte.

Un autre Gouvernement pourrait-il allonger la liste ? Je ne peux répondre pour lui, mais il se peut qu'il soit confronté à une demande fédérale visant à arrêter un plan de développement énergétique. La Région devra alors trouver les endroits.

Pour finir, il y a aura très certainement de la jurisprudence car j'imagine que certaines personnes introduiront un recours devant la Cour Constitutionnelle.

M. Michel Lebrun (cdH). – Je ne suis pas rassuré par Maître Haumont en ce qui concerne les arrêtés d'expropriation. Le Parlement sera donc invité à ratifier le permis délivré. L'arrêté d'expropriation ne figure pas dans la demande.

Ma question est la suivante : l'arrêté du Gouvernement visé dans le permis est-il susceptible d'un recours au Conseil d'État ou s'agira-t-il en cas de ratification d'une compétence de la Cour Constitutionnelle ? Bien sûr si le Juge de paix est saisi, le Conseil d'État est dessaisi mais qu'en est-il dans l'intervalle entre le moment où l'arrêté d'expropriation est pris tandis que le Juge n'est pas encore saisi ?

Me Haumont, Avocat. – C'est vrai que ce domaine est complexe.

En matière de permis, le CWATUP n'envisage pas une décision concernant à la fois d'une part la demande de permis et d'autre part l'arrêté d'expropriation.

L'arrêté d'expropriation ne peut cependant être délivré antérieurement au permis. Dans le meilleur des cas, il y aura simultanéité, dans le pire, ce sera successif. Je relève le délai de 45 jours avant le dépôt au Parlement. Enfin, le décret ne prévoit pas la ratification de l'arrêté d'expropriation. Je relève encore la nécessité de tenter une négociation amiable entre l'adoption d'un arrêté d'expropriation et l'échec de la négociation amiable, le Conseil d'État peut être compétent. En outre, si le Juge de Paix est saisi avant que le Conseil d'État n'ait statué, il lui appartient de statuer sur la légalité de l'acte administratif.

M. le Président. – Plus personne ne demandant la parole dans le cadre de la discussion générale, je la déclare close et vous propose de passer à l'examen des articles.

EXAMEN DES ARTICLES

M. le Président. – Je vous rappelle que nous allons examiner les quatre premiers articles du projet de décret. L'examen des dossiers reviendra le 7 juillet prochain.

ARTICLE PREMIER

M. Michel Lebrun (cdH). – Quand vous visez les chaînons manquants aux routiers et fluviaux, vous visez la décision du Parlement européen et la carte qui y est jointe. Pour l'A28, la jonction entre la E411 et Athus est-elle visée ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Non, cela ne se trouve pas sur la carte.

M. Michel Lebrun (cdH). – À la page 37, je vois des éléments en pointillés qui correspondent au transeuropéen.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Sur les trois chaînons manquants, deux concernent la route, d'une part, la liaison E420 qui concerne notamment le contournement de Couvin et d'autre part, la liaison Cerexhe-Heuseux et un chaînon en matière fluviale qui concerne la quatrième écluse.

M. Michel Lebrun (cdH). – Il conviendra peut-être de le préciser.

M. Willy Borsus (MR). – Un élément pose question : il n'y a pas de définition des motifs impérieux d'intérêt général. On ne distingue pas la ligne décisionnelle du Gouvernement : pourquoi a-t-il choisi tel dossier plutôt qu'un autre ?

J'ai également une difficulté conceptuelle : nous avons convenu avec le Gouvernement que le SDER était dépassé. Il a été conçu il y a une douzaine d'années et doit être actualisé. Alors qu'on en a convenu, il est repris comme il est repris dans le projet de décret comme élément de justification sans avoir été actualisé. Cela pose question.

Je pense qu'il serait utile de lister ce qui rentre dans chaque définition.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Pour préciser pourquoi certains actes et travaux ont été retenus, je rappelle le titre même du projet de décret qui est relatif à « quelques permis » et non pas à tous les permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général. Parmi l'ensemble de ces permis, le Gouvernement a fait choix de certains.

M. Willy Borsus (MR). – Pourquoi ceux-là ?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je n'ai pas voulu soumettre tous les permis pour lesquels il existe des motifs impérieux.

Je vous renvoie aux articles 21 et suivants. Nous nous sommes accrochés aux SDER parce que tous les points sont évoqués. Il n'est pas vrai que le SDER est dépassé. Il n'est pas encore exécuté, même s'il est vrai que certains points doivent être adaptés.

Par le SDER, M. Lebrun a lancé les aéroports. Il est également à la base du RER, des transports structurants, etc.

Nous avons fait des choix dans l'espoir d'obtenir le plus large consensus. Quelqu'un va-t-il remettre en cause les deux aéroports, le RER, les modes structurants ou encore les chaînons manquants ? Un de ces éléments ne vous paraît-il pas être d'intérêt majeur pour la Région ?

En ce qui concerne les modes structurants, pour la Ville de Charleroi, les travaux vont débuter au mois de septembre. À Mons, nous avons clôturé une étude qui conclut à l'aménagement de voies prioritaires pour les bus. À Namur, les projets restent à finaliser. Pour Liège, il s'avère que le tram se justifie.

Y a-t-il un parlementaire qui considère que cela n'est pas d'intérêt majeur pour la Région ? S'il n'y a pas d'opposition, le lecteur de nos travaux pourra en conclure que personne n'a contesté ces points.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – N'inversez pas la logique des choses.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Cela ne veut pas dire qu'au moment de la ratification, vous ne pouvez pas refuser tel ou tel permis. Je relève simplement que sur les quatre principes que sont les aéroports, le RER, les modes structurants et les chaînons manquants, il n'y a pas d'opposition.

- *M. Daniel Senesael, vice-Président, reprend place au fauteuil présidentiel à 22 heures 06 minutes.*

M. Hervé Jamar (MR). – C'est retourner la situation. Le débat portait sur la technique et vous affirmez maintenant que celui qui ne dit pas qu'il est contre est dès lors nécessairement pour.

Ici, nous déterminons la zone d'application du DAR, mais nous ne sommes pas en train de ratifier des permis. En l'espèce, nous sommes face à une liste pseudo-fermée, qui permettra de travailler à l'avenir. C'est tout.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Je relève également que vous n'avez pas fixé les critères des motifs impérieux d'intérêt général.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Nous avons tenté de les établir. Le Conseil d'État ne l'a toutefois pas admis. Il a demandé une justification.

Je relève par ailleurs que l'article premier est indépendant de l'article 5. Il y a d'une part, le cadre fermé et d'autre part, les dispositions transitoires.

Rien n'empêche d'admettre l'intérêt régional et de refuser, le moment venu, la ratification de certains permis.

Relisons l'article premier: on reconnaît un motif impérieux qui fonde l'intérêt général qui permet d'introduire le permis qui doit faire l'objet d'une acception plus fine. Les quatre éléments précités sont reconnus comme d'intérêt général. Dans les permis proposés, le Ministre va détailler en quoi la base légale de l'intérêt régional se vérifie de manière plus fine.

Si ce principe n'est pas reconnu ici, le Ministre n'est pas fondé à déposer un tel permis. Le Ministre devra affiner chacun des permis.

M. Willy Borsus (MR). – Après les explications de M. Lebrun, je crois déduire que l'on devra apprécier de manière plus fine le caractère de l'intérêt régional. Prenons l'exemple du dossier de la gare TGV fret. Celui-ci est spécifiquement repris dans le projet de décret. Que va-t-on vérifier d'autre?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Vérifier que c'est bien la gare TGV fret.

M. Willy Borsus (MR). – Notre tâche sera de voir si on se trouve dans le cas prévu.

Le Ministre n'a pas répondu à ma question: pourquoi ce dispositif s'applique-t-il à quelques permis et pas à d'autres?

Par ailleurs, je ne comprends pas pourquoi les modes structurants sont limités à quatre villes. Le funiculaire entre-t-il dans les modes structurants?

Je relève encore que vous ne définissez pas les motifs impérieux d'intérêt général.

Quant au SDER, je ne fais pas son procès. Mais prétendre que des pans ne sont pas obsolètes, c'est faux.

Enfin, peut-on lister ce qui est concerné par votre projet de décret?

M. Hervé Jamar (MR). – Dans votre liste, je vois la Ville de Liège, mais pas Herstal ni Seraing. Ne faudrait-il pas préciser la ville «et agglomération»?

Enfin, pourquoi la gare sur le site de Gosselies n'a pas été retenue?

- M. Hervé Jamar, Président, reprend place au fauteuil présidentiel à 22 heures 25 minutes.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Pour le choix des projets, je ne peux que vous renvoyer à l'exposé des motifs.

Vous me demandez ce qu'il en est pour les autres. Vous ne pouvez pas me demander de justifier les projets que le législateur n'a pas voulu reprendre.

M. Willy Borsus (MR). – Pourquoi n'avez-vous pas repris Francorchamps?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Si nous avons un problème avec un hôtel, nous avons considéré qu'il n'y avait pas intérêt, à ce stade, à le reprendre dans la liste.

Sur la différence de procédure, M. Haumont a déjà développé cette question.

M. Willy Borsus (MR). – J'ai évoqué le cas du recours potentiel.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Pour le riverain, il existe une garantie supplémentaire de passer devant le Parlement. Quant à celui qui n'a pas encore été repris, il suit la procédure classique. Je ne vois pas en quoi il serait moins bien traité par cette situation.

Il devrait par la suite écrire au Gouvernement afin d'être repris ultérieurement dans la liste.

J'en viens au débat sur les modes structurants. Pourquoi quatre villes? Je suis le gardien du décret de l'ancien Ministre Daras qui a établi le plan urbain de mobilité (PUM).

Ce décret PUM (Plan Urbain de Mobilité) a défini cinq zones. L'une de ces zones, La Louvière, ne fait l'objet d'aucun projet.

Voilà donc l'explication: nous nous inscrivons totalement dans ce décret PUM de M. Daras.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Pourquoi ne pas alors envisager un amenement remplaçant les quatre noms de Ville par une référence directe à ce décret?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il n'est pas possible d'amender l'exposé des motifs.

Je vous donnais simplement un complément d'information sur la justification concernant ces quatre villes.

M. le Président. – Et concernant Charleroi?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Au niveau du commentaire de l'article 1er, il est fait référence à des éléments relatifs aux deux aéroports régionaux. Cela signifie que des éléments comme la desserte sont ainsi visés dans cet article 1er.

Pour être plus clair, il n'y a pas encore de demande de permis actuellement concernant l'accès ferroviaire car il faut, au préalable que cela soit envisagé dans le plan de secteur en cours de révision.

Je ne vois cependant aucune difficulté d'ajouter par le biais d'un amendement la gare ferroviaire au niveau de l'article 1, b.

M. le Président. – À cet égard, pour certains dossiers des demandes de permis ont été déposées et pour d'autres pas encore. Ne faudrait-il pas considérer que chaque dossier doit être nommément désigné dans le projet-cadre?

M. Edmund Stoffels (PS). – Je pense que même si certains documents comme le SDER doivent être revus, il faut malgré tout se donner les moyens de mettre en oeuvre ce qui a été décidé.

Concernant les modes structurants, le Gouvernement précédent a pris une décision et nous devons nous donner les moyens de la mettre en oeuvre.

L'article 1, points 1 à 4, résulte d'un choix politique. En début de discussion, j'ai ressenti chez certains un refus total du texte et j'aperçois maintenant un reproche, soit que le Gouvernement n'aurait pas été assez loin... Je conclus à nouveau à une forme de schizophrénie dans l'argumentation.

M. Willy Borsus (MR). – J'estime ne pas devoir faire de commentaires sur l'appréciation paramédicale faite par M. Stoffels. Notre objectif est d'avancer dans l'analyse et la compréhension du texte. Nous ne faisons que poser des questions au Gouvernement à ce sujet.

ARTICLE 2

M. le Président. – Y a-t-il des remarques? Cette disposition signifie-t-elle que l'on touche à l'article 127?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il s'agit de la consécration de l'article 127.

M. Willy Borsus (MR). – Vous l'aviez déjà largement consacré …

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Les dossiers passent par l'article 127.

M. Willy Borsus (MR). – Pourquoi doivent-ils passer nécessairement par l'article 127?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Déjà actuellement, l'article 127 est appliqué pour beaucoup de dossiers. Nous répondons de la sorte à l'avis du Conseil d'État.

M. Willy Borsus (MR). – Je n'ai pas en tête l'avis du Conseil d'État à ce sujet.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il s'agit de la page 14 de l'avis du Conseil d'État.

M. Willy Borsus (MR). – Quel est le lien avec la remarque formulée à la page 3 de cet avis? Il est en effet fait référence à un article 127, §8.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Cette remarque concernait l'avant-projet. Cet élément a disparu au niveau du projet.

M. Willy Borsus (MR). – Pourquoi en revenir au §3 de l'article 127? Pouvez-vous m'expliquer le lien?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Il y a différents éléments. Il faut savoir qu'il y a avant l'avis proprement dit du Conseil d'État un stade antérieur. En ce qui concerne ce dernier point, le délégué du Ministre répond aux questions posées par le Conseil d'État.

M. Willy Borsus (MR). – Les pouvoirs locaux doivent donc savoir qu'en cas de ratification par décret, ils seront privés d'un recours au Conseil d'État tandis que seule la Cour Constitutionnelle sera alors compétente.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Vous semblez vous permettre une appréciation que je n'oserais tenir, soit qu'un recours à la Cour Constitutionnelle est moins bien qu'au Conseil d'État.

M. Willy Borsus (MR). – Voulez-vous en ce qui vous concerne soutenir que nous avons tout ce débat alors même qu'un recours auprès de la Cour Constitutionnelle est identique à un recours auprès du Conseil d'État?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je voulais simplement dire que vous sembliez affirmer que les communes perdaient le bénéfice d'un recours alors qu'il existe toujours, mais devant la Cour Constitutionnelle.

ARTICLE 3

M. le Président. – Avez-vous des interrogations concernant l'article 3?

M. Willy Borsus (MR). – En ce qui concerne le calcul du délai, s'agit-il de jours calendrier?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – les délais au niveau de l'article 127 ne sont pas modifiés. Au niveau de l'article 3, il s'agit de jours calendrier.

M. le Président. – Un délai de 60 jours est envisagé avec une suspension de ce délai du 16 juillet au 15 août. Si un dossier est déposé le 16 juin, cela signifie donc que le Parlement pourrait décider jusqu'au 15 septembre.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Si le Parlement ne délibère pas avant cette date, son silence est assimilé à un refus.

M. Michel Lebrun (cdH). – Il n'est pas possible de mettre dans un texte le fait qu'il y ait des vacances parlementaires. Par contre, un délai de suspension peut être prévu et cette façon de procéder existe à d'autres niveaux.

En tout état de cause, le Gouvernement devrait effectuer un dépôt avant le 15 mai tandis que le Parlement devrait ainsi décider avant le 15 juillet.

M. le Président. – Et si la commission décide de faire 114 auditions?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – En cas de silence, après 60 jours, il est présumé qu'il s'agit d'une décision de refus.

ARTICLE 4

M. Michel Lebrun (cdH). – Je tiens à préciser que je souhaite réfléchir au dépôt éventuel d'un amendement concernant la problématique des arrêtés d'expropriation.

Par ailleurs, il est prévu que le Gouvernement dispose d'un délai de 45 jours pour présenter le permis au Parlement en vue de sa ratification.

Cet acte du Gouvernement peut-il faire l'objet d'un recours en annulation dans les 60 jours auprès du Conseil d'État?

Me Haumont, Avocat. – Il ne s'agit pas d'un acte administratif mais d'un acte préparatoire à la délibération du Parlement.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – En tout état de cause, pour que le permis sorte ses effets, il faut obligatoirement une ratification du Parlement.

M. le Président. – Et s'il n'y a pas le vote du Parlement, que se passe-t-il?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Si vous ne ratifiez pas, il n'y a pas de permis du tout. Votre Parlement dispose ainsi d'un pouvoir plus important.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Imaginons qu'une ratification par décret intervienne, le texte indique que des modifications mineures sont possibles tandis qu'un décret n'est pas nécessaire à cet égard. Pouvez-vous m'expliquer comment un collège pourrait ainsi modifier un décret?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je vous renvoie aux commentaires de l'article 4. Nous connaissons déjà en réalité cette technique pour les modifications mineures. S'il devait y avoir contestation, la juridiction saisie devrait trancher la question de savoir s'il s'agit ou non d'une modification mineure.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Si le Parlement ne ratifie pas, il n'y a donc pas de permis. Quel chemin devra alors être emprunté par le demandeur?

Me Haumont, Avocat. – Tout dépendra de la motivation du refus. Si le Parlement estime qu'il n'y a pas de

motif impérieux d'intérêt régional, une recours est possible auprès de la Cour Constitutionnelle. Si la personne s'incline, il faut alors considérer la procédure de droit commun.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Si le Parlement ne décide pas dans le délai prévu, il y aura donc assimilation à une décision de refus, soit donc par hypothèse, sans aucune motivation.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Dans ce cas, il n'y a pas de permis avec un retour donc «à zéro».

M. Willy Borsus (MR). – Qu'en est-il si le Gouvernement ne transmet pas le permis au Parlement dans le délai de 45 jours?

Me Haumont, Avocat. – C'est un délai d'ordre. Ce dernier n'est pas sanctionné dans le projet à défaut de respect. En ce qui concerne le Parlement, tant qu'il n'est pas saisi, son délai de 60 jours ne commence pas à courir.

Si l'on se place au niveau du demandeur, il pourrait adresser une mise en demeure au Gouvernement. Si ce dernier ne réagissait pas dans les quatre mois, ce silence serait assimilé au niveau du Gouvernement à une décision de refus, querellable auprès du Conseil d'État.

M. Willy Borsus (MR). – Le texte envisage donc un décret de ratification. Cela signifie «à l'entrée» soit une proposition, soit un projet. Si c'est un projet, il doit au préalable passer au niveau du Gouvernement

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Non, si le Ministre a délégation pour soumettre le permis au Parlement.

M. Willy Borsus (MR). – On parle bien dans le texte d'un décret au niveau de la ratification et donc pour moi, sauf erreur, nous ne pouvons être saisi que par le biais d'un projet ou d'une proposition.

Me Haumont, Avocat. – le texte qui vous est soumis indique que le Gouvernement «présente» au Parlement, ce qui constitue une procédure particulière. Il présente donc le permis pour ratification et le Parlement prend un décret à cet égard.

M. le Président. – S'agissant d'une procédure particulière, elle ne se retrouve pas dans notre règlement actuel.

Me Haumont, Avocat. – Une comparaison peut se faire avec la Flandre: il s'agit d'un acte *sui generis*.

M. le Président. – Une autre comparaison: lorsqu'il s'agit de ratifier un accord international, nous sommes saisis par le biais d'un projet.

M. Willy Borsus (MR). – Les services de notre Parlement pourraient être utilement interrogés à cet égard.

M. le Président. – Je relève que nous sommes d'accord à ce propos.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – J'en reviens aux changements mineurs: un arrêté ne peut modifier, selon moi, un décret.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – M. Borsus nous demande en réalité quel sera «le manteau» de la délibération. Pour votre part, vous demandez s'il est possible de modifier sur un élément mineur un permis ratifié par décret et ce, autrement que par décret: la réponse est oui.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Je ne peux concevoir qu'une commune puisse modifier un décret.

Me Haumont, Avocat. – Un permis par décret est un élément particulier. Il n'est pas question de modifier un décret à portée générale.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – C'est le flou le plus complet.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Nous pratiquons de la sorte régulièrement.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Si le Parlement prend un décret, vous ne pouvez permettre à un collège communal de le modifier, quelle que soit la comparaison que vous entendez faire.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Le texte envisage cet élément au niveau de l'article 4. Si vous votez ce texte, cela signifie que le législateur envisagera lui-même ce point particulier: le Parlement décidera alors de ratifier, mais de ne pas traiter les modifications mineures.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Il faut alors définir le concept de modification mineure. Cela s'arrête où?

M. le Président. – Pouvons-nous arrêter ici la discussion?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je tiens à signaler que nous avons déposé tous les permis et qu'ils sont à la disposition de tous les parlementaires au Greffe.

M. Willy Borsus (MR). – N'avions-nous pas convenu de la transmission d'une copie du permis à chaque commissaire?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Cette information concerne les parlementaires qui ne sont pas commissaires ici.

M. Willy Borsus (MR). – Vous me dites donc que votre information est destinée aux parlementaires qui ne sont pas ici aujourd'hui. Ceci étant précisé, je rappelle que nous avons demandé aussi la communication d'une note reprenant le détail de la procédure au niveau du Conseil d'État, pour chaque dossier.

M. le Président. – Concernant donc les 13 dossiers.

M. Willy Borsus (MR). – Le nouveau permis concernant la station d'épuration du Hain est-il déjà là?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Oui.

M. le Président. – Nous arrêtons ici aujourd'hui nos travaux concernant le point 1 de l'ordre du jour.

ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)

M. le Président. – Les points 2 et 3 de notre ordre du jour ont donc été reportés à Jeudi.

PROPOSITION DE DÉCRET VISANT À MODIFIER L'ARTICLE 150BIS DU CWATUP EN INTRODUISANT UN DÉLAI DE RIGUEUR POUR LE CERTIFICAT D'URBANISME N° 1, DÉPOSÉE PAR M. STOFFELS (DOC. 263 (2005-2006) — N° 1)

M. Edmund Stoffels (PS). – Je propose de reporter l'examen de cette proposition de décret à une séance ultérieure, ce qui me permettra un tête à tête avec le Ministre afin de connaître le sort réservé à l'article 150bis du CWATUP.

M. le Président. – L'examen de la proposition de décret est reportée au 10 juillet.

PROPOSITION DE DÉCRET VISANT À GARANTIR LA COORDINATION EN LANGUE FRANÇAISE ET ALLEMANDE DU CODE WALLON DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'URBANISME, DU PATRIMOINE ET DE L'ENERGIE, DÉPOSÉE PAR MM. STOFFELS ET CONSORTS (DOC. 721 (2007-2008) — N° 1)

DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

M. le Président. – M. Grommes est désigné en qualité de Rapporteur pour l'élaboration du Rapport.

EXPOSÉ DE L'AUTEUR DE LA PROPOSITION DE DÉCRET

M. Edmund Stoffels (PS). – S'il existe une version officieuse coordonnée en langue française du CWATUPe, tel n'est pas le cas en langue allemande. Par cette proposition de décret, je souhaite obtenir une version coordonnée officielle du CWATUPe.

La version coordonnée dans les deux langues confortera la lecture du texte.

L'article 2 de la proposition de décret prévoit l'entrée en vigueur dans les 15 jours après l'adoption du texte par le Parlement. J'entends toutefois déposer un amendement qui fixera l'entrée en vigueur pour le 1er janvier 2009 afin de permettre au Gouvernement de préparer la coordination en langue allemande.

Je relève enfin que cela rentre dans la philosophie de simplification administrative prônée par le Gouvernement.

DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Willy Borsus (MR). – Malgré l'heure tardive, je ne veux pas bâcler l'examen de ce projet de décret.

Je ne peux isoler deux, trois considérations.

J'ai moi-même des difficultés à disposer d'une coordination officieuse ou officielle en langue française. Tout en soutenant la démarche de M. Stoffels, je pose la question de l'existence d'une telle coordination.

Par ailleurs, cette proposition de décret s'inscrit dans la relation qu'entretient la Région wallonne avec la Communauté germanophone. Les autres problèmes soulevés par la Communauté germanophone sont-ils vidés?

Enfin, n'oublions pas les revendications de la Communauté germanophone en faveur d'un transfert de compétences. Je note que l'entrée en vigueur serait fixée au 1er janvier 2009. Face à cette ambition de transfert, cette date me paraît fort éloignée. Je pense qu'il faut mettre rapidement ce texte à la disposition des Germanophones.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – À la lecture de la proposition de décret, vous constaterez qu'il ne s'agit pas d'un décret spécial qui transfère les compétences du logement et de l'aménagement du territoire. Le Gouvernement wallon se prépare à la tenue d'un Gouvernement commun avec la Communauté germanophone. Nous avons convenu que nous n'aborderions pas la question du transfert des compétences.

Je suis favorable à la proposition de décret de M. Stoffels.

L'article 2 de la proposition de décret me pose toutefois problème. Nous aurons bientôt le RESA ter ainsi que la réforme du permis de lotir. Cela va prendre encore un peu de temps. Après le vote de ces textes, la totalité des textes devra être soumise à traduction.

Je suggère dès lors qu'un amendement prévoie que le Gouvernement décide de l'entrée en vigueur du décret.

Mme Monika Dethier-Neumann (Écolo). – Je ne veux pas répéter les arguments avancés par M. Stoffels. Nous avons droit à la sécurité juridique. Si vous évoquez un travail à venir pour le CWATUPe, on n'est pas

sorti. Depuis quatre ans, nous attendons des changements. Je ne peux donc pas souscrire à votre proposition d'amendement.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je tiens à relever que tous les décrets votés et parus au *Moniteur belge* ont été traduits en langue allemande.

M. Willy Borsus (MR). – Qu'en est-il de la mise à disposition d'une version coordonnée officielle en langue française?

M. Edmund Stoffels (PS). – L'entièreté des textes réglementaires est traduite en langue allemande. Il ne s'agit toutefois que d'une valeur de référence dès lors que le texte n'a pas été voté en allemand. Les erreurs de traduction ne sont donc pas opposables.

Il existe une version coordonnée officieuse en français qui est mise à jour régulièrement. Il faudrait toutefois que la mise à jour se fasse en temps réel.

Ne confondons pas les différentes tâches. Il n'est pas question ici de transfert de compétences.

À l'heure actuelle, celui qui veut consulter le document en langue allemande doit parcourir le *Moniteur belge* depuis quelques années. Afin de faciliter la lecture, je demande une version coordonnée. La dernière date en effet de 2002-2003.

Je comprends bien qu'en 15 jours, ce ne sera pas possible. La date du 1er janvier 2009 vous convient-elle?

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je vous confirme que le Gouvernement est prêt à assurer la coordination lorsque la réforme sera acquise, de même pour une coordination officieuse permanente.

Par précaution, je vous demande de laisser au Gouvernement le soin de fixer la date d'entrée en vigueur.

M. Edmund Stoffels (PS). – Par l'amendement (Doc. 721 (2007-2008) — N° 2), il est proposé de remplacer l'article 2 par «le Gouvernement fixe la date d'entrée en vigueur du présent décret».

M. le Président. – Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close et vous propose de passer à l'examen et au vote des articles.

EXAMEN ET VOTE DES ARTICLES

ARTICLE PREMIER

M. le Président. – L'article premier n'ayant fait l'objet d'aucun commentaire, il a été adopté à l'unanimité des membres votants.

ARTICLE 2

M. le Président. – L'amendement (Doc. 721 (2007-2008) — N° 2) a été adopté par 7 voix et 3 abstentions.

L'article 2, tel qu'amendé, a été adopté par 7 voix et 3 abstentions.

VOTE SUR L'ENSEMBLE

M. le Président. – La proposition de décret a été adoptée à l'unanimité des 10 membres votants.

CONFIANCE AU RAPPORTEUR

M. le Président. – La confiance est accordée au Rapporteur pour l'élaboration du Rapport.

PROPOSITION DE DÉCRET VISANT À GARANTIR LA COORDINATION EN LANGUE FRANÇAISE ET ALLEMANDE DU CODE DU LOGEMENT, DÉPOSÉE PAR MM. STOFFELS ET CONSORTS (DOC. 722 (2007-2008) — N° 1)

DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

M. le Président. – M. Grommes est désigné en qualité de Rapporteur pour l'élaboration du Rapport.

EXPOSÉ DE L'AUTEUR DE LA PROPOSITION DE DÉCRET

M. Edmund Stoffels (PS). – S'agissant de la même demande pour le Code du Logement, je vous renvoie à mes propos concernant le CWATUPe.

M. le Président. – Personne ne demandant la parole, je vous propose de passer à l'examen et au vote des articles.

EXAMEN ET VOTE DES ARTICLES

ARTICLE PREMIER

M. le Président. – L'article premier n'ayant fait l'objet d'aucun commentaire, il a été adopté à l'unanimité des membres votants.

ARTICLE 2

M. le Président. – L'amendement (Doc. 722 (2007-2008) — N° 2) a été adopté par 7 voix et 3 abstentions.

L'article 2, tel qu'amendé, a été adopté par 7 voix et 3 abstentions.

VOTE SUR L'ENSEMBLE

M. le Président. – La proposition de décret a été adoptée à l'unanimité des 10 membres votants.

CONFIANCE AU RAPPORTEUR

M. le Président. – La confiance est accordée au Rapporteur pour l'élaboration du Rapport.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION INVITANT LE GOUVERNEMENT WALLON À DÉVELOPPER UN PROGRAMME D'ACTIONS CONCRÈTES VISANT À DIMINUER LA DÉPENDANCE EN MATIÈRE D'APPROVISIONNEMENT EN ÉNERGIE, DÉPOSÉE PAR MM. STOFFELS ET CONSORTS (DOC. 411 (2005-2006) — N° 1)

M. Edmund Stoffels (PS). – Je vous propose de joindre l'examen de cette proposition de résolution au point 4 de notre ordre du jour, soit la suite à réserver à l'interpellation de M. Lebrun à M. Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial sur «la question des pics de pétrole et de gaz».

En effet, nous allons tenter d'intégrer la présente proposition dans la nouvelle proposition de résolution.

M. le Président. – L'examen de la proposition de résolution est reportée *sine die*.

- M. Daniel Senesael, Vice-Président, reprend place au fauteuil présidentiel à 23 heures 42 minutes.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION RELATIVE À LA MISE EN OEUVRE DU PLAN «DES COMMUNES ÉNERG-ÉTHIQUES», DÉPOSÉE PAR M. JAMAR (DOC. 800 (2007-2008) — N° 1)

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Avant d'entendre l'exposé de M. Jamar, je me demande s'il est opportun d'examiner cette proposition de résolution, dès lors que deux propositions de décret vont être examinées mercredi en séance publique.

M. Hervé Jamar (MR). – La dernière fois, j'avais développé une proposition de résolution sur la PEB pour ce qui concerne les particuliers. Ici, il s'agit de mettre à disposition des conseillers énergétiques.

DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

M. le Président. – M. Borsus est désigné en qualité de Rapporteur pour l'élaboration du Rapport.

EXPOSÉ DE L'AUTEUR DE LA PROPOSITION

M. Hervé Jamar (MR). – La présente proposition de résolution concerne le rôle des conseillers énergétiques. Sur les 262 communes wallonnes, 163 ont rentré une demande et 95 ont été sélectionnées.

Pourtant, seuls quelques dizaines de conseillers sont aujourd'hui en activité pour aider les communes.

Plusieurs communes n'engageront pas de conseillers en énergie alors pourtant que les budgets sont prévus.

Je souhaiterais que le budget de ces communes soient réaffectés aux communes réellement intéressées par la mesure.

DISCUSSION GÉNÉRALE

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – J'ai effectivement confondu votre propositon de résolution. Comme j'ai eu l'occasion de vous l'indiquer, à ma connaissance, une seule commune, celle d'Andenne, ne veut pas du conseiller en énergie mis à sa disposition. J'attends encore confirmation de cette position. Pour le reste, les communes ont poursuivi l'examen et les formations. Je vais toutefois demander le détail à mon administration.

De manière générale, je tiens à relever que mon budget a été engagé à concurrence de 99,43%.

M. le Président. – Nous pourrions éventuellement réinterroger le Ministre ce jeudi et remettre ce point à notre ordre du jour du 7 juillet prochain.

M. Hervé Jamar (MR). – Je souscris à cette proposition. Pour revenir à ces conseillers, je demande au Ministre de ne pas discriminer : il existe 262 communes en Wallonie.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Je souhaiterais évoquer les dossiers transmis dans le cadre d'UREBA. Dès que la commune a fait l'objet d'un avis favorable de l'UMH, celle-ci recevra les sommes proméritées.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À IDENTIFIER LES BESOINS FINANCIERS À COURT, MOYEN ET LONG TERME DU SECTEUR DU LOGEMENT SOCIAL, DÉPOSÉE PAR MM. JAMAR ET CONSORTS (DOC. 725 (2007-2008) — N° 1)

M. le Président. – Je vous propose de reporter l'examen de cette proposition de résolution au 7 juillet 2008.

- M. Hervé Jamar, Président, reprend place au fauteuil présidentiel à 23 heures 54 minutes.

Ceci clôture les travaux de notre Commission. La séance est levée.

- *La séance est levée à 23 heures 55 minutes.*

LISTE DES INTERVENANTS

M. André Antoine, Ministre

M. Willy Borsus, MR

M. Christophe Collignon, PS

M. Maurice Dehu, PS

Mme Monika Dethier-Neumann, Écolo

Me Haumont

M. Hervé Jamar, Président

M. Serge Kubla, MR

M. Michel Lebrun, cdH

M. Alain Onkelinx, PS

M. Daniel Senesael, Président

M. Edmund Stoffels, PS

M. Bernard Wesphael, Écolo

ABRÉVIATIONS COURANTES

CCATM	Commission consultative communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité
CHB	Cerexhe-Heuseux-Beaufays
CJCE	Cour de Justice des Communautés européennes
CPAS	Centre public d'Action sociale
CRAT	Commission régionale pour l'Aménagement du Territoire
CWATUP	Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine
CWATUPe	Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie
CWEDD	Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable
DAR	Décret des autorisations régionales
DPR	Déclaration de Politique régionale
FEDER	Fonds européen de Développement régional
FWA	Fédération wallonne de l'Agriculture
GSM	Système global pour Communications mobiles
NIMBY	Not in my backyard ("pas dans mon jardin")
PEB	Performance énergétique des Bâtiments
PIB	Produit intérieur brut
PUM	Plan urbain de mobilité
RER	Réseau Express régional
RESA	Décret de Relance économique et de Simplification administrative
SDER	Schéma de Développement de l'Espace régional
TGV	Train à grande vitesse
TGV	Turbines gaz-vapeur
UE	Union européenne
UMH	Université de Mons-Hainaut
UREBA	Utilisation rationnelle de l'Energie dans les Bâtiments
UVCW	Union des Villes et Communes de Wallonie