303 (2010-2011) — N° 2
271 (2010-2011) — N° 2

303 (2010-2011) — N° 2
271 (2010-2011) — N° 2

PARLEMENT WALLON

SESSION 2010-2011

21 DÉCEMBRE 2010

PROJET DE DÉCRET

modifiant le décret du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général *

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 **

RAPPORT

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

par

Mme Cremasco et M. Dodrimont

* Voir Doc. **303** (2010-2011) – N° 1.
** Voir Doc. **271** (2010-2011) – N° 1.
Voir CRIC (2010-2011) – N° 65.

site internet : www.parlement-wallon.be
email : mail@parlement-wallon.be

Mesdames,

Messieurs,

Votre Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité s'est réunie le mardi 21 décembre 2010 en séance publique de commission, afin d'examiner le 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 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 ([1]).

([1]) *Ont participé aux travaux :* MM. Bayet, Borsus, Mme Cremasco (Rapporteuse), Mme de Coster-Bauchau, M. de Lamotte (Président), MM. Desgain, Di Antonio, M. Dodrimont (Rapporteur), Mmes Fassiaux-Looten, Goffinet, MM. Jeholet, Lenzini, Mottard, Senesael, Stoffels, Mme Trotta, MM. Wesphael, Yzerbyt.
A assisté aux travaux : M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.

I. EXPOSÉ DE M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ

M. le Ministre présente le projet de décret qui modifie le décret principal instituant le DAR. Ce dossier a été fortement médiatisé et il a déjà eu l'occasion d'en exprimer le contenu, notamment lors de questions parlementaires.

Modification des champs d'application

Le projet de décret modifie le champ d'application du décret DAR initial, principalement en se concentrant sur les projets déterminants pour la Wallonie. Dans la situation juridique actuelle et sur la base du contentieux en cours, aux niveaux belge et européen, le gouvernement a estimé que le décret DAR fait partie de l'ordre juridique, et il convient de l'utiliser parcimonieusement, là où cela se justifie par un motif impérieux d'intérêt général.

Au départ du champ d'application originel, un certain nombre d'objets ne doivent pas faire appel à cette motivation de motifs impérieux d'intérêt général. Il convient de se limiter aux projets pour lesquels il existe une impulsion déterminante et significative, applicable au projet d'ensemble, un peu dans l'esprit de l'article 4 du décret initial, qui prévoit que les éléments mineurs complémentaires ou connexes soient traités par les voies administratives ordinaires. C'est dans ce même esprit qu'est modifié l'article 1er, le champ d'application du décret et que les « modifications mineures » peuvent être réalisées sans nécessité d'intervention du parlement. Cela fut le cas récemment pour l'extension des salles d'attente de l'aérogare de Charleroi. Par analogie au mécanisme d'inscription au plan de secteur, il s'agit donc de limiter le recours au décret, et à la ratification par le parlement uniquement lorsqu'il y a une notion de « principale infrastructure » en se concentrant sur les objets qui présentent un motif impérieux d'intérêt général évident pour tout le monde. S'agissant des infrastructures principales à inscrire au plan de secteur par application du décret programme de 2009, le gouvernement doit précisément les définir en se concentrant.

Ratio legis

Le principe en tant que tel n'est ni modifié, ni remis en question. Tous les permis ratifiés depuis 2008 restent valables, par exemple, le contournement de Couvin récemment ratifié. La rationalisation se base sur les priorités de la DPR, et notamment le développement des aéroports, (dont les infrastructures principales permettent d'assurer le développement), ou la mobilité et en particulier les aspects multimodaux qui font partie des différentes orientations de la DPR (notamment le RER, les réseaux structurants, les chaînons manquants ...

Les modifications du champ d'application génèreront moins de ratifications parlementaires dans les prochains mois et porteront uniquement sur la partie des infrastructures aéroportuaires.

Les infrastructures aéroportuaires (DPR)

La réflexion est partie de la définition d'aérodrome, en en déterminant les objets principaux, les axes et travaux significatifs (pistes, tour de contrôle, aérogares, infrastructures ferroviaires, …). Les autres objets sont retirés du champ d'application.

Pour l'aéroport de Liège, l'on 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.

Pour celui de Charleroi, est incluse l'extension de l'aérogare comme jalon de son agrandissement, l'allongement de la piste et des bretelles d'accès, mais pas le radar puisqu'il s'agit d'un radar sol qui devrait être intégré à la tour.

La mobilité (DPR)

Le réseau RER rentre dans le champ d'application et dans la logique structurante, même pour des objets bien précis, comme par exemple, avec le projet de ratification soumis concernant la gare de Waterloo. Le permis a été octroyé en première instance, sans recours et arrive à maturité pour ratification. Restent également dans le champ d'application, les modes structurants de transports en commun pour Charleroi, Liège, Namur et Mons et les chaînons manquants routiers et fluviaux comme l'écluse de Lanaye, ratifiée il y a quelques mois.

Des dispositions transitoires ont été ajoutées, permettant à la fois, une clarification évidente pour que les permis délivrés avant l'entrée en vigueur de la modification restent exécutoires, même s'ils étaient précédemment dans le champ d'application du DAR et qu'ils n'y seront désormais plus. C'est le cas, par exemple, des bureaux de Liège Airport ou d'autres permis en cours d'instruction, sans qu'il soit nécessaire de recommencer les procédures en cours.

Voilà le contenu de la modification de ce décret qui concrétise une des décisions convenues par le gouvernement lors de sa constitution.

II. EXPOSÉ D'UN DES AUTEURS DE LA PROPOSITION DE DÉCRET

M. Borsus précise qu'avec quelques collègues, dont M. Dodrimont, il souhaite pouvoir passer des mots aux actes. Le gouvernement a annoncé un vaste plan de simplification et d'accélération administrative, avec une série de mesures qui allaient être rapidement mises en place : délais raccourcis, indemnités de retard si la région ne paie pas ses factures à temps …

Quel rapport avec le DAR ? En fait, constatant qu'après plusieurs semaines le gouvernement avait beaucoup parlé, mais très peu agi, le groupe MR souhaite inverser cette tendance en agissant beaucoup et en parlant beaucoup moins. Pas moins de 25 propositions de décret ou de résolution visent une série de matières et de procédures et intègrent des délais de rigueur, de la transparence et de la traçabilité dans les procédures, tout en accélérant les choses.

L'exercice inclut certaines matières qui concernent l'aménagement du territoire et parmi celles-ci le DAR, parce que lorsqu'il n'y a pas lieu de reporter, ou de procéder à un examen plus approfondi (par exemple pour des sites Seveso nécessitant des consultations supplémentaires, …), il n'y a pas de raison de retarder des investissements économiques importants, en termes d'infrastructures essentielles.

Il est nécessaire de traduire ce constat dans un certain nombre d'actes, notamment au parlement, par des décrets ou des modifications de décret. Et l'orateur de rappeler son scepticisme concernant le mécanisme du DAR.

Qu'introduit la proposition comme modifications ? En fait, en étant suivi par le parlement qui a adopté le décret DAR, dans sa grande sagesse, le gouvernement a souhaité un délai précis de transmission au parlement, un délai de 45 jours et pour statuer.

En fait, le gouvernement a fixé ce délai, et il ne le respecte pas. C'est extraordinaire ! Le gouvernement lui-même a proposé ce délai et puis il s'assied dessus, non pas pour des vérandas, ou des annexes à un abri de jardin, mais pour des investissements majeurs pour la région. Le gouvernement fait des conférences de presse, annonce qu'il faut redéployer la Wallonie, que le Plan *Marshall* ça marche, ceci, cela ... Rien que Liège Airport, c'est six à sept millions d'euros, rien que les travaux. Et sur ces dossiers, le gouvernement 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. Le message est simple, il faut que cela cesse.

Quand on fixe un délai soi-même, c'est pour le respecter. Pour avoir suivi, avec d'autres, minute par minute, le débat initial sur le DAR, le commissaire n'avait jamais entendu parler d'un délai d'ordre, tout le monde comprenant que l'on parlait de délai de rigueur. Plus tard, quand l'Olivier s'est trouvé coincé politiquement, notamment pour le DAR, épine permanente dans le pied, le délai de 45 jours est devenu un délai d'ordre, un délai indicatif, un délai comme pour faire ses courses à Noël.

En attendant, le temps passe, et on parle du redéploiement wallon. D'où la proposition que ce délai de 45 jours représente désormais quelque chose. Si le gouvernement a été défaillant, et que le délai de 45 jours est dépassé, la proposition introduit une possibilité d'initiative parlementaire. Les députés travaillent aussi au redéploiement wallon, et collectivement peuvent avoir un certain nombre d'idées positives. Si ce délai de 45 jours est dépassé, l'initiative parlementaire peut s'emparer de ce dossier, et dans le cas, par exemple, des bureaux de Liège Airport, après la lettre incendiaire reçue, nul doute qu'à deux ou trois, avec M. Stoffels peut-être, ou avec des députés un peu indépendants, l'on aurait déposé ce dossier à la ratification du parlement via le décret DAR.

Et cela d'autant plus que M. le ministre vient de faire la démonstration, que désormais il n'y a plus dans le DAR que des choses qui relevaient spécifiquement du DAR … Faut-il comprendre qu'avant, l'on y avait mis tout et n'importe quoi ?

Maintenant que tout cela a été « déblayé », il ne peut plus y avoir que des dossiers essentiels. Les 45 jours seront vraisemblablement respectés par tous les ministres dans les décennies à venir, qui appliqueront le DAR. Dès lors, si par extraordinaire, l'un était défaillant, le parlement pourra d'initiative soumettre une proposition de décret de ratification du DAR.

Dans la foulée, des délais de rigueur sont prévus, partout, avec de la transparence dans les procédures, des délais raisonnables, resserrés lorsque c'est possible, longs lorsque des examens complémentaires sont justifiés. En l'espèce, dès l'instant où ce délai de 45 jours est expiré, le parlement a droit à 60 jours pour statuer, soit un maximum de 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'ont pas transmis dans une période de 105 jours, c'est qu'il y a un vrai problème, le permis est alors réputé non octroyé.

Il est vrai que le DAR, dans son ensemble a toujours été, et le sera encore plus à l'avenir, un sujet de débat juridique. Ceci dit, l'orateur, et M. Dodrimont, cosignataire de la proposition, se disent ouverts à toute hypothèse, ou à tout amendement, pour autant que soit mis terme à cette espèce de somnolence ou d'indolence, qui laissent traîner les investissements majeurs en Wallonie.

À travers ce texte, le message est qu'une telle désinvolture, par rapport à des investissements majeurs pour la Région wallonne, cesse. La Wallonie doit non seule-

ment passer un message différent, mais elle doit surtout agir différemment. Ce qui s'est passé depuis plusieurs semaines, voire 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.

Les dossiers d'investissement doivent être traités sérieusement, et surtout concrètement et rapidement.

III. DISCUSSION GÉNÉRALE

Mme Cremasco concernant la clarification du champ d'application où l'on fait sortir finalement des éléments considérés mineurs et qui ne demandent pas une ratification parlementaire, nonobstant le fait qu'il reste un permis délivré, estime que cela ne freine en rien le déploiement des grands projets d'intérêt régional dans le cadre de la procédure de permis normal.

Comme l'a dit M. le ministre, la commissaire soutient cette modification du décret, qui, comme le dit le Conseil d'État, est une modification à la marge, et qui garde la même *ratio legis*, et respecte le principe même du décret DAR. Et de rappeler, au nom de son groupe, le contentieux juridique autour du décret en tant que tel. Cette insécurité juridique vis-à-vis de ces permis lui semble précisément, comme M. Borsus le rappelait d'ailleurs, être un frein. La base du décret DAR reste donc problématique en ce sens.

Elle reviendra par après sur la proposition de M. Borsus et n'est pas certaine qu'elle permette *de facto* de ne pas freiner les grands projets.

Au préalable, elle voudrait rappeler en plus du contentieux juridique revenir sur une autre considération importante : l'évaluation du DAR à venir. Si elle soutient la modification du décret proposée, les questions préjudicielles et, à terme, l'avis de la Cour européenne de justice, pourraient influer sur une éventuelle évolution du décret DAR qu'il faudrait revoir à l'aune de l'analyse et de l'évaluation prévues par M. le ministre.

Et de plaider au nom de son groupe, pour que, dans l'évaluation du DAR, le contentieux juridique qui existe par rapport au respect de la loi européenne, de la convention d'Aarhus, et par rapport au problème de la ratification parlementaire soient effectivement considérés. La commissaire fait le lien avec la proposition de M. Borsus qui omet de considérer la problématique de la ratification parlementaire bien qu'au centre du problème et des questions préjudicielles posées par la Cour constitutionnelle. Dans sa proposition, M. Borsus ne fait que renforcer le rôle du parlement. Là, *de facto* cela semble bancal, à tout le moins contestable à l'heure actuelle, alors que le contentieux est pendant. En imposant un délai de rigueur et en donnant une main plus forte et quasi unique au parlement dans le cas où il n'y aurait pas présentation du projet par le gouvernement, on retombe dans un cas de figure encore plus contestable juridiquement, en tous cas dans la situation actuelle. Il est plus sain d'attendre les avis juridiques avant de renforcer le processus.

Que ce soit par rapport au futur arrêt de la Cour constitutionnelle ou par rapport à l'évaluation attendue du décret par une équipe d'experts, la problématique du DAR est double.

D'une part, il faudra évaluer les moyens de protection de ces projets d'intérêt régional. Le débat autour d'une protection particulière est inévitable et doit être mené à fond. Elle ne le remet nullement en question, que du contraire. Elle n'est cependant pas complètement convaincue que le décret, dans sa forme initiale et dans sa forme présentée aujourd'hui, propose une réelle protection et stabilité pour ces projets. Le fait qu'il y ait un acte parlementaire empêche les recours au Conseil d'État. C'est une façon pour le moins extrême de protéger un permis, c'est-à-dire un acte lié à l'éxecutif. Sans remettre en cause la nécessité de regarder de très près cette protection juridique, ce sont les modalités de cette protection qu'il faut faire évoluer, pour améliorer les procédures, les accélérer et les sécuriser, vraiment. La ratification parlementaire à proprement parler doit être envisagée à l'aune des deux éléments cités : le contentieux juridique et l'évaluation du DAR.

À côté de la protection des projets, il y a la définition même de l'intérêt régional et des projets qui le concrétisent. On voit combien c'est complexe et le Conseil d'État, dans son avis, le rappelle : « Ce n'est pas évident de qualifier la notion d'impulsion pour le développement territorial », M. Stoffels insistait notamment sur le SDER, dans le cadre de cette évaluation; intérêt régional et SDER doivent converger vers la définition de projets de redéploiement de la Wallonie. Une définition, peut-être plus générique, serait débattue au sein du parlement. Ce n'est pas la forme architecturale particulière, le permis à proprement parler, qui canaliserait l'énergie du parlement mais le débat sur les points forts du développement de la Wallonie, les accents à mettre et les modalités souhaitées. Cette discussion est importante et, je pense, du ressort d'une décision parlementaire, mais pas sa forme exécutive c'est-à-dire pas la déclinaison que l'exécutif en fait. Si les grandes options pourraient faire l'objet d'une ratification par le parlement, les permis, eux, seraient, en tant que décision ministérielle seraient eux, soumis aux questions et interpellations du parlement. Cette optique envisage aussi d'apprécier comment on peut quand même laisser une voie d'expression au citoyen par rapport à la déclinaison des grands principes.

Écolo soutiendra le texte actuel, en espérant que d'autres avancées pourront être engrangées dans le futur avec l'évaluation du CWATUPe, et l'issue du contentieux juridique, pour voir comment aller plus loin dans la réflexion, sans finalement remettre en cause les fondements de la réflexion : la définition de l'intérêt régional et la protection de ces projets pour que la Wallonie puisse se déployer dans des délais raisonnables certes, mais de façon durable.

M. Stoffels estime qu'il faut toujours dire la vérité, c'est-à-dire qu'à l'époque, le décret DAR a permis de couper court à certaines pratiques qui n'arrêtaient pas d'introduire des recours contre des projets d'intérêt majeur pour la région. Il fallait, tout en respectant une procédure démocratique – parce que le DAR n'est pas l'antidémocratie –, se donner le moyen de prendre une décision et d'assumer la décision une fois prise.

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

Ce décret touche les 13 permis qui font l'objet d'une dizaine de recours devant la Cour constitutionnelle. De plus, le 25 juin 2009, 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, et qui seront connues au mieux au printemps 2011.

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 la jonction parc sud du métro léger de Charleroi, en février 2009, pour la construction d'une route de type RGG entre Frasnes-les-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. Pourtant, les investissements qui font l'objet de la demande de permis sont stratégiques pour le développement de Bierset qui, pour la région, est un dossier économique de première importance. Sur ce point, en quelque sorte l'orateur rejoint les propos politiques de M. Borsus quand il dit qu'il ne faut pas seulement parler de redéploiement économique mais aussi agir en conséquence.

C'est avec un certain étonnement que le commissaire acte que l'administration et le ministre accordant le permis n'activent pas la procédure DAR, rendant les permis non exécutoires. Et d'en conclure que le ministre n'est pas opposé aux investissements prévus à Bierset et pour lesquels les permis ont été sollicités. Le ministre est opposé au principe et à la procédure DAR, et le commissaire regrette qu'il lie ainsi le sort d'un investissement important et stratégique pour le développement d'un aéroport à une question de principe.

Le projet de décret va modifier le DAR initial. La même chose était d'ailleurs vraie pour la 4e écluse de Lanaye. Mme Cremasco disait à l'époque qu'Écolo ne s'oppose pas à la 4e écluse mais est inquiète par rapport aux mécanismes de ratification via le DAR. Toutefois, à l'époque, la ratification est intervenue et le permis est devenu exécutoire. Pourquoi cette différence entre la 4e écluse de Lanaye, d'une part, et les deux permis à Bierset, d'autre part, qui, selon le décret DAR toujours en vigueur, nécessitent la ratification du parlement ?

Le gouvernement s'est entendu sur une modification au décret. Le texte de l'avant-projet avait été adopté par le gouvernement le 30 septembre, l'avis du Conseil d'État avait été demandé, et une deuxième lecture a eu lieu. Le texte propose que seuls les actes et travaux donnant une nouvelle impulsion déterminante au développement des deux aéroports (pistes, tours de contrôle, aérogares, infrastructures ferroviaires), soient soumis à ratification tandis que les infrastructures 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.

Par ailleurs, le mécanisme DAR est maintenu pour le RER, pour les modes structurants de transport à Charleroi, Liège, Namur et Mons, et pour les chaînons manquants routiers et fluviaux. Il serait donc maintenu pour le chaînon manquant CHB alors que la DPR se prononce clairement sur ce chaînon manquant.

Faut-il là interpréter le fait que le décret, tel que proposé et qui maintient la proposition DAR pour le chaînon manquant CHB, correspond à un changement d'attitude au niveau du gouvernement ?

En ce qui concerne le projet débattu, le site d'Inter-Environnement Wallonie, l'organisation qui a le plus

critiqué le décret DAR, en dit : « Tout ça pour ça ? » Bien qu'ils disent souhaiter la remise en question fondamentale de la procédure DAR, ils ont pris note de la modification proposée. 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 que les observations de la Commission européenne sont attendues pour le printemps 2011. Le CWEDD considère que les modifications sont plutôt à caractère ponctuel et se pose aussi la question de savoir si le projet de décret n'est pas de nature à fragiliser l'ensemble du mécanisme.

La CRAT, quant à elle, se questionne sur la stabilité des décisions antérieures et la validité juridique des 2 permis qui ne seront pas ratifiés et surtout, sur les motivations du gouvernement d'exclusion de certaines infrastructures du champ d'application de ce décret.

Le commissaire souhaiterait obtenir des réponses claires, d'autant plus que le terrain juridique à l'heure actuelle est assez difficile à saisir.

En ce qui concerne les deux permis liégeois, et malgré les dispositions transitoires, quels sont les recours que les particuliers peuvent introduire contre ces deux permis accordés et qui ne sont pas ou ne sont plus soumis à la ratification par le DAR ? Les mesures transitoires prévoient que le permis soit exécutoire à partir de la publication du décret au *Moniteur belge*. À partir de ce moment-là, on va ouvrir une nouvelle période, pendant laquelle les permis pourront être remis en question par un recours, ce qui risque de provoquer un dépassement des délais, si les 2 permis avaient été déposés au parlement en temps utile, endéans les 45 jours. La question se pose donc de savoir si les 2 permis sont pleinement exécutoires. Dans l'hypothèse où le projet de décret est adopté, quelle sera la validité juridique de ces permis ?

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

L'acte demandé le conforte dans l'idée qu'avec la participation des 3 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 modifier, tous les six ou douze mois, le décret DAR ? Quand sera évalué le CWATUPe ? Ne discutera-t-on plus du DAR lors de l'évaluation du CWATUPe ?

En ce qui concerne la question d'appliquer ou non le décret DAR, M. le ministre s'est déjà étendu sur la question en commission, plus précisément, sur le délai de 45 jours. Selon lui, un délai d'ordre serait une absurdité en soi; ce serait 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.

Il conviendrait également de se pencher sur le caractère de ce délai pour lui donner un caractère contraignant. De quel droit l'autorité publique sanctionnerait-elle l'ensemble des personnes en infraction qui, eux aussi, n'ont pas respecté l'un ou l'autre dispositif du CWATUPe ? Le pouvoir sanctionnateur devrait montrer le bon exemple.

Il est étrange de modifier les règles du jeu en cours de route. Les demandes de permis pour Liège sont déposées, accordées, et, maintenant, l'on modifie en cours de route les règles du jeu. C'est pour le moins innovateur en droit. M. le ministre dispose-t-il d'études juridiques lui permettant une réponse blindée à cette question ?

La dernière question est la suivante : ne déforce-t-on pas l'ensemble du dispositif DAR ? Il est vrai que les majorités sous les législatures passée et actuelle sont différentes, bien que deux composantes se retrouvent dans la nouvelle, mais la majorité antérieure avait considéré une série de projets d'importance stratégique régionale, à soumettre à une procédure de ratification par le DAR, en ce compris, des projets que ce décret va retirer du champ d'application. C'est un premier pas mais qui dit que demain, il n'y en aura pas d'autres, sortant d'autres thèmes ou d'autres investissements du champ d'application, comme par exemple, le chaînon CHB ?

Et de souhaiter entendre M. le ministre sur cette question qui n'est pas d'ordre juridique mais plutôt d'ordre politique.

M. Di Antonio partage beaucoup des propos de M. Stoffels. Il est vrai que l'on ne peut pas laisser traîner éternellement des investissements majeurs. On ne peut pas bloquer des années durant des projets par des recours successifs et, dans ce sens, le décret DAR, tel qu'il est maintenu, permet de sauvegarder l'essentiel et de sortir d'un blocage qui a quand même duré un certain temps sur des dossiers importants, en raison d'une absence de transmission des projets au parlement, non seulement un problème de délais. L'on ne peut que se réjouir d'être sorti de ce blocage.

L'objectif de la modification est de rationaliser l'intervention du parlement tout en lui permettant de maintenir son rôle actif, mais en ne le sollicitant que sur des dossiers très importants.

Ceci dit, modifier une liste dans un décret, comme M. Stoffels l'a dit, est toujours dérangeant, surtout avec des projets en cours. C'est instaurer une méfiance des opérateurs vis-à-vis de la pérennité et de la solidité de la législation. Dorénavant, peut-on considérer que tout ce qui figure au décret DAR s'y trouve de manière solide ? Peut-on considérer cette étape comme l'évaluation du décret DAR ou doit-on s'attendre à d'autres choses ?

Ce qui rend aussi les choses difficiles, c'est la distinction entre les projets majeurs et ceux qui le seraient moins. On le voit ici dans l'exemple des 2 projets discu-

tés qui concernent l'aéroport de Liège. C'est vraiment une question d'interprétation. Telle ou telle annexe est-elle vraiment mineure par rapport à un projet global ? Il n'est pas facile d'y voir clair.

Par rapport à la proposition de M. Borsus, effectivement, dans le cadre de la réflexion globale sur le CWATUPe, on doit se poser des questions sur tous ces délais qui, 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 gouvernement 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 lors de l'évaluation du CWATUPe. Une plus grande rigueur est nécessaire de manière à ne pas bloquer de dossiers importants. Idem sur le remembrement urbain, les ZAC, etc. Le CWATUPe reprend une série d'étapes où les délais sont soit non respectés, soit non fixés et où les procédures s'allongent éternellement. Cela bloque nombre de projets et de développements dans notre région.

M. Borsus estime qu'hormis la composante Écolo, il semble y avoir une assez large proximité d'analyse du texte. Le « tout ça pour ça », au nom de la plus grande famille politique actuelle de ce parlement et les interrogations exprimés par M. Di Antonio, font que le commissaire se demande ce qu'apporte le texte, quelle en est la plus-value ? Sans parler du déblocage de dossiers économiques importants, liés à Bierset, et que le ministre avait délibérément bloqués et subséquemment, fragilisés, par ailleurs, sans respecter un décret voté par ce parlement.

C'est un choix purement idéologique d'Écolo. En 2008, le DAR a été qualifié par le chef de groupe Écolo comme le pire décret de la législature, voire le pire jamais voté par le Parlement wallon. Aujourd'hui, Écolo et le ministre en charge de la matière en proposent l'application.

Quel est ce décret ? C'est tout ce qu'Écolo et les milieux environnementalistes détestent. C'est priver, à tort ou à raison, un certain nombre de riverains, d'associations, 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 les règles sont sensiblement différentes. C'est faire ratifier artificiellement des permis par le parlement pour ne pas que des riverains qui s'estiment, à tort ou à raison, lésés, puissent faire valoir leurs droits. Ce qu'Écolo plaide ici, 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.

Certains députés de la majorité disent beaucoup de mal du décret DAR mais vont quand même le voter en attendant, en espérant que la Cour européenne et que l'évaluation à venir, mettent le DAR à néant. Ce dispositif, M. le ministre le déteste fondamentalement. Le parlement est une assemblée d'hommes et de femmes élus qui, à certains moments, doivent prendre leurs responsabilités. M. Stoffels et M. Di Antonio l'ont très bien fait.

En fait, ce texte insécurise des investissements majeurs pour la région. Pourquoi ? Ce n'est pas un *scoop :* en fait ce décret sollicite des avis. Dans une décision, les juristes regardent d'abord la validité des procédures et de la composition des organes. La CRAT a été consultée, et son bureau s'exprime. Or M. le ministre interrogé sur cette problématique de la CRAT, a répondu que le bureau de la CRAT est illégalement composé, et que l'organe qui rend des avis est illégalement composé. Son avis est donc aussi attaquable juridiquement.

Ceux qui liront les comptes-rendus des travaux, liront non seulement le « tout ça pour ça », le rappel à la Cour européenne de Mme Dethier, les doutes du cdH, peut-être lire « l'étude secrète » du ministre, cette étude qui exprime tous les doutes juridiques concernant le DAR dans son ensemble; ils vont aussi lire que ce projet de décret est potentiellement adopté en dépit d'un avis vicié de la CRAT.

Ensuite, il y a le problème majeur relevé par le Conseil d'État et certains parlementaires : comment distinguer tel projet de tel autre ? Qu'est-ce qui fait qu'on met tel projet dans telle catégorie ? En saluant l'arrivée de M. Wesphael et le courage de sa présence, il souhaiterait l'entendre plaider le DAR. Le deuxième vice fondamental concerne les motifs impérieux d'intérêt général. Ici même, le même gouvernement, le même parlement, légèrement modifié, a dressé en 2008 le catalogue de ce qui devait être considéré conceptuellement comme d'une ampleur telle qu'il doit être soumis à ratification du parlement. Aujourd'hui, l'on fait la démonstration inverse avec des critères obscurs. Mais pour faire la distinction entre les deux, bonne chance !

D'autre part, une couche d'imbroglio juridique est ajoutée par rapport aux permis Bierset délivrés, qui devaient être ratifiés mais qui ne doivent plus l'être. Dans quel cas de figure nous trouvons-nous ? À partir de quand, à partir de quelle date ? Les gens peuvent aller au Conseil d'État, à partir de quand ? Et de s'interroger, sans toutefois soupçonner le ministre de machiavélisme exagéré : finalement cela n'arrangerait-il pas Écolo d'ajouter une couche d'imbroglio concernant un dispositif que de toute façon ils veulent mettre à néant, eux qui attendent impatiemment les décisions européennes.

Quel est l'intérêt à venir modifier le décret alors même qu'il y a 26 recours introduits ?

Qu'est-ce qui a empêché M. le ministre de soumettre à ratification les dossiers de Bierset ? Où était la difficulté ? Dans quel but ? C'était pour faire un peu de « façadisme idéologique ». Cela n'a trompé personne et même les gens les plus engagés sur le terrain environnemental ou en défense citoyenne n'y ont pas cru. Le message délivré est clair : « Ce n'est pas parce qu'une pincée de projets est retirée qu'Écolo a moins renoncé à son âme en la matière. »

Qu'apporte ce décret ? Certainement pas le déblocage des dossiers que le ministre avait bloqué lui-même,

parce qu'en droit, personne ne peut évoquer sa propre turpitude. Quelle est la plus-value juridique du décret pour les entreprises, pour l'urbanisme, pour l'aménagement du territoire ? Il n'y en a aucune. Bien plus, les commissaires ont identifié, majorité comme opposition, plusieurs points négatifs. Il n'y a non seulement pas de plus-value, mais bien des risques de moins-value plus importants, en raison de l'incertitude juridique évoquée.

Les messages de la majorité comme de l'opposition sont clairs : « que la Commission sursoie à ces travaux ». Que le ministre soumette d'urgence les décrets liés à Bierset, pour ratification. Il y a consensus là-dessus, puisque, de toute façon, le ministre ne s'y oppose pas. Et de demander au ministre d'attendre l'évaluation juridique de la Cour européenne, les premières décisions avant de changer le texte initial.

Dernier élément, par rapport aux investisseurs, l'on change le texte de 2008, avant même la fin 2010 ! Quel signe de stabilité de la législation d'urbanisme ou d'aménagement du territoire !

Le travail parlementaire de qualité commande de changer de méthode.

M. le Ministre pense que la proposition du gouvernement est tout sauf idéologique, tout sauf cosmétique, tout sauf de la contorsion, pour reprendre une série d'interventions.

Ce n'est pas idéologique parce que le DAR fait partie de l'ordre juridique existant.

Le DAR, effectivement, reste dans l'ordre juridique et est modifié dans son champ d'application. Cela ne veut pas dire qu'il ne changera plus jamais. Les échéances prochaines, c'est le contentieux en cours. On ne peut pas dire, à ce stade-ci, si ce sont des échéances pour tout de suite; ce devrait être en cours de cette législature. Deuxièmement, il n'est pas exclu qu'il y ait des évolutions du cadre institutionnel général liées à ce type de procédure. Cela pourrait être aussi un moment de nouvelles discussions. Et puis, il y a effectivement l'évaluation du CWATUPe prévue et dont le cahier des charges prévoit l'évaluation du mécanisme du DAR. Ce qui est modifié dans le texte proposé, c'est le champ d'application.

Est-ce cosmétique ? Non, puisque, concrètement, près de deux tiers des demandes de ratification prévues pour cette législature, ne viendront plus au parlement. Il y a un recentrage de l'objet du décret sur les objets principaux, sur les infrastructures clairement identifiées d'intérêt général, en identifiant les demandes rattachées de manière secondaire aux permis principaux. Voilà la logique.

Par rapport à M. Di Antonio, la limite est tout aussi difficile à déterminer exactement que dans le décret initial. À partir de quand devait-on s'arrêter au champ d'application, tant pour le décret initial que pour le présent projet (*cf.* l'article 4 concernant les modifications mineures) ? Comme il y a une marge d'interprétation, différentes instances se prononcent. Le choix opéré par le gouvernement se veut cohérent pour déterminer les infrastructures et impulsions majeures. C'est de cette façon que le champ d'application est modifié.

De ce point de vue, il n'aurait pas été cohérent de ratifier les permis concernant Bierset (les deux permis pour le hall de fret ou pour les bureaux). Tout cela est totalement cohérent et parfaitement explicable.

Bien sûr**,** c'est un compromis, ce n'est pas de la contorsion. 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 évidemment partie du débat difficile pour lequel il y a eu différentes interventions sous la législature précédente. Il fallait effectivement clarifier la situation. De ce point de vue-là, M. le ministre pense que l'arbitrage, qui a été opéré par le gouvernement et qui 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 les positions des uns et des autres depuis plusieurs années. L'arbitrage clair et cohérent opéré par le gouvernement est proposé et sécurise les choses pour l'avenir.

M. Stoffels est également intervenu sur la question de Lanaye. Dans le système tel qu'il est proposé, il n'y a pas d'ambiguïté : ce chantier fait partie du champ d'application. C'est bien pour cette raison-là qu'il a été présenté à la ratification parlementaire, contrairement aux deux permis pour les halls de bureaux et de fret de Bierset.

Quant à CHB, on est hors débat. Le champ d'application ne change pas pour CHB. La Déclaration de politique régionale ne change pas non plus. Le système vise la ratification ou non de 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 le fait que la majorité a décidé de ne pas poursuivre le projet CHB n'est pas remis en cause. On est dans deux domaines de discussion différents. On parle ici du système juridique. On n'est pas dans 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, que les permis aient été octroyés ou pas encore, forcément un délai de recours est ouvert au 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 tombent dans le droit commun en sortant du champ d'application du décret.

Pour les dossiers qui ont été octroyés ou les dossiers qui sont en cours de traitement, comme je l'ai exposé dans mon introduction, c'est évidemment à la suite de l'avis du Conseil d'État et des différents avis des instances concernées que ces mesures transitoires ont été prévues. 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 tout

à fait claire. Ils sont exécutoires une fois après le vote de ce décret.

A-t-on la possibilité d'appliquer ou non le décret DAR, de respecter ou non les 45 jours, de l'appliquer ou non, 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, le délai de 45 jours est effectivement un délai d'ordre. Le décret initial n'a pas été modifié sur ce point.

M. le ministre en appelle cependant à un minimum de prudence pour les délais de rigueur. Il est d'accord sur le fait que, d'une manière générale, le principe d'un délai de rigueur donne des garanties au demandeur. Mais il faut quand même faire attention, dans certaines situations, cela peut être à son détriment. Cela peut tout à fait arriver qu'en cours d'instruction, le demandeur lui-même souhaite développer telle ou telle procédure complémentaire, telle ou telle demande pour aboutir à une acceptation du permis et non pas à un refus qui l'obligerait à recommencer toute une procédure. Il faut dès lors être prudent sur la question des délais de rigueur.

M. Stoffels relève trois aspects.

Il prend acte que le projet de décret vise à modifier le décret DAR. Après cette modification, il y en aura encore d'autres probables dans le cadre de l'évaluation générale du CWATUPe. Le projet de décret DAR, ainsi que sur la réforme du CWATUPe font partie du contexte global de l'aménagement du territoire. Après la modification du DAR, M. le ministre annonce qu'il y aura une autre modification du DAR, il faut dès lors se demander quel est le signal donné aux investisseurs. Quel est le signal envoyé 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 ? Les investisseurs, forts de l'exemple de ce qui s'est passé pour le *hall* de fret et le *hall* de bureaux à Liège, doivent-ils craindre que la demande de permis déposée doive attendre jusqu'à ce que la prochaine modification du décret DAR ait lieu ?

Il s'agit de dossiers d'une importance économique majeure pour lesquels la région a tout intérêt, non seulement à offrir une sécurité juridique par rapport aux décisions prises en la matière, mais aussi à donner le confort nécessaire aux investisseurs qui se démènent pour faire avancer la région sur le plan économique.

Deuxième considération, l'orateur prend acte de l'analyse de M. le ministre selon laquelle si le DAR a été appliqué pour la quatrième écluse de Lanaye, parce qu'elle était incluse dans le projet de décret, au moment où le parlement a 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 la liste des projets à ratifier par le DAR. Donc, c'est un raisonnement par une boucle qui se forme sur elle-même et qui n'est pas la réponse qu'il fallait donner.

Par rapport au chaînon manquant et plus particulièrement à la liaison CHB, le commissaire a lu ce que la DPR a prévu en la matière : l'intention politique de la majorité est de ne pas réaliser la liaison CHB. Donc, la réponse de M. le ministre dit clairement que le fait de maintenir les chaînons manquants et potentiellement aussi cette liaison autoroutière CHB dans le dispositif actuel du DAR ne correspond pas à un changement d'attitude.

La liaison CHB est la recherche d'une solution par rapport à un problème : la volonté de désenclaver les rives de la Meuse. 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, à ne pas réaliser CHB, n'est pas 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 et il faut se demander si cette alternative ne devra pas aussi, dans le futur, être intégrée dans la liste des projets ratifiés par le DAR.

M. Borsus se déclare extrêmement perplexe par rapport à certains éléments de la réponse de M. le ministre. Celui-ci déclare : « *Ceci clarifie, ceci sécurise juridiquement* ». Il y a lieu de se demander en quoi.

M. le ministre peut-il réellement affirmer que cela sécurise ? L'orateur ne voit rien qui sécurise, au contraire, il ne voit que des éléments d'insécurisation et ses collègues sont du même avis.

Il ne suffit pas d'affirmer une meilleure sécurité juridique, encore faut-il le prouver.

M. le ministre est en train, après quelques mois, de faire la démonstration que ce que le gouvernement et le parlement avaient considéré comme motif impérieux d'intérêt général, ne l'est plus. Certains projets le demeurent et d'autres ne le sont plus. En fonction de quel critère ce choix est-il opéré ? Qu'est-ce qui sécurise ?

Mme Cremasco note que ce projet de décret met sur le côté toute une série de projets jugés de moindre importance, ou en tout cas qui ne conditionnent pas une impulsion déterminante. Il faut quand même bien se rendre compte que dans le débat, lorsque les deux projets liégeois, comme les appelle M. Stoffels, apparaissent dans la presse et que le citoyen se rend compte qu'il faudrait aller devant la Cour constitutionnelle pour s'y opposer, cela paraît absurde. Quand une simplification comme celle proposée ici sort du champ d'application certains projets qui ne paraissent quand même pas justifier une protection de cette ampleur, dire qu'il y a un réel problème paraît abusif. Il faut aussi garder du bon sens. Avec cette modification du champ d'application qui prévoit que toute une série de projets ne requièrent pas une protection telle, on envoie un message rationnel aux citoyens. On a essayé de sérier les problèmes. Cela semble quand même structurant. M. Borsus fait un

procès au projet de décret exagéré d'autant que M. le ministre a dit permettre aux deux tiers des projets de sortir du champ d'application. Donc, ce n'est pas si mineur et si insignifiant, c'est une première étape vers la clarification. Même si ce n'est pas encore pleinement satisfaisant. Et cela l'oratrice ne l'a pas caché, ni dit à demi-mot.

Par contre, aller vers une réforme complète du décret DAR, alors que le contentieux est important et que l'évaluation du CWATUPe est en cours, est trop hâtif. Entretemps, il fallait rationaliser, faire quelque chose parce qu'il est impensable que passe devant le parlement un permis pour un immeuble de bureaux. Il y a réellement une problème que l'on a ici cadré, en attendant peut-être, si besoin en est, en fonction du contentieux et de l'évaluation du CWATUPe, une modification plus en profondeur. Il semblerait complètement fou à l'heure actuelle que le gouvernement propose une modification de fond, alors qu'on ne dispose pas de cette réflexion.

À propos du recours au Conseil d'État, le groupe Écolo et l'oratrice dans son propos n'ont jamais nié l'importance de protéger l'intérêt régional et de réfléchir les modalités de cette protection. Cette notion est d'ailleurs soumise à interprétation, et pour l'instant le texte est un peu complexe. Pourquoi se couper de tout l'intérêt de cette réflexion intellectuelle autour de la notion d'intérêt régional et de la manière de le protéger ? Les propos de M. Stoffels consistent à dire : il faut, par rapport à certains projets, éviter des recours en dépit du bon sens, à tort et à travers. Mais finalement, y est-on arrivé jusqu'à présent ? Pour l'instant en tout cas, on est dans une situation d'équilibriste où, pour nombre de projets, les recours sont quand même là, et, le contentieux juridique pèse, et en même temps, la solution n'est pas réellement structurelle.

L'oratrice n'éprouve pas trop de problème pour voter le permis de la gare de Waterloo ou l'écluse de Lanaye d'ailleurs, dans son principe, et est d'accord qu'il faille développer des projets là-bas, mais elle a quand même plus de réticence à ratifier au parlement la forme architecturale précise que ces projets prennent. Elle a notamment constaté que le permis était conditionné par le fonctionnaire délégué à des aménagements des abords, *et caetera*. Franchement, l'oratrice a un peu de peine à juger de la pertinence sur place de ces aménagements; néanmoins par son vote et par le vote de tous les commissaires, on cèle le sort de ce projet. La forme architecturale telle qu'elle est présentée reste liée à une décision de l'exécutif et encore une fois, on verra ce que les études apporteront comme éléments de discussion parce que l'oratrice reconnaît qu'il n'est pas simple de protéger un acte de l'exécutif, mais la forme architecturale que cela prend, Mme Cremasco a quand même difficile d'admettre que cela fasse l'objet d'une ratification parlementaire. Cela reste une gare, avec des murs, des aménagements extérieurs, des parkings, notamment pour les cyclistes. La commissaire trouverait intéressant que dans l'enceinte parlementaire, on fasse l'effort intellectuel de se demander ce que l'on protège réellement Que protège-t-on ? Que faut-il blinder ? Et Comment ?

On peut acter qu'il y a une faiblesse, que le texte même dans sa version actuelle n'est pas parfait, ni complètement sûr juridiquement, et se dire que l'on peut dans le futur avancer vers une réflexion de fond parce qu'il y a peut-être des manquements ou en tout cas une réflexion à faire encore progresser. Ceci n'est peut-être qu'un premier pas, mais un premier pas nécessaire. La commissaire n'affirme pas qu'on va trouver au cours de cette législature une meilleure solution, mais s'empêcher d'y réfléchir ça, l'oratrice a du mal à l'entendre.

M. Di Antonio remercie M. le ministre de ses réponses. Il souhaite énoncer quelques questions supplémentaires. On a évoqué à de nombreuses reprises le contentieux. Il y a lieu de demander à M. le ministre où il en est par rapport à la défense des intérêts de la région dans ce contentieux. Des initiatives ont-elles été prises ou pourraient-elles l'être pour consolider aussi ce dispositif et supprimer, autant que faire se peut, l'insécurité juridique ?

Avec ce décret, l'ensemble des partis de la majorité accepte le principe du DAR, ce qui est quand même un élément important. Dire aujourd'hui que le décret sera encore modifié, ou en tout cas l'annoncer, paraît abusif, il va être évalué. Sera-t-il modifié ? Dire aujourd'hui qu'il sera encore modifié, comme l'a dit M. Stoffels, est de nature à instaurer le doute chez certains investisseurs et ce n'est sans doute pas la meilleure idée. M. le ministre peut-il repréciser sa position par rapport à cela ?

Si les principes du DAR sont acceptés aujourd'hui, tel que le décret sera modifié, l'orateur suppose que le problème de la non-transmission des documents au parlement va être résolu et que l'on va pleinement appliquer, dans les délais prévus, une transmission qui aurait dû être automatique. M. le ministre peut-il s'engager à transmettre de manière automatique au parlement les futurs dossiers ?

M. Stoffels intervient par rapport à la question soulevée par Mme Cremasco qui demande ce que l'on protège. À vrai dire, le décret DAR donne au parlement la possibilité de répondre par oui ou par non. Il n'a pas la capacité de modifier quoi que ce soit. Il peut confirmer ou infirmer une décision prise par le ministre et donc, il protège l'acte du ministre, et rien de plus.

Dans l'hypothèse que M. 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. Dans l'hypothèse où M. le ministre dit non pour une telle forme architecturale, ou pour telle autre raison, il préfère ne pas accorder le permis, le parlement n'aura rien à ratifier. Dans l'hypothèse où M. le ministre, après examen de l'ensemble des questions soulevées, en ce compris la forme architecturale, souhaite accorder le permis, il demande la ratification du parlement pour que sa décision soit protégée. Donc, le parlement n'intervient pas sur le fond. Évidemment, chacun pourra avoir ses raisons personnelles pour dire oui ou non à propos de l'acte du ministre, mais sur le plan juridique, il protège la décision du ministre.

M. le Ministre prétend, et c'est aussi la version du gouvernement, que le projet qui est proposé clarifie et sécurise les choses pour toute une série de situations.

D'abord, on peut souhaiter toutes les études juridiques que l'on veut, mais la vérité juridique n'apparaîtra qu'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, la plus grosse inconnue : c'est le contentieux juridique en cours. Et là, M. le ministre ne peut rien y faire, si ce n'est attendre sa conclusion, si ce n'est défendre la région et c'est ce qu'il fait et donc, de ce point de vue, il n'y a rien de particulièrement neuf. Le gouvernement doit attendre les conclusions de la Cour de justice européenne, mais il ne sait pas faire grand-chose par rapport au calendrier.

Deuxième chose, les investisseurs sont la plupart du temps 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, avec des objectifs publics. C'est quand même assez différent comme situation. Ce n'est pas la loi du marché, il s'agit tout simplement de la volonté d'opérateurs publics de réaliser tel ou tel investissement. Cela relativise quand même un peu cet argument.

Le projet de décret clarifie, cela paraît incontestable, puisque son champ d'application est clarifié. Avec ce choix qui a été fait par le gouvernement, deux tiers des demandes ne devront plus passer par la ratification. Ce recentrage sur les objets principaux est de nature à consolider le mécanisme du décret, qu'on défend ou pas, mais tel qu'il existe aujourd'hui dans l'ordre juridique. De ce point de vue, il sécurise, mais évidemment, il ne résout pas le contentieux en cours, forcément. Il reste cette inconnue du point de vue du contentieux. Pour les projets qui sortent du champ d'application, c'est-à-dire une bonne partie des demandes, un délai de recours 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, ce qui globalement est de nature à sécuriser toute une série de situations, mais chacun peut évidemment avoir son évaluation.

Par rapport aux questions de transmission au parlement, le gouvernement démontre aujourd'hui même, avec le permis de la gare de Waterloo, qu'il a vraiment le souci de transmettre les documents 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 depuis la mise en place du nouveau gouvernement et de la Déclaration de politique régionale. C'est ce qui a été fait aujourd'hui et c'est ce qui permet d'assurer le meilleur fonctionnement possible du mécanisme du DAR, tel qu'il existe aujourd'hui, et réduit, bien sûr, le champ d'application qui est le sien aujourd'hui.

M. Borsus juge que ce décret est profondément insatisfaisant et souhaite savoir en quoi il sécurise juridiquement.

M. le ministre dit que le projet de décret clarifie. Non, il ne clarifie pas, il crée une distinction supplémentaire, en fonction de critères dont M. le ministre n'a 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, une autre distinction est créée. Avant, le décret précisait le périmètre de ce que la Région wallonne considérait comme d'intérêt impérieux, d'intérêt général. Dorénavant, ce sera autre chose. Et entre les deux, il y a trois permis en cours, qui, eux, tombent sous l'ancienne réglementation et à propos desquels il y a un certain nombre de questionnements. Le projet de décret ne clarifie pas, il modifie.

M. le ministre déclare : « cela sécurise juridiquement ». C'est bien de l'affirmer, mais il ne suffit pas de l'affirmer pour que cela devienne une réalité, il faut argumenter pour cela.

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

Quatrièmement, comme l'ont très bien dit M. Stoffels et M. Di Antonio, ceci n'amène rien, ceci n'est pas une solution, ceci ne facilite pas les investissements. Ceci débloque juste des dossiers bloqués. 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 M. 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 collègue parlementaire, le maillon CHB. Si cette possibilité avait été supprimée à l'avenir, cette ligne-là aurait aussi été supprimée, mais cela dans l'accord politique n'a pas été obtenu. M. le ministre non seulement endosse d'encore appliquer le DAR, mais de l'appliquer dans un certain nombre de maillons routiers qu'il combat.

Le seul effet du DAR est que l'on ne sait pas discuter des dossiers, on ne sait pas dire : « on aurait dû mettre telle condition, on aurait dû retirer telle condition ou on aurait dû accorder tel complément de protection à des riverains d'un investissement ou d'un aéroport ». Pas du tout. En fait, la ratification parlementaire vise à 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 commission sur le sujet. Les commissaires ne redeviennent pas des fonctionnaires délégués en commission, ni le ministre qui délivre le permis ou les permis uniques, ils sont simplement dans une situation où ils acceptent 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 la majorité, que l'intérêt général justifiait de faire taire les opposants. L'orateur a entendu depuis toujours que pour les Écolos, c'était le message inverse. Aujourd'hui, il faut l'assumer, ils sont dans une majorité. Ils ont dû renoncer à un certain nombre d'éléments qu'ils avaient présentés comme des principes immuables. Ils doivent abandonner ceux qui, ou en tout cas, un certain nombre de ceux qui leur 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. 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 la région, pour l'emploi, pour l'économie. Le groupe Écolo avait toujours dit « jamais ». La seule chose que demande l'orateur, aujourd'hui, à M. le ministre, c'est d'être honnête avec le parlement. L'accord politique actuel ne change rien. Il évacue quelques dossiers. Le permis pour la gare de Waterloo va être ratifié aujourd'hui et personne ne le conteste. Tout le monde est favorable à la gare RER de Waterloo, 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.

Ce dossier va être ratifié. Par contre, il y en a d'autres qu'on décide dorénavant, de ne plus ratifier et un certain nombre qui sont dans le gris, dans la zone intermédiaire. Tout cela, pour que 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 petits éléments du DAR. En n'objectivant pas ce qu'on enlevait comme dossiers du champ d'application du DAR, on a créé de l'incertitude en plus.

En donnant l'image ainsi de couper les ailes du DAR, Écolo n'a trompé personne. Écolo n'a trompé aucun riverain, aucune association active, aucun de ceux avec lesquels Écolo est en contact extrêmement régulier, aucun de ceux qu'il relaye dans les questions parlementaires, aucun de ceux dans les réunions desquelles les mandataires Écolo locaux sont systématiquement présents. M. le ministre a 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 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 le blocage de M. le ministre. La modification du décret permet de débloquer des dossiers que M. le ministre avait lui-même bloqués.

Ceux-ci ont été bloqués parce qu'il fallait tenter de rogner un peu ses ailes pour donner l'image, mais personne n'a été abusé, que le DAR qui va être appliqué maintenant n'est pas celui que le groupe Écolo querellait et décrivait avec les pires mots entendus au parlement.

On ne doit pas, dans ce parlement, voter tous les quinze jours des textes en lesquels on ne croit pas, ni la majorité, ni l'opposition. On l'a fait, il y a quelques jours, dans une autre thématique, on ne va pas refaire à nouveau 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 ?

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 jusqu'aux gestes ou aux actes. On peut vraiment mettre des qualificatifs sur les mots dans la majorité, mais à aucun moment on ne peut les traduire par un geste. Le geste consisterait à dire : « non, c'est mieux de rester tranquille, attendez que la Cour de justice ait statué et puis on se reparle ».

M. le ministre peut-il préciser en quoi le projet de décret à l'examen sécurise le processus DAR ?

En outre, M. le ministre envisage-t-il de porter une nouvelle ou une xième modification au décret DAR avant la fin de la législature, suivant la Cour de justice, l'évaluation ou un autre élément ?

M. Wesphael rappelle à M. Borsus que lorsque le groupe Écolo s'est opposé par sa voix au DAR c'est parce qu'il était attaché à l'héritage de Montesquieu, peut-être même plus que le groupe MR d'ailleurs puisque ce dernier avait eu sur le DAR à l'époque, une attitude pour le moins ambivalente. L'orateur entend 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. Il n'a pas de difficulté avec cela, mais il en a quand même un peu plus, avant d'aborder le fond, avec les prises de position de M. Stoffels et de M. Di Antonio. Le texte qui est proposé aujourd'hui n'est pas ce que le PS ou le cdH souhaiteraient, c'est-à-dire garder complètement en l'état le décret contre lequel le groupe Écolo s'était opposé.

Le texte qui est soumis aujourd'hui n'est pas la position complète d'Écolo sur la nécessité de supprimer le DAR. Ce débat sera départagé à l'issue des recours introduits à la Cour constitutionnelle et à la Cour européenne. C'est à ce moment-là que ce débat sera départagé, soit dans le sens défendu par Écolo ou soit dans le sens défendu par l'ancienne majorité PS-cdH.

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. Dans ce cadre-là, un certain nombre d'objectifs sont présents dans le nouveau texte : 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, on se trouve au milieu du gué dans ce dossier, et le débat va se pour-

suivre. Évidemment, 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 un compromis politique.

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

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 les deux autres partenaires de la majorité. Disons-le clairement, les partenaires souhaitaient le *statu quo*. Ce n'est pas non plus le *statu quo*. Nous avançons vers un texte qui est, effectivement un texte basé sur un compromis politique acceptable et pas une compromission. Il conviendra d'analyser la situation lorsque les instances européennes et belges auront donné leur avis sur la conception des uns et des autres par rapport au décret DAR.

Enfin, le commissaire déclare qu'il a 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 sur la nécessité de défendre l'intérêt régional. On ne peut pas permettre qu'un certain nombre de projets soient arrêtés pour des peccadilles, en portant le fer, en termes de recours, non pas sur le fond mais sur des aspects périphériques de forme : absence de documents administratifs, absence de résumés techniques, ...

Il y a moyen, dans les mois qui viennent et au travers 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 et la réhabilitation du Conseil d'État dans la procédure, tout en se focalisant sur l'essentiel de l'intérêt régional du projet. Cette formule-là semble tout à fait intéressante comme voie à explorer.

L'orateur déclare avoir été sensible aux arguments de M. Kubla à l'époque, peut-être aurait-on dû s'en approcher un peu plus dans le courant de la législature précédente.

Le chantier reste ouvert, il faut éviter, même si c'est le jeu de l'opposition, à ce stade de caricaturer ce qui ne doit pas l'être.

M. le Ministre explique pour ce qui concerne la sécurisation, que le gouvernement considère qu'il y a une 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 se demande si le gouvernement sait qu'en faisant mieux, en recentrant mieux, c'est clairement la démonstration *a contrario* qu'il justifie. Avant, le décret était beaucoup moins centré, beaucoup moins axé sur les priorités.

M. le Ministre signale qu'il n'est pas possible de changer le passé.

L'aboutissement du contentieux interviendra à un moment donné : quelle est la vraie sécurité juridique et quel est l'avenir du décret du mécanisme tel qu'il existe ? Cela, le gouvernement ne sait rien y changer.

Le gouvernement considère que ce qui est proposé ici est une modification très cohérente. Bien sûr, elle maintient le dispositif dans l'ordre juridique existant, mais son champ d'application est clarifié, réduit et recentré sur l'essentiel. Cela veut dire aussi que, pour tout ce qui sort du champ d'application, c'est-à-dire, environ deux tiers des demandes qui auraient dû être ratifiées dans les prochains mois, 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 des 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.

M. le ministre précise, quand les députés disent *« 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. Le gouvernement ne dit pas que ce qui sort du champ d'application n'est plus d'intérêt général. Il dit que cela ne nécessite pas de ratification. C'est quand même une nuance importante.

Interpellé par MM. Stoffels et Di Antonio, sur la question de savoir si le décret sera à nouveau modifié. M. le ministre n'a pas dit qu'on le modifierait à nouveau. Il a dit qu'il est probable qu'on en reparlera de toute façon. Dans le cadre de l'évaluation du CWATUPe et à la suite de l'évolution du contentieux, il conviendra d'apprécier si le texte doit être modifié ultérieurement ou non. À ce stade-ci, il n'est pas possible de le dire, puisqu'il n'y a pas de décision à ce sujet.

M. Stoffels en réponse à M. Wesphael, qui interprète peut-être mal ses propos, souligne qu'il ne faut pas faire abstraction de ce qu'il a 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, il a 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 et d'ouverture. Avant l'évaluation du CWATUPe, le parlement est maintenant confronté à un projet de décret déposé par le gouvernement qui soulève une série de questions qui ont été mises sur la table aujourd'hui.

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 et du DAR. Il

faut essayer de travailler dans la cohérence, de mettre tout dans une réforme claire et essayer d'intégrer le DAR dans le CWATUPe, parce qu'il doit faire partie intégrante du CWATUPe, selon l'orateur. Ceci corrige l'impression que M. Wesphael a pu avoir à la suite de l'interprétation des seuls propos tenus aujourd'hui, en oubliant les propos que le commissaire a tenu dans la même commission, mais à des moments différents.

M. Borsus demande si on ne touchera plus au DAR. Il souhaite savoir, au moment de voter cette modification-là, si on en annonce une autre.

Y aura-t-il encore une modification du DAR sous cette législature ? Oui, non ou peut-être. Le cas échéant, avant la fin de l'évaluation du processus du CWATUPe globalement ? Alors que le parlement est en train de modifier un texte adopté en 2008 – il n'a pas encore deux ans, ce texte – on annonce déjà, le cas échéant, une nouvelle modification dans six mois.

M. le Ministre réplique que si l'on connaissait la date précise de l'aboutissement du contentieux, on pourrait déterminer le *planning* précis du parlement.

M. Borsus en conclut que le gouvernement envisage de modifier, le cas échéant, ce texte après l'aboutissement du contentieux et à nouveau après l'évaluation du DAR.

M. le Ministre répète ce qu'il a déjà dit plusieurs fois, y compris lors d'une réponse à une question parlementaire il y a plusieurs semaines ou mois : il est vraisemblable de reparler du DAR, que ce soit en raison de l'évolution du contentieux ou de l'évaluation du CWATUPe qui est prévue. Le calendrier de l'évaluation du CWATUPe est connu, il a été présenté dans cette commission. Il y aura par ailleurs des auditions en commission. Le mécanisme du DAR fait partie de cette discussion. L'évolution du contentieux ne peut être maîtrisée par le gouvernement. En fonction de cette évolution, des décisions seront prises à la fois quant au *timing* et quant aux conclusions.

Il n'est pas possible de préjuger de décisions qui seront prises en fonction de l'évolution du contentieux. Il faudra s'adapter politiquement en fonction de ce à quoi ce contentieux aboutira. Cela paraît assez élémentaire comme conclusion.

Mme Cremasco regrette de ne pas avoir reçu de réponse sur la liaison CHB.

Par rapport au chaînon manquant autoroutier, comme 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.

En tout cas, le processus du DAR est là. Le projet de décret tel qu'on va le voter, pour l'oratrice, n'influe pas là-dessus.

Il y a d'abord une décision. On peut s'attendre à ce que cette décision soit conforme à la DPR et qu'il n'y ait pas de protection de cette décision.

Par rapport au mécanisme de protection, le commissaire pensait qu'on votait des décrets pour donner un cadre à la décision et qu'après on contrôlait l'exécutif. C'est le rôle du pouvoir législatif qui est un peu mis à mal dans le cas du DAR.

L'oratrice espère que l'on pourra continuer la discussion en profondeur ultérieurement et lors de l'évaluation du DAR.

IV. EXAMEN DES ARTICLES ET VOTES

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)

Examen et votes des articles

Les articles 1er à 3 n'ont fait l'objet d'aucun commentaire particulier.

Les articles 1er à 3 ont été adoptés par 9 voix et 3 abstentions.

Vote sur l'ensemble

L'ensemble du projet de décret a été adopté par 9 voix et 3 abstentions.

Justification d'abstention

M. Borsus paraphrase M. Stoffels qui disait « Tout cela pour cela. »

L'orateur a entendu deux parlementaires de la majorité pendant une heure faire la démonstration et l'exposé d'un certain nombre d'arguments qu'il partage totalement et qui nous conduisent 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 la commissaire a tenu avec d'autres collègues, ce discours en 2008, le ministre à l'époque 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 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 mais d'attendre les décisions et le cas échéant, de l'adapter.

Ce qui est proposé aujourd'hui dans le projet de décret est ce qu'Écolo a obtenu. Malheureusement, c'est une erreur dans le traitement des dossiers qui sont essentiels pour le redéploiement wallon. M. Wesphael 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, le groupe MR ne peut l'accepter.

Les membres du groupe MR se sont abstenus parce que sur le fond ils ne sont pas opposés aux dossiers qui les préoccupent. Les dossiers de redéploiement ferroviaire, de gares, d'aéroports traînent depuis plusieurs mois. La famille politique Écolo a eu une attitude coupable, qui avait conduit et qui conduit l'orateur 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 au redéploiement wallon.

Les députés MR se sont cependant abstenus parce que forcément, sur le fond des dossiers, sur les millions d'euros bloqués depuis des mois, il faut avancer, c'est la raison pour laquelle le MR n'a pas rejeté ce texte mais donne rendez-vous ici dans peu de temps et l'orateur pense que M. Stoffels, M. Di Antonio et l'opposition ont cette fois encore, dans ce dossier, raison.

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)

Examen des articles et vote

Les articles 1er à 3 n'ont fait l'objet d'aucun commentaire particulier.

L'article 1er a été rejeté par 9 voix contre 3.

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

Les auteurs ont demandé qu'elle soit présentée en séance plénière.

V. RAPPORT

La confiance a été accordée au Président et aux Rapporteurs pour l'élaboration du présent rapport.

Les Rapporteurs,

V. Cremasco.

Ph. Dodrimont.

Le Président,

M. de Lamotte.

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

PROJET DE DÉCRET

modifiant le décret du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général

Article 1er

À l'article 1er, du décret du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt régional, il est apporté les modifications suivantes :

1° au 1° *a)*

- au premier tiret, les mots « et les futurs halls de fret » sont supprimés;
- les deuxième, troisième, cinquième et sixième tirets sont supprimés;

2° au 1° *b)*

- au premier tiret, les mots « et la prolongation du *taxiway* nord entre celles-ci » sont supprimés;
- au deuxième tiret, les mots « et le radar » sont supprimés;
- les troisième, quatrième, cinquième, sixième, et huitième tirets sont supprimés.

Art. 2

§ 1er. À dater de leur adoption, les permis visés à l'article 2, alinéa 1er ou 2 du décret du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général et qui sont relatifs à des demandes qui, du fait du présent décret, sont exclues du champ d'application du décret du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général constituent des permis au sens de l'article 84 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie ou des articles 35 ou 93 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.

Ces permis sont exécutoires à dater de la publication au *Moniteur belge* du présent décret. Ils font l'objet des formalités de publicité prévues par le Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie ou par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.

§ 2. Les demandes de permis dont l'accusé de réception est antérieur à la date d'entrée en vigueur du présent décret et qui, du fait du présent décret sont exclues du champ d'application du décret du 17 juillet 2008 relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général poursuivent leur instruction selon les dispositions du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie ou du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.

Art. 3

Le présent décret entre en vigueur au jour de sa publication au *Moniteur belge*.