C.R.I.C. N° 65 (2010-2011)

PARLEMENT WALLON

SESSION 2010-2011

COMPTE RENDU

INTEGRAL

Séance publique de Commission*

Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité

Mardi 21 décembre 2010

*Application de l’art. 151 du règlement du Parlement wallon

SOMMAIRE

Ouverture de la séance..... 5

Organisation des travaux..... 5

Questions orales

Question orale de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le contrat de service public de la Société Régionale Wallonne du Transport. »

Orateurs : Mme la Présidente, M. Senesael, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 5

Question orale de M. Yzerbyt à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le risque d'annulation par le Conseil d'État du permis unique pour le projet éolien ELSA à Ghislenghien et Hellebecq. »

Orateurs : Mme la Présidente, M. Yzerbyt, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, M. le Président..... 7

Organisation des travaux (Suite)..... 9

Orateurs : M. le Président, M. Borsus..... 9

Projet de décret modifiant le décret du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général (Doc. 303 (2010-2011) - N °1)..... 9

Proposition de décret modifiant le décret du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général, déposée par MM. Borsus et Consorts (Doc. 271 (2010-2011) N° 1)..... 9

Désignation d'un rapporteur..... 9

Exposé de M. le Ministre Henry

Orateurs : M. le Président, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 9

Exposé de l'auteur de la proposition de décret

Orateurs : M. le Président, M. Borsus..... 11

Discussion générale

Orateurs : M. le Président, Mme Cremasco, MM. Stoffels, Di Antonio, Borsus, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, M. Wesphael..... 13

Projet de décret modifiant le décret du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général (Doc. 303 (2010-2011) N° 1)..... 28

Votes des articles 28

Vote sur l'ensemble 28

Justification d'abstention

Orateurs : M. le Président, M. Borsus..... 28

Proposition de décret modifiant le décret du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général, déposée par MM. Borsus et Consorts (Doc. 271 (2010-2011) N° 1)..... 29

Vote des articles..... 29

Confiance au rapporteur..... 29

Projet de décret ratifiant le permis d'urbanisme délivré le 16 juillet 2010 par arrêté du fonctionnaire délégué à la SA INFRABEL pour la construction d'un bâtiment de voyageurs et l'aménagement des abords de la gare RER – ligne 124 à 1410 Waterloo (Doc. 304 (2010-2011) - N° 1)..... 29

Désignation d'un rapporteur..... 29

Exposé de M. le Ministre Henry

Orateurs : M. le Président, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 29

Discussion générale

Orateurs : M. le Président, M. Borsus..... 29

Vote de l'article..... 30

Vote sur l'ensemble..... 30

Confiance au rapporteur

Orateurs : M. le Président, M. Stoffels..... 30

Questions orales (Suite)

Question orale de M. Borsus à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'application de la réforme sur les permis de lotir et la mise en place des permis d'urbanisation. »

Orateurs : M. le Président, M. Borsus, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 30

Question orale de Mme Goffinet à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les infractions urbanistiques. »

Orateurs : M. le Président, Mme Goffinet, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 32

Liste des intervenants..... 34

Abréviations courantes..... 35

Présidence de M. Michel de Lamotte, Président

- La séance est ouverte à 9 heures 41 minutes.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

M. le Président. – La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. le Président. – Je viens d'avoir un coup de fil de M. Borsus qui est dans le fossé avec sa voiture. Il va arriver, mais il m'annonce 9 heures 55. Je vais lui téléphoner, car il m'a laissé un message. On pourrait attendre 9 heures 55 ou alors, déjà commencer les questions des présents.

Je veux bien prendre les questions de ceux qui sont déjà là et on commencera l'analyse des projets de décret par après. Il restait cinq questions hier. Je les prends maintenant. À circonstance exceptionnelle, réponse exceptionnelle.

À ce titre, sachez que la question de M. Dupriez à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les rejets dans la Chiers de l'usine papetière de Harnoncourt » a été retirée.

En outre, vous avez reçu un *addendum* à la commission d'aujourd'hui. On est en train de distribuer le texte de la proposition de décret modifiant le décret du 17 juillet 208 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général (Doc. 271 (2010-211) Nº 1) de M. Borsus.

Le temps que l'on prépare le PowerPoint de présentation et en espérant que M. Borsus, à qui je vais téléphoner, arrive, Mme Crémasco va présider.

(Mme Cremasco, Vice-Présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE M. SENESAEL À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE CONTRAT DE SERVICE PUBLIC DE LA SOCIÉTÉ RÉGIONALE WALLONNE DU TRANSPORT. »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le contrat de service public de la Société Régionale Wallonne du Transport ».

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

M. Senesael (PS). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, vous travaillez actuellement à l'élaboration du futur contrat de service public de la Société régionale wallonne du transport.

Selon certaines informations parues dans la presse, vous souhaiteriez imposer aux transports en commun wallons un cadre qui s'inspire du modèle allemand.

Il devrait intégrer des critères sociaux et environnementaux plus précis en matière de réduction de gaz à effet de serre pour les dirigeants de la SRWT.

Le texte devrait également être plus contraignant à l'égard du Gouvernement wallon afin d'éviter qu'à l'avenir celui-ci ne décide une nouvelle fois de manière unilatérale de geler la dotation publique de la SRWT.

Une nouvelle répartition de l'activité de transport de personnes devrait aussi être décidée entre les TEC wallons et les privés.

Monsieur le Ministre, ce futur contrat de service public devant entrer en vigueur dès octobre 2011, où en est-on actuellement dans l'élaboration de celui-ci ? Confirmez-vous ces différentes informations ? Quelles sont les grandes lignes directrices de ce contrat de gestion, en tout cas pour son élaboration ? Quels sont les commentaires reçus suite à la parution de ces informations dans la presse ?

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Henry,

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Comme nous avons un peu le temps, je vais joindre trois questions, Monsieur Senesael. Je propose de faire la réponse complète, comme cela vous aurez plus que vous n'en demandez, si cela ne vous embête pas.

Tout comme vous, c'est par la presse que j'ai appris que le futur contrat de service public devrait s'inspirer d'un prétendu modèle allemand.

En fait, nous devons mettre en œuvre le règlement européen 1370 relatif aux services publics de transport de voyageurs, par chemin de fer et par route. Force est de constater que, de prime abord, peu d'initiatives de cet ordre ont été prises ailleurs en Europe à ce jour. Voilà pourquoi un travail de *benchmarking* peut se révéler intéressant, vu la nouveauté des dispositifs à mettre en œuvre.

Dans ce cadre, l'existence de contrats de service public mis en place par des autorités organisatrices allemandes a effectivement été citée. Ces expériences peuvent nous inspirer au même titre que d'autres expériences, dans d'autres états membres. Il n'y a donc pas un modèle unique auquel nous ferions référence.

C'est donc dans cette dynamique d'observer ce qui se passe ailleurs dans l'Union européenne, pour nous mettre en conformité avec le règlement européen 1370, que nous nous trouvons. Les options défendues lors de la négociation du contrat de service public ont été arrêtées dans une note d'orientation qui a été adoptée par le gouvernement le 20 octobre dernier.

Ces orientations, que je vais vous donner, veillent notamment à traduire la DPR, les modifications souhaitables en fonction du règlement européen et la définition des nouveaux objectifs dans l'avant-projet de décret et dans le nouveau contrat de service public.

Les principales orientations liées à la DPR sont les suivantes :

- le renforcement de l'intermodalité ou de la complémentarité entre les différents modes, ce qui passera par le renforcement du rôle de *manager* de la mobilité pour renforcer la complémentarité des solutions de mobilité et le lien avec l'aménagement du territoire, des investissements en faveur de la vitesse commerciale des TEC (bandes bus, sites propres, priorité aux feux, etc.) et l'évaluation des alternatives aux lignes régulières dans une optique d'extension progressive de l'offre de mobilité (bus à la demande, taxitec, bus de nuit, etc.) ;
- l'inscription dans une démarche de développement durable. Des objectifs de résultats seront intégrés au contrat. Ils se référeront notamment aux trois axes majeurs identifiés : le matériel roulant et les infrastructures, les comportements et la gestion interne, l'offre et le *management* de la mobilité. Un principe de responsabilité sociétale du Groupe TEC sera également inscrit dans le décret et la démarche développement durable sera intégrée et amplifiée dans le contrat ;
- une gestion de l'entreprise et une politique commerciale plus performantes par la poursuite des efforts liés à la sécurité et l'optimisation de la concertation sociale. En ce qui concerne les différents dispositifs tarifaires, une évaluation sera faite dans le cadre du contrat de service public en lien avec le contexte budgétaire actuel ;
- une amélioration de l'offre de transport. L'évaluation externe du contrat de gestion actuel met en évidence l'hétérogénéité selon les TEC des méthodes de définitions et/ou de rationalisation de l'offre. Par ailleurs, la SRWT a entamé une réflexion sur l'optimisation de l'offre. La SRWT sera renforcée dans ce rôle. La recherche de solutions plus flexibles dans certains contextes, comme les bus à la demande, sera amplifiée. L'amélioration de la qualité de l'offre et de la gestion du transport scolaire devra se faire en concertation avec la Communauté française.

Ensuite, il y a les orientations liées à la règlementation européenne. Même si un règlement européen s'impose sans qu'il soit obligatoire de le transposer en droit interne, il nous a semblé préférable, pour éviter l'implicite, de réviser le décret organique de 1989 afin que les nouvelles règles soient mieux connues de tous les acteurs.

Voici donc les principales orientations de cet avant-projet de décret :

- l'intégration d'une responsabilité sociétale du groupe TEC ;
- l'analyse de l'opportunité du renforcement du contrôle du gouvernement sur le groupe TEC ;
- l'inscription du groupe TEC comme une seule entité, afin de permettre sa reconnaissance comme opérateur interne ;
- l'analyse de l'opportunité du renforcement du rôle de la SRWT et des modalités de ce renforcement dans l'optimisation de l'offre (méthodologie et suivi) et ce, dans le respect des règles de concurrence.

Ces principes généraux se traduisent en orientations, qui seront inscrites dans le contrat de service public. La négociation du contrat de service public se passera en deux temps. Premièrement se

déroulera la négociation des principes généraux du futur contrat de service public.

Comme je viens de l'évoquer, les orientations principales seront donc l'intermodalité, le développement durable, la poursuite de l'amélioration de la gestion de l'entreprise et de la politique commerciale et, bien entendu, de l'offre de transport.

La rédaction du contrat de service public veillera par ailleurs à :

- formaliser les deux conditions requises figurant dans le règlement 1370/2007 pour considérer le groupe TEC comme un opérateur interne et identifier les obligations de service public ;
- mettre en place un régime de sous-traitance conforme aux dispositions du règlement ;
- formaliser les obligations de services publics notamment en matière d'informations aux usagers du transport public et de mesures à prendre en cas d'interruption de service. C'est d'ailleurs d'actualité ;
- formaliser les objectifs d'impact, de qualité, d'efficacité, d'efficience et définir les incitants et les sanctions applicables ;
- définir des indicateurs qualitatifs et quantitatifs, pertinents et mesurables, permettant de suivre les objectifs fixés au groupe TEC ainsi que les modalités d'imposition et de contrôle du respect de normes spécifiques au plan social et de qualité du service.

La deuxième étape suivra début 2011 avec, conformément à l'annexe du règlement 1370/2007, la définition du mécanisme de calcul des compensations relatives à l'exécution des obligations de service public ainsi que ses modalités de versement.

Ce mécanisme devra inclure les paramètres d'évolution des compensations en fonction de l'évolution des charges, de l'offre ou d'autres paramètres à déterminer. Ceci doit être objectivement apprécié, tout comme la qualité de la fourniture de services de transport de voyageurs. Les formules d'intéressement ou de bonus-malus sont à renforcer.

Ce travail de rédaction du contrat de service public vient d'être lancé. Les premiers contacts avec les acteurs du secteur sont en cours. Toutes vos interrogations sont donc rencontrées dans le dispositif de négociation du futur contrat de service public.

En bref, vous avez vu que le prétendu « modèle allemand » est un raccourci un peu audacieux. Notre but est simplement d'aller voir ailleurs en Europe si des idées en vue de transposer le règlement 1370 peuvent être trouvées. Le gouvernement va effectivement veiller à approfondir les premiers pas faits par le groupe en matière de développement durable et les équilibres entre services produits par la régie et par les sous-traitants ne devraient pas être fondamentalement modifiés. Le règlement impose un équilibre de maximum 50/50. Par contre, il va falloir trouver un mode d'attribution des contrats de sous-traitance conformes au droit de la concurrence. Enfin, mon but est bien sûr, via le mécanisme de détermination des indemnités pour obligations de service public, de mettre en place un cadre de financement durable du secteur.

Mme la Présidente. – Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse étoffée. La parole est à M. Senesael.

M. Senesael (PS). – Madame la Présidente, vous l'avez dit, voilà une réponse bien complète et bien étoffée. Merci, Monsieur le Ministre. En tout cas, on peut constater qu'il y a un cadre de négociations qui est déjà bien élaboré. Les démarches sont bien balisées, les objectifs sont bien identifiés et les rôles bien marqués. Il ne reste donc plus qu'à espérer que ces éléments permettront une bonne négociation du contrat de service public dans l'intérêt de l'ensemble de nos concitoyens. Je pense que c'est bien parti, à l'entame de ce que vous venez de nous déclarer.

QUESTION ORALE DE M. YZERBYT À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ SUR « LE RISQUE D'ANNULATION PAR LE CONSEIL D'ÉTAT DU PERMIS UNIQUE POUR LE PROJET ÉOLIEN ELSA À GHISLENGHIEN ET HELLEBECQ. »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Yzerbyt à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité sur « le risque d'annulation par le Conseil d'État du permis unique pour le projet éolien ELSA à Ghislenghien et Hellebecq ».

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

M. Yzerbyt (cdH). – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, permettez-moi tout d'abord un petit rétroacte.

C'est en octobre 2008 que l'intercommunale IDETA introduit une demande de permis unique pour construire et exploiter un parc de neuf éoliennes à Ghislenghien et Hellebecq. En mai 2009, les fonctionnaires techniques et délégués ont refusé d'accorder le permis unique sollicité. Suite à ce refus, un recours a été introduit par IDETA. En octobre 2009, saisi de ce recours, vous avez accordé

le permis sollicité. En mai dernier, ce permis a été annulé par le Conseil d'État. En juin dernier, suite à cette annulation, vous avez délivré un nouveau permis. En septembre dernier, les riverains ont introduit un nouveau recours en annulation auprès du Conseil d'État et voici quelques jours, l'auditeur du Conseil d'État a rendu son rapport sur le deuxième permis que vous avez délivré en juin.

Le courrier du 7 décembre dernier en fait état. Le rapport de l'auditeur est assez explicite. Il conclut, pour la deuxième fois, à l'annulation du permis unique pour absence de motivation. L'arrêt du Conseil d'État est attendu prochainement.

À ce stade de la procédure, Monsieur le Ministre, je souhaiterais obtenir des réponses précises aux questions suivantes.

L'auditeur du Conseil d'État met en avant votre absence de motivation par rapport aux remarques de la cellule bruit du SPW. Or, cet avis a été rédigé par la cellule bruit à votre demande. Selon mes informations, cet avis dénonçait une étude d'incidences déficiente ne pouvant constituer une base suffisamment sérieuse sur laquelle s'appuyer pour octroyer l'autorisation ainsi que le non-respect des valeurs wallonnes en matière de bruit. Comment pouvez-vous justifier de ne pas en avoir tenu compte dans votre motivation ? Permettez-moi de vous poser la question : ne s'agit-il pas là d'une erreur assez grossière ?

Que comptez-vous faire suite au rapport très défavorable de l'auditeur ? Ne craignez-vous pas une annulation du deuxième permis que vous avez délivré ? Avez-vous analysé la possibilité de recourir, dans ce cas, à l'application de la théorie du retrait d'actes ? Le cas échéant, à quel stade la procédure serait-elle recommencée ?

Par contre, en cas de deuxième annulation du permis unique par le Conseil d'État, que comptez-vous faire ? Prendrez-vous un troisième arrêté ? Demanderez-vous une nouvelle étude d'incidences sur l'environnement ? Solliciterez-vous un nouveau rapport de la cellule bruit ? Envisagerez-vous une nouvelle enquête publique ?

Enfin, Monsieur le Ministre, pouvez-vous me préciser quand le nouveau cadre de référence entrera en vigueur et s'il concernera uniquement les nouveaux projets ou également les projets en cours ?

Mme la Présidente. – La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Il est exact que l'arrêté ministériel du 3 juin 2010 octroyant un permis unique à IDETA afin de construire et exploiter un parc de sept éoliennes à Ghislenghien a fait l'objet d'un rapport de l'auditeur du Conseil d'État concluant à l'annulation de mon arrêté ministériel.

Il se base sur le caractère lacunaire de l'étude d'incidences sur l'environnement en ce qui concerne le chapitre bruit. L'arrêt du Conseil d'État devrait nous parvenir dans les prochaines semaines. Je ne puis présager de sa décision. Il est évident que quel que soit l'arrêt, positif ou négatif, je peux vous assurer que je prendrai à nouveau mes responsabilités dans ce dossier puisque je l'ai déjà fait à plusieurs reprises et que toutes les pistes de solution intégrant les futures conclusions de l'arrêt du Conseil d'État seront minutieusement étudiées. À ce stade-ci, je ne peux évidemment pas me positionner sur ces solutions avant d'avoir l'arrêt définitif du Conseil d'État.

Quant au cadre de référence éolien, il est en cours de finalisation et devrait être prochainement adopté par le Gouvernement wallon. Il devrait contribuer à clarifier divers aspects devant éviter à l'avenir des difficultés récurrentes rencontrées dans le cadre de l'instruction de divers dossiers du même type que celui que nous évoquons ce jour.

Une fois adopté, ce document devrait effectivement être la référence en matière de décisions pour l'implantation de parcs éoliens. Il est évident que ce sera plus simple et plus clair pour tout le monde, pour les demandeurs comme pour les décideurs, lorsque ce cadre aura été revu et qu'il permettra de motiver plus facilement les décisions qui sont déjà prises aujourd'hui au cas par cas, en examinant de près bien entendu les demandes, mais le cadre permettra un balisage beaucoup plus clair.

(M. de Lamotte, Président, reprend place au fauteuil présidentiel)

M. le Président. – La parole est à M. Yzerbyt.

M. Yzerbyt (cdH). – Monsieur le Ministre, merci pour cette réponse qui effectivement répond plus précisément à la question liée au cadre. Vous restez très lacunaire concernant le permis en tant que tel. Effectivement, le Conseil d'État n'a pas encore rendu son arrêt définitif. Si je comprends bien ou si j'essaie de lire entre les lignes, vous n'envisagez nullement le retrait d'actes, ce qui aurait été une possibilité. Vous dites que vous analyserez la décision du Conseil d'État. On avance donc par petits pas en disant que « *l'on verra bien ce que le Conseil d'État dira, quels griefs seront définitivement reprochés et on reformulera en fonction de ce que dit le Conseil d'État* ».

Le problème est que l'on risque d'aller de plus en plus loin. Chaque fois que le Conseil d'État rendra un avis négatif, vous aurez un élément en plus pour justifier et motiver un peu mieux votre décision. Je regrette quand même que, lorsque l'on lit l'auditeur aujourd'hui, celui-ci mette en évidence qu'il y a un

manque assez flagrant de motivation, notamment sur l'aspect de la cellule bruit, cellule que vous avez vous-même recommandée pour pouvoir émettre un avis. En outre, son avis n'est pas du tout utile ou en tout cas, défavorable et totalement défavorable à la position que vous prenez dans ce dossier.

C'est en tout cas dommageable.

M. le Président. – Malgré les circonstances, tout le monde est rentré à bon port. Comme je le disais à M. le Ministre, on a déjà téléphoné à Pierre-Yves qui va retourner à Herve. Comme vous avez été taquin hier, Monsieur Borsus, je me permets de l'être aujourd'hui.

(Rires)

ORGANISATION DES TRAVAUX
(Suite)

M. le Président. – Nous avons deux projets de décret et une proposition de décret. Le premier projet de décret modifie le décret, globalement appelé DAR, du 17 juillet 208 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général. Le second projet de décret ratifie le permis d'urbanisme délivré le 16 juillet 2010 par arrêté du fonctionnaire délégué à la SA INFRABEL pour la construction d'un bâtiment de voyageurs et l'aménagement des abords de la gare RER — ligne 124 à 1410 Waterloo.

Une proposition de décret de M. Borsus modifiant le décret du 17 juillet 208 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général, qui sont arrivés au mois de novembre, est venue se joindre à notre débat ici.

Je suggère que M. le Ministre, qui a un *PowerPoint*, fasse la présentation et que M. Borsus se joigne à lui avec sa proposition pour la présentation générale et puis on fait un débat.

M. Borsus (MR). – Bien volontiers, Monsieur le Président, merci pour la flexibilité.

Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, puis-je vous demander si le texte de notre proposition de décret a bien été soumis, a bien été distribué ?

M. le Président. – Il vient d'être redistribué, mais tout le monde l'avait déjà reçu à domicile il y a longtemps.

M. Borsus (MR). – Parfait alors.

PROJET DE DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET DU 17 JUILLET 2008 RELATIF À QUELQUES PERMIS POUR LESQUELS IL EXISTE DES MOTIFS IMPÉRIEUX D'INTÉRÊT GÉNÉRAL (DOC. 303 (2010-2011) — N °1)

PROPOSITION DE DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET DU 17 JUILLET 2008 RELATIF À QUELQUES PERMIS POUR LESQUELS IL EXISTE DES MOTIFS IMPÉRIEUX D'INTÉRÊT GÉNÉRAL, DÉPOSÉE PAR MM. BORSUS ET CONSORTS (DOC. 271 (2010-2011) Nº 1)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret modifiant le décret du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général et de la proposition de décret modifiant le décret du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général, déposée par MM. Borsus et Consorts.

Désignation d'un rapporteur

M. le Président. – Mme Cremasco est désignée en qualité de rapporteuse pour l'élaboration du rapport.

M. Dodrimont est désigné en qualité de rapporteur pour l'élaboration du rapport concernant la proposition de décret de M. Borsus.

Exposé de M. le Ministre Henry

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, voilà effectivement un projet de décret qui vient donc modifier le décret principal instituant le DAR.

Nous avons déjà eu l'occasion d'en parler à différentes reprises puisque ce dossier a tout de même été fortement médiatisé et donc, j'ai déjà eu l'occasion d'exprimer le contenu évidemment du projet, notamment lors de questions parlementaires.

En quoi consiste ce projet de décret ? C'est relativement simple. Cela consiste à modifier le champ d'application. Le décret DAR initial était relativement synthétique également. Il s'agit de modifier principalement le champ d'application en voulant se concentrer sur les projets déterminants pour la Wallonie. L'estimation qui a été faite par le gouvernement dans la situation générale de la discussion sur ce système juridique et du contentieux également qui est toujours en cours, bien entendu, au niveau belge et au niveau

européen, a été de se dire : «*ce décret fait partie de l'ordre juridique, il faut l'utiliser de manière parcimonieuse, là où cela se justifie de manière la plus claire, c'est-à-dire, là où il y a un motif impérieux d'intérêt général évident pour tout le monde*».

Au départ du champ d'application tel qu'il a été défini dans le décret, on peut se dire qu'il y a un certain nombre d'objets qui ne doivent pas faire appel à cette motivation de motifs impérieux d'intérêt général. C'est de se limiter aux projets pour lesquels il y a une impulsion déterminante et significative applicable au projet d'ensemble, c'est un peu dans le même esprit que ce qui existait déjà dans le décret initial, à l'article 4, qui prévoyait que les éléments mineurs complémentaires ou connexes sont traités par les autorités administratives. Cet article évidemment n'est pas changé, mais c'est un peu dans ce même esprit que l'on modifie l'article 1, le champ d'application du décret et que les éléments mineurs peuvent être réalisés sans nécessité d'intervention du parlement. Cela a été le cas, par exemple, récemment pour ce qui concerne l'extension des salles d'attente de l'aérogare de Charleroi qui n'était pas concernée par une nécessite de ratification. C'est un peu la même paralogie, la même notion que de se dire : «*on inscrit au plan de secteur que lorsqu'il y a une notion de principale infrastructure, lorsque nous avons d'autres types de réseaux, lorsque nous avons d'autres réflexions sur le réseau routier, le réseau de transport*». Là aussi nous avons ces interrogations. Elles sont également d'actualité puisque vous savez qu'en application du décret programme de l'année passé, nous devons justement définir les infrastructures principales.

C'est un peu cette même logique qui est appliquée en se concentrant pour la ratification sur les permis pour lesquels il y a effectivement un motif impérieux d'intérêt général.

Le principe en tant que tel, le système, la *ratio legis* n'est pas modifiée, n'est pas remise en question. Les permis qui ont été ratifiés en 2008 et par les DAR subséquents bien entendu restent valables. On peut citer, par exemple, le cas du contournement de Couvin qui a été prorogé récemment, sur lequel j'avais également été interrogé dans cette assemblée et la rationalisation qui est faite se base également sur les priorités finalement de la Déclaration de politique régionale, c'est-à-dire qu'il y a effectivement le développement des aéroports, les infrastructures principales permettant d'assurer le développement des aéroports. Tous les aspects de mobilité et en particulier, les aspects multimodaux qui font partie des différentes orientations de la Déclaration de politique régionale et qui justifient les différents champs d'application concernant notamment le RER, les réseaux structurants, les chaînons manquants qui restent évidemment présents dans le champ d'application.

Les modifications qui sont faites du champ d'application, mais qui vont faire en sorte que l'on va avoir beaucoup moins de ratifications parlementaires nécessaires dans les prochains mois, les prochaines années portent uniquement sur la partie des infrastructures aéroportuaires.

On a porté la réflexion en partant d'abord sur les réflexions internationales et notamment sur la notion d'aérodrome. On s'est rendu compte qu'en partant de cette définition, finalement, on arrivait à une implication de l'ensemble des infrastructures comme étant liés à la notion d'aérodrome, l'ensemble des développements. On s'est dit : «*il faut rationaliser pour se concentrer sur les objets principaux, les axes et travaux significatifs*» et donc, nous proposons avec ce projet de ne garder que les pistes, la tour de contrôle, les aérogares et les infrastructures ferroviaires, le reste des objets étant retiré du champ d'application. C'est ainsi que pour Liège-Bierset se retrouve, dans le champ d'application, la gare TGV fret, la zone de fret nord pour les parkings avions, mais pas les halls qui en constituent l'accessoire, une infrastructure accessoire et de même que pour Charleroi, l'extension de l'aérogare comme jalon de son agrandissement ou l'allongement de la piste, et éventuel l'accès font partie du champ d'application, mais pas le radar puisqu'il s'agit d'un radar sol qui devrait être intégré à la tour, dans le permis en question.

Pour ce qui concerne la mobilité, le réseau RER, bien sûr, fait partie du champ d'application dans cette volonté de logique structurante, même si, à certains moments, il s'agit d'objets bien précis, bien déterminés comme c'est le cas, par exemple, avec le projet de ratification qui vous est soumis aujourd'hui concernant la gare de Waterloo, voilà un des objets rentrant dans ce champ d'application pour lequel le permis a été octroyé en première instance, puisqu'il n'y a pas eu de recours et qui arrive donc à maturité pour la ratification. Reste également dans le champ d'application, les modes structurants des transports en commun pour Charleroi, Liège, Namur et Mons et les chaînons manquants routiers et fluviaux comme par exemple, l'écluse de Lanaye, mais qui a déjà été évidemment ratifiée, comme vous le savez, il y a quelques mois.

Mécanisme important, il y a donc les dispositions transitoires qui ont été prévues et qui ont été ajoutées à l'avant projet de décret, dans la version du projet de décret pour qu'à la fois, il y ait une clarification tout à fait évidente pour ce qui concerne les permis délivrés avant l'entrée en vigueur de la modification du décret, pour qu'il soit tout à fait clair, que ces permis sont tout à fait exécutoires, malgré qu'ils étaient précédemment dans le champ d'application du DAR et qu'ils ni seront désormais plus. C'est le cas, par exemple, des bureaux de *Liege Airport* ou d'autres permis en cours d'instruction pour lesquels là aussi les

procédures poursuivent leurs effets et on se trouve directement dans le nouveau champ d'application du DAR sans qu'il soit nécessaire de recommencer les procédures en cours.

Voilà, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les parlementaires, le contenu de la modification de ce décret qui concrétise une des décisions, des orientations qui avaient été convenues aussi par ce gouvernement lors de sa constitution.

Exposé de l'auteur de la proposition de décret

M. le Président. – Monsieur Borsus, votre proposition étant distribuée, puis-je vous demander de faire l'explication de votre proposition. On viendra à la discussion générale et à la discussion, article par article, après ?

La parole est à M. Borsus pour l'exposé de sa proposition.

M. Borsus (MR). – Effectivement, avec quelques collègues, dont M. Dodrimont ici présent, nous avons souhaité pouvoir passer des mots aux actes.

En fait, vous n'ignorez pas que le gouvernement a annoncé un vaste plan de simplification et d'accélération industriel, vous vous souvenez, il y avait toute une série de choses qui allaient être faites rapidement, c'est dans ce paquet-là qu'on retrouve des délais raccourcis, que l'on retrouve notamment des indemnités de retard si la région ne paie pas ses factures à temps.

Vous allez me dire, mais quel rapport avec le DAR ? En fait, il y en a un et il est très immédiat. En fait, constatant qu'après quelques semaines le gouvernement avait parlé beaucoup, mais agi très peu, nous avons souhaité inverser cette tendance en agissant beaucoup, des membres de l'opposition, et en parlant beaucoup moins. Dès lors, je serai très direct pour aborder cette proposition puisque nous avons décliné l'ensemble de nos propositions à travers 25 propositions de décret ou de résolution déposés il y a quelques semaines. Ces textes visent toute une série de matière et vise à changer pas moins que toute une série de procédures, en Région wallonne, intégrer des délais de rigueur, de la transparence dans toutes les procédures, de la traçabilité dans toutes les procédures et par ailleurs, d'accélérer les choses. La Wallonie doit se redévelopper. Il n'est plus temps de traîner.

Dès lors, nous avons, évidemment, examiné un certain nombre de matières qui concernent l'aménagement du territoire et parmi celles-ci le DAR évidemment parce que nous estimons que lorsqu'il n'y a pas lieu de reporter, lorsqu'il n'y a aucune justification qui, par exemple, inclinerait un examen plus approfondi, un examen de sites Ceveso particulier, de consultations supplémentaires, *et cætera*. Dans ces cas de figure, nous sommes évidemment d'accord de nous donner des délais supplémentaires, mais si on n'est pas dans ces cas de figure, est-ce qu'il y a une seule bonne raison de retarder des investissements économiques importants, des investissements en termes d'infrastructures qui sont tout aussi essentiels et des investissements qui créent de l'activité et donc, de la richesse qui crée aussi de l'emploi et donc du bien-être.

Manifestement, vous répondrez non à cette question-là, il n'y a aucune raison de traîner. Si on est bien d'accord à mon avis sur le constat, il est nécessaire de pouvoir traduire ce constat dans un certain nombre d'actes et des actes dans un parlement, c'est notamment des décrets ou des modifications de décret. Vous savez, nous l'avons dit, nous y reviendrons dans quelques minutes, tout le scepticisme qui nous a toujours profondément habité concernant l'ensemble du mécanisme du DAR. En l'espèce, qu'est-ce que notre proposition a introduit comme modifications ? C'est relativement simple.

En fait, le gouvernement, je ne dirai pas par exception en l'espèce dans sa grande sagesse, ce que le gouvernement a souhaité et donc suivi par le parlement, de plus en plus un organe ratificateur, comme vous l'observez, comme vous le déplorez souvent, de panurge une fois de plus, a adopté un décret qui fixe le DAR, mais qui fixe aussi des délais de transmission au parlement d'un permis important qui doit être ratifié par notre parlement, délai de 45 jours et qui prévoit que le parlement doit alors statuer. Un permis important doit être transmis dans les 45 jours et on doit alors statuer et si on ne statue pas, vous connaissez la suite de la procédure.

En fait, le gouvernement fixe ce délai et il ne le respecte pas. C'est tout de même extraordinaire. Le gouvernement, lui-même, vous a proposé, chers collègues parlementaires, ce délai et puis il s'assied dessus. Il s'assied dessus pas pour des vérandas, pas pour des annexes à un abri de jardin, puisque cela ce n'est pas du DAR, vous le savez bien, pour des investissements majeurs pour la Région wallonne. Le gouvernement, il se croise les bras. Il fait des conférences de presse, il dit : «*il faut redéployer la Wallonie, le Plan Marshall, ça marche, ceci, cela... quand il a de gros investissements*», et on parle de paquets de millions d'euros ici les amis, de paquets de millions d'euros, donc d'emplois logés dans ces investissements-là, mais aussi en termes de création. Rien que Liège Airport, là Monsieur le Ministre, c'est six à sept millions d'euros, rien que les travaux. Le gouvernement, il se croise les bras. Trente jours, quarante-cinq jours, soixante jours, cent vingt jours, il parle du redéploiement de la Wallonie, mais quand il a des dossiers, il les freine. Notre message est très simple, il faut que cela cesse.

Quand on fixe un délai soi-même, c'est pour le respecter. Moi-même qui aie suivi chaque minute, et il y en a d'autres ici, du débat sur le DAR, le débat initial sur le DAR, pas les dizaines d'heures qui nous attendent encore, chers collègues, le débat depuis l'adoption du DAR, nous n'avions d'ailleurs jamais entendu qu'on parlait d'un délai d'ordre, tout le monde comprenait qu'on parlait d'un délai de rigueur. Après, quand on s'est trouvé coincé politiquement, notamment dans l'Olivier pour qui ce DAR est une épine dans le pied permanente, on le sait, on a alors transformé ce délai de 45 jours, il est devenu un délai d'ordre, un délai indicatif, un délai comme pour faire ses courses à Noël, on y va mardi, on y va jeudi, on y va un peu plus tard, tant que c'est pour Noël.

Ici, les amis, il n'y a même pas l'échéance de Noël. On attend et le temps passe, et on parle du redéploiement wallon et le temps passe. Grâce à vous, c'est-à-dire grâce au fait que vous allez quitter ce clivage strictement majorité-minorité qui trop souvent nous paralyse, vous paralyse en tout cas, nous avons proposé que ce délai de 45 jours représente désormais quelque chose. Ce quelque chose c'est quoi ? Nous disons : «*si le gouvernement a été défaillant, il ne le sera plus parce qu'après l'avertissement que vous venez de lui donner, je viens de lui donner par ma bouche, ces 45 jours seront désormais respectés, j'imagine*». Mais s'il ne l'était pas à l'avenir, nous introduisons une possibilité d'initiative parlementaire. Les députés que nous sommes, on n'est pas plus sot que d'autres, on travaille aussi au redéploiement wallon et collectivement on peut avoir un certain nombre d'idées positives, me semble-t-il. Nous permettons que si ce délai de 45 jours est dépassé, il peut y avoir alors d'initiative parlementaire, c'est assez original, mais on est là pour faire avancer les choses, donc pour décoiffer, n'est-ce pas, l'initiative parlementaire peut s'emparer de ce dossier, donc, dans le cas par exemple des bureaux de Liège Airport qu'on vient de citer, après la lettre incendiaire reçue, nul doute que non seulement vous aurez interpellé, mais à deux ou trois, avec M. Stoffels, peut-être avec des gens un peu indépendants, on aurait déposé à la ratification du parlement le texte soumis au DAR.

On le fait d'autant plus à l'aise, Monsieur le Ministre, que vous venez de nous faire la démonstration, désormais qu'il n'y a plus dans le DAR que des choses qui relevaient spécifiquement du DAR.

Désormais, il n'y a plus dans le DAR que des choses qui relevaient spécifiquement du DAR. Avant, si je comprends bien, on y avait mis tout et n'importe quoi puisque tout cela a nécessité un toilettage. On y a enlevé des choses et on y a maintenu des choses structurantes. Si on lit cela autrement, on y avait mis un peu de tout.

Maintenant que vous avez déblayé, il ne peut plus y avoir que des dossiers essentiels. Les 45 jours seront vraisemblablement respectés par tous les ministres qui vous succéderont dans les décennies à venir et qui appliqueront le DAR. Dès lors, si par extraordinaire il y en avait un qui est défaillant, vous pourrez compter sur votre parlement pour d'initiative, soumettre une proposition de décret de ratification du DAR.

Nous avons alors, dans la foulée, prévu des délais de rigueur. C'est en tout cas ce que l'on demande : des délais de rigueur partout, de la transparence des procédures, des délais raisonnables, raisonnablement resserrés lorsque c'est possible, raisonnablement longs lorsque des examens complémentaires sont justifiés pour des décisions.

Ici, en l'espèce, on s'est appliqué à nous-mêmes un délai. Dès l'instant où ce délai de 45 jours est expiré, le parlement a droit à 60 jours pour statuer et un maximum 105 jours, depuis le début de l'adoption du permis jusqu'au terme de la procédure. Au bout des 105 jours si malheureusement aucun des députés n'a souhaité transformer ce permis en proposition de décret, le permis est réputé non octroyé. Si le ministre ne l'a pas transmis dans les 45 jours et si son gouvernement et le parlement ne l'a pas transmis, au total dans une période de 105 jours, c'est qu'il y a un vrai problème et le permis est réputé non octroyé.

Vous allez me dire, je vous entends, que vous avez examiné cela de façon attentive : «*Il y a mille obstacles à cela. Attention, cela ne va pas, parce que ceci, parce que cela, techniquement ou juridiquement*», on peut l'imaginer. C'est vrai que le DAR, dans son ensemble a toujours été, et le sera encore plus à l'avenir, un sujet de débat juridique. Cela dit, moi, je vous dis que nous sommes ouverts, M. Dodrimont, cosignataire de la proposition et moi-même à toute hypothèse, mais qui met un terme franchement à cette espèce de somnolence, de dolence, d'indolence qui fait qu'on laisse traîner les investissements majeurs en Wallonie.

Notre message, à travers ce texte, c'est : *«Fini, Messieurs les Ministres, Madame la Ministre, de traiter avec une telle négligence, je devrais dire si je n'étais convivial ce matin, avec une telle désinvolture, des investissements majeurs pour la Région wallonne.»* Il faut que cela cesse. La Wallonie doit non seulement passer un message qui est différent, mais elle doit surtout agir différemment. Donc, notre message aujourd'hui à travers le DAR, c'est de dire : *«des délais, en ce compris dans le DAR.»* Moi, je veux même bien qu'on dise 45 jours à tous les coups, c'est un délai de rigueur. Je veux bien encore examiner l'un ou l'autre amendement qui améliorerait encore, si besoin en est ce texte. S'il vous plaît, il faut que nous donnions un message au gouvernement, car ce qui s'est passé depuis plusieurs semaines, je dois dire depuis

plusieurs mois, dans certains dossiers, ne relève pas du débat politique, des difficultés inhérentes à cette tripartite presque contre nature, mais relève des faits politiques qui doivent absolument cesser. On doit traiter des dossiers d'investissement sérieusement, mais surtout concrètement et rapidement.

Discussion générale

M. le Président. – Je déclare la discussion générale ouverte. Se sont inscrits dans la discussion générale : Mme Cremasco, MM. Stoffels et Di Antonio.

La parole est à Mme Cremasco.

Mme Cremasco (Ecolo). – Par rapport au projet, je vais commencer par le projet de décret de M. le Ministre.

Par rapport à cette notion-là et finalement à la clarification du champ d'application où, vous l'avez dit vous-même, on fait sortir finalement des éléments considérés comme mineurs et qui ne demanderaient pas une ratification parlementaire, nonobstant le fait qu'il reste un permis délivré, etc. Cela ne freine en rien, dans le cadre de la procédure de permis normal, le déploiement de ces grands projets d'intérêt régional.

Comme vous l'avez dit vous-même, Monsieur le Ministre, nous soutenons évidemment cette modification du décret, comme le dit le Conseil d'État, qui est une modification à la marge, et vous l'avez rappelé vous-même, qui garde le même *ratio legis*, le principe même du décret DAR reste respecté. Là, je ne pourrai pas m'empêcher, au nom de mon groupe, de quand même rappeler tout le contentieux juridique qu'il existe autour du décret en tant que tel, qui met une insécurité vis-à-vis de ces permis et qui nous semble justement — M. Borsus aimait à le rappeler il y a encore quelques secondes -, être un facteur de frein. Pour nous, la base du décret DAR reste problématique en ce sens également.

Je reviendrai par après sur la proposition de M. Borsus. Je ne suis pas certaine qu'elle permette *de facto* de ne pas freiner justement ces grands projets-là.

Tout d'abord, nous voulions rappeler ce contentieux juridique et ainsi, cette probabilité de frein, et revenir aussi sur une autre considération qui nous semble importante, c'est l'évaluation du DAR qui est à venir. Si nous soutenons la modification du décret telle qu'elle est présentée aujourd'hui, on se dit que ces deux éléments-là, à la fois les questions préjudicielles et, à terme, l'avis de la Cour européenne de justice vont inévitablement influer sur le futur contenu du DAR qu'il faudrait éventuellement, je prends des précautions multiples, revoir à l'aulne de cette analyse et de cette évaluation qui est prévue par vous-même.

Là, je plaide encore, et au nom de mon groupe, pour que, dans l'évaluation du DAR, soit considérée effectivement cette donnée-là, et tout le contentieux juridique qui existe par rapport au respect de la loi européenne, de la convention d'Aarhus, et par rapport au problème en soi de la ratification parlementaire. Là, je fais quand même le lien avec la proposition de M. Borsus qui, justement, s'y était contesté directement cette problématique de ratification parlementaire, car c'est un peu le nœud du problème par rapport à la Cour constitutionnelle et à ces questions préjudicielles. Dans la proposition de M. Borsus, on ne fait que renforcer cette ratification parlementaire et ce rôle du parlement qui sont eux-mêmes contestés. Là, *de facto* cela semble bancal, à tout le moins contestable et à revoir à l'aulne de ce contentieux en place. *A priori*, en donnant un délai de rigueur et en donnant la main encore plus forte et une main quasi unique dans le cas où il n'y aurait pas présentation du projet par le gouvernement, une main quasi unique au parlement, on retombe dans un cas de figure qui est *a priori* encore plus contestable juridiquement à l'aulne de justement la loi européenne et des différents avis de la Cour constitutionnelle.

Par rapport à cela et par rapport à ces deux grands évènements que sont le futur arrêt de la Cour constitutionnelle et l'évaluation future du décret en tant que telle par une équipe d'experts, nous voudrions rappeler que la problématique, par rapport au décret DAR, en tout cas telle que nous la voyons, est double. On voudrait, notamment dans l'évaluation du DAR, évaluer les moyens de protection de ces projets. Si nous sommes convaincus que le débat autour d'une protection particulière est intéressante, doit être menée à fond, nous ne sommes pas nécessairement convaincus que le décret, dans sa forme initiale et dans sa forme actuelle telle que vous la proposez, puisse améliorer justement cette protection en tant que telle. Là, c'était par rapport au contentieux juridique. Évidemment, le fait qu'il y ait un acte parlementaire permet, on le sait tous, d'éviter en partie les recours en Conseil d'État, qui méritent d'être réfléchis dans le cas de projets d'intérêt régional très certainement. Nous ne remettons pas en cause la nécessité de regarder de très près cette protection juridique pour justement améliorer les procédures et les accélérer, comme le proposait M. Borsus. Pour nous, la ratification parlementaire à proprement parlée doit être remise en question à l'aulne des deux éléments que j'ai cité : le contentieux juridique et l'évaluation que nous allons avoir des experts du DAR.

À côté de ce point de la protection des projets d'intérêt régional, il y a la définition, et votre projet de décret est au cœur de cette définition de l'intérêt régional, et on voit combien c'est complexe, on voit combien aussi le Conseil d'État, dans son avis, qui

dit *«Ce n'est pas nécessairement évident de qualifier la notion d'impulsion pour le développement territorial»*, M. Stoffels le rappelait encore hier en commission et insistait notamment sur le SDER, dans le cadre de cette évaluation aussi, nous sommes convaincus que l'intérêt régional et le SDER doivent évidemment converger vers la définition de projet et de déploiement de la Wallonie, peut-être avec une définition qui serait plus générique, qui pourrait être débattue au sein de ce parlement, et pas nécessairement pour en débattre la forme architecturale ou urbaine, le permis à proprement parlé, qu'on puisse mettre des points forts sur le développement de la Wallonie et sur les modalités dont on veut qu'il s'effectue. Cela est important. Pour nous, cela reste effectivement du rôle parlementaire, en tout cas de la discussion et du débat, avoir la ratification parlementaire, mais très certainement pas dans sa forme exécutive finalement et dans la déclinaison que l'exécutif en fait et qui, là, mérite peut-être comment on peut quand même laisser une voie d'expression au citoyen par rapport à la déclinaison des grands principes.

Nous soutiendrons ce texte, en espérant que d'autres parts pourront être engrangées dans le futur avec les résultats de l'évaluation du CWATUPe, avec l'issue du contentieux juridique et de voir un peu comment on peut peut-être encore aller plus loin dans la réflexion sur ce sujet, sans jamais remettre en cause les deux fondements de la définition de l'intérêt régional qui mérite débat et qui est très intéressante, et la protection justement de ces projets pour que la Wallonie puisse se développer effectivement dans des délais rapides et structurés.

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

M. Stoffels (PS). – Il faut toujours dire la vérité, c'est-à-dire qu'à l'époque, le décret DAR a été adopté pour couper court à certaines pratiques qui n'arrêtaient pas d'introduire des recours contre tout et surtout contre des projets qui sont d'un intérêt majeur pour la région. Il fallait quelque part, tout en respectant une procédure démocratique — parce que le DAR n'est pas l'antidémocratie -, tout en respectant donc une certaine procédure démocratique, se donner quand même le moyen de prendre une décision et d'assumer la décision une fois qu'elle est prise.

Le contrôle ne pouvant plus se faire par le Conseil d'État, mais le contrôle pouvant se faire par la Cour constitutionnelle, on n'a même pas exclu toute possibilité de contrôle, comme certains voudraient vouloir le faire croire à un certain moment.

Ce décret touche, et nous ne l'ignorons pas, les treize permis qui font l'objet d'une dizaine de recours devant la Cour constitutionnelle. De plus, le 25 juin 2009, et nous ne l'ignorons pas non plus, la Commission européenne interrogeait le gouvernement sur les mécanismes DAR.

Lors d'un arrêt du 30 mars 2010, la Cour constitutionnelle ne se prononce, pas sur le DAR, et renvoie aux observations qui seront émises par la Commission européenne, observations qui seront connues au mieux au printemps 2011, prochainement.

Le décret DAR a été appliqué à plusieurs reprises, en octobre 2008, pour ce qui concerne l'antenne de Gosselies, du métro léger de Charleroi, en avril 2009, pour ce qui concerne la jonction Parc Sud du métro léger de Charleroi, en février 2009, pour ce qui concerne la construction d'une route de type RGG entre Frasnes-le-Couvin et Bruly, donc le contournement de Couvin et la liaison Couvin-Bruly et en juillet 2010, le permis pour la quatrième écluse de Lanaye.

Cependant, deux permis pour l'aéroport de Liège ne sont pas exécutés à cause de la non-transmission au parlement des décrets de ratification. Et pourtant, les investissements qui font l'objet de la demande de permis sont stratégiques pour le développement de l'aéroport de Bierset qui, pour toute la Région wallonne, est quand même un dossier économique de première importance. Là, je peux en quelque sorte rejoindre les propos politiques de M. Borsus lorsqu'il dit que nous ne devons pas seulement parler de redéploiement économique, mais que nous devons aussi agir en conséquence.

C'est avec un certain étonnement que je dois prendre acte du fait que l'administration et le ministre accordant le permis aux objets demandés n'introduisent pas ou n'activent pas la procédure DAR, ce qui rend les permis non exécutoires. Je conclus donc que le ministre n'est pas opposé par rapport aux investissements qui doivent se faire à Bierset et pour lesquels les permis ont été sollicités. Il est opposé par rapport au principe, à la procédure DAR, et je trouve regrettable que l'on lie le sort d'un investissement important et stratégique pour le développement d'un aéroport à une question de principe.

Maintenant, les choses sont faites. Aujourd'hui, on est confronté à un projet de décret qui va modifier le DAR initial. La même chose était d'ailleurs vraie pour la 4ème écluse de Lanaye. Je rappelle que notre collègue Mme Cremasco disait que le groupe Écolo ne s'oppose pas par rapport à la 4ème écluse mais qu'elle est inquiète par rapport aux mécanismes de ratification via le DAR. Toutefois, à l'époque, le mécanisme a été mis en place et le permis est devenu exécutoire. Pourquoi y a-t-il eu cette différence entre la 4ème écluse de Lanaye, d'une part, et les deux permis d'autre part, qui, selon le décret DAR toujours en vigueur, nécessitent une ratification par le parlement ?

Maintenant, le gouvernement s'est entendu sur une modification à apporter au décret. Le texte de l'avant-projet avait été adopté par le gouvernement en date du 30 septembre, l'avis du Conseil d'État avait été demandé, et une deuxième lecture a eu lieu. Que nous propose ce texte ? Il nous propose que seuls les actes et travaux donnant une nouvelle impulsion déterminante au développement des deux aéroports, à savoir les pistes, les tours de contrôle, les aérogares et les infrastructures ferroviaires, sont soumis à ratification tandis que les infrastructures qualifiées d'importance mineure ne feront plus partie de la procédure de ratification DAR. Encore faut-il s'entendre sur ce qui est mineur vu l'importance stratégique des deux dossiers dont nous parlons.

Par ailleurs, le mécanisme DAR est maintenu pour le RER, pour les modes structurants de transports pour Charleroi, Liège, Namur et Mons et pour les chaînons manquants routiers et fluviaux. Nous venons de le voir aux *slides* que le ministre a présentées. Il est donc maintenu pour le chaînon manquant CHB alors que la DPR se prononce clairement sur ce chaînon manquant.

Dois-je interpréter le fait que le décret, tel qu'il est proposé à l'heure actuelle et qui maintient la proposition DAR pour le chaînon manquant CHB, correspond à un changement d'attitude au niveau du gouvernement ? C'est une question que je pose.

En ce qui concerne le projet tel qu'il nous est présenté aujourd'hui, je me suis un peu renseigné sur le site d'Inter-Environnement Wallonie, l'organisation qui a le plus critiqué le décret DAR, pour savoir ce qu'ils en disent. En résumé, qu'en dit IEW ? « *Tout ça pour ça ?* » C'est cela qu'ils disent en résumé. Quoi qu'ils disent qu'ils souhaiteraient la remise en question fondamentale de la procédure DAR, ils ont pris note qu'une modification est proposée à travers le projet dont nous discutons maintenant. Cependant, ils considèrent cette modification comme cosmétique.

Le Conseil d'État, lui aussi, a été clair en disant que les modifications sont très ponctuelles.

Le CWEDD, en résumé, dit que le DAR faisant l'objet de recours auprès de la Cour constitutionnelle, s'étonne que le gouvernement n'en attende pas l'issue pour le modifier et ce, d'autant plus que les observations de la commission sont attendues pour printemps 2011, donc prochainement. Le CWEDD, lui aussi, considère que les modifications sont plutôt à caractère ponctuel. Il se pose aussi la question de savoir si le décret que nous discutons aujourd'hui n'est pas de nature à fragiliser l'ensemble du mécanisme. Je vais y revenir dans quelques instants.

La CRAT, quant à elle, se pose des questions concernant la stabilité des décisions prises antérieurement, concernant la validité juridique des deux permis qui ne seront pas ratifiés et surtout, concernant les motivations du gouvernement par rapport à l'exclusion de certaines infrastructures du champ d'application de ce décret.

Je souhaiterais avoir des réponses claires aux questions auxquelles je vais vous confronter, Monsieur le Ministre, d'autant plus que le terrain juridique sur lequel nous nous trouvons à l'heure actuelle est assez difficile à saisir.

En ce qui concerne les deux permis, appelons-les les deux permis liégeois, et malgré les dispositions transitoires, quels sont les recours que les particuliers peuvent introduire à partir de maintenant contre ces deux permis que vous avez accordés et qui ne sont pas ou ne sont plus soumis à la ratification par le DAR ? Les mesures transitoires que vous prévoyez rendent le permis exécutoire à partir de la publication de ce décret au Moniteur belge. À partir de ce moment-là, on va ouvrir une nouvelle période, si j'ai bien interprété, pendant laquelle vos permis vont pouvoir être remis en question par une procédure de recours, ce qui risque de provoquer un dépassement outre mesure des délais, si jamais les deux permis avaient été déposés au parlement en temps utile, c'est-à-dire endéans les 45 jours. Cela risque aussi de fragiliser les deux permis que vous avez accordés. La question se pose donc de savoir si les deux permis sont pleinement exécutoires. Dans l'hypothèse que ce projet de décret est adopté, quelle va être la validité juridique de ces permis ?

Deuxièmement, les modifications qui sont proposées n'enlèvent en rien les incertitudes qui pourraient exister sur les 17 permis qui ont été ratifiés par le DAR. Les recours sont toujours pendants.

L'acte que vous nous demandez de faire aujourd'hui me conforte dans l'idée qu'avec la participation des trois partenaires de la majorité, la philosophie DAR va être définitivement ancrée, pour une série restreinte de thèmes, dans le droit positif wallon alors qu'il avait été convenu de procéder à une évaluation de la philosophie DAR et du mécanisme DAR dans le cadre de l'évaluation du CWATUPe.

Va-t-on se mettre à modifier tous les six mois ou tous les douze mois, le décret DAR ? Modifiera-t-on une prochaine fois quand on aura évalué le CWATUPe ou est-ce qu'on ne discutera plus du DAR lors de l'évaluation du CWATUPe ? C'est une question que je vous pose.

En ce qui concerne la question « avons-nous la liberté d'appliquer le décret DAR ou de ne pas l'appliquer ? », je me suis déjà étendu sur la question lors d'une dernière commission. Plus précisément, avons-nous la liberté ou non dans le délai de 45 jours ? C'est une question à laquelle M. Borsus a fait

largement écho. Je suis convaincu que l'inscription d'un délai d'ordre est une absurdité en soi, c'est inscrire un délai que l'on n'a pas la volonté de respecter ou que l'on ne se donne pas les moyens contraignants de respecter. C'est donc une absurdité en soi.

Il me semble quelque part que nous devons également nous pencher sur le caractère de ce délai pour lui donner un caractère contraignant. De quel droit, nous, autorité publique, je parle d'un nous collectif, sanctionnons-nous alors l'ensemble des personnes en infraction qui, eux aussi, n'ont pas respecté l'un ou l'autre dispositif du CWATUPe ? Il me semble que le pouvoir sanctionnateur doit montrer le bon exemple.

En ce qui concerne la question fondamentale que je me posais, je trouve quelque part étrange que les règles du jeu soient modifiées en cours de route. Les demandes de permis pour Liège sont déposées, puis accordées et, maintenant, on vient de modifier en cours de route les règles du jeu. C'est pour le moins très innovateur et très innovant dans le droit que nous devons créer et appliquer.

Je souhaiterais savoir si vous avez des études juridiques qui vous permettent de me donner une réponse blindée par rapport à cette question.

La dernière question que je souhaiterais poser est la suivante : ne va-t-on pas déforcer l'ensemble du dispositif DAR ? Il est vrai que la majorité de la législature passée et l'actuelle majorité sont deux majorités différentes, bien que deux composantes de l'ancienne se retrouvent dans la nouvelle, mais la majorité antérieure avait considéré une série de projets comme étant d'importance stratégique et d'importance régionale, comme étant prioritaires et à soumettre à une procédure de ratification par le DAR, en ce compris, les projets que par ce décret nous allons sortir du champ d'application. C'est un premier pas, mais qui nous dit que demain, après le premier pas, on ne fera pas un deuxième, troisième ou quatrième pas, sortant d'autres thèmes, sortant également d'autres investissements du champ d'application qui, aujourd'hui, sont toujours considérés comme étant d'une importance stratégique pour la région. Je pense, par exemple, au chaînon CHB.

Monsieur le Ministre, là aussi je souhaiterais vous entendre sur cette partie du dossier qui n'est pas une question d'ordre juridique, mais plutôt une question d'ordre politique. Je souhaiterais que la réponse à cet égard soit également très claire.

Voilà pour un premier jet de remarques, de considérations et de questions. Je vous remercie.

M. le Président. – La parole est à M. Di Antonio.

M. Di Antonio (cdH). – Monsieur le Ministre, chers collègues, je partage beaucoup de choses qui ont été dites par M. Stoffels à l'instant. Il est vrai que l'on ne peut pas laisser traîner éternellement des investissements majeurs. On ne peut pas bloquer des années les projets avec des recours successifs et, dans ce sens, je pense que le décret DAR, tel qu'il est maintenu, nous permet de sauvegarder l'essentiel et de sortir du blocage. Un blocage qui a quand même duré un certain temps sur une série de dossiers importants. Une absence de transmission des projets au parlement, non seulement un problème de délais, mais de transmission tout court, et une non-application du décret initial. On ne peut que se réjouir du fait que l'on soit sorti de ce blocage.

Vous l'avez dit ici, l'objectif de cette modification est de rationaliser l'intervention du parlement tout en lui permettant de maintenir son rôle actif. Finalement, on ne va pas nous faire travailler que sur les choses très importantes, on vous remercie pour cela.

Ceci dit, modifier une liste dans un décret, comme M. Stoffels l'a dit, c'est toujours dérangeant, surtout quand une série de ces projets sont déjà en cours de route. C'est en tout cas, instaurer une certaine méfiance des opérateurs vis-à-vis de la pérennité et de la solidité de la législation. Je pose la même question que M. Stoffels par rapport à la solidité de la liste : dorénavant, peut-on considérer que tout ce qui est dedans s'y trouve de manière solide ? De la même façon, quand on a discuté de l'évaluation du CWATUPe, on a aussi discuté de l'évaluation du décret DAR. Peut-on considérer cette étape-ci comme l'évaluation du décret DAR ou doit-on s'attendre à d'autres choses ? Quelle est votre position par rapport à cela ?

Je pense que ce qui rend aussi les choses difficiles, c'est la distinction entre les projets qui seraient majeurs et d'autres qui le seraient moins. On le voit ici dans l'exemple des deux projets discutés qui concernent les aéroports de Liège. C'est vraiment une question d'interprétation de certaines choses. Telle ou telle annexe est-elle vraiment mineure par rapport à un projet global ? Je trouve que ce n'est pas toujours facile d'y voir clair et je me pose la question aussi par rapport à d'autres projets qui pourraient venir. Aura-t-on de nouveau des difficultés, peut-être d'interprétation, de ce type-là ?

Par rapport à la proposition de M. Borsus, je pense que, dans le cadre de la réflexion globale sur le CWATUPe, on doit se poser des questions sur tous ces délais qui, pas uniquement dans le décret DAR mais d'une manière générale, ne sont pas toujours de rigueur, mais plutôt d'ordre et qui sont rarement respectés.

Dans le cadre du décret DAR, il est de la responsabilité du ministre et du gouvernement de faire en sorte que les dossiers d'importance

avancent, que l'on respecte les délais, même si ce ne sont que des délais d'ordre. De manière générale, l'on doit à l'avenir se poser cette question sur l'évaluation du CWATUPe. Une plus grande rigueur est nécessaire dans ces délais de manière à éviter de bloquer des dossiers importants. On le vit dans d'autres domaines sur le remembrement urbain, sur les ZAC, etc. Dans le CWATUPe, on a toute une série d'étapes où les délais sont soit non respectés, soit parfois non fixés tout simplement et où les procédures s'allongent éternellement. Je pense que cela bloque beaucoup de projets et de développements dans notre région.

M. le Président. – La parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). – Je dois dire que, hormis la composante Écolo de cette commission, il semble avoir une assez large proximité d'analyse de ce texte. Si je reprends les propos des uns et des autres, le «*tout ça pour ça*» au nom de la plus grande famille politique actuelle de ce parlement et d'autres exprimés par mon collègue, M. Di Antonio, je suis vraiment, en train de me demander ce qu'apporte ce texte, quelle est la plus-value de ce texte. Quel est le «plus»? Je ne parle pas du déblocage des dossiers qui sont aujourd'hui liés à l'aéroport de Bierset et que le ministre avait bloqués. Le ministre a délibérément choisi de bloquer des dossiers économiques importants, subséquemment, de les fragiliser et par ailleurs, de ne pas respecter un décret voté par ce parlement.

C'est un choix purement idéologique d'Écolo. Vous le savez, le DAR a été qualifié ici par le chef de groupe du Parlement wallon, je crois même que c'était dans cette salle, comme étant le pire décret de la législature, si pas le pire décret jamais voté par le Parlement wallon. Aujourd'hui, Écolo nous en propose l'application. Le ministre en charge de la matière nous en propose l'application.

Quel est ce décret? C'est tout ce que les Écolos et les milieux environnementalistes détestent. C'est quoi en l'espèce? C'est priver, à tort ou à raison, un certain nombre de riverains, d'associations de riverains, de comités, de comités de vigilance citoyenne, d'une possibilité d'actions au Conseil d'État. C'est le seul objet puisque c'est renvoyé à la Cour constitutionnelle dont on sait que les règles sont sensiblement différentes. C'est faire passer artificiellement au parlement des permis pour ne pas que des riverains qui s'estiment, au plus profond d'eux-mêmes, à tort ou à raison, lésés, puissent faire valoir leurs droits. Ce que nos amis Écolos nous plaident ici, ce qu'ils soutiennent mais vous l'avez vu, tellement peu, vous avez entendu les propos de Mme Cremasco, c'est du Claude Eerdekens, mais pas avec les mêmes mots, ni la même attitude, ni la même tonalité. C'est exactement la même chose.

(Rires)

Vous nous dites tout le mal du décret DAR mais vous nous dites que vous allez le voter en attendant et en espérant que la Cour européenne et que l'évaluation, finalement, mettent à néant le DAR. Ce dispositif, vous le détestez fondamentalement. On doit avoir la franchise de le dire entre nous. La politique, ce n'est pas seulement à tout bout de champ faire des contorsions. Nous ne sommes pas une assemblée de 75 contorsionnistes. Nous sommes une assemblée d'hommes et de femmes élus qui doivent prendre leurs responsabilités. Parlons-en des responsabilités. M. Stoffels et M. Di Antonio l'ont très bien fait.

En fait, ce texte insécurise des investissements majeurs pour la Région wallonne. Pourquoi insécurise? Je vais tout d'abord vous donner un *scoop*. En fait, ce décret sollicite des avis. Dans une décision, tous les juristes — je ne vais pas faire le malin, moi qui suis un juriste de campagne, comme dirait mon ami André Antoine, même pas, un apprenti juriste de campagne dans mon cas — regardent d'abord la validité des organes, des procédures, de la composition des organes. Je vous donne un *scoop*. Vous consultez la CRAT pour demander son avis et pour vous éclairer. C'est le bureau de la CRAT qui s'exprime. J'ai interrogé M. le Ministre à propos de cette problématique de la CRAT et M. le Ministre m'a répondu que le bureau de la CRAT qui rend des avis est illégalement composé. Son avis est donc aussi querellable juridiquement.

Celles et ceux qui vont lire — parce qu'il y a des juristes éminents qui vont plonger dans les comptes rendus de nos travaux — non seulement, ils vont lire le «*tout ça pour ça*» de Jean-Paul, ils vont lire les questionnements, le rappel à la Cour européenne de notre collègue Mme Dethier, ils vont entendre les doutes du cdH, ils vont peut-être lire l'étude que M. le Ministre va nous communiquer — cette étude secrète dont nous parlerons bientôt, Monsieur le Ministre, si vous ne nous la transmettez pas officiellement — qui exprime tous les doutes juridiques concernant le DAR dans son ensemble, mais ils vont aussi lire que ce projet de décret est potentiellement adopté à la suite d'un avis vicié de la CRAT. Ceci est un premier élément.

Ensuite, il y a, comme le relèvent le Conseil d'État et certains parlementaires, vraiment un problème majeur. Qu'est-ce qui fait que l'on distingue tel projet de tel autre? Qu'est-ce qui fait qu'on met tel projet dans telle catégorie? Je salue par ailleurs M. Wesphael qui vient d'arriver et je salue son honnêteté et le courage de sa présence. Je veux entendre M. Wesphael plaider le DAR. Le deuxième élément de vice fondamental concerne donc les motifs impérieux d'intérêt général. Ici même, le même gouvernement, le même parlement, légèrement modifié, a fait la brillante démonstration en 2008 de ce qui devait être considéré conceptuellement comme un projet d'une ampleur

telle qu'il doit être soumis à la ratification par le parlement. Et puis ici, on fait une démonstration inverse en fonction de critères dont le caractère obscur est évident, en disant : cela c'est de l'intérêt général qui peut être « darisé », et cela, ce ne l'est subitement plus. Mais pour faire la distinction entre les deux, bonne chance ! Monsieur le Ministre va très certainement nous détailler tout cela de manière à ce qu'on puisse être convaincus que cette distinction est pertinente.

D'autre part, vous ajoutez une couche supplémentaire d'*imbroglio* juridique par rapport aux trois permis Bierset qui ont été délivrés, qui devaient être ratifiés, mais qui ne doivent plus l'être. Dans quel cas de figure nous trouvons-nous ? À partir de quand et de quelle date ? Les gens peuvent aller au Conseil d'État, à partir de quel moment ? Ils ne peuvent pas, de quelle façon ? Vous ajoutez une couche de complications. Je vais même plus loin. Je m'interroge, mais je ne vous soupçonne pas de machiavélisme exagéré, mais finalement cela n'arrangera-t-il pas les Écolos d'ajouter une couche d'imbroglio concernant un dispositif que de toute façon ils veulent mettre à néant ? Ils attendent avec impatience les décisions européennes.

Les amis y a-t-il aujourd'hui un intérêt à venir modifier le décret alors même qu'on est en train de débattre de la modification de la querelle juridique, de l'arbitrage, de l'issue juridique, de l'évaluation, qu'on sait qu'il y a 26 recours aujourd'hui introduits. On est vraiment au milieu de la *Champions League*. Je parle de la *Champions League* parce qu'il est ici aussi question de gros investissements et de gros moyens financiers et on change les règles, au milieu de la partie, on se rend compte que les règles risquent de créer encore plus de difficultés.

Vraiment, à la suite des interventions de mes collègues parlementaires, Monsieur le Ministre, qu'est-ce qui vous aurait empêché de ratifier ou de nous soumettre à ratification les dossiers liés à l'aéroport de Bierset ?

Qu'est-ce qui vous aura empêché aujourd'hui de ratifier cela ? Où était la difficulté ? Dans quel but ? C'était pour faire un peu de façadisme idéologique. Cela n'a trompé personne puisque, même les gens les plus engagés sur le terrain environnemental, de la défense citoyenne, d'un certain nombre de dossiers querellés liés aux aéroports, aux infrastructures routières, n'y ont pas cru eux-mêmes. Le message qui est délivré est clair, vous l'avez perçu, c'est de dire : *« Ce n'est pas parce que vous retirez une pincée de projets que cela apparaît comme ayant, dans le chef d'Ecolo, moins renoncé à son âme en la matière. »*

Ayez ce courage. Vous êtes dans une majorité politique. Parfois, cela passe ou non. Ici, vous devez l'appliquer.

Quel est le rapport, dites-moi, Monsieur le Ministre ? Je suis prêt à être convaincu. Qu'apporte ce décret ? Pas le déblocage des dossiers que vous avez débloqués vous-même, parce qu'en droit, personne ne peut évoquer ses propres turpitudes. Je suis sur le terrain juridique ici et pas sur le terrain urbain. Cela, ce n'est pas un motif. Débloquer ce que vous avez débloqué vous-même et que l'on peut refaire de toute façon rapidement. Quelle est la plus-value juridique de ce décret ? Quel est « le plus » pour les entreprises, pour l'urbanisme, pour l'aménagement du territoire ? Quelle est la plus-value ? Il n'y en a aucune. Bien plus, nous avons identifié, majorité comme opposition, plusieurs points négatifs. Il n'y a donc non seulement pas de plus-value, mais il y a des risques d'une ampleur de moins-value encore plus importants, c'est l'incertitude juridique que j'évoquais.

Monsieur le Ministre, les messages de la majorité comme de l'opposition sont clairs : « *Retournez avec ce décret* ». Notre commission pourrait sursoir à ces travaux. Envoyez-nous d'urgence les décrets liés à Bierset, à leur ratification, me semble-t-il. Il y a consensus là-dessus, puisque, de toute façon, vous ne vous y opposiez pas. S'il vous plaît, attendons l'évaluation juridique, la Cour européenne, les premières décisions et votre évaluation — et elle coûte cher dont il faudra quand même qu'elle serve à quelque chose, avant de changer un texte -.

Dernier élément, quel est le message qu'on donne aussi aux investisseurs en général ? On change ce texte. Celui-ci est à peine comme l'agneau de lait, 2008, on n'est même pas encore à la fin 2010, et on le change déjà. Quel signe de stabilité donne-t-on en termes de législation, notamment en termes d'urbanisme, d'aménagement du territoire ?

Je ne vois que du mauvais.

Soit, on prend l'habitude de dire *« Ce n'est pas bon, mais on le vote quand même. »*, cela ne sert à rien de discuter alors, on a chacun sa feuille, on pousse sur son bouton et puis on retourne. Ou alors, on fait un travail parlementaire de qualité. Le travail parlementaire de qualité commande ici de changer.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Je pense que la proposition qui vous est faite par le gouvernement, c'est tout sauf une position idéologique, c'est tout sauf cosmétique et c'est tout sauf de la contorsion, pour reprendre une série d'interventions qui ont été faites.

Ce n'est pas idéologique parce que la situation est que, bien sûr, le DAR fait partie de l'ordre juridique existant. Je réponds aussi en cela à différentes interventions de M. Stoffels et de M. Di Antonio.

Le DAR reste dans l'ordre juridique et modifié dans son champ d'application. Cela ne veut pas dire qu'il ne changera plus jamais. Les échéances prochaines que nous connaissons de ce point de vue-là, c'est le fait qu'il y a un contentieux en cours, il faudra tenir compte de l'évolution du contentieux. On ne peut pas dire, à ce stade-ci, si ce sont des échéances pour tout de suite, pour demain matin, mais ce sera en cours de cette législature, ce qu'il en adviendra. Nous devrons forcément, le parlement comme le gouvernement, tenir compte de l'évolution du contentieux. Deuxièmement, il n'est pas exclu qu'il y ait des évolutions du cadre institutionnel général qui soient liées à ce type de procédure. Nous n'en savons rien, étant donné la situation de blocage au niveau fédéral. Nous verrons bien. Cela pourrait être aussi un moment de rediscussion potentielle. Et puis, il y a l'évaluation qui est prévue. Je vous rappelle que dans le cahier des charges que je vous ai présenté, ici même de l'évaluation du CWATUPe, est jointe l'évaluation du mécanisme du DAR. Cela ne change pas. Nous en reparlerons de toute façon. Nous ne faisons pas de modification du mécanisme, dans le projet qui vous est soumis. Ce mécanisme sera de toute façon évalué. Ce qui est uniquement changé, c'est une question de champ d'application.

Est-ce que c'est cosmétique ? Non, ce n'est pas cosmétique puisqu'à peu près deux tiers des demandes de ratification qui devraient venir dans le courant de cette législature, ils ne viendront plus au parlement. Cela veut dire qu'il y a un recentrage très clair de l'objet du décret sur les objets principaux, sur les infrastructures qui sont clairement identifiées comme rencontrant des motifs d'intérêt général, en pouvant identifier le reste comme des demandes plus secondaires, plus rattachées de manière secondaire aux permis principaux. C'est exactement la logique qui a été prise.

Il est vrai, Monsieur Di Antonio, que la limite est toujours difficile à déterminer exactement. Cette limite était tout aussi difficile à déterminer dans le premier décret, dans le décret initial. Que ce soit dans les listes exhaustives qui ont été faites, on peut toujours discuter du champ du décret. À partir de quand devait-on s'arrêter ou pas au champ d'application, que ce soit pour le premier décret, que ce soit pour celui-ci, ou que ce soit dans l'article 4 qui existe concernant les modifications mineures ? Il y a toujours une marge potentielle d'interprétation. C'est la raison pour laquelle différentes instances se prononcent. Le choix qui est opéré ici par le gouvernement se veut volontairement cohérent et veut clairement déterminer les infrastructures majeures et les permis qui correspondent aux impulsions majeures. C'est bien de cette façon-là que le champ d'application est modifié.

De ce point de vue-là, cela n'aurait pas du tout été cohérent de ratifier les permis concernant Bierset, les deux permis pour le *hall* de fret ou pour le *hall* de bureaux, parce qu'alors on n'aurait plus du tout été dans la cohérence du projet de décret qui vous est présenté et de son champ d'application. Tout cela est totalement cohérent et me paraît parfaitement explicable.

Bien sûr, c'est un compromis, Monsieur Borsus. Je n'appelle pas cela de la contorsion. Évidemment, c'est un compromis politique, dans le sens noble du terme, qui tient compte du contentieux juridique, de l'analyse des différentes situations et d'un arbitrage à faire par le gouvernement, et désormais par le parlement, sur la situation de ce décret. Ce décret fait partie d'un débat difficile, qu'on connaît, pour lequel il y a eu différentes interventions sous la législature précédente. Il fallait clarifier la situation. De ce point de vue-là, je pense que l'arbitrage qui a été fait par le gouvernement et qui vous est proposé clarifie parfaitement vis-à-vis des investisseurs, par rapport à une situation qui est par nature insécurisante étant donné le contentieux juridique très important et par sa nature insécurisante étant entendu les positions des uns et des autres depuis plusieurs années. Il y a un arbitrage clair qui a été fait par le gouvernement, qui est totalement cohérent, qui vous est proposé et qui sécurise les choses pour l'avenir.

Concernant les autres interventions qui ont été faites, je pense que j'ai déjà répondu à une grande série.

Monsieur Stoffels, vous interveniez également sur la question de Lanay. Dans le système tel qu'il est proposé, il n'y a pas d'ambiguïté sur le fait que cela fait partie du champ d'application. C'est bien pour cette raison qu'il a été présenté à la ratification parlementaire contrairement aux deux permis de bureau et de fret pour Bierset.

Concernant CHB, on est hors débat. Le champ d'application ne change pas sur CHB. La Déclaration de politique régionale ne change pas non plus. Le système concerne qu'il y ait ou pas ratification pour certains types de permis. De ce point de vue-là, potentiellement, CHB serait dans le champ d'application, mais il n'est pas concerné ici et il n'est pas remis en question le fait que cette majorité a décidé de ne pas poursuivre le projet CHB. On est dans deux domaines de discussion différents. On parle ici du système juridique. On n'est pas à la mise en œuvre de tel ou tel projet.

Concernant les possibilités de recours, à partir du moment où des permis sortent du champ d'application, qu'ils soient déjà en cours de traitement, ou que les permis aient été octroyés, ou pas encore, forcément vous avez un délai de recours qui est ouvert au niveau du Conseil d'État. À partir de la publication, il y a un délai de 60 jours pour un recours possible. C'est le cas aussi bien entendu pour les permis de Bierset puisqu'ils retournent dans le droit commun en sortant du champ d'application.

Qu'y avait-il encore d'autre comme question ? D'abord, sur cette question de dispositions transitoires, des dossiers qui ont été octroyés, ou des dossiers qui sont en cours de traitement, comme je l'ai exposé dans mon introduction, c'est évidemment suite à l'avis du Conseil d'État et des différents avis des instances concernées que ces mesures transitoires ont été prévues. Là, c'est la différence entre l'avant-projet de décret et le projet de décret. Désormais, dans le projet de décret en tant que tel, la situation de ces permis est claire. Ils sont exécutoires une fois qu'il y aura eu le vote de ce décret. Leur situation est clarifiée.

A-t-on la possibilité d'appliquer ou non le décret DAR, de respecter ou non les 45 jours, la possibilité ou non de l'appliquer, à partir du moment où on est dans le champ d'application ? Non, on n'a pas la possibilité de l'appliquer ou pas. Par contre, on a bien sûr le délai de 45 jours qui est un délai d'ordre. C'est un fait. On ne change rien à cela. C'était le système initial. Le décret initial n'a pas été modifié sur ce point.

Je vous appellerai les uns et les autres, mais nous aurons le débat lors de l'évaluation du CWATUPe prochainement, à un minimum de prudence sur la question des délais de rigueur. Je suis tout à fait d'accord que, d'une manière générale, le principe d'un délai de rigueur donne des garanties au demandeur en termes de délai. Par définition. Mais il faut faire attention au fait que, dans certaines situations, cela peut être à son détriment. Cela peut arriver qu'en cours d'instruction, le demandeur lui-même souhaite investir telle ou telle procédure complémentaire, telle ou telle demande de complément pour aboutir à une acceptation du permis et non pas à un refus qui l'obligerait à recommencer toute une procédure. Soyons prudent sur cette question des délais de rigueur. Là, je dépasse la question simplement du décret DAR.

Monsieur le Président, je pense que j'ai plus ou moins répondu à tout. Je parcours vite mes dernières notes. Je pense que j'ai répondu à l'ensemble des interventions.

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

M. Stoffels (PS). – Après les réponses que M. le Ministre a données, voici trois considérations.

Je ne vais pas revenir sur l'ensemble de ce que j'ai dit, mais je souhaite relever trois aspects.

Aujourd'hui, je prends acte que le projet de décret vise à modifier le décret DAR. Après cette modification, il y aura encore d'autres probables dans le cadre de l'évaluation générale du CWATUPe. Il faisait partie de ma philosophie de me joindre à la discussion sur le DAR, ainsi que sur le CWATUPe, parce que cela fait partie du contexte global en matière d'aménagement du territoire. Le fait qu'aujourd'hui, vous annoncez qu'après la modification du DAR, il y aura une autre modification du DAR, quel est le signal que nous envoyons aux investisseurs ? Quel est le signal que nous envoyons à tous ceux qui doivent demain être porteurs d'un des projets qui sont énumérés dans la liste qui fait partie du décret DAR ? Ces investisseurs doivent-ils maintenant se dépêcher pour déposer une demande de permis et l'obtenir, voire la ratification du permis avant que la prochaine modification du DAR n'intervienne ? Ou est-ce que les investisseurs, forts de l'exemple de ce qui s'est passé par rapport au *hall* de fret et par rapport au *hall* de bureaux à Liège, doivent quelque part craindre que la demande de permis déposée doive attendre jusqu'à ce que la prochaine modification du décret DAR ait lieu ?

Je pense qu'il s'agit ici de dossiers économiques d'une importance majeure pour lesquels nous avons tout intérêt, non seulement à donner la sécurité juridique par rapport aux décisions que nous prenons en la matière, mais aussi à donner le confort nécessaire aux investisseurs qui se déploient à faire avancer notre région sur le plan économique.

Deuxième considération, je prends acte de votre analyse selon laquelle vous dites que, si le DAR a été appliqué pour la quatrième écluse de Lanaye, parce que c'était inclus dans le projet de décret, dans le décret tel quel, oui, mais au moment où nous avons adopté, ratifié le décret DAR pour la quatrième écluse de Lanaye, à ce moment-là, le *hall* de fret et le *hall* de bureaux étaient aussi inclus dans liste des projets à ratifier par le DAR. Donc, c'est un raisonnement par une boucle qui se forme sur elle-même et qui, à mes yeux, n'est pas la réponse qu'il fallait donner par rapport à cela.

Par rapport au chaînon manquant et plus particulièrement par rapport à la liaison CHB, je suis assez attentif au problème. J'ai bien lu ce que la DPR a prévu en la matière et que l'intention politique de cette majorité est de ne pas réaliser CHB. Donc, votre réponse me dit clairement que le fait que vous maintenez les chaînons manquants et potentiellement aussi cette liaison autoroutière CHB dans le dispositif actuel du DAR ne correspond pas à un changement d'attitude en la matière. Cela, je l'ai bien acté.

Mais je dois vous dire que CHB, c'est la recherche d'une solution par rapport à un problème, le problème étant de désenclavé les rives de la Meuse et si ce ne doit pas être CHB, cela doit être autre chose qui est plus en accord avec la politique que nous allons mettre en place, mais la seule réponse qui consisterait comme c'est écrit dans la DPR de ne pas réaliser CHB, ne peut pas être la réponse attendue, ni par la population, ni d'ailleurs par les communes directement concernées.

Dans ce cas-là, il va falloir trouver une solution alternative par rapport à CHB qui soit plus respectueuse de tout ce que l'on veut. Certes, je me pose la question de savoir si cette alternative ne devra pas aussi être, dans le futur, intégrée dans la liste des projets ratifiés par le DAR.

M. le Président. – La parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). – Je suis extrêmement perplexe par rapport à certains éléments de votre réponse. Vous dites: «*Ceci clarifie, ceci sécurise juridiquement*». Puis-je vous demander en quoi?

M. le Président. – C'est une question?

M. Borsus (MR). – Et ceci renforce? On ne va pas refaire comme avec le décret cumul, demander une étude juridique et faire la démonstration que le gouvernement se trompe. Mais pouvez-vous nous affirmer que cela sécurise? Je ne vois rien qui sécurise, au contraire, je ne vois que des éléments d'insécurisation et mes collègues sont du même avis. Donc, puis-je vous demander en quoi? Il ne suffit pas d'affirmer, de dire oui, c'est oui pour cela, ou pour cela, tel élément juridique, Conseil d'État, on a répondu très clairement,...

Vous êtes en train, après quelques mois, de nous faire la démonstration que ce que le gouvernement et le parlement avaient considéré comme d'intérêt impérieux, d'intérêt général, ne l'est plus! Exact? Et vous dites que cela, ça le reste encore et cela ne l'est plus. Mais pourquoi? En fonction de quel critère? Qu'est-ce qui sécurise? Mon attente est de recevoir des réponses précises, Monsieur le Ministre, s'il vous plaît.

M. le Président. – Vous aurez les réponses, Monsieur Borsus.

La parole est maintenant à Mme Cremasco.

Mme Cremasco (Ecolo). – Il ne faut pas se cacher par rapport au débat et maintenant que ce projet de décret met sur le côté toute une série de projets jugés de moindre importance, ou en tout cas qui ne conditionne pas la pulsion déterminante, il faut bien se rendre compte que dans le débat, les deux projets liégeois comme les appelle M. Stoffels, quand cela paraît dans la presse et que l'on voit qu'il faut aller devant la Cour constitutionnelle si on veut émettre ne fut-ce qu'une remarque par rapport à ce type de projets, cela paraît absurde. Dire que là, il n'y a pas de problème, et que quand il y a une simplification comme celle-là qui sort du champ d'application de certains projets qui ne paraissent quand même pas de l'importance d'un recours et d'une protection de cette ampleur, il y a un réel problème ou alors, je me trompe, mais il faut entendre aussi les citoyens. Le bât blesse quelque part et dans cette modification du champ d'application qui dit qu'il y a toute une série de projets qui ne requièrent pas une protection telle que celle-là et que l'on envoie un message aux citoyens disant que l'on a essayé de sérier le champ, cela me semble structurant. Je trouve que c'est un procès, Monsieur Borsus, qui me semble exagéré dans un sens d'autant que, Monsieur le Ministre, je vous entends dire que cela va limiter, vous disiez qu'il y a les deux tiers du projet qui vont sortir du champ d'application. Donc, ce n'est pas si mineur et cosmétique que cela et je pense que c'est une première étape vers la clarification. Même si je ne me cache pas, et vous avez raison, que ce n'est pas pleinement satisfaisant, en tout cas par rapport à notre position et que par rapport au recours au Conseil d'État, à certains projets, cela nous pose problème. Jusque-là, je ne pense pas l'avoir caché, ni dit à demi-mot.

Par contre, il nous semble qu'aller vers une remouture complète du décret DAR alors que le contentieux est en cours et vous l'avez vous-même rappelé, alors qu'il y a cette évaluation du CWATUPe que vous estimez que l'on paie fort cher, et donc, dans l'intermédiaire, il fallait rationaliser, il fallait faire quelque chose. Parce qu'encore une fois, c'est impensable de lire cela et le citoyen lui-même se dit qu'il n'est pas possible que passe devant le parlement un immeuble de bureaux. Il y a réellement une problématique que l'on a ici cadrée, en attendant éventuellement, si besoin en est, en fonction du contentieux, de l'évaluation du CWATUPe, une remodification plus en profondeur et à condition que tous les parlementaires aillent dans cette direction. Et on verra, on n'a pas matière à débattre pour l'instant. Cela me semblerait complètement fou à l'heure actuelle que le gouvernement nous propose une modification de fond alors qu'on n'a pas cette réflexion de fond.

À propos du recours au Conseil d'État, mon groupe et moi-même dans mon propos n'avons jamais nié l'importance de déterminer des projets dits d'intérêts régionaux, mais la preuve en est que c'est soumis à interprétation, que pour l'instant le texte est un peu complexe. Pourquoi se couper de tout l'intérêt de cette réflexion intellectuelle autour de: «*qu'est-ce que l'intérêt régional et comment est-ce qu'on le protège*»?

Les propos de M. Stoffels sont de dire qu'il faut, par rapport à certains projets, éviter des recours en dépit du bon sens, à tort et à travers. Mais je ne pense pas que finalement, on y soit arrivé. Pour l'instant, on est dans une situation d'équilibriste où les recours sont là, où les gens contestent, où il y a quand même le contentieux juridique qui pèse, et en même temps, la situation n'est pas structurelle par rapport à cela. Si je n'ai aucun problème quant à moi pour voter la gare de Waterloo ou l'écluse de Lanaye dans son principe et dans le fait qu'il faille développer quelque chose là-bas, j'ai un peu de problèmes à ratifier devant un parlement une forme architecturale précise. Notamment, j'ai vu que le

permis était conditionné par le fonctionnaire délégué par les aménagements des abords, *et cætera*.

Franchement, j'ai un peu de peine à juger de cela et par ailleurs, par mon vote et par notre vote à tous, on empêche que cela soit remis en question et discuté. Pour moi, la forme architecturale telle qu'elle nous est présentée reste une décision de l'exécutif et encore une fois, maintenant, on verra tout ce que ces études vont pouvoir dire et apporter comme élément de discussion parce que je vous reconnais que ce n'est pas simple de protéger un acte de l'exécutif, mais la forme architecturale que cela prend. Vous voyez, Monsieur Borsus, je ne le dis pas à demi-mot. J'ai difficile de croire que ce soit un acte parlementaire, que ce soit soumis à une ratification, que ce soit protégé par la Cour constitutionnelle. Cela reste une gare, avec des murs, des aménagements d'abord, des parkings, notamment pour les cyclistes. Je trouverais intéressant que dans cette enceinte, on fasse l'effort intellectuel de protéger réellement, comme il se doit et l'essence du texte encore une fois, vraiment, un respect par rapport au débat et le débat de la législature précédente, qui est excessivement intéressante, mais qu'est-ce qu'on protège ? Qu'est-ce qui faut blinder ? Qu'est-ce qu'il faut juridiquement protéger plus que par permis commun ?

On peut acter qu'il y a un « problème » par rapport à cela, que ce n'est pas complètement cohérent et complètement sûr juridiquement, *et cætera*, et se dire que l'on peut dans le futur avancer vers une réflexion de fond parce qu'on a peut-être et en l'occurrence vous, parce que moi, je n'y ai pas participé, mais il y a peut-être des manquements au texte ou en tout cas une réflexion qui peut encore aller plus loin. C'est un premier pas nécessaire et je ne le nie pas, je ne dis même pas qu'on va trouver dans cette législature une meilleure solution. Mais s'empêcher d'y réfléchir et se dire que des immeubles de bureaux à Bierset, c'est quand même bien, il faut les ratifier, c'est un acte parlementaire et tout baigne, j'ai un peu dur de l'entendre.

M. le Président. – La parole est à M. Di Antonio.

M. Di Antonio (cdH). – Je remercie Monsieur le Ministre pour ses réponses. Quelques questions supplémentaires. On a évoqué à de nombreuses reprises le contentieux. Où en êtes-vous par rapport à la défense des intérêts de la région sur ce contentieux ? Des initiatives ont-elles été prises ou pourraient-elles l'être pour consolider aussi ce dispositif et supprimer l'insécurité juridique, initiatives supplémentaires par rapport à ce qui est discuté aujourd'hui ?

Je pense aussi qu'avec ce décret, l'ensemble des partis de la majorité accepte donc le principe du DAR, c'est un élément important. Dire aujourd'hui que le décret serait encore modifié, ou en tout cas l'annoncer, il va être évalué. Sera-t-il modifié ? Je n'en sais rien, mais dire aujourd'hui qu'il sera encore modifié, comme l'a dit M. Stoffels, c'est de nature à instaurer le doute chez certains investisseurs et n'est sans doute pas la meilleure idée. Pouvez-vous reclarifier votre position par rapport à cela.

Si on accepte tous ensemble les principes du DAR aujourd'hui, tel qu'il sera amendé, tel que le décret sera modifié, je suppose que par rapport à ce qui s'est passé sur la non-transmission des documents au parlement, ce problème va être résolu et que l'on va pleinement appliquer dans les délais prévus une transmission qui pour certains d'entre nous, c'est ainsi que nous avions compris le décret tout au moins, aurait dû être automatique. Monsieur le Ministre, pouvez-vous vous engager à transmettre de manière automatique au parlement les futurs dossiers qui arriveraient dans ce cadre-là ?

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

M. Stoffels (PS). – Je souhaite rebondir par rapport à la question soulevée par Mme Cremasco lorsqu'elle nous interroge. Qu'est-ce que l'on protège ? À vrai dire, le décret DAR nous donne la possibilité de répondre par un oui ou par un non. Nous n'avons pas la capacité de modifier quoi que ce soit. Nous pouvons confirmer ou infirmer une décision qui est prise par le ministre et donc, nous protégeons l'acte du ministre, et rien de plus.

Dans l'hypothèse que le ministre et son équipe, ayant examiné ce dossier, arrivent à la conclusion qu'il ne faut pas accorder le permis, le DAR ne sera même pas activé. Il n'y aura pas de DAR dans l'hypothèse où le ministre dit non pour une telle forme architecturale, ou pour telle autre raison, je préfère ne pas accorder le permis, le parlement n'aura rien à ratifier. Dans l'hypothèse où le ministre après examen de l'ensemble des questions que vous soulevez, en ce compris la forme architecturale, *et cætera*, dit oui, il faut à mon avis accorder le permis, et je vais demander la ratification du parlement pour que ma décision soit protégée. Donc, nous n'intervenons pas sur le fond. Évidemment, chacun pourra bien sûr avoir ses raisons à lui pour dire oui ou non à propos de l'acte du ministre, mais sur le plan juridique, ce que nous faisons, c'est protéger la décision du ministre. Rien de plus.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Monsieur le Président, Madame et Messieurs les parlementaires, je prétends, et c'est aussi la version du gouvernement que le projet qui vous est proposé clarifie et sécurise les choses pour toute une série de situations.

D'abord, ce que je voudrais dire, parce que l'on peut souhaiter toutes les études juridiques que l'on

veut, Monsieur Borsus, mais la vérité juridique n'apparaîtra que lorsque nous serons à la fin du contentieux. Vis-à-vis des investisseurs, comme on les cite régulièrement, la plus grosse inconnue, ce n'est pas ce décret qui modifie le champ d'application d'une manière extrêmement claire, certes, il le modifie, je suis bien d'accord, mais enfin, il le modifie de manière très claire, la plus grosse c'est le contentieux juridique en cours. Et là, nous ne pouvons rien y faire, si ce n'est attendre sa conclusion, si ce n'est défendre la région et c'est ce que nous faisons, Monsieur Di Antonio et donc, de ce point de vue, il n'y a rien de neuf particulièrement. Nous devons attendre les conclusions de la Cour de justice européenne, mais nous ne savons pas faire grand-chose par rapport à ce calendrier.

Deuxième chose par rapport aux investisseurs. Je voudrais dire que ces investisseurs, la plupart du temps, sont des opérateurs publics pour les permis qui sont concernés. Il faudrait quand même un peu relativiser le terme investisseur, ce sont pratiquement toujours des opérateurs publics, en tout cas, des objets publics. C'est quand même assez différent comme situation. Ce n'est pas la loi du marché, tout simplement ce sont des volontés d'opérateurs publics de réaliser tel ou tel investissement. Cela relativise quand même un peu, me semble-t-il, cet argument.

Cela clarifie, cela me paraît incontestable puisque le champ d'application est clarifié. Nous considérons, avec ce choix qui a été fait par le gouvernement, que ce recentrage, je le répète, deux tiers des objets à ratifier ne devront plus passer à la ratification, ce recentrage sur les objets principaux est de nature à consolider le mécanisme du décret qu'on défend, qu'on ne défend pas, qu'on évalue, mais tel qu'il existe aujourd'hui dans l'ordre juridique. De ce point de vue là, cela sécurise, mais évidemment, cela ne résout pas tout le contentieux en cours, forcément. Il reste cette inconnue du point de vue du contentieux et pour ceux qui sortent du champ d'application, une bonne partie des demandes, certes, il y a un délai de recours qui est introduit, mais ceux-là, par contre, ne sont plus concernés par le contentieux. Ce sont des notions relatives, mais que veut dire «sécurisées»? On modifie le système, je pense que c'est globalement de nature à sécuriser toute une série de situations, mais chacun peut avoir évidemment son estimation par rapport à cela.

Par rapport aux questions de transmission au parlement, Monsieur Di Antonio, je pense que nous démontrons aujourd'hui même, avec le permis de la gare de Waterloo, qu'il y a vraiment le souci de transmettre au parlement le plus rapidement possible. Maintenant, il est vrai aussi que, pour le gouvernement, il était essentiel d'avoir une clarification de la situation dans le cadre du contentieux que nous connaissons depuis la mise en place du nouveau gouvernement, de la Déclaration de politique régionale. C'est ce qui a été fait aujourd'hui et c'est ce qui permet donc d'assurer le meilleur fonctionnement possible du mécanisme du DAR tel qu'il existe aujourd'hui et réduit, bien sûr, au champ d'application qui est le sien aujourd'hui.

Voilà, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Députés, pour vos différentes interventions.

M. le Président. – Je vous remercie, Monsieur le Ministre. Une dernière réplique?

Monsieur Borsus, vous avez la parole.

M. Borsus (MR). – Monsieur le Ministre, Monsieur le Président, une dernière, peut-être. En fait, Monsieur le Ministre, excusez-moi mais ce décret est profondément insatisfaisant. On vous pose un certain nombre de questions précises, en disant: vous affirmez que ceci sécurise juridiquement, je vous demande, Monsieur le Ministre, en quoi?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Vous étiez au téléphone à ce moment-là mais je viens de répondre à cette question.

M. Borsus (MR). – Excusez-moi, Monsieur le Ministre, mais quand on m'affirme, ce n'est pas encore la réalité. Est-ce que vous voulez bien m'indiquer en quoi ceci sécurise juridiquement? Vous dites «cela clarifie». Non, cela ne clarifie pas, cela crée une distinction supplémentaire, cela crée une distinction en fonction de critères dont vous ne nous avez pas encore fait la démonstration, de critères qui disent que ce que l'on considérait depuis 2008 comme d'intérêt général ne l'est aujourd'hui plus aux yeux de la Région wallonne.

Ce n'est pas une clarification, vous avez créé une autre distinction. Avant, on disait, Monsieur le Ministre, je vais essayer d'être clair dans mes questions: voilà le périmètre de ce que la Région wallonne considère comme d'intérêts impérieux, d'intérêt général. Dorénavant, vous dites que «ce n'est pas cela, c'est cela». Et entre les deux, il y a des permis en cours, trois permis, qui, eux, retombent sous l'ancienne réglementation et à propos duquel il y a un certain nombre de questionnements évidemment. Et vous dites que cela clarifie. Non, cela ne clarifie pas, cela modifie, on est d'accord.

Vous dites: «cela sécurise juridiquement». Vous dites: «je vous l'affirme». C'est bien de me l'affirmer, mais excusez-moi, il ne suffit pas d'affirmer pour que cela devienne une réalité, il faut argumenter pour cela, me semble-t-il.

Troisièmement, on modifie un texte dont l'encre est à peine sèche, même si elle est méchamment querellée.

Quatrièmement, comme l'a très bien dit M. Stoffels, comme l'a très bien dit M. Di Antonio, ceci n'amène rien, ceci n'est pas une solution, ceci ne facilite pas des investissements. Ceci débloque juste des dossiers que vous aviez vous-même bloqués. On est bien d'accord. Ceci par ailleurs confirme, c'est l'accord politique à l'intérieur de l'Olivier, que l'ensemble des composantes de la majorité sont d'accord d'appliquer le DAR et que le ministre et son gouvernement sont d'accord de transmettre au parlement pour ratification un certain nombre de dossiers à l'avenir concernant le DAR, en ce compris, comme le dit très bien un de nos collègues parlementaires, le maillon CHB. Parce que si vous aviez obtenu que cette possibilité soit supprimée à l'avenir, vous auriez retiré cette ligne-là aussi, mais cela dans l'accord politique, vous ne l'avez pas obtenu. Comme ministre non seulement vous endossez d'encore appliquer le DAR, mais de l'appliquer dans un certain nombre de maillons routiers que vous combattez. On est bien d'accord.

Le seul effet du DAR, on le voit, c'est que l'on ne sait pas discuter des dossiers, on ne sait pas aller dire : non, on aurait dû mettre telles conditions, on aurait dû retirer telles conditions ou on aurait dû accorder tels compléments de protection à des riverains d'un investissement ou d'un aéroport. Pas du tout. En fait, simplement, la ratification parlementaire est le fait d'empêcher un certain nombre de recours de riverains qui, à tort ou à raison, estiment, le plus souvent en fonction de nuisances, devoir quereller devant le Conseil d'État un projet. Ce n'est pas réécrire un permis. On a eu de longs débats en cette commission sur le sujet. On ne redevient pas fonctionnaire délégué en cette commission, on ne devient pas ministre qui délivre le permis ou les permis uniques, on est simplement dans une situation où vous acceptez de mettre au titre de l'intérêt général une barrière qui fait taire les opposants. Il faut l'assumer politiquement.

D'aucuns ont estimé, dans cette majorité, que l'intérêt général justifiait de faire taire les opposants. J'ai entendu depuis toujours que les Écolos c'était le message inverse. Aujourd'hui, il faut l'assumer, vous êtes dans une majorité. Vous avez dû renoncer à un certain nombre d'éléments que vous avez présentés comme des principes immuables. Vous devez abandonner ceux qui, ou en tout cas, un certain nombre de ceux qui vous faisaient le plus confiance. C'est cela qui se passe politiquement aujourd'hui. Les Écolos acceptent un mécanisme qui fait taire la voie citoyenne dans un certain nombre de dossiers, qui fait taire les associations environnementalistes dans un certain nombre de dossiers, qui dit aux riverains, par avance « vous avez tort ». Vous avez tort parce que de toute façon vous ne saurez pas aller à la Cour constitutionnelle. C'est cela qui se passe aujourd'hui.

D'aucuns l'assument au titre de l'intérêt général et au titre du fait que les dossiers sont d'importance pour l'avenir de notre région, pour l'emploi, pour l'économie. Vous aviez toujours dit « jamais ». Votre formation politique avait toujours dit « jamais ». La seule chose que je vous demande, aujourd'hui, Monsieur le Ministre, c'est en tout cas d'être honnête avec le parlement. Ce que vous avez aujourd'hui comme accord politique ne change rien. Cela évacue quelques dossiers, mes collègues l'ont très bien dit. Allez-y, vous ferez une distinction entre la gare de Waterloo qu'on va ratifier ici et que d'ailleurs, personne ne conteste. J'ai interrogé M. Kubla ce matin, en lui demandant quelle est son opinion par rapport à la gare de Waterloo, la gare RER. Il m'a répondu que tout le monde est pour, qu'il n'y a pas de contestation. Il n'y a pas de recours, il n'y a aucune difficulté, c'est un dossier consensuel.

Mais cela, on l'a ratifié. Il y en a d'autres qu'on décide dorénavant, à l'avenir, de ne plus ratifier et un certain nombre qui sont dans le gris, dans la zone intermédiaire. Tout cela, soyons clairs, tout cela, c'est pour que — M. Wesphael, on a suffisamment d'amitié pour se parler très directement — la composante Écolo puisse donner l'image d'avoir quand même un peu changé le DAR. IEW, le CWEDD, la CRAT et d'autres ne s'y trompent pas. On n'a pas changé le DAR, on a juste enlevé quelques petites choses du DAR. En n'objectivant pas ce qu'on enlevait comme dossiers du DAR, on a créé de l'incertitude en plus.

En donnant, j'en termine par là, Monsieur le Président, l'image ainsi de couper un peu les ailes du DAR, Écolo n'a trompé personne. Écolo n'a trompé aucun des riverains de ces associations actives, de ceux avec lesquels vous étiez en contacts extrêmement réguliers, ceux que vous relayez dans vos questions parlementaires ici au parlement, ceux dans les réunions desquelles vous étiez, vous, vos mandataires, vos mandataires locaux systématiquement présents. Vous avez tenté de donner l'image que le DAR nouveau était différent de l'ancien. Le DAR, quant à ses principes, quant à ses objectifs fondamentaux, quant à ses choix stratégiques durs n'a pas varié d'un iota. Il faut aujourd'hui l'assumer.

Le texte qui vous est proposé aujourd'hui crée des difficultés en plus et n'apporte strictement aucune solution à des dossiers pour lesquels il n'y avait de difficultés autres que celles créées par votre blocage à vous, Monsieur le Ministre. Votre modification de décret permet de débloquer des dossiers que vous aviez vous-même bloqués. Bloqués pourquoi ? Parce qu'il fallait négocier le DAR ?

Il fallait tenter de rogner un peu ses ailes pour donner l'image, mais personne n'a été abusé, que le DAR que vous allez appliquer, que vous appliquez maintenant n'est pas celui que vous querelliez, que

vous décriviez avec les pires mots. Les pires mots que j'ai entendus dans ce parlement, c'était pour ce texte.

Monsieur le Ministre, je pense qu'on ne doit pas, dans ce parlement, voter tous les quinze jours des textes en lesquels on ne croit pas, ni majorité, ni opposition. On l'a fait, il y a quelques jours, dans une autre thématique, on ne va pas refaire à nouveau l'exercice. On ne va pas refaire l'exercice simplement parce que c'est un accord au sein de l'Olivier et parce qu'il ne faut jamais toucher à un quart de ficelle de l'accord, sans quoi c'est toute la pelote de laine qui s'en va. Et où va-t-on la rattraper ? Dans la rue de l'Ange ici à Namur ou dans la Meuse ? C'est cela qui se passe. Et surtout, c'est l'accord après plusieurs mois sur le DAR, après que la lettre de M. Happart ait partout réclamé après ceci, après cela, alors on dit : « ouf ! ».

Des mots, on peut aller jusqu'aux mots dans la majorité, M. Stoffels vient d'en exprimer, M. Di Antonio vient d'en exprimer, c'est très clair. On peut aller jusqu'aux mots, mais jamais de gestes, jamais d'actes. On peut vraiment mettre des qualificatifs sur ces mots en cette majorité, mais à aucun moment ne les traduire par un geste. Et le geste est de dire : « non, c'est mieux de rester tranquille, attendez que la Cour de justice ait statué et puis on se reparle ».

Dernier mot, Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous clarifier deux choses, très simplement : qu'y a-t-il en plus, en quoi ceci sécurise-t-il le processus DAR ? Très clairement, pas seulement dire : « oui, cela le sécurise ou non cela ne le sécurise pas ». En quoi ?

Et deuxièmement, oui ou non envisagez-vous de porter une nouvelle ou une x^e^ modification au décret DAR avant la fin de la législature ? Oui ou non, suivant la Cour de justice, suivant l'évaluation, suivant ce qu'on veut ?

Ce sont des éléments importants, me semble-t-il. Et j'en aurai terminé, Monsieur le Président, je suis désolé d'avoir été long, mais le DAR, c'est quelque chose.

M. le Président. – La parole est à M. Wesphael.

M. Wesphael (Écolo). – Je voudrais peut-être rappeler à mon ami M. Borsus que lorsque nous nous sommes opposés par ma voix au DAR c'est parce que nous étions attachés à l'héritage de Montesquieu, peut-être même plus que les libéraux d'ailleurs puisque vous avez eu sur le DAR à l'époque, une attitude pour le moins, semble-t-il, ambivalente. J'entends bien très concrètement les critiques, les reproches qui sont faits et ils sont légitimes, dès l'instant où l'on se situe dans l'opposition. Je n'ai pas de difficulté avec cela. J'ai quand même un peu plus, avant d'aborder le fond, de difficultés avec les prises de position de M. Stoffels et de M. Di Antonio. Pourquoi ? Parce qu'évidemment le texte qui nous est proposé aujourd'hui n'est pas ce que le PS ou le cdH souhaiteraient, c'est-à-dire complètement garder en l'état les anciens décrets, c'est-à-dire le décret contre lequel on s'était opposés.

Le texte qui nous est soumis aujourd'hui n'est pas la position complète d'Écolo sur la nécessité de supprimer le DAR. Qui va départager ce débat ? L'issue évidemment des recours à la Cour constitutionnelle et à la Cour européenne. C'est à ce moment-là que ce débat sera départagé, dans le sens défendu par Écolo ou plutôt dans le sens défendu par l'ancienne majorité PS-cdH. M. Stoffels, j'aime bien l'analyse critique d'un certain nombre de textes, j'adore cela, je l'ai souvent fait, y compris dans la majorité, entre 1999 et 2004.

Mais tout le monde sait que ce texte est un compromis politique entre trois partenaires, que ce texte a été plaidé par le groupe socialiste de manière forte et par le groupe cdH, qui est le père finalement de ce décret, de manière forte aussi. Dans ce cadre-là, nous avons décliné un certain nombre d'objectifs dans le nouveau texte qui nous est soumis : éliminer un certain nombre de projets qui ne relèvent pas de l'intérêt régional et se focaliser sur quelques projets qui relèvent effectivement de cet intérêt régional. Évidemment qu'on est au milieu du gué dans ce dossier. Évidemment que le débat va se poursuivre. Évidemment qu'on va très vite reprendre un certain nombre d'initiatives politiques pour faire avancer le dossier dans le sens que l'un et l'autre souhaitent. C'est clair. C'est un compromis politique.

Est-il satisfaisant ? Est-il insatisfaisant ? C'est la grande question qui peut se poser. Moi, je pense en tout cas que ce texte va permettre de faire effectivement la part des choses dans un certain nombre de dossiers. Nous verrons, je le répète, *in fine* ce que dira la Cour constitutionnelle et d'abord l'Europe en préalable de questions préjudicielles qui lui ont été posées.

Donc, pas de quoi fouetter un chat. Effectivement, ce n'est pas la révolution copernicienne que les écologistes attendaient par rapport au DAR, mais ce n'est pas non plus le *statu quo* que souhaitaient nos partenaires. Disons-le clairement, nos partenaires souhaitaient le *statu quo*. Ce n'est pas non plus le *statu quo*. Nous avançons vers un texte qui est, effectivement, je le répète, un texte basé sur un compromis politique et pas une compromission. Je pense que c'est un compromis acceptable. Nous verrons *in fine* où nous en serons lorsque les instances européennes et belges auront donné leur avis sur la conception des uns et des autres par rapport à ce DAR.

Enfin, dernier élément, j'avais été sensible à l'argumentation de M. Kubla sur la question du DAR, qui était une des positions du MR de l'époque,

qui disait qu'il y avait peut-être moyen de trouver justement un moyen terme, entre la nécessité de défendre l'intérêt régional. Effectivement, on ne peut pas permettre qu'un certain nombre de projets soient arrêtés pour des peccadilles, en portant le fer, en termes de recours, sur le fond et non plus sur les aspects périphériques de forme : absence de documents administratifs, absence de résumés techniques, des choses pareilles.

Je pense qu'il y a moyen, dans les mois qui viennent et au travers d'ailleurs de l'évaluation du CWATUPe, où le DAR sera de nouveau discuté, de trouver à moyen terme un équilibre entre le respect de la séparation des pouvoirs, la réhabilitation du Conseil d'État dans le parcours, tout en se focalisant sur l'essentiel de l'intérêt régional du projet. Cette formule-là me semble tout à fait intéressante comme voie à explorer.

J'avais été sensible aux arguments de M. Kubla à l'époque. Peut-être on aurait-on dû s'en approcher un peu plus dans le courant de la législature précédente.

Vous voyez, le chantier reste ouvert. Nous sommes dans cette situation-là aujourd'hui. Il faut éviter, je pense, même si c'est le jeu de l'opposition, et je respecte, comme vous le savez parfaitement, l'opposition, qu'il faut éviter à ce stade de caricaturer ce qui ne doit pas l'être.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – On ne va pas laisser M. Borsus sur sa frustration puisqu'il insistait pour que je réponde à nouveau à deux questions auxquelles je pense avoir déjà clairement répondu.

Pour ce qui concerne la sécurisation, nous considérons au gouvernement qu'effectivement il y a sécurisation du mécanisme à partir du moment où le recentrage sur les objets principaux justifie d'autant plus le mécanisme tel qu'il existe. Il permet de justifier plus facilement quand le mécanisme s'applique et quand il ne s'applique pas.

M. Borsus (MR). – Le gouvernement sait-il qu'en faisant mieux, en recentrant mieux, c'est clairement la démonstration *a contrario*. Avant, c'était beaucoup moins centré, beaucoup moins axé sur les priorités. Les 26 recours, c'est sur le passé.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – On ne sait rien changer au passé.

Ce qui se passera, c'est que l'aboutissement du contentieux à un moment donné, c'était cela aussi l'autre élément de réponse, comme différents parlementaires l'ont également dit, quelle est la vraie sécurité juridique et quel est l'avenir du décret du mécanisme tel qu'il existe. Cela, nous ne savons rien y changer.

Nous considérons que ce qui est proposé ici est très cohérent comme modification. Bien sûr, cela maintient le dispositif dans l'ordre juridique existant, mais son champ d'application est clarifié, est réduit, recentré sur l'essentiel. Cela veut dire aussi que, pour tout ce qui sort du champ d'application, c'est-à-dire, je le répète, environ deux tiers de demandes qui auraient dû venir à ratification dans les prochains moins, pour ceux-là, bien sûr, on retourne dans l'ordre juridique existant. On n'est plus concerné par le contentieux. Pour cela, la sécurisation est aussi relativement claire. Au-delà, ce sont les appréciations des uns et des autres. Tant qu'on ne sera pas au bout de ce débat juridique et du contentieux, on ne pourra pas en tirer de conclusions définitives.

Je dois quand même préciser, quand vous dites *« La majorité modifie l'intérêt général »*, que ce n'est pas l'intérêt général, c'est ce qui justifie, ce qui est considéré comme principal ou accessoire, comme devant passer par la ratification parlementaire. Nous ne disons pas que ce qui sort du champ d'application n'est plus d'intérêt général. Ce n'est pas cela qu'on dit. On dit que cela ne nécessite pas de ratification. C'est quand même une nuance importante.

Sinon, concernant votre autre question à laquelle j'ai également répondu, puisque j'avais été interpellé aussi par M. Stoffels et M. Di Antonio, modifierons-nous — et je voudrais aussi d'ailleurs répondre à M. Stoffels dans sa deuxième intervention — à nouveau le décret ? Je n'ai pas dit qu'on le modifierait à nouveau. J'ai dit qu'il est probable qu'on en reparlera de toute façon, à la fois dans le cadre de l'évaluation en lien avec le CWATUPe, à la fois par l'évolution du contentieux et que nous verrons bien si le texte sera modifié ultérieurement ou non. À ce stade-ci, nous ne pouvons pas dire, puisqu'il n'y a pas de décision à ce sujet, qu'il y aura forcément modification. Ce débat aura lieu vu ces différentes raisons.

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

M. Stoffels (PS). – Très brièvement, pour répondre à M. Wesphael, qui interprète peut-être mal mes propos.

Il ne faut pas faire abstraction de ce que j'ai dit à d'autres moments dans cette même commission, lorsque l'on a défini ensemble la méthodologie à adopter dans le cadre de l'évaluation du CWATUPe. À l'époque, j'ai ouvert la porte pour que l'évaluation du DAR se fasse en même temps que l'évaluation du CWATUPe, ce qui veut dire très clairement qu'il y avait une attitude non pas de *statu quo*, mais de discussion, d'ouverture par rapport à la discussion. Avant l'évaluation du CWATUPe, nous sommes

maintenant confrontés à un projet de décret qui est déposé par le gouvernement qui soulève une série de questions qui ont été effectivement mises sur la table aujourd'hui et j'espère, d'une façon claire, de ma part.

Je pense donc qu'il faut éviter le scénario que l'opposition de l'époque a critiqué à maintes reprises, c'est-à-dire des réformes successives et sans arrêt du CWATUPe. Nous devons dès à présent éviter des réformes successives et sans arrêt du DAR et du CWATUPe. Il faut essayer de travailler dans la cohérence, mettre tout dans une réforme clairement et, si je peux avoir quelque part un impact sur la discussion, on va intégrer le DAR dans le CWATUPe, parce qu'il doit faire partie intégrante du CWATUPe à mes yeux. Ceci pour corriger l'impression qu'il a pu avoir sur base de l'interprétation des seuls propos que j'ai tenus aujourd'hui, en oubliant les propos que j'ai tenus dans la même commission, mais à des moments différents.

(M. Wesphael s'exprime hors micro)

M. Borsus (MR). – Excusez-moi, mais on ne touchera plus au DAR ? Il faut quand même savoir, au moment de voter cette modification-là, si on nous en annonce une autre. De deux choses l'une, c'est oui, non ou peut-être. Il n'y a pas en plus encore d'autres termes.

Y aura-t-il une modification encore du DAR sous cette législature ? Oui, non, peut-être. Est-ce qu'il y en aura une ? Le cas échéant, avant la fin de l'évaluation du processus du CWATUPe globalement ? Alors que nous sommes en train de voter un texte adopté en 2008 — il n'a pas encore deux ans, ce texte — on nous en annonce déjà, le cas échéant, une dans six mois. Je suis d'accord avec Mme Dethier-Neumann. À quoi bon ?

Ce n'est pas déraisonnable comme question.

M. le Président. – Vous posez une question. La parole est à M. le Ministre.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Si je peux juste poser une question à M. Borsus. Connaissez-vous la date précise de l'aboutissement du contentieux ? En fonction de cela, on pourra déterminer le *planning* précis du parlement.

M. Borsus (MR). – J'en conclus que vous envisagez de modifier, le cas échéant, ce texte après l'aboutissement du contentieux, à nouveau et à nouveau après l'évaluation du DAR.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Je répète pour la troisième fois, et même la quatrième fois, puisque je l'avais déjà dit en question parlementaire.

M. Borsus (MR). – Je ne suis manifestement pas le seul à ne pas avoir compris, parce qu'on est au moins la moitié de la commission à ne pas avoir compris.

M. le Président. – Laissez parler M. le Ministre, Monsieur Borsus. On a entendu votre discours.

M. Borsus (MR). – Comme MM. Wesphael et Stoffels, je pense avoir un peu de mémoire.

Pouvez-vous simplement nous répondre : envisagez-vous de le modifier après le contentieux ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Je peux redire ce que j'ai déjà dit plusieurs fois, y compris en question parlementaire il y a plusieurs semaines ou mois, qu'il est vraisemblable que nous reparlions du DAR et que nous reparlerons très certainement du DAR, que ce soit en raison de l'évolution du contentieux ou que ce soit en raison de l'évaluation qui est prévue. Nous connaissons le calendrier de l'évaluation du CWATUPe, il a été présenté dans cette commission. Il y aura par ailleurs des auditions dans cette commission. Le mécanisme du DAR fait partie de cette discussion. L'évolution du contentieux, je ne la maîtrise pas. Vous ne la maîtrisez pas non plus. Nous aviserons en fonction de cette évolution, à la fois quant au *timing* et quant aux conclusions.

Nous ne pouvons pas préjudicier de décisions qui seront prises effectivement par l'évolution du contentieux. Je pense que nous devons nous adapter politiquement en fonction de ce à quoi ce contentieux aboutit. Cela me paraît assez élémentaire comme conclusion.

M. le Président. – La parole est à Mme Cremasco.

Mme Cremasco (Ecolo). – Je ne veux pas en remettre une couche par rapport au débat et ces éléments qui sont un peu litigieux, mais je n'ai pas entendu de réponse par rapport à CHB.

Je me lance moi-même dans mon interprétation. Par rapport au chaînon manquant autoroutier, M. Stoffels le disait, ce n'est jamais la ratification du DAR, ce n'est jamais qu'une protection de la décision de M. le Ministre.

Moi, je donne mon interprétation par rapport à CHB. Ce n'est jamais qu'une protection d'une décision de M. le Ministre.

(M. Stoffels s'exprime hors micro)

En tout cas, je vais dire, le processus du DAR est là. Le projet de décret tel qu'on va le voter, pour moi, n'influe pas là-dessus. On est bien d'accord ?

Il y a d'abord une décision. Étant donné la DPR, on peut s'attendre à ce que cette décision soit conforme à la DPR, pas de protection de cette décision.

Je voulais rebondir mais c'est peut-être pour après, quand on pourra éventuellement, si tout le monde le veut bien, rediscuter du DAR dans le fond, justement par rapport à ce mécanisme de protection. Moi, je pensais qu'ici, on votait des décrets pour donner un cadre à la décision, qu'après on contrôlait l'exécutif. Cela, c'est pour moi le rôle législatif du parlement, qui est un peu mis à mal dans le cas du DAR.

J'espère que l'on pourra continuer la discussion en profondeur tout au long, et comme vous insistez, de l'évaluation du DAR.

M. le Président. – Je suggère de clôturer la discussion générale sur le projet maintenant.

PROJET DE DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET DU 17 JUILLET 2008 RELATIF À QUELQUES PERMIS POUR LESQUELS IL EXISTE DES MOTIFS IMPÉRIEUX D'INTÉRÊT GÉNÉRAL (DOC. 303 (2010-2011) Nº 1)

Votes des articles

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 votes des articles.

« Article premier

- Adopté par 9 voix et 3 abstentions.

« Art. 2

- Adopté par 9 voix et 3 abstentions.

« Art. 3

- Adopté par 9 voix et 3 abstentions.

Vote sur l'ensemble

L'ensemble du projet de décret est adopté par 9 voix contre 3 abstentions.

Justification d'abstention

M. le Président. – J'invite les membres qui se sont abstenus à faire connaître leurs motifs d'abstention.

La parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). – Je vais paraphraser un parlementaire bien connu en aménagement du territoire, M. Stoffels, qui, il y a une heure, disait « *Tout cela pour cela.* »

J'ai entendu de deux parlementaires de la majorité pendant une heure la démonstration et l'exposé d'un certain nombre d'arguments que nous partageons totalement et qui nous conduisaient à dire qu'il n'y avait aucune raison de modifier ce texte maintenant. En le votant, on a ajouté de la complication à la complication, on a ajouté du brouillard au brouillard et on a ajouté des difficultés aux difficultés.

Lorsque j'ai tenu modestement, mais avec d'autres collègues, ce discours en 2008, on nous a dit : « *Mais non, vous n'y pensez pas, soyez apaisés, mais non, on a validé, regardez, pour le port d'Anvers, on a fait comme cela...* ». Il apparaît aujourd'hui que tout le monde attend et je suis d'accord, Monsieur le Ministre, je n'en connais pas l'échéance, tout le monde attend les décisions européennes par rapport à ce texte. Il était donc urgent et essentiel d'une part d'appliquer le texte comme il était, mais il l'est toujours aujourd'hui, et surtout de ne pas le modifier et puis d'attendre les décisions et le cas échéant, de l'adapter.

Ce qui vous est proposé aujourd'hui, et j'en termine, Monsieur le Président, ce qu'Écolo a obtenu, malheureusement, est une erreur dans le traitement de dossiers qui sont des dossiers essentiels pour le redéploiement wallon. Bernard a eu la franchise de dire ce qui s'est passé. Ceci est un accord politique, mais c'est un accord sur le dos de projets essentiels pour la Wallonie, et cela, nous ne pouvons pas l'accepter.

Pourquoi une abstention alors me direz-vous, Monsieur le Président ? Simplement parce que sur le fond des dossiers, nous ne sommes tout de même pas opposés aux dossiers qui nous préoccupent. Les dossiers de redéploiement ferroviaire, de gares, d'aéroports traînent depuis plusieurs mois. Votre famille politique a eu, une attitude coupable et c'est ce qui m'avait conduit à dire, et c'est ce qui me conduit aujourd'hui à réaffirmer que l'attitude d'Ecolo dans certains dossiers économiques, dans certains dossiers de permis ou d'autorisations, est une attitude nuisible pour le redéploiement wallon.

Nous nous abstenons cependant parce que forcément, sur le fond des dossiers, sur le fait qu'il faille avancer, sur les millions d'euros bloqués depuis des mois, il faut que cela avance, raison pour laquelle nous n'avons pas rejeté ce texte, mais

rendez-vous ici dans peu de temps et je pense que M. Stoffels, M. Di Antonio, et que l'opposition avait cette fois, dans ce dossier, à nouveau, raison, Monsieur le Ministre.

PROPOSITION DE DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET DU 17 JUILLET 2008 RELATIF À QUELQUES PERMIS POUR LESQUELS IL EXISTE DES MOTIFS IMPÉRIEUX D'INTÉRÊT GÉNÉRAL, DÉPOSÉE PAR MM. BORSUS ET CONSORTS (DOC. 271 (2010-2011) Nº 1).

Vote des articles

M. le Président. – Je vous propose de passer au vote des articles de la proposition de décret modifiant le décret du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général, déposée par MM. Borsus et Consorts.

« Article premier

- Rejeté par 9 voix contre 3.

Le rejet de l'article premier de la proposition entraîne le rejet de la proposition de décret.

Confiance au rapporteur

M. le Président. – La confiance est accordée au rapporteur pour l'élaboration du rapport.

PROJET DE DÉCRET RATIFIANT LE PERMIS D'URBANISME DÉLIVRÉ LE 16 JUILLET 2010 PAR ARRÊTÉ DU FONCTIONNAIRE DÉLÉGUÉ À LA SA INFRABEL POUR LA CONSTRUCTION D'UN BÂTIMENT DE VOYAGEURS ET L'AMÉNAGEMENT DES ABORDS DE LA GARE RER – LIGNE 124 À 1410 WATERLOO (DOC. 304 (2010-2011) — Nº 1)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret ratifiant le permis d'urbanisme délivré le 16 juillet 2010 par arrêté du fonctionnaire délégué à la SA INFRABEL pour la construction d'un bâtiment de voyageurs et l'aménagement des abords de la gare RER – ligne 124 à 1410 Waterloo.

Désignation d'un rapporteur

M. le Président. – M Senesael est désigné en qualité de rapporteur pour l'élaboration du rapport.

Exposé de M. le Ministre Henry

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Ce sera extrêmement court puisqu'il s'agit de la ratification, comme vous le savez. L'ensemble des documents a été mis à disposition du greffe et est consultable par l'ensemble de la commission. Le permis a donc été délivré le 16 juillet par le fonctionnaire délégué pour ce qui concerne cette gare RER. Il n'y a pas eu de recours et donc, le gouvernement a transmis la demande de ratification au parlement puisqu'elle est pleinement dans le champ d'application du DAR dans sa version initiale et dans sa version modifiée juste maintenant par votre commission.

Discussion générale

M. le Président. – Je déclare la discussion générale ouverte.

La parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). – Deux mots simplement. Monsieur le Ministre, je viens de le rappeler, et c'est tout le paradoxe de cette commission, voilà un dossier soutenu par tous, qui ne fait l'objet d'aucun recours, qui est chez vous depuis quand Monsieur le Ministre ? Le 16 juillet ? Nous sommes à la Noël et il s'agit d'un dossier crucial, essentiel, et d'un dossier non traité. Et aujourd'hui que l'on soumet à votre ratification, c'est parfaitement inutile puisque personne ne le conteste.

Il semble qu'il y ait des gens satisfaits de ce que l'on nous propose maintenant un décret qui a bloqué un projet pendant plusieurs mois, qui ne sert à rien puisque personne ne conteste la gare, personne ne conteste sa nécessité ni sa conception et donc, forcément, tout le monde sera pour. Mais est-ce que l'on réalise le caractère totalement surréaliste de ce que nous faisons ici ? Personne ne conteste un projet, on attend quatre mois pour nous le soumettre, pour le ratifier. En attendant il est bloqué et de toute façon, personne n'avait l'intention ni d'aller au Conseil d'État, ni à la Cour constitutionnelle.

Mais dans quel monde vit-on ? Parle-t-on de la même Wallonie ? Monsieur le Ministre, s'il vous plaît, est-ce que pour la dernière fois, vous pouvez nous présenter un dossier dans ces conditions et s'il vous plaît, qu'est-ce qui empêche de transmettre le dossier la semaine d'après, quand c'est urgent, quand c'est important. C'est ce que l'on fait dans les communes. Quand il y a un dossier d'une entreprise, d'une activité, d'un indépendant, d'une personne, quand il y a de l'activité, il y a de l'emploi, du bien-être en jeu, on ne se dépêche pas ? On ne transmet pas immédiatement un dossier ? Ici, on attend des

mois la gouvernance Écolo, on attend des mois, même pour les transports en commun. Il faudra me l'expliquer. J'y renonce pour ce matin.

M. le Président. – Plus personne ne veut prendre la parole ? Monsieur le Ministre ?

Vote de l'article

M. le Président. – Nous allons passer au vote de l'article unique du projet de décret ratifiant le permis d'urbanisme délivré le 16 juillet 2010 par arrêté du fonctionnaire délégué à la SA INFRABEL pour la construction d'un bâtiment de voyageurs et l'aménagement des abords de la gare RER – ligne 124 à 1410 Waterloo.

« Article premier

- Adopté à l'unanimité des membres votants.

Vote sur l'ensemble

M. le Président. – Nous passons au vote sur l'ensemble du projet de décret ratifiant le permis d'urbanisme délivré le 16 juillet 2010 par arrêté du fonctionnaire délégué à la SA INFRABEL pour la construction d'un bâtiment de voyageurs et l'aménagement des abords de la gare RER – ligne 124 à 1410 Waterloo.

L'ensemble du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres votants.

Confiance au rapporteur

M. le Président. – La confiance est accordée au rapporteur pour l'élaboration du rapport.

Je vous remercie pour cet esprit de Noël qui a animé notre commission.

M. Stoffels (PS). – On devrait peut-être organiser Noël plusieurs fois pendant l'année.

(Rires)

QUESTIONS ORALES (SUITE)

QUESTION ORALE DE M. BORSUS À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITE, SUR « L'APPLICATION DE LA RÉFORME SUR LES PERMIS DE LOTIR ET LA MISE EN PLACE DES PERMIS D'URBANISATION. »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Borsus à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'application de la réforme sur les permis de lotir et la mise en place des permis d'urbanisation ».

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

M. Borsus (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, désolé, mais il y a encore des problèmes chez vous. On a connu le blocage des permis de bâtir à un certain moment, on a connu le blocage à la suite de la PEB, et ici, il y a un blocage assez large, presque complet me semble-t-il concernant la mise en œuvre de la réforme des permis de lotir. Vous n'y êtes pour rien, c'est un décret de simplification administrative qui n'en avait que le nom, adopté en avril 2009, qui est entré pleinement en application sous votre magistère depuis 1er septembre 2010.

Cette réforme du permis d'urbanisation ne s'est pas faite sans mal, on le sait (report d'entrée en vigueur, adoption d'une circulaire, arrêtés rectificatifs) et j'en passe notamment les formulaires omis.

En octobre 2010, à la faveur d'une réponse à une question écrite que je vous adressais, vous me signaliez qu'il n'y avait pas de « difficultés insurmontables ». Monsieur le Ministre, pouvez-vous simplement me faire le point concernant ce dossier ? Parce que l'écho que j'en ai, des géomètres notamment, c'est qu'il n'y a pratiquement plus aucun dossier introduit depuis le 1e septembre et aucun dossier accordé depuis cette même date. Certains disent attendre le référentiel. D'autres disent que les instructions ne sont pas claires. Les directions interprètent chacune avec leur appréciation de bonne foi, ce qu'on peut entendre par exemple par la division de l'eau à l'intérieur d'un permis de lotir, bref, des difficultés en nombre.

Monsieur le Ministre, j'imagine que vous en êtes informé. Comment allez-vous y répondre ?

Par ailleurs, des difficultés d'interprétation nombreuses se font jour. J'ai évoqué la division d'un lot. Il y a des directions générales qui disent qu'on ne peut pas diviser un lot dans un permis de lotir existant. Et d'autres ont parfaitement compris à la suite d'explications de cette modification de législation que, un des éléments importants était effectivement de pouvoir diviser des lots, notamment dans le cadre de lot de grandes ampleurs, dont l'urbanisation est un peu plus dense, se justifierait aujourd'hui.

Par ailleurs, autre exemple, l'article 109 du décret RESA*ter* règle, en principe, la transition en visant les cas des permis de lotir adoptés avant le 1e septembre 2010. Monsieur le Ministre peut-il

préciser les modalités d'application de cet article ? Par ailleurs, on observe que l'alinéa 3 de cette disposition a été interprété par la DGO4 en vue de son application dans les communes. Monsieur le Ministre, êtes-vous informé de cette interprétation ? Si oui, êtes-vous en phase avec celle-ci ? Y a-t-il par ailleurs d'autres problèmes qui vous soient connus ? N'y a-t-il pas ici des difficultés qui ambitionnant de simplifier se traduisent dans les faits par des complications et des retards dans les projets ?

Merci, Monsieur le Ministre, de votre attention par rapport à ce dossier, même si j'insiste, vous héritez d'une réglementation, vous tentez de la mettre en œuvre, et donc, concrètement, vous n'y êtes pour rien.

Mais manifestement, par rapport à la situation d'aujourd'hui, comme vous l'avez vécue dans les dossiers qui devaient accompagner les permis d'urbanisme, avec les documents dans les périmètres 50 mètres, 100 mètres, *et cætera*, il faut aujourd'hui pouvoir fluidifier la situation me semble-t-il.

M. le Président. – Avant de donner la parole à M. le Ministre, je vais demander à chacun à se taire pour permettre à l'expression de chacun d'être audible.

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – La politique de l'aménagement du territoire se préoccupe du procédé du lotissement — à savoir la division en lots — depuis 1962. Mais la délivrance de permis de lotir ces dernières années ne permettait pas d'apporter des réponses adaptées aux préoccupations les plus récentes des autorités publiques. En particulier, le plan d'ensemble et d'implantation des bâtiments.

Depuis le 1e septembre 2010, les permis d'urbanisation devraient être une des réponses aux nouveaux défis qui se posent à nous.

Face aux critiques, faut-il modifier, quatre mois après l'entrée en vigueur du régime juridique du permis d'urbanisation, ce que le Parlement wallon a voté et fait promulguer le 30 avril 2009 alors même que ce régime fait l'objet d'une évaluation approfondie et intégrée ?

Dès l'installation du nouveau gouvernement, toutes les critiques ou les simples remarques relatives au décret du 30 avril 2009 furent l'objet d'une écoute attentive. À l'époque, vous m'aviez d'ailleurs déjà interrogé. Comme vous le savez, le décret-programme du 22 juillet 2010 a clarifié les dispositions transitoires relatives aux permis de lotir et d'urbanisation afin que le régime juridique applicable aux demandes de permis de lotir introduites entre le 12 juin 2009 (entrée en vigueur décret RESA*ter*) et le 1e septembre 2010 (entrée en vigueur du nouveau permis d'urbanisation) soit le régime du permis de lotir.

Quant aux difficultés auxquelles vous faites référence, j'ai connaissance d'une hypothèse précise concernant la situation des projets d'urbanisme intervenant dans le périmètre d'un PCA qui étaient dispensés de permis de lotir sous l'ancien régime et ne le seraient plus dans le cadre du permis d'urbanisation. Une nouvelle disposition transitoire en préparation devrait permettre d'y remédier.

Du reste, la circulaire du 3 juin 2010 a permis une mise en œuvre en douceur du nouvel outil. Un *vade-mecum* est par ailleurs en voie de finalisation et des formations ont aussi été prévues.

Enfin, la valeur réglementaire des plans de division des permis de lotir accordés à ce jour a effectivement été abrogée depuis l'entrée en vigueur du décret RESA*ter*. Cela signifie que le plan de division acquiert une valeur indicative et qu'il est possible de s'en écarter moyennant une motivation adéquate.

Si la valeur réglementaire des plans de division des permis de lotir existants a disparu et qu'il est désormais possible de s'en écarter moyennant une motivation adéquate, il subsiste néanmoins d'autres prescriptions graphiques ou littérales ou des conditions assortissant les permis de lotir qui gardent leur valeur réglementaire tant que la condition visée à l'alinéa 3 de l'article 109 du décret RESA*ter* n'est pas remplie.

Pour déterminer s'il est possible de s'écarter des plans de division des permis de lotir existants, il est nécessaire de procéder à une analyse au cas par cas des hypothèses rencontrées et de voir dans quelle mesure les autres prescriptions et conditions du permis de lotir seraient susceptibles d'empêcher la modification souhaitée.

M. le Président. – La parole est à M. Borsus.

M. Borsus (MR). – Je remercie Monsieur le Ministre pour cette analyse et pour les différents éléments de commentaires par rapport aux difficultés identifiées.

Monsieur le Ministre, je voudrais vraiment vous engager à avoir peut-être un examen systématique par l'intermédiaire de votre administration des difficultés ou non rencontrées à ce stade.

Par ailleurs, je voudrais vous engager à avoir une concertation avec les acteurs qui interviennent, soit qu'ils délivrent les permis ou en tout cas une bonne partie d'entre eux. Je pense aux villes et communes à travers leurs organes représentatifs, et par ailleurs, de rencontrer également les géomètres ou

éventuellement les architectes, parce que les échos qui me reviennent du terrain sont alarmants.

Je ne suis pas ici, soyons clairs, pour plaider une xe réforme, d'une réforme, d'une réforme,... On a observé que dans certains cas, dans d'autres dossiers de cette nature, une circulaire permet d'indiquer la façon d'interpréter et surtout de fermer des hypothèses à interprétation hyper restrictive d'un texte dont le titre était RESA (relance économique simplification administrative).

Lorsque je vois — et j'en vois — des interprétations restrictives, je ne peux que conclure que l'on s'inscrit à l'inverse de l'intention du Législateur wallon. Je me permets vraiment de vous inviter à cet exercice systématique et ensuite de pouvoir diffuser une circulaire qui répond après concertation avec les différents acteurs que je viens d'identifier, qui répond aux problèmes de terrain et qui ferme la porte à des interprétations très clairement.

Je peux vous citer un cas très précis, j'en termine par là. Dans certaines situations, tout simplement, on répond quant à la modification du plan de division, quant à la possibilité de faire un lot supplémentaire, lorsque le lotissement avait créé des lots très espacés. Lorsque l'on s'inscrit finalement dans votre référentiel présenté le 14 décembre dernier, qui plaide pour la densification, l'administration dit : « *Non. Ce n'est pas possible de faire un lot à bâtir supplémentaire dans un vaste lot parce qu'on ne peut pas toucher au plan de division* ».

Je pense qu'il y a un vrai problème, Monsieur le Ministre, une vraie concertation à avoir et une vraie impulsion à donner dans votre chef, me semble-t-il. C'était le sens de ma question. Il y a parfois des interventions qui sont un zeste plus polémique sur les bancs de la majorité. On vient d'en entendre, comme sur les bancs de l'opposition. On en entend parfois, mais il y a aussi des questions qui ont uniquement pour vocation d'être constructives, c'est le cas de le dire en matière d'urbanisme.

C'était l'ambition de cette modeste question numéro 5, Monsieur le Président. Je vous remercie de votre patience.

QUESTION ORALE DE MME GOFFINET À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES INFRACTIONS URBANISTIQUES. »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Goffinet à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité, sur « les infractions urbanistiques ».

La parole est à Mme Goffinet pour poser sa question.

Mme Goffinet (cdH). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, il me revient sur le terrain que souvent les infractions urbanistiques restent impunies, car les autorités compétentes pour dresser le procès-verbal se renvoient la balle.

D'un côté, ce que l'on constate, c'est que le fonctionnaire délégué, souvent au travers de son administration, refuse de dresser procès-verbal concernant certains actes en estimant que la compétence était celle de la commune qui pouvait également dresser le procès-verbal et d'autre part les communes se retranchent derrière le fait qu'elles ne disposent pas d'un agent doté de la qualité requise pour constater et donc dresser le procès-verbal pour les infractions urbanistiques.

À l'article 29 du Livre 1e du Code d'instruction criminelle, il est dit que tout fonctionnaire ou officier public qui, dans l'exercice de ses fonctions, acquiert la connaissance d'une infraction est tenu d'en donner avis sur le champ au Procureur du Roi.

Le CWATUPe prévoit également que les communes peuvent disposer d'un agent constatateur pour dresser les procès-verbaux de ces infractions si cet agent constatateur est donc assermenté.

Cette problématique est importante, car la sanction d'une infraction urbanistique ne peut être infligée que si ladite infraction a été dûment constatée. Ne pas dresser un procès-verbal implique que le contrevenant risque d'échapper à toute forme de sanction.

À l'heure actuelle, soit c'est la Région wallonne, au travers de son service administratif, qui peut dresser ce procès-verbal, soit les commues si elles ont un agent constatateur qui est assermenté, mais qu'en est-il de sa formation, du financement pour les communes ? Pour les petites communes qui n'ont pas les moyens financiers, comment faire pour se doter de cet agent constatateur ? Est-ce que chaque commune doit avoir un agent constatateur ? Beaucoup de communes se retournent vers la police qui dresse ledit procès-verbal.

À ce sujet, le gouvernement s'est d'ailleurs engagé dans la Déclaration de politique régionale à intensifier les efforts visant à réconcilier le citoyen avec la règle en matière d'urbanisme pour lutter en amont contre les infractions urbanistiques.

J'aurais aimé savoir si vous étiez au courant de ce problème et comment vous comptiez agir pour rectifier le tir et améliorer les choses sur le terrain,

d'autant plus que parfois certains citoyens qui ont fait appel à la police pour dresser procès-verbal ou à l'administration de la Région wallonne via le fonctionnaire délégué, le procès-verbal est transmis au Procureur du Roi et le suivi n'est pas toujours fait au niveau de la justice ou bien le Procureur du Roi estime que l'infraction n'a pas lieu d'être impunie. Dans ce cadre, je pense qu'il est difficile de réconcilier, comme le dit la DPR, le citoyen avec la règle en matière d'urbanisme.

J'aurais aimé connaître votre opinion sur le sujet.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Merci, Monsieur le Président, Madame la Députée, la problématique que vous évoquez me tient particulièrement à cœur, notamment en témoigne ma décision d'il y a près d'un an de ne pas prolonger la période d'amnistie qui avait été mise en place.

L'hypothèse que vous visez n'a pas été portée à ma connaissance. Il est cependant exact que les ressources humaines des autorités doivent être réparties de manière équilibrée de sorte à pouvoir exercer l'ensemble des compétences qui leur sont attribuées, en ce compris la politique infractionnelle.

Cette matière est régulièrement débattue en réunion des fonctionnaires délégués et à l'occasion des réunions entre mon administration et les procureurs généraux, ce qui contribue à homogénéiser sa mise en œuvre.

Enfin, comme vous le savez, l'évaluation du CWATUPe va débuter dans les prochains jours, on en a encore parlé ce matin, elle porte notamment sur la recherche, le suivi et le constat des infractions. C'est un des volets qui sera évalué. Les représentants des communes pourront évidemment à cette occasion faire part de leurs éventuelles difficultés y compris en matière de ressources humaines.

Du reste, l'évaluation dans sa globalité devra permettre de dégager des pistes afin de réconcilier le citoyen avec les règles d'aménagement du territoire. Je pense que c'est un débat que nous aurons effectivement encore l'occasion de poursuivre pour améliorer le mieux possible la situation dans les communes.

M. le Président. – La parole est à Mme Goffinet.

Mme Goffinet (cdH). – Je comprends bien qu'on attend l'évaluation du CWATUPe pour statuer en la matière.

N'y a-t-il pas moyen de donner quand même une impulsion aux communes ou aux fonctionnaires délégués pour savoir quelle est la position à prendre, comment ce laps de temps, parce que pour le moment chacun se renvoie la balle et on ne sait pas répondre à la demande citoyenne ?

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

La séance est levée.

- *La séance est levée à 12 heures 22 minutes.*

LISTE DES INTERVENANTS

M. Willy Borsus, MR

M. Michel de Lamotte, Président

Mme Veronica Cremasco, Ecolo

M. Carlo Di Antonio, cdH

Mme Anne-Catherine Goffinet, cdH

M. Yvon Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité

M. Daniel Senesael, PS

M. Edmund Stoffels, PS

M. Bernard Wesphael, Écolo

M. Damien Yzerbyt, cdH

ABRÉVIATIONS COURANTES

CHB	Cerexhe-Heuseux-Beaufays
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'énergie
CWEDD	Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable
DAR	Décret des autorisations régionales
DGO4	Direction générale opérationnelle de l'aménagement du territoire, du logement, du patrimoine et de l'énergie
DPR	Déclaration de politique régionale
IDETA	Intercommunale de développement économique du Tournaisis
IEW	Interenvironnement Wallonie
PCA	Plan communal d'aménagement
PEB	Performance énergétique des bâtiments
RER	Réseau express régional
RESA	Relance économique et de simplification administrative
SA	Société anonyme
SDER	Schéma de développement de l'espace régional
SPW	Service public de Wallonie
SRWT	Société régionale wallonne des transports
TEC	Société de transport en commun
TGV	Train à grande vitesse
ZAC	Zone d'aménagement concerté