C.R.I.C. N° 97 (2013-2014)
6e session de la 9e législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2013-2014

COMPTE RENDU

INTÉGRAL

Séance publique de commission*

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

Vendredi 21 février 2014

*Application de l'art. 151 du règlement

SOMMAIRE

Ouverture de la séance..... 1

Organisation des travaux.....1

Examen de l'arriéré..... 1

Interpellations et questions orales.....1

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites, reportées ou retirées..... 1

Question orale de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les conséquences de l'introduction d'une taxe au kilomètre sur la mobilité en Wallonie »

Orateurs : M. le Président, M. Senesael, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 1

Organisation des travaux (Suite)

Orateurs : M. le Président, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.....3

Interpellations et questions orales (Suite).....4

Question orale de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'étendue du réseau de transport en commun »

Orateurs : M. le Président, M. Senesael, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.....4

Question orale de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'accès au réseau T.E.C. par les personnes à mobilité réduite (PMR) »

Orateurs : M. le Président, M. Senesael, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.....6

Reprise de la séance..... 7

Rappel au règlement

Orateurs : M. le Président, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, M. Borsus.....7

Interpellations et questions orales (Suite)..... 8

Question orale de M. Borsus à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « le projet-pilote de taxation au kilomètre pour véhicules légers dans la zone RER »

Orateurs : M. le Président, M. Borsus, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 8

Question orale de M. Tachenion à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la place du Borinage dans le Schéma de développement de l'espace régional (SDER) ».

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

Question orale de M. Mouyard à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la construction d'une nouvelle prison sur le territoire de la commune de Sambreville »

Orateurs : M. le Président, M. Mouyard, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 11

Reprise de la séance..... 13

Projet de décret modifiant le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement en ce qui concerne la dématérialisation de la déclaration (Doc. 966 (2013-2014) N°1)..... 13

Désignation d'un rapporteur..... 13

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

Orateurs : M. le Président, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 13

Discussion générale

Orateurs : M. le Président, MM. Dodrimont, Senesael, Desgain, Mme Moucheron, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 14

Examen et votes des articles..... 17

Orateurs : M. le Président, M. Desgain, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, Mme Moucheron, M. Dodrimont 17

Votes..... 18

Vote sur l'ensemble..... 19

Confiance au président et au rapporteur..... 19

Proposition de décret modifiant le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement en vue de favoriser la distribution des invendus consommables aux associations d'aide alimentaire, déposée par Mmes Sonnet, Zrihen, MM. Senesael, Bayet, Mme Simonis et M. Bolland (Doc. 641 (2011-2012) N° 1)..... 19

Exposé de Mme Sonnet, co-auteure de la proposition de décret

Orateurs : M. le Président, Mme Sonnet, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.....19

Discussion générale

Orateurs : M. le Président, MM. Desgain, Dodrimont, Mme Moucheron, M. Senesael, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, Mmes Simonis, Sonnet.....21

Reprise de la séance..... 24

Discussion générale (Suite)

Orateurs : M. le Président, Mme Sonnet, MM. Desgain, Dodrimont, Senesael, de Lamotte, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 24

Examen et vote de l'article unique.....28

Vote sur l'ensemble..... 28

Confiance au président et au rapporteur..... 28

Liste des intervenants..... 30

Abréviations courantes..... 31

COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ

Présidence de M. de Lamotte, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 9 heures 5 minutes.

M. le Président. - La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré.

M. le Président. - La commission procédera ultérieurement à l'examen de son arriéré.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites, reportées ou retirées

M. le Président. - Les questions orales ou interpellations de :

- M. Fourny, sur « la taxation au kilomètre et son impact sur la mobilité » ;
- Mme Cassart-Mailleux, sur « le projet de ticket unique » ;
- Mme Defraigne, sur « le centre de réseau de TGV-fret à Liège » ;
- Mme Morreale, sur « le transport interne des élèves des internats et homes d'accueil » ;
- Mme Reuter, sur « les avis reçus par les communes dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de cartographie éolienne » ;
- M. Stoffels, sur « l'adaptation du réseau de distribution d'énergie » ;
- M. Stoffels, sur « la création de places de parkings dans les projets immobiliers » ;
- M. Stoffels, sur « la pression foncière » ;
- Mme Trotta, sur « les actions en matière d'environnement santé » ;
- Mme Trotta, sur « la condamnation de la Belgique pour son retard d'application de la directive européenne relative au traitement des eaux urbaines résiduaires » ;
- M. Fourny, sur « la nouvelle réglementation relative à la gestion des terres excavées » ;
- Mme Reuter, sur « le devenir du projet de parc éolien à Chastre » ;
- M. Stoffels, sur « la transposition de la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives » ;
- Mme Zrihen, sur « le site des « Autobus Brainois » » ;
- M. Fourny, sur « l'accès du bétail aux cours d'eau » à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sont retirées.

QUESTION ORALE DE M. SENESAEL À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES CONSÉQUENCES DE L'INTRODUCTION D'UNE TAXE AU KILOMÈTRE SUR LA MOBILITÉ EN WALLONIE »

M. le Président. - 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 « les conséquences de l'introduction d'une taxe au kilomètre sur la mobilité en Wallonie ».

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

M. Senesael (PS). - Monsieur le Ministre, rarement une initiative politique n'aura été aussi brocardée que celle de la taxe au kilomètre. Quoi qu'il arrive à ce projet, il ne peut s'agir d'ajouter une nouvelle taxe. Le cas échéant, elle doit, au contraire, supprimer et remplacer la taxation actuelle et injuste qui frappe indistinctement petits et grands usagers de la route, les professionnels et les ménages, celles et ceux qui habitent dans un quartier peu ou pas desservi en transports en commun et ceux qui vivent à côté d'une gare bien desservie.

Quoi qu'il en soit, cela pourrait avoir des conséquences sur la Wallonie en termes de mobilité. On pense notamment à un encombrement accru autour des gares des villes situées à quelques kilomètres des pôles de développement.

Comment cela est-il étudié chez nous ? Une augmentation de l'offre de bus est-elle prévue en compensation ? Comment offrir, dans ces conditions, une alternative crédible aux automobilistes ?

La logique de pôle de développement, tel que repris dans le projet de SDER, est-elle compatible avec cette logique de taxation au kilomètre, alors que certains de

ces pôles ne bénéficient pas d'infrastructures ferroviaires ?

À l'instar des lieux de centralité, ne risque-t-on pas de créer une nouvelle forme de fracture sociale - c'est ce qui m'interpelle le plus - repoussant encore plus loin les travailleurs qui, en plus, devraient payer plus pour se rendre à leur travail ?

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 Député, entre 1970 et 2010, les distances parcourues en voiture ont triplé, tout comme le nombre de voitures, qui est près de sept millions aujourd'hui en Belgique.

Dans le même temps, le nombre moyen de personnes par voiture n'a cessé de baisser durant la même période. Enfin, depuis 1975, le nombre moyen de kilomètres parcourus par an par véhicule a augmenté de 33 %. Les automobilistes sont de plus en plus souvent seuls dans leur voiture, en particulier aux heures de pointe.

Ne rien faire conduira à une augmentation des coûts collectifs, à charge de la société, estimée par la FEBIAC à 1,3 milliard d'euros d'ici 2020 si aucune mesure correctrice n'est prise.

Nous en sommes à la situation où progressivement trop de mobilité individuelle menace la mobilité individuelle.

Cinq défis principaux sont devant nous :

- garantir l'accessibilité. Pour cela, il faut réduire la congestion du trafic qui coûte déjà aujourd'hui chaque année 2,5 milliards d'euros à l'échelle de la Belgique ;
- une mobilité accessible à tous ;
- réduire la pression sur l'environnement. Le transport, à plus de 90 % routier, représente en Belgique près de 20 % des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi d'autres polluants ;
- économiser l'espace ;
- améliorer la sécurité.

Les solutions à développer reposent sur la combinaison de trois politiques :

- développer les alternatives. On en parle régulièrement, ce n'est pas l'objet de votre question, mais il s'agit des transports en commun, les modes doux, le covoiturage ;
- réorganiser le territoire. On a aussi beaucoup discuté de cela, notamment la lutte contre la dispersion de l'habitat ;
- rouler moins, mieux et autrement, c'est-à-dire parcourir moins de kilomètres en véhicule individuel et, a fortiori, seul en voiture, circuler dans un véhicule moins polluant et en adoptant une conduite écologique. Mais surtout en abandonnant le plus possible son véhicule individuel au profit du covoiturage, des modes doux et des transports en commun.

Au sein du Gouvernement, nous avons assurément travaillé sur les deux premières pistes : développer les alternatives et réorganiser le territoire.

Concernant la troisième, la DPR prévoit - je cite la DPR - de :

- modifier pour 2011 le calcul de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation en fonction de l'émission de CO_2 et des principaux polluants ainsi que de la négociation ;
- négocier un accord de coopération avec les autres Régions visant la cohérence de la réforme de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation ;
- d'ici 2012, établir un système de tarification à l'usage de la route pour le transport routier de marchandises négocié au niveau belge, voire européen, en vue de participer à l'objectif de réduction de la charge de trafic. Les éléments de variation de coûts peuvent être les performances environnementales du véhicule, la période, l'itinéraire, et cætera ;
- introduire un droit d'utilisation de la voirie à la durée pour les véhicules légers, négocié au niveau belge. Il pourra s'agir d'une première étape vers l'instauration d'un régime de péage à la distance parcourue, en remplacement de la taxe de circulation. Un débat sur les modalités de mise en œuvre d'un tel péage kilométrique sera ouvert au cours de la législature ; fin de citation.

Il est toujours intéressant d'ouvrir la DPR, car après cinq ans, on oublie souvent ce qui est écrit dedans.

Pour implémenter ces orientations, 15 ministres régionaux en charge de la Fiscalité, de l'Environnement, de la Mobilité et de l'Aménagement du territoire, au niveau wallon mes collègues en charge des Travaux publics, du Budget, et M. le Ministre-Président ont décidé début 2011, par une convention approuvée par le Gouvernement wallon du 20 janvier 2011 :

- d'introduire le prélèvement kilométrique pour les poids lourds. Ce sera effectif au 1er janvier 2016 ;
- d'étudier l'introduction d'une vignette pour les véhicules légers ;
- en concomitance avec la vignette, de réformer les taxes de circulation ;
- de tester, via un projet pilote, l'intérêt de la tarification kilométrique pour les véhicules légers dans la zone RER.

À partir du 1er janvier 2016, les poids lourds – de plus de 3,5 tonnes - seront dotés d'un ordinateur de bord

relié à un GPS qui permettra de mesurer les kilomètres parcourus en Belgique. Les tarifs - qui ne sont pas encore fixés - varieront en fonction des heures et des tronçons empruntés. Le prélèvement sera d'application pour les Belges et pour les étrangers. Pour les Belges, cela sera en remplacement de la taxe de circulation et de l'Eurovignette. Ce n'est pas une taxe supplémentaire pour les Belges.

Concernant la vignette routière pour les voitures, il était initialement envisagé d'imposer aux voitures étrangères l'achat d'une vignette de type autoroutière. Mais le droit européen ne permet pas de l'imposer qu'aux étrangers. Autrement dit, si l'on veut la faire payer aux étrangers, il faut aussi l'imposer aux Belges, en sus de leur taxe de circulation annuelle.

Pour la réforme des taxes de mise en circulation et de circulation, un groupe de travail piloté par mon collègue, M. le Ministre Antoine, a été mis sur pied pour émettre des propositions. Je vous renvoie vers lui pour de plus amples informations.

Enfin, pour l'étude sur la tarification au kilomètre pour les voitures, qui a beaucoup fait parler d'elle ces derniers jours, comme prévu dans les Déclarations de politique régionale wallonne et bruxelloise, un test grandeur nature vient de débuter. Il a été fortement médiatisé.

Les déplacements de 1200 automobilistes volontaires seront suivis pendant deux mois. Un coût virtuel calculé pour représenter un incitant au changement de comportement sera associé à ces déplacements. Le coût au kilomètre convenu dans cette étude est surévalué, car les taxes actuelles ramenées au kilomètre ne sont pas un incitant au changement de comportement. Le but des tests n'est pas de déterminer si le niveau des tarifs est adéquat, mais d'observer si une tarification au kilomètre peut changer les comportements. C'est donc bien une expérience pilote.

Ce type de solution est envisagé avec intérêt tant par Conseil supérieur des Finances et que par le Conseil économique et social de Wallonie.

Permettez-moi de rappeler qu'en ce qui me concerne, quels que soient les résultats de l'expérience pilote aujourd'hui menée, la tarification au kilomètre n'est envisageable que moyennant le strict respect des conditions suivantes :

- la tarification au kilomètre ne peut, en aucun cas, être une surtaxe qui s'ajoute à la fiscalité existante, ni pénaliser les habitants en fonction du lieu où ils habitent, notamment dans les régions rurales. C'est une réorganisation de la fiscalité ;
- l'offre alternative à la voiture doit être suffisante et attractive. En effet, s'il est bien d'encourager les gens à prendre les modes de transport, il faut que ce soit possible. Ainsi, que le RER soit en service, que les dessertes locales soient performantes en transports en commun, qu'il y ait une ponctualité et une offre suffisante à la SNCB, des tarifs attractifs pour chaque type d'utilisateur, et cætera ;
- le dispositif devra permettre une plus grande justice fiscale pour éviter de pénaliser celles et ceux qui disposent des revenus les plus faibles ;
- les dispositifs doivent offrir des garanties absolues du respect de la vie privée des automobilistes. J'ai entendu que c'était aussi un débat, mais il y a toute sorte de moyens technologiques qui permettent d'éviter ces problèmes aujourd'hui.

En d'autres termes, se déplacer en Province de Luxembourg, où il y a peu d'autres possibilités que d'utiliser sa voiture, sera pas plus cher qu'en ville où l'offre de transports en commun abonde. C'est bien cela l'esprit de cette réforme, c'est de réorganiser la mobilité. Ce n'est certainement pas de pénaliser les uns ou les autres.

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

M. Senesael (PS). - Monsieur le Ministre, je suis très satisfait de la réponse que vous apportez, car vous avez envisagé les trois paramètres sur lesquels j'ai une attention toute particulière :

- ne pas pénaliser les ruraux ;
- faire en sorte qu'il n'y ait pas de surtaxation difficile à digérer par les plus fragilisés ;
- on en reste, pour l'instant, bien à cette expérience pilote. Celle-ci, vous l'avez retracée dans le contexte dans lequel elle avait été réfléchie et pensée et pas dans le contexte dans lequel on l'a médiatisée. Je pense qu'il est important de faire la différence.

ORGANISATION DES TRAVAUX
(Suite)

M. le Président. - J'ai parlé à M. Borsus au téléphone ; il n'est pas content, car il avait une question groupée avec celle de M. Senesael. On lui a fait savoir qu'il y avait un respect du règlement par rapport à la question. J'ai respecté le règlement en respectant la liste, ce que M. Borsus n'accepte pas. Il souhaiterait poser sa question et il va arriver.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - J'ai déjà répondu, cela n'a pas de sens.

M. le Président. - Je vous préviens donc que nous allons avoir des incidents.

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

s'adresse alors à M. le Président du Parlement wallon.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES
(Suite)

QUESTION ORALE DE M. SENESAEL À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ÉTENDUE DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN »

M. le Président. - 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 « l'étendue du réseau de transport en commun ».

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

M. Senesael (PS). - Monsieur le Ministre, une enquête récente menée par Dedicated a montré que plus de six automobilistes sur dix seraient davantage enclins à se passer de leur voiture si le réseau de transports en commun entre leur domicile et leur lieu de travail était plus développé.

Au regard de ces chiffres, ainsi que des nombreuses plaintes en la matière que nous adressent nos concitoyens, force est de constater que la situation des transports en commun - plus spécifiquement en zone rurale - reste problématique.

En effet, on y constate des carences de plus en plus marquées en termes d'offres. Lesquelles sont dues à une logique de rationalisation des services de transport, et ce, alors même que, dans cette matière, c'est à juste titre que le choix du service public a été privilégié.

En mars 2012, vous répondiez à l'un de mes honorables collègues - je vous cite : « En ce qui concerne les demandes plus individuelles qui resteraient insatisfaites et qui résultent de flux de déplacements plus irréguliers, des alternatives devraient sans doute être imaginées à plus long terme avec la collaboration des communes ».

Qu'en est-il de ces alternatives ?

Que répondez-vous à nos concitoyens qui ne peuvent se déplacer faute d'offre en matière de transport public ?

Enfin, comment peut-on inciter, de manière efficace et rationnelle, les gens à adopter des habitudes de mobilité bénéfiques pour la société lorsque l'on constate ce déficit d'offres ?

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 Député, améliorer l'accessibilité des territoires en milieu rural, j'y travaille tous les jours. Comme expert du territoire rural que vous êtes, vous savez qu'il s'agit d'une question complexe qui demande des actions complémentaires.

La demande y est souvent trop peu concentrée dans le temps et dans l'espace pour justifier une offre abondante - sans quoi, ce seraient des coûts insupportables. Cependant, nous nous appliquons à garantir une fréquence qui permet de rencontrer les besoins sociaux des personnes et nous explorons des alternatives pour ne laisser personne au bord du chemin ; j'y reviendrai plus loin.

Le TEC n'est en effet pas le taxi. Je rappelle que le produit des tarifs perçus ne couvre que 23 %, en moyenne, des coûts des TEC les plus ruraux. Autrement dit, la Région wallonne doit trouver les moyens de financer le solde, c'est-à-dire 77 % du coût de l'offre des TEC.

Nous nous y attachons, ce qui montre que l'offre TEC est bien une offre de service public, mais il est important de trouver un équilibre entre desserte suffisamment fine du territoire et volume de la demande effective de mobilité.

Notez que le réseau TEC assure une bien meilleure couverture géographique - à des tarifs bien plus accessibles - que celle que l'on observe dans les régions rurales, de France par exemple.

Avant de parler des autres modes de déplacement, je vous rappelle les lignes de force qui structurent l'offre de transport public. Le niveau le plus structurant est l'offre ferroviaire. Nous savons tous à quel point le désinvestissement du Fédéral en la manière est source d'inquiétude. Malgré la sonnette d'alarme, force est de constater que, depuis quelques années, les budgets alloués au rail par le Fédéral diminuent, tant en investissements qu'en crédits d'exploitation.

En matière d'offre TEC, je vous rappelle que, après avoir globalement stabilisé le soutien financier de la Wallonie en faveur de l'offre des TEC, le Gouvernement a approuvé une trajectoire budgétaire qui dégage, à partir de 2015, des moyens nets nouveaux. Le contrat de service public 2013-2017 du groupe prévoit, comme vous le savez, que le groupe propose une méthodologie commune de définition de l'offre basée sur une meilleure hiérarchisation du réseau articulé en plusieurs niveaux de services.

L'expérience montre qu'à budget équivalent, un réseau hiérarchisé satisfait plus de clients.

Ainsi, le TEC Namur-Luxembourg a complètement

réorganisé en 2012, dix lignes historiques de la Hesbaye namuroise, qui serpentaient hier de village en village, pour une desserte structurée autour d'un axe fort vers lequel convergent les lignes locales ou de services scolaires. En un an, le nombre d'abonnés y a augmenté de 5 % contre une la croissance moyenne de 1 % à 2 %.

Cependant, même hiérarchisée, une offre de transport par bus répond difficilement aux besoins de déplacements diffus.

Conscient de cela, le TEC Namur-Luxembourg vient de lancer l'expérience pilote FlexiTEC qui s'inscrit dans la logique du contrat de service public, notamment dans le cadre du rôle du TEC en tant que manager de la mobilité.

Le contrat de service public promeut la recherche d'une solution globale de mobilité pour les voyageurs combinant différents modes de transport : train, bus, vélo et des solutions alternatives dans lesquelles pourra s'inscrire le dispositif FlexiTEC, s'il s'avère concluant.

Les objectifs du projet pilote sont les suivants :

- proposer à la population un service complémentaire à l'offre régulière et adaptée à la ruralité ;
- soutenir des initiatives locales s'inscrivant dans cette logique de complémentarité ;
- tester et ensuite évaluer un nouveau mode de collaboration avec les communes, ainsi que le modèle de transport à la demande.

Tester, cela signifie que, avant le terme des deux années d'expérimentation, on ne conclut rien à ce stade quant à la pertinence du modèle de transport, les tarifs, les limites d'utilisation, et cætera, et au modèle de collaboration, convention avec des communes et, éventuellement, un exploitant local.

Service complémentaire, c'est-à-dire qu'il n'est nullement question de concurrencer ou supprimer les lignes de bus classiques, mais bien de les renforcer par une offre complémentaire.

En objectifs chiffrés, en tant que ministre de la Mobilité, je subventionne le projet pilote à hauteur de 150 000 euros sur deux ans. Cette subvention permettra de soutenir de 10 000 à 30 000 courses FlexiTEC, soit au moins autant de personnes transportées. Cette fourchette importante s'explique par le fait que le quota de kilomètres attribués par commune dépend de la densité de la commune. Les données récoltées grâce à ces courses alimenteront l'évaluation de l'expérience. Le nombre de communes retenues dépendra de leur densité d'habitat, mais le TEC estime qu'une petite dizaine d'entre elles pourraient être sélectionnées.

Ce projet est différent du dispositif Proxibus bien connu qui met à disposition des communes qui le désirent un bus pour des déplacements à l'échelle communale ; bus dont elles assument les coûts de conduite.

Au budget 2014, j'ai créé au budget une nouvelle allocation visant à soutenir des expériences pilotes de mobilité alternative en milieu rural. À ce jour, j'ai octroyé deux subventions sur cette AB : le soutien à FlexiTEC - dont je viens de parler - et à MobilEsem, autrement dit à une centrale de mobilité active dans l'Entre-Sambre-et-Meuse, qui réalise un travail de conseils et de coordination des initiatives de mobilité locales qui offrent des services variés, mise à disposition de minibus, location de scooters, accès au permis de conduire, transport à la demande, ateliers vélos, organisation d'une centrale des moins mobiles par le covoiturage, et cætera.

Ma conviction est d'ailleurs que, à l'issue des différents projets pilotes, il n'y aura pas un dispositif unique miraculeux à appliquer, mais qu'il faudra progressivement étendre en Wallonie une gamme de réponses, réponses qui n'auront de réelle chance de succès que si elles s'appuient sur des initiatives locales réellement complémentaires à l'offre de transport de la SNCB et du TEC.

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

M. Senesael (PS). - Monsieur le Ministre, merci pour votre réponse étayée, structurée et qui reprend cette expérience FlexiTEC.

Je me permettrai trois commentaires.

Vous l'avez rappelé, quand on parle de mobilité en zone rurale, on pense trop souvent à bus classique. Vous l'avez rappelé, le TEC, ce n'est pas seulement que le bus classique, c'est le manager de la mobilité. Il faut trouver des alternatives qui peuvent être complémentaires.

FlexiTEC peut justement, à travers l'expérience qui sera menée, apporter de nouvelles pistes et révéler aussi, en fonction de la structure du territoire, une mobilité plus performante pour celles et ceux qui sont les plus éloignés du centre économique ou des centres d'activité récréative ou sociale auxquels ils doivent se rendre.

J'ai appliqué personnellement le Proxibus dans ma commune, à Estaimpuis. C'est quand même une difficulté. J'attire votre attention là-dessus juste au niveau du coup. Le coût du chauffeur pour une commune est important. En fait, ce chauffeur ne peut faire que cela. Il ne peut être affecté qu'à la conduite de ce bus. Il ne peut pas avoir de travaux complémentaires. Il y a la structure - je peux comprendre - au niveau de la sécurité, au niveau des syndicats qui sont intervenus pour que les statuts des chauffeurs soient harmonisés. Il y a toute une problématique qui rend les communes frileuses à adhérer ou à adopter ce système.

QUESTION ORALE DE M. SENESAEL À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ACCÈS AU RÉSEAU T.E.C. PAR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR) »

M. le Président. - 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 « l'accès au réseau T.E.C. par les personnes à mobilité réduite (PMR) ».

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

M. Senesael (PS). - Monsieur le Ministre, l'accessibilité des bus et des points d'arrêt des TEC aux PMR est un enjeu de société important. Je suis persuadé que vous en êtes plus que conscient. Nous nous devons d'offrir une accessibilité optimale à tous nos concitoyens.

Depuis le début de la législature, vous avez listé une série d'investissements, vous avez signé un accord avec l'association Gamah, mais sur le terrain, parfois le désarroi des usagers à mobilité réduite persiste. Trop peu de bus équipés, nous dit-on, ou trop peu d'arrêts adaptés, confirme-t-on.

D'une manière générale, je ne pense pas qu'il faille se lancer dans un processus de développement d'offre différenciée pour les PMR. Ce qu'il faut, me semble-t-il dans tous les cas, c'est adapter le réseau, en ce compris dans les zones rurales.

Pouvez-vous faire le point sur les investissements en cours en la matière ? Combien cela représente-t-il dans le budget global des TEC ? Quand aurons-nous un réseau complet adapté ? De façon précise, quand la ligne n°816 du TEC Namur-Luxembourg sera-t-elle adaptée ?

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 Député, une meilleure accessibilité des PMR aux services publics des TEC est réclamée depuis de nombreuses années par leurs associations représentatives.

Depuis 2010, j'ai initié de nombreuses réunions de concertation entre les associations et le groupe TEC. Elles ont porté leurs fruits.

Un accord a été signé entre les acteurs concernés le 11 octobre 2013, qui concerne les modalités d'avancement et la mise progressive de l'offre TEC en faveur des PMR. Parmi l'ensemble des PMR, les personnes se déplaçant en voiturette posent cependant le défi logistique le plus essentiel au secteur TEC.

Leur accessibilité à l'offre est soumise à la réalisation de trois conditions simultanées :

- l'autobus se présentant à l'arrêt est équipé d'une rampe d'accès automatique ou manuelle. Cet élément est entièrement sous le contrôle du TEC et le groupe a décidé de poursuivre sa politique d'équipement des autobus en rampes d'accès au gré du renouvellement progressif de la flotte. Le taux d'équipement moyen du parc wallon est de 78 % et les bus sont renouvelés après 16 ans d'utilisation ;
- la plateforme d'arrêt au départ de laquelle la personne accède au compartiment voyageur autorise une pente de la rampe d'accès déployée inférieure à 20 %. Cet élément est hors du champ d'action des TEC pour l'essentiel puisqu'ils ne sont pas libres de fixer, en toute autonomie, l'emplacement des arrêts et ne sont pas gestionnaires des trottoirs ou autres accotements bordant les voiries que leurs véhicules empruntent. Ce n'est qu'au prix de travaux lourds et onéreux qu'ils peuvent, en concertation avec les pouvoirs concernés, racheter la situation d'un arrêt impraticable.

En matière budgétaire, l'équipement des bus en rampes d'accès génère un surcoût du bus variant entre 2,5 % et 1,5 % du prix d'achat. Grâce à la trajectoire budgétaire que j'ai pu négocier dans le cadre du contrat de service public, ce surcoût pourra être pris en charge par le budget d'investissements d'exploitation du groupe.

En matière d'aménagements des arrêts, le groupe TEC consacre depuis une décennie, en moyenne, 600 000 euros par an à des aménagements en faveur des PMR. Ce budget devrait être augmenté d'un million d'euros par an.

Comme expliqué ci-dessus, l'élément décisif est donc l'infrastructure des arrêts des TEC. Le réseau wallon compte 38 000 points d'arrêt. Aussi, la démarche pragmatique adoptée dans le cadre susmentionné privilégie les 186 lignes des TEC les plus fréquentées, qui seront auditées d'ici trois ans en collaboration avec les associations représentatives des personnes handicapées. De commun accord entre parties prenantes, la ligne n°816 Namur-Meeffe n'a pas été retenue comme une des 186 lignes à adapter. En effet, desservie par 12 circulations par jour et par sens en semaine - dont trois circulations limitées à une partie seulement de la ligne - et comptant 45 arrêts par sens, les investissements nécessaires ont paru non proportionnés au volume de clientèle qui pourrait en faire usage.

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

M. Senesael (PS). - Monsieur le Ministre, merci pour ces éléments de réponse qui apportent satisfaction aux demandes qui vous ont été adressées.

M. le Président. - La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 9 heures 37 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 9 heures 45 minutes.

M. le Président. - La séance est reprise.

RAPPEL AU RÈGLEMENT

M. le Président. - Hier, M. Borsus m'a demandé de permuter deux questions de M. Senesael qui était d'accord, et je l'étais également. Quand je suis arrivé ici, j'ai eu un incident : M. le Ministre souhaitait que l'on suive l'ordre des questions, car il y avait des questions groupées. M. le Greffier, que je viens d'avoir au téléphone, préconise que l'on puisse donner l'occasion à M. Borsus de poser sa question et d'avoir une réponse complète.

J'en appelle donc à la sérénité générale pour que l'on puisse évoquer cet élément du règlement. Nous aurions peut-être dû, hier, en convenir avec M. le Ministre aussi ; il me dit ne pas avoir été concerté par rapport à cette sollicitation. J'aurais peut-être dû le faire également. Je prends pour moi une partie des choses. Je demande que chacun puisse, dans le respect des uns et des autres, accepter ce type de solution.

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Deux éléments. Premièrement, je ne vais pas répéter ma réponse.

Deuxièmement, je voudrais savoir quel est le règlement. On a déjà eu le cas ; quand on aborde des questions groupées et que des personnes ne sont pas là, on ne revient pas une deuxième fois sur les mêmes questions. Je ne voudrais pas que ceci soit un précédent.

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

M. Borsus (MR). - Je voudrais juste dire un petit mot de façon conviviale. Chacun sait que le Gouvernement est à la disposition du Parlement.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Dans la limite des règles. Je les suis beaucoup plus que d'autres, au Fédéral, par exemple.

M. Borsus (MR). - J'acte, Monsieur le Ministre, la nervosité de votre propos. Je n'y suis pour rien parce que nous avons strictement respecté les règles. Je m'étonne vraiment de la méconnaissance ministérielle du règlement, pourtant élémentaire, de notre Parlement. Comme chacun sait, dès l'instant où l'ensemble des personnes qui posent la question posent leur question groupée, dans la même section - et ont, de surcroît, la courtoisie de l'évoquer et d'en discuter avec M. le Président, avant - dès l'instant où nous sommes dans la section et, ensemble, complètement d'accord - avec l'accord de M. le Président - il n'y a vraiment aucune difficulté. Ceci est totalement réglementaire, cela ne correspond pas du tout au cas de figure que M. le Ministre évoque, erronément, en l'espèce, qui sera évidemment un autre cas de figure.

Je vous remercie en tout cas. Je m'étais permis d'en appeler au Président parce qu'il y a des principes que l'on doit respecter. Je ne me permettrai pas d'expliquer au Gouvernement comment il doit procéder à l'intérieur de ses travaux. Au Parlement, nous n'entendons pas que l'on nous explique le règlement. Ceci est strictement réglementaire, j'ai appelé M. le Président et M. le Greffier parce que les principes doivent être respectés.

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 Borsus, je ne vais pas polémiquer, je souhaite simplement que les choses soient claires. Je pense vraiment, Monsieur Borsus - si les informations vous manquent, je vous conseille de vous renseigner, par exemple, sur la manière dont le Parlement fédéral considère les parlementaires - que je suis extrêmement disponible pour le Parlement. Je suis toujours à l'heure, je viens à toutes les commissions, je réponds à toutes les questions et je suis assez flexible, mais je pense qu'il y a aussi des règles.

J'entends bien ce que vous dites. Je ne sais pas ce qu'il s'est dit hier, puisque personne ne m'en a parlé, mais j'aimerais que vous me disiez quel est le cas de figure dans lequel nous sommes, aujourd'hui, pour que je sache ce qu'il en sera à l'avenir et que je puisse vérifier qu'il s'agit de la bonne règle.

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

M. Borsus (MR). - J'en viens à ma question... Il n'y a vraiment aucun procès à l'intention de M. le Ministre. Je n'ai évoqué aucune considération personnelle, peut-être que je mets cette nervosité sous l'impact de cette matière extrêmement controversée. Je souhaitais simplement mettre en regard un certain nombre d'informations. Je me permets de poser ma question, sauf s'il y a un problème... On l'aurait déjà posé sept fois.

M. le Président. - Vous permettez que je reflète l'interprétation du règlement, puisqu'il y a une interprétation de celui-ci, qui émane de la jurisprudence de la Conférence des présidents.

À l'article 42.2 « Respect de l'ordre du jour », il est

dit ceci : « Afin d'assurer une application optimale et non discriminatoire pour les députés, des règles prévues à l'article 133 du règlement en termes de reports et de transformations et de garantir la bonne information des membres du Gouvernement, conformément à l'article 132.4, il est demandé de s'en tenir à l'ordre du jour de chaque commission, sans modifier l'ordre d'examen des interpellations et des questions orales, telles que fixées par la Conférence des présidents. Il n'est pas souhaitable, sauf accord de toute la commission et, à titre très exceptionnel, d'intervertir l'ordre de passage des interpellations et des questions ». Voilà ce qui est mis dans le document d'interprétation.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Qu'est-ce qui justifie ceci, alors ? Ce n'est donc pas un droit !

M. Borsus (MR). - Puis-je poser ma question ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - J'ai la réponse à ma question. C'est bien ce que je pensais.

M. Borsus (MR). - Je m'en remets aux services du Parlement wallon et au Président.

M. le Président. - C'est un mode de convivialité que je souhaiterais que l'on puisse respecter. Excusez-moi pour cette interprétation.

INTERPELLATIONS ET 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 « LE PROJET PILOTE DE TAXATION AU KILOMÈTRE POUR VÉHICULES LÉGERS DANS LA ZONE RER »

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 « le projet pilote de taxation au kilomètre pour véhicules légers dans la zone RER ».

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

M. Borsus (MR). - Monsieur le Président, c'est fort de votre accord hier que je me suis permis de m'inscrire dans ce calendrier, sans quoi je ne me serais pas permis. S'il n'y avait pas eu un accord de tous les collègues concernés, je ne l'aurais pas fait. Si M. le Ministre avait accepté, nous aurions déjà la réponse depuis longtemps.

Monsieur le Ministre, mes questions sont très claires. Je vais faire vite pour éviter que nous ne perdions du temps puisque nous avons encore des décrets à examiner cet après-midi, et que certains d'entre eux poseront un certain nombre de questions manifestement détaillées.

Je souhaiterais réévoquer avec vous, non pas l'historique d'un dossier que vous connaissez bien, mais l'état actuel des lieux.

Concrètement, vos collègues du Gouvernement wallon que j'ai interrogés, nous indiquent que c'est une concession qu'ils ont dû faire à Ecolo, de manière à pouvoir obtenir les autres volets d'accords politiques et obtenir également que l'on puisse avancer dans le dossier « vignette autoroutière » et dans le dossier « taxation kilométrique » concernant les véhicules lourds. Donc, l'ensemble de cette taxation kilométrique serait le fruit vraiment d'une pression forte de Bruno De Lille, Groen Ecolo et de Écolo Wallonie.

Quel est le coût exact finalement de ce marché public ? Qui paye, Monsieur le Ministre ? Sont-ce des moyens budgétaires qui viennent de votre département ? M. le Ministre du Budget m'indiquait qu'il n'était pas concerné à cet égard.

Comptez-vous suivre les conclusions, quelle qu'en soit la nature, de ce projet pilote ?

Par ailleurs, avez-vous des informations concernant la taxation, la vignette, la taxation des véhicules étrangers de transit sur notre territoire ? Il est une disposition qui, elle, serait susceptible de mobiliser un certain nombre de moyens pour des infrastructures et pour des politiques de mobilité et que nous rencontrons déjà ; à l'inverse lorsque nos concitoyens parcourent les routes de France ou de Suisse, par exemple.

Comment réagissez-vous, Monsieur le Ministre, à cette attitude des citoyens qui disent : « Mais ont-ils trop d'argent qu'ils dépensent, en tout cas la part régionale, d'environ un million d'euros de frais d'étude ? » ? Quelle est cette part régionale ? Êtes-vous cosignataire des dispositions budgétaires concernant cette étude ou de la commande ?

M. le Président. - Monsieur le Ministre, voulez-vous prendre la parole ?

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Non, mais j'ai répondu. Je peux donner une copie de ma réponse à M. Borsus sans difficulté.

M. le Président. - Monsieur Borsus, voulez-vous répliquer ?

M. Borsus (MR). - Je prends note du fait que M. le Ministre nous présente une attitude qui semble être celle de quelqu'un qui boude. Je trouve que, pour un dossier aussi important pour nos concitoyens, un dossier qui mobilise l'indignation de 170 000 personnes, tenter de

se réfugier comme M. le Ministre l'a fait, sur des arguties de procédure me paraît vraiment peu opportun.

Je crois, Monsieur le Ministre, que l'on doit aux gens de la transparence et la vérité ; on doit pouvoir s'expliquer. Même si ce dossier, en apparence, est très délicat, très difficile pour la majorité parlementaire, notamment pour ses composantes cdH et Ecolo, puisque vous êtes cosignataire de ce dossier, vous en êtes un des instigateurs. Et l'on sait que ceci correspond souvent à l'ADN de l'expression de vos convictions politiques.

Néanmoins, je pense que c'est probablement encore plus, lorsque des questions se posent de façon ardue et importante dans la population, que l'on a alors un devoir de vérité et de transparence. Je constate que vous ne semblez pas l'accepter.

Dès lors, Monsieur le Président, je me permettrai de revenir - si l'actualité, si les médias font écho de tel ou tel élément de cette étude ou de tel ou tel aspect - dès la prochaine commission, de manière à ce que, son moment de mécontentement passé, M. le Ministre puisse vraiment jouer son rôle. Les gens attendent des politiques, de vraies politiques de mobilité qui répondent aux problèmes de congestion de Bruxelles et aux problèmes de la difficulté de l'articulation avec les transports en commun. Les déclarations d'intention : « Il n'y a qu'à aller dire au Fédéral de... », ce sont des discours un peu dépassés. Les gens attendent de la détermination dans les plaidoiries, dans les convictions, mais ils attendent aussi de la concrétisation dans l'action et surtout d'éviter de déployer un certain nombre de projets à contre-courant. Celui-ci l'est, évidemment, à mes yeux.

Merci, Monsieur le Ministre, des différents éléments que vous avez transmis à mon collègue. J'espère que nous pourrons éviter, à l'avenir, ce type de situation. On essaie d'utiliser le règlement comme un paravent. Je propose que l'on se consacre vraiment à l'intérêt de nos concitoyens. C'est vraiment ce qu'ils attendent.

QUESTION ORALE DE M. TACHENION À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA PLACE DU BORINAGE DANS LE SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DE L'ESPACE RÉGIONAL (SDER) ».

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Tachenion à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, sur « La place du Borinage dans le schéma de développement de l'espace régional (SDER) »

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

M. Tachenion (PS). - Monsieur le Ministre, la place du Borinage dans le SDER et j'ai envie de dire, mais pas seulement, parce que ma question est un peu à tiroir même si la trame principale concerne une problématique...

(Réaction d'un membre)

Ma question a plusieurs volets, même si le volet principal a trait à une problématique qui s'est fait jour, il y a une bonne quinzaine de jours, via la presse et une réaction des bourgmestres des communes boraines de Quaregnon, Frameries et Colfontaine. Ceux-ci ont, en fait, exprimer leur crainte liée à l'analyse du projet de SDER et, plus particulièrement, à l'absence de leurs communes dans ledit projet dont nous savons tous qu'il est soumis, pour quelques jours encore, à la concertation des communes.

En effet, dans ce projet, Monsieur le Ministre, pour la région de Mons-Borinage, le pôle majeur est construit autour de la Ville de Mons, ce qui ne pose pas de problème. Ladite Ville de Mons fait, elle-même, partie d'un axe métropolitain avec la Ville de La Louvière et la Ville de Charleroi. J'ouvre déjà une parenthèse en m'étonnant que, sauf erreur, le document ne fasse pas référence à un projet de territoire qui est d'ailleurs, dans la manière dont il a été conçu, subsidié par le Gouvernement wallon.

Je veux parler, vous vous en doutez, du projet de territoire « Cœur du Hainaut-Centre d'Énergie » qui regroupe les territoires de Mons-Borinage et du Centre. C'est un cœur à deux ventricules, si je peux me permettre cette expression. J'ouvrais déjà une parenthèse pour susciter une réflexion de votre part sur cet aspect des choses.

Pour en revenir, plus spécifiquement à Mons-Borinage et à la problématique du pôle majeur et des pôles secondaires, vous le savez, Monsieur le Ministre, deux pôles secondaires sont envisagés. Le premier autour de la Ville de Saint-Ghislain qui est une ville de moyenne importance, mais avec un réseau structuré, une grande gare, ville directement desservie par l'autoroute, et cætera. Et un autre qui, lui, regroupe avec un trait d'union, la Commune de Boussu et la Commune de Dour. J'en parle d'autant plus à l'aise, qu'étant Dourois moi-même, on peut partager l'étonnement, à tout le moins, qui se transforme en inquiétude, des communes boraines de Quaregnon, Colfontaine et Frameries, dans la mesure où elles sont totalement hors schéma et hors périmètre dans ce projet.

Ceci n'est pas sans poser toute une série de questions que je répercute en quelque sorte, ici.

Comment expliquer que ces trois communes ne soient pas reprises au sein d'un pôle secondaire ?

Leur crainte, vu l'importance accordée au SDER, c'est d'être oubliées dans les schémas de développement ultérieurs qui seront construits par référence au SDER, avec des conséquences négatives pour leur

développement en matière d'accessibilité, peut-être à certains subsides ou à certains projets de développement.

Pourquoi ne pas les avoir regroupées, au sein d'un même pôle avec Boussu et Dour, et donc, finalement d'envisager ce que l'on pourrait qualifier, peut-être un peu maladroitement - mais c'est surtout l'idée - d'agglomération boraine.

Quand on connaît les ressemblances, les typologies et les attaches de ces communes qui, au-delà de leurs frontières administratives, quand on prend ces cinq communes, on passe finalement de l'une à l'autre sans vraiment faire la différence et sans s'apercevoir qu'il y a ces frontières administratives.

C'est une proposition à laquelle les trois bourgmestres adhèrent. J'ai pris connaissance également de la position du bourgmestre en titre de la Commune de Dour - qui, nous le savons tous, est l'un de vos collègues du Gouvernement, Monsieur le Ministre – qui y souscrit également, puisqu'il s'est exprimé en disant qu'il n'avait aucun problème à soutenir cette idée. Ne serait-il pas plus cohérent d'envisager un développement de ce territoire, sur cet axe, en élargissant finalement ce pôle secondaire ? C'est le premier volet de ma question.

Monsieur le Ministre, le Borinage est aussi une région finalement frontalière et l'aspect transfrontalier suscite ma réflexion également. Je pense qu'on le retrouve dans le projet de SDER, notamment pour d'autres bassins, pour l'Entre-Sambre-et-Meuse, par exemple, où les connexions avec la France sont reconnues et identifiées. Sauf erreur de ma part, je ne trouve pas que la même réflexion soit présente en ce qui concerne le Borinage et ce que l'on pourrait appeler « l'axe Mons-Valenciennes, Mons-Maubeuge ».

Le SDER 1999 identifiait, avec pertinence, ces logiques transfrontalières entre lesdits territoires de Mons, Charleroi, Valenciennes et Maubeuge. Sans oublier que l'Europe - tout le monde en conviendra - pousse cette démarche susceptible de conduire à la création d'Eurodistrict.

Monsieur le Ministre, comment pouvez-vous justifier cet apparent oubli, alors que la logique de métropolisation est reprise dans le document ? Comment peut-on expliquer cette absence quand l'on compare finalement avec l'agenda territorial 2020 de l'Union européenne, qui soutient les démarches d'intégration, et également, quand on lit le diagnostic territorial de 2011 qui intègre cette dynamique de réflexion ?

Les liaisons ferrées - on en parle beaucoup, actuellement, mais c'est tout à fait d'actualité - les liaisons fluviales également - l'axe Condé-Pommerœul, la connexion au grand canal Seine-Nord-Escaut - ce sont des enjeux importants - les transports en commun via l'autoroute, les voies ferrées. Bref, toutes ces liaisons entre les deux pays, que cette réflexion intègre, ne doivent-elles pas être considérées comme prioritaires par le Gouvernement wallon ?

Voilà, Monsieur le Ministre, les quelques sujets de questionnement que comporte ma question.

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 Député, d'emblée, je souhaite rappeler que le projet de SDER n'est pas à prendre ou à laisser. Il a été soumis à enquête publique et est maintenant soumis à avis des conseils communaux et des instances. C'est vraiment une étape très importante. Chacune des réclamations sera passée en revue et il sera proposé au Gouvernement de modifier ou non le SDER pour y répondre lors de l'approbation définitive.

En ce qui concerne la dynamique « Cœur de Hainaut », elle est bien visée dans la cartographie des dynamiques territoriales existantes, à la page 136 du projet de SDER, tout comme la Communauté Urbaine du Centre.

En ce qui concerne les pôles, dans ce territoire, il est exact que Mons, La Louvière Sud et Charleroi sont repris comme agglomération métropolitaine ; Soignies comme pôle principal ; Braine-le-Comte, Binche, Saint-Ghislain et le bipôle Boussu-Dour, comme pôles secondaires.

En Wallonie, seules 65 communes ont le statut de pôle. Donner ce statut aux 262 communes conduirait à diluer la structure territoriale, alors que l'objectif est de la renforcer. Ce ne serait plus des pôles, ce serait des communes. Ici, il y a vraiment un objectif de hiérarchisation.

Néanmoins, j'entends bien que les communes du Borinage présentent certaines spécificités. La finalisation de la structure territoriale nécessitera d'examiner attentivement la proposition faite par les communes concernées.

Il est faux d'affirmer que le SDER est muet sur le volet transfrontalier de votre sous-région. S'appuyant sur les infrastructures existantes visées par le projet de SDER, un axe de développement Mons-Valenciennes-Paris est explicitement repris dans les cartes de la structure territoriale.

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

M. Tachenion (PS). - Je remercie M. le Ministre. Comme vous l'avez dit, c'est rassurant, mais c'est tout l'enjeu de la réflexion et de la consultation des communes. Le projet n'est pas définitif. À n'en pas douter, vous recevrez, j'imagine, des avis très motivés

des communes considérées et concernées. Ce qui pose problème, ici, c'est la hiérarchisation dans une région où l'on a un peu le sentiment que deux communes sont mises en évidence par rapport à d'autres. Il faudra essayer de résoudre l'équation en fonction des moyens du bord.

Sur l'aspect transfrontalier, je pense que le fait de l'évoquer sur une cartographie est un élément important. S'il pouvait y avoir un paragraphe écrit un peu plus dynamique, cela ne serait pas inutile. D'autant que, pour ne prendre qu'un exemple, on parle de la ligne Valenciennes-Mons, on sait que le projet TRITEL a été retenu par le Gouvernement et qu'une décision est intervenue pour remettre en service cette fameuse liaison ferrée assurant un fret entre les deux pays. Je crois que ce sont des choses qui devraient probablement être plus concrétisées dans le projet en cours.

QUESTION ORALE DE M. MOUYARD À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA CONSTRUCTION D'UNE NOUVELLE PRISON SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE SAMBREVILLE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Mouyard à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « la construction d'une nouvelle prison sur le territoire de la Commune de Sambreville ».

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

M. Mouyard (MR). - Monsieur le Ministre, je reviens une xième fois vers vous, sans doute la dernière fois. J'ai fait un petit décompte, je vous ai questionné, interpellé à 12 reprises, depuis le début de la législature, sur le sujet et vous avez chaque fois répondu. Visiblement, il n'y a qu'à M. Borsus que vous n'aimez pas répondre, mais avec moi, cela a toujours plus ou moins été. J'ai parfois été un peu déçu par vos réponses.

La première fois que je vous interrogeais, au mois d'octobre 2009, je rentrais en fonction, j'étais tout frais député et je m'inquiétais de l'avenir du projet de prison à Sambreville. Je me suis dit à l'époque : « Me voilà maintenant au Parlement wallon et je vais obtenir des informations précises, sérieuses, concrètes ; on pourra suivre le dossier au fur et à mesure et voir comment il évolue ».

Le dossier n'a pas forcément évolué de manière concrète alors que Marche-en-Famenne a déjà accueilli ses premiers détenus et qu'à Leuze-en-Hainaut, les travaux sont presque terminés. En tout cas, il n'y a pas encore une seule pierre qui est mise en place pour Sambreville.

Ce dossier est polémique depuis le début, dès lors, que la majorité de Sambreville a posé la candidature pour accueillir une prison sur son territoire, très tôt, dès que l'on a parlé du master plan initial, a fait pression pour avoir un centre pénitentiaire sur son territoire. Au fur et à mesure, le projet s'est promené sur le territoire de Sambreville, puisque l'on se rendait bien compte que ce n'était pas évident de construire une prison à Sambreville. Pourquoi ? Parce qu'il y a une forte densité de population. C'est la première population, en ordre d'importance, après la Province de Namur. C'est, par contre, le plus petit territoire. Où que vous mettiez la prison, il y a, à un moment donné, des problèmes. Cela crée des problèmes aux riverains, cela confisque de la terre aux agriculteurs. À chaque fois, cela a posé problème. Il y a eu quatre ou cinq emplacements comme ceux-là qui ont été déterminés.

Ensuite, je trouve que vous avez été imprudent, mais cela a été votre choix. Vous dites que c'est un dossier fédéral, mais vous avez voulu montrer qu'en termes d'aménagement du territoire, vous étiez là, vous existiez, que vous aviez en charge ces attributions. Vous avez dégoté le terrain magique à Sambreville qui pourrait accueillir la prison dont question.

Souvenez-vous qu'il y a même eu une décision du Gouvernement wallon avec la fameuse notule qui disait que ce serait à Sambreville et nulle part ailleurs. Vous dégotez le fameux terrain, le terrain Saint-Gobain. On s'aperçoit ensuite rapidement que le terrain, en termes d'emplacement, ne confisque pas de la terre aux agriculteurs, et au niveau des riverains, il ne gêne pas de trop. C'est vrai que l'emplacement n'est pas trop mal. Au niveau de la circulation, j'ai toujours dit qu'il y avait de gros problèmes, car il n'y a que deux entrées pour y arriver et cela créera des soucis. Vous dites le contraire.

Par contre, on s'est vite rendu compte qu'il y avait des problèmes de pollution et d'aménagement du territoire puisque ce sont les anciens bassins de décantation de la société Saint-Gobain. Le fameux terrain « miraculeux » que vous avez trouvé s'est avéré rapidement difficile à mettre en œuvre. On y est allé d'étude en étude - c'est ce que vous m'avez expliqué - et rapidement, il a été évident que la mise en œuvre d'une prison à cet endroit provoquerait un surcoût important. Vous dites : « Non, le surcoût que l'étude annonce est trop élevé, ce n'est pas vrai ». Pourquoi alors faire des études ? Soit. Vous dites que cela coûtera moins cher que cela, car il n'y a pas besoin de dépolluer. On parle quand même de métaux lourds et d'arsenic.

La dernière fois que je vous interrogeais, vous me disiez que l'étude était terminée, que vous l'aviez reçue, mais que vous n'en aviez pas encore bien pris les éléments les plus importants et que vous ne pouviez pas me répondre. Je me dis qu'après un peu de temps - presque un an - vous allez maintenant pouvoir me dire où l'on en est dans ce dossier ; raison pour laquelle je reviens vers vous aujourd'hui, Monsieur le Ministre.

Quel est le surcoût estimé pour la construction d'une prison à cet endroit ? Qui le prendra en charge ? À l'époque, je vous avais demandé si je pouvais obtenir les documents relatifs à ces études pour me faire également une idée par rapport au dossier. Jusqu'à présent, vous avez toujours refusé de me les donner, mais l'on sait que ce dossier n'aime pas trop quand je m'y intéresse. Maintenant, seriez-vous disposé à me remettre les documents, les différentes études que vous avez pour que je puisse me rendre compte de l'évolution du dossier et des surcoûts éventuels ?

J'aimerais encore attirer votre attention sur le fait que le terrain appartient aussi à Saint-Gobain. Un jour, il faudra se poser la question de savoir s'il ne faut pas racheter le terrain et si oui, à quel prix. Y a-t-il déjà eu des contacts à ce sujet avec Saint-Gobain ? Je sais que vous allez me dire que c'est un dossier fédéral, que vous n'intervenez qu'en termes d'aménagement du territoire... Monsieur le Ministre, le terrain, c'est vous qui l'avez imposé. Assumez et répondez-moi de la manière la plus précise possible.

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 Député, rassurez-vous, ce n'est pas mon genre de ne pas assumer. Je pense que le choix est aussi tout à fait assumé par la commune, même si vous ne partagez pas le choix.

Le 14 mai 2013, je vous ai indiqué que je ne pouvais pas approuver les conclusions budgétaires de l'étude de faisabilité concernant le site de Saint-Gobain.

Je pense en effet que le site présente des avantages importants qui génèrent des coûts inférieurs à d'autres sites, notamment pour les raccordements aux réseaux, les accès, et cætera. Lorsque l'on parle de surcoût, c'est parce que l'on ne parle que de certains éléments et, pour d'autres sites, il y a d'autres surcoûts.

Enfin, je m'interroge sur la comparaison des coûts d'aménagement annoncés avec ceux d'autres prisons en zone urbanisée.

Partant du constat que l'auteur de l'étude concluait lui-même que les aléas et imprévus, et donc, les coûts projetés, pouvaient être réévalués à la baisse si des études complémentaires avaient été réalisées, j'ai insisté auprès du secrétariat d'État à la Régie des bâtiments pour qu'une étude complémentaire soit lancée au plus vite.

Le message a bien été reçu puisque le secrétariat d'État assure le pilotage de cette étude depuis l'été dernier et tient informé le Gouvernement wallon. Ainsi, au niveau du calendrier, la rédaction du cahier des charges a été finalisée en août 2013, tandis que son lancement est intervenu en septembre.

Le 25 octobre 2013, la Régie des bâtiments a reçu trois offres.

Le marché a été attribué à Tauw Belgium SA, le 9 décembre 2013. Comme vous le voyez, faire des études prend toujours un peu de temps, même quand elles sont pilotées par le Fédéral.

Le délai délivrable de l'étude débutée par l'attributaire le 16 janvier est de 75 jours ouvrables.

Pour l'heure, il convient que Tauw Belgium SA poursuive ses travaux. On ne peut pas vous remettre de documents étant donné que le travail n'est pas terminé.

Les discussions avec le secrétariat d'État à la Régie des bâtiments et l'auteur de projet, sur base des résultats des rapports avancés et des conclusions, interviendront selon ce calendrier.

Je puis vous confirmer notre pleine détermination à défendre ce site pour la construction d'une nouvelle prison, conformément à la motion prise par le Parlement wallon le 4 mai 2011.

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

M. Mouyard (MR). - Je vous remercie pour cette réponse. Ne vous tracassez pas pour les documents. C'était pour voir jusqu'où vous alliez aller dans votre volonté de garder ce dossier pour vous. Tous les documents et les dates, je les ai. C'était simplement pour voir si vous feriez preuve d'un peu de transparence. Vous savez, j'ai même reçu la notule.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Si vous l'avez déjà lue, il n'y a pas de souci.

M. Mouyard (MR). - Le surcoût, suite à la première étude réalisée par le bureau Technum Tractebel était estimé à 13 900 000 euros. Suite à une réunion, le 22 février 2013, à laquelle participaient des représentants de la Région wallonne, du SPF Justice et de la Régie des bâtiments, ce surcoût a été légèrement diminué. On parle maintenant de 10 300 000 euros TVAC. Une étude complémentaire est demandée et c'est la société Tauw Belgium qui a remporté le marché. On devrait avoir les conclusions de cette étude aux alentours du mois de mai 2014.

Ainsi, pendant toute une législature régionale, ce dossier n'aura finalement pas avancé d'un iota puisque l'on se pose toujours la question de la faisabilité à cet endroit, mais rien de concret. Quand vous dites, Monsieur le Ministre, qu'il n'y a que moi qui ne suis pas d'accord avec cet endroit et que même la commune est d'accord, ce n'est pas vrai, car au début, quand vous avez proposé ce terrain, la première réaction de la commune a été très négative par rapport au choix. Les dirigeants communaux se rendaient compte de l'impossibilité de réaliser la prison. Ensuite, comme

eux-mêmes s'étaient mis dans un entonnoir en disant : « C'est à Sambreville et rien qu'à Sambreville » ils ont profité de votre proposition en disant : « On va se mettre dans le sillage » et eux aussi ont fait voter une motion au Conseil communal de Sambreville pour suivre.

Finalement, je pense que tout cela est du plus haut ridicule dans le sens où, pour jouer de la musculation politique à Sambreville et pour dire : « Je veux une prison et je l'aurai. Je vais vous le prouver » et que vous, alors que vous n'avez strictement rien à voir avec le dossier, vous rentrez dedans ; ce qui fait que maintenant, la prison n'est nulle part, les surcoûts seront bien là. Ce sera peut-être huit, neuf ou dix millions d'euros, on ne peut pas le dire avec exactitude. En attendant, alors que l'on voulait, par cette prison, créer de l'emploi dans cette région, l'objectif n'est absolument pas atteint. Pour la nécessité d'accueil carcéral, elle est là.

Tout simplement, comme je vous l'ai dit depuis longtemps, si l'on avait accepté d'élargir de quelques centaines de mètres, voire kilomètres, le rayon où l'on pouvait accueillir la prison, elle serait sans doute - comme la prison de Marche-en-Famenne et la prison de Leuze-en-Hainaut - soit terminée, soit en voie de finalisation ; ce qui n'est pas le cas.

Monsieur le Ministre, sur ce dossier, vous avez voulu, en lien avec Écolo Sambreville, montrer que c'était vous qui trouviez le terrain, mais vous avez fait encore pire que ce qui se faisait à l'époque.

M. le Président. - Terminez-vous vraiment, Monsieur Mouyard ?

M. Mouyard (MR). - On se serait dit : « Non, Sambreville, ce n'est pas possible », mais en cadenassant tel que vous l'avez fait, vous avez enlisé le dossier. Cela, Monsieur le Ministre, c'est de votre responsabilité, également en termes d'emplois parce qu'encore dernièrement, le bourgmestre de Sambreville comptait sur cette prison pour créer de l'emploi dans sa région.

M. le Président. - La séance est suspendue.

- *La séance est suspendue à 12 heures 5 minutes.*

REPRISE DE LA SÉANCE

- *La séance est reprise à 14 heures 5 minutes.*

M. le Président. - La séance est reprise.

Bonjour à ceux que je n'ai pas encore rencontrés ce matin.

PROJET DE DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET DU 11 MARS 1999 RELATIF AU PERMIS D'ENVIRONNEMENT EN CE QUI CONCERNE LA DÉMATÉRIALISATION DE LA DÉCLARATION (DOC. 966 (2013-2014) N°1)

M. le Président. - L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret modifiant le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement en ce qui concerne la dématérialisation de la déclaration (Doc. 966 (2013-2014) N°1).

Désignation d'un rapporteur

M. le Président. - M. Bayet est désigné en qualité de rapporteur à l'unanimité des membres.

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

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. - Mesdames et Messieurs les parlementaires, c'est un petit décret qui vous est présenté aujourd'hui en quantité d'articles et en taille, mais c'est important essentiellement au bénéfice des usagers et du traitement de l'administration.

Le contexte général est le suivant. Nous disposons d'un plan du Gouvernement de simplification administrative qui s'appelle « Ensemble simplifions », pour la période 2010-2014. Ce plan contient un certain nombre d'actions dans l'ensemble des compétences des différents ministres.

Plusieurs actions me concernent dont l'une visant à dématérialiser certains éléments des procédures de permis, et en l'occurrence ici, la question de la déclaration environnementale, la déclaration de classe 3.

Je ne dirais pas que c'est une expérience pilote puisque c'est vraiment une étape de la dématérialisation, mais on est dans une sorte de phasage où l'on dématérialise certaines catégories de procédure. L'objectif étant qu'ultérieurement, nous puissions généraliser la dématérialisation. Cela demande une certaine organisation des investissements informatiques, d'autres gestions administratives, et cætera. Cela doit se faire par phases.

Ce qui vous est présenté aujourd'hui, ce sont les modifications décrétales nécessaires pour pouvoir réaliser la dématérialisation de la déclaration environnementale, ce qui était ma priorité dans ce plan

« Ensemble simplifions ».

C'est très important puisque cela concerne 60 000 déclarations depuis 2002, donc environ 5 000 déclarations par an. Ce sont des petits objets puisque, par définition, ce sont des objets donnant lieu à des déclarations et non pas à une demande de permis ; c'est important pour un grand nombre d'intervenants, de petits commerces, d'indépendants, de restaurants, de cabinets médicaux, de petites infrastructures de loisirs. Pour toutes ces personnes, aujourd'hui, seul l'envoi papier peut fonctionner. Cela veut dire un envoi obligatoirement en quatre exemplaires. Cela veut dire aussi des délais d'envoi, les paperasseries administratives nécessaires, et surtout, la dématérialisation telle que prévue ici, permet aussi un accompagnement de la demande. C'est un formulaire en ligne qui sera disponible et où l'on peut entrer la déclaration avec les différentes catégories à remplir. Il y a également une assistance pour remplir un certain nombre d'informations, de rubriques, et se mettre en lien avec d'autres données existant déjà en ligne.

Ce n'est pas seulement le fait d'encoder sur ordinateur plutôt que d'écrire sur un papier, et d'éviter les délais d'envoi, c'est aussi toute l'assistance informatique pouvant exister autour de cette procédure et qui peut d'ailleurs s'améliorer, se développer ou s'amplifier dans le temps.

Le résultat est que, via une interface sécurisée, via un espace personnel sur le site du portail de la Région wallonne, une fois l'encodage réalisé, le formulaire sous format PDF et les données contenues dans ce formulaire sont transmis à la commune qui peut alors en organiser le traitement.

Là, il y a différentes manières de procéder. Le travail préparatoire est déjà en cours ; nous allons y venir.

Au-delà de cela, dans le décret lui-même, il n'y a que certains éléments du décret qui concernent vraiment la dématérialisation puisqu'il a été rédigé d'une façon telle qu'il n'était pas admissible de faire les déclarations autrement que par voie postale, par formulaire papier. C'est simplement cela qui est changé dans le décret. Au-delà de cela, il y a aussi d'autres modifications dans le décret du permis d'environnement pour corriger un certain nombre de choses et d'éléments qui auraient été identifiés entre-temps, et également pour régler les questions d'envoi électronique. C'est à la fois le formulaire électronique et les modalités d'envoi de la déclaration.

La mise en œuvre est déjà en préparation puisque, d'une part, un arrêté du Gouvernement, déjà adopté en première lecture, contient les modalités précises. Nous devons attendre le vote du décret pour l'envoyer au Conseil d'État. D'autre part, la préparation du système est déjà en cours. La conception du système informatique est en cours de préparation notamment avec les communes de Hannut et de Marche-en-Famenne qui sont pilotes pour la rédaction et l'élaboration du formulaire test, afin que le système soit bien pensé.

C'est bien de dématérialiser, mais il ne faut pas en arriver à un système qui ne corresponde pas aux besoins des usagers, ni aux contraintes de l'administration.

Ce travail est en cours et devrait se terminer fin de l'année 2014 ; raison pour laquelle il n'y a pas encore d'entrée en vigueur de ce décret. C'est un arrêté du Gouvernement qui déterminera l'entrée en vigueur, fixé de manière à ce que le prochain Gouvernement puisse s'assurer que le système informatique est bien prêt, opérationnel, tout à fait abouti et puisse alors entrer en vigueur et donner le droit aux demandeurs de rentrer leur déclaration par voie dématérialisée. La déclaration papier reste toujours possible. Il n'y a pas d'obligation à passer par la voie dématérialisée. L'arrêté entre aussi avec les modalités en vigueur en même temps.

Discussion générale

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

La parole est à M. Dodrimont.

M. Dodrimont (MR). - Monsieur le Ministre, je vous remercie pour cette présentation.

D'emblée, nous marquons notre intérêt par rapport à ce projet de décret qui vise à une simplification administrative. C'est quelque chose dont on peut se réjouir. Vous l'avez dit, ne fût-ce que quatre feuilles de papier à multiplier par les 60 000 demandes sur ces 12 dernières années, cela laisse augurer du nombre d'arbres que nous allons épargner grâce à cette initiative. Nous encourageons d'ailleurs le Gouvernement à aller dans cette voie pour le temps qui lui reste à sévir en Wallonie. Il y a peut-être encore d'autres procédures de simplification qui peuvent être entamées.

Je l'ai dit d'emblée, Monsieur le Ministre, laissez-moi aller jusqu'au bout de mon raisonnement.

Je vais même jusqu'à vous encourager à poursuivre dans la même voie. Cela n'arrive pas tous les jours. Ne badinez pas avec le plaisir que je vous donne en ce moment.

Néanmoins, Monsieur le Ministre, on a quelques remarques, voire inquiétudes à formuler. J'ai notamment été surpris de ne pas voir, dans ce dossier, un avis formulé par la Cellule d'avis en Développement durable.

Pour rappel, ce n'est d'ailleurs pas si vieux que cela ; cette formalité est rendue obligatoire depuis le 3 novembre dernier. À part l'avis du Conseil d'État qui

apparaît dans ce dossier, qui laisse entendre qu'il manque l'avis de cette Cellule d'avis en développement durable, nous ne voyons rien à ce sujet. Y a-t-il une explication à donner ?

Dès lors, puisqu'il y a eu cette décision du Gouvernement wallon en date du 3 octobre qui portait exécution du décret du 27 juin 2013, qui prévoyait la mise en place de cette cellule d'avis, qu'en est-il de cette cellule ? Que fait-elle ? De qui est-elle composée ? Fonctionne-t-elle ? Si oui, vous me permettrez d'être un peu déçu de ne pas l'avoir vue émettre un avis sur ce dossier, ou alors vous m'expliquerez à quoi elle sert. J'espère que l'on n'a pas mis en place une cellule qui ne sert à rien. J'espère que, si on a prévu qu'elle devait être mise en place, il en sera un jour question.

Puisque j'ai commencé mon exposé positivement, j'espère que, après votre réponse, je pourrai rester aussi positif. Je crains que l'on ait mis en place un système coûteux qui, finalement, n'est pas utilisé lorsqu'il en est question. Ce qui me semblait être vraiment le cas par rapport à l'objet de ce projet de décret. Je suis inquiet par rapport à l'existence de la cellule qui n'aurait pas rempli son rôle, et aussi par rapport à la sécurité juridique de l'opération qui nous est proposée, puisque le Conseil d'État ne dit pas autre chose ; il y a une obligation qui intervient depuis cet arrêté du Gouvernement wallon du 23 octobre 2013 de consulter cette cellule.

J'attends vos explications.

Je ne suis pas un fada de la consultation à outrance, mais tant qu'à faire, il y a des organismes qui fonctionnent autant dans le cadre de ce dossier - vous l'avez dit vous-même - qui est un peu dossier pilote et qui pourra certainement encourager d'autres initiatives allant dans le même sens. Ce serait bien d'avoir un maximum d'avis, maximum de sécurité sur le plan juridique, sur le plan de la praticabilité. Le CWEDD n'aurait-il pas dû être également sollicité par rapport à cela ?

De façon peut-être plus générale, après ces interrogations d'ordre juridique, il y a notre souci de voir - vous l'avez dit - si cette opération pilote pourra connaître des lendemains et si vous avez l'intention d'aller un peu plus loin.

Ce qui aurait dû être fait, Monsieur le Ministre, c'était aller plus loin, avoir un peu plus d'ambition avec la modification concrète du décret du 11 mars 1999 où, là, on aurait pu attendre - pourquoi pas ? - cinq années de travail pour ce Gouvernement auraient pu être mises en pratique pour dématérialiser le permis d'environnement. On aurait vraiment donné un signe important à cette volonté de simplification. C'est bien, c'est sympathique : « Ensemble simplifions ». C'est un bel ensemble. D'ailleurs, le nom de ma formation locale, sur le plan politique - cela me plaît toujours bien quand l'on parle de choses que l'on fait ensemble - « Ensemble simplifions ». N'aurait-on pas pu aller davantage plus loin que ce qui nous est proposé aujourd'hui ?

Cela paraît assez maigre cette déclaration de classe 3. On aurait peut-être pu aller jusque-là classe 2, jusque l'entièreté du permis d'environnement. Y a-t-il une réflexion, Monsieur le Ministre, par rapport à cela ? Allez-vous réunir quelques acteurs pour mener cette réflexion en effet afin d'aller au-delà ?

J'attends les explications par rapport à la sécurité juridique du texte, sur votre volonté ou non d'aller plus loin à travers ces démarches de simplification administrative et aussi, si vous le voulez bien, avoir une explication par rapport à l'article 3. Cela me permettra, Monsieur le Président, de ne pas nécessairement y revenir lorsque l'on évoquera le projet article par article. Monsieur le Ministre, pouvez-vous me dire ce qu'il y a derrière cette phrase : « Le Gouvernement arrête la forme et le contenu du formulaire de recours » ? Pourrait-on avoir quelques précisions ?

Cela m'intéresse aussi, en tant qu'élu local, de savoir de quoi seront exactement constitués les formulaires. Je ne demande pas de disposer d'un aujourd'hui, mais si un formulaire est quelque part un peu échafaudé, autant en prendre connaissance.

Voilà, à ce stade de la discussion, ce que nous tenions à donner comme réaction par rapport à ce projet qui nous est soumis.

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

M. Senesael (PS). - Monsieur le Ministre, comme d'habitude, on ira à l'essentiel.

Nous prenons acte de la volonté du Gouvernement de proposer une dématérialisation des déclarations pour les établissements de classe 3.

Si ce texte s'inscrit sans conteste dans notre volonté générale de simplification, il n'en demeure pas moins qu'il ne s'agit, ici, que d'une première étape.

En effet, c'est par la face la plus facile que vous avez décidé d'escalader cette colline. Avant de s'attaquer aux pentes du Ballon d'Alsace, il faut savoir monter de petites côtes, n'est-ce pas, Monsieur Dodrimont ?

Ce qui nous intéresse aujourd'hui, c'est de connaître la méthodologie utilisée par le Gouvernement pour enchaîner dans les étapes suivantes et proposer la dématérialisation complète du permis d'environnement.

Travailler de la sorte, Monsieur le Ministre, est une bonne chose. Cela permet d'éviter les maladies de jeunesse de ce genre de dispositifs, mais il ne faudrait pas que notre volonté simplificatrice provoque dans les faits des décomplexifications à cause de certains bugs informatiques. On comprend tout cela.

Nous soutenons ce projet de décret et attendons, avec une impatience certaine, les deuxième et troisième étapes de la dématérialisation du permis d'environnement qui nous permettront d'atteindre ce ballon d'Alsace au sommet.

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

M. Desgain (Ecolo). - La classe 3, ce sont les bonnes côtes ardennaises ; la classe 2, c'est le Ballon d'Alsace ; et la classe 1, ce sera le Ventoux.

Plus on avance, plus la simplification administrative se confrontera à des dossiers plus complexes, mais la démarche va dans le bon sens. Je voulais rappeler que la déclaration en elle-même constitue déjà une simplification administrative par rapport à ce qui existait auparavant. C'étaient des établissements de classe 2 qui devaient introduire une demande. Les communes examinaient au cas par cas les situations. Alors qu'ici, le système de déclaration était déjà une première simplification administrative. La déclaration ne nécessite plus de demander un permis d'environnement, mais simplement de déclarer que l'on exploite un établissement, pour autant que l'on respecte l'ensemble des conditions sectorielles. Cela va dans le bon sens.

Par ailleurs, je suis déjà intervenu à de nombreuses reprises auprès du ministre-président sur le travail de la cellule EASI-WAL chargée d'apporter toute cette simplification administrative aux différents endroits. C'est un des éléments qu'EASI-WAL avait indiqués, une des étapes qui pouvaient être franchies dans un premier temps.

Le projet de décret qui nous est soumis améliore deux ou trois autres éléments, dont une façon de comptabiliser le délai pour la confirmation de la déclaration, aussi pour tenir compte du fait, dans les procédures, que ce n'est pas systématiquement le collège communal qui a à connaître de la déclaration, mais aussi, dans certains cas, le fonctionnaire technique. Jusque maintenant, les articles 14 et 15 du décret portant permis d'environnement n'avaient pas encore été tout à fait adaptés au fait qu'il peut y avoir deux autorités compétentes différentes en fonction des cas qui ont à connaître de la déclaration.

Profiter de présenter un texte sur la dématérialisation de la déclaration pour faire ces deux petites améliorations de texte me paraît aller dans le bon sens, être de saine gestion et de simplification du travail parlementaire.

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

Mme Moucheron (cdH). - Monsieur le Ministre, la question de la dématérialisation du permis d'environnement n'est pas neuve puisque, dans le cadre de son plan d'action de simplification administrative du Gouvernement 2004-2009, le Gouvernement wallon avait lancé une action de dématérialisation et simplification du permis d'environnement.

En 2010, le Gouvernement wallon a approuvé ce plan de simplification administrative qui contient des mesures transversales, des actions de support, des projets spécifiques qui concourent à la réalisation de six objectifs prioritaires, dont la dématérialisation du processus.

Parmi celles-ci, le Gouvernement wallon a opté pour la dématérialisation de la déclaration pour les établissements de classe 3, ce qui est positif et une première étape, comme mes collègues l'ont sportivement souligné. Le formulaire lié à cette déclaration sera simplifié, accessible en ligne pour les usagers avant la fin de l'année 2014.

Le décret est modifié afin de donner un statut au formulaire électronique, sous peine de le doubler d'une version papier, comme c'est le cas actuellement. Je souligne ici l'avancée significative.

Cela ne concerne que les régimes de déclaration et une évaluation du dispositif après 2014 permettra de déterminer l'opportunité, et surtout la manière et la mise en œuvre de poursuivre cette dématérialisation du permis d'environnement, en l'appliquant à terme aux permis de classes 1 et 2.

J'ai une question à ce stade, relayée de la demande de l'Union des Villes et Communes de Wallonie qui concerne la demande d'un registre centralisé formalisé des permis d'environnement. Je souligne à nouveau l'avancée intéressante et significative en la matière.

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. - Mesdames et Messieurs les parlementaires, merci pour vos interventions. C'est assez convergent. Je souhaiterais que les choses soient réalisées le plus rapidement possible, que l'on soit le plus vite possible dans le plus grand nombre de processus simplifiés et dématérialisés. C'est le sens de l'évolution normale, c'est vers cela que l'on doit aller.

Il est vrai aussi, comme cela a été dit notamment par M. Senesael, qu'il ne sert à rien d'aller vite et d'avoir des systèmes qui ne fonctionnent pas ou qui présentent des problèmes.

(Réaction de M. Senesael)

C'est dans l'ordre qu'il faut faire les choses et s'assurer que les formulaires sont d'abord bien orientés usagers, que le système informatique est approprié et que le traitement est organisé en conséquence. C'est dans ce sens que l'on travaille.

L'étape suivante sera la dématérialisation complète du permis d'environnement, mais vous imaginez bien que c'est un autre degré de réalisation que la déclaration environnementale. Cela porte aussi sur des objets, par définition, où l'enjeu est plus important. Ce travail est en préparation, puisque l'administration travaille à identifier depuis un certain temps, dans l'ensemble du décret, dans l'ensemble du mécanisme du permis d'environnement, quels points nécessitent une action particulière pour pouvoir dématérialiser. Ce n'est pas si évident que cela, il y a pas mal de choses à examiner. Ce travail est en préparation. Cela pourra certainement être une priorité du futur plan « Ensemble simplifions », c'est-à-dire celui du prochain Gouvernement dans les étapes à mettre dans la suite de la dématérialisation et de la simplification.

C'est plus qu'une expérience pilote, pour être tout à fait clair. Ce qui est pilote pour le moment, c'est le travail avec les Communes de Marche-en-Famenne et de Hannut pour la préparation du formulaire. Lorsque le système sera tout à fait prêt et qu'il entrera en vigueur, c'est-à-dire tout début 2015, ce ne sera pas une expérience pilote, ce sera tout à fait généralisé pour toutes les déclarations environnementales. C'est plutôt un phasage. Dans la première phase, on a les déclarations de classe 3.

Pour ce qui concerne les avis, la Cellule d'avis autonome en Développement durable - rassurez-vous, Monsieur Dodrimont - est bien en place et fonctionnelle. Elle ne l'était pas encore au moment où j'aurais dû la consulter pour ce décret. C'est la raison pour laquelle je n'ai pas pu le faire. Désormais, c'est chose faite, puisqu'elle est opérationnelle depuis le 1er février 2014. Elle est sous la tutelle de mon collègue, le ministre en charge du Développement durable. Dès lors, cette cellule fonctionnera comme prévu. Ici, on était juste un peu avant et elle n'a pas encore pu être consultée.

Pour ce qui concerne le CWEDD, il n'y avait pas d'obligation à le consulter. Nous ne l'avons pas fait, par souci de rapidité. Il ne me semble pas y avoir une inquiétude particulière. A priori, l'ensemble des interventions va dans le même sens, c'est de dire : « C'est souhaitable et il faut que les choses soient à la fois bien préparées et efficaces, mais qu'elles aillent dans ce sens ». Il n'y a pas d'obligation, je le répète, à passer par le formulaire électronique ou la déclaration dématérialisée. Le processus normal perdure, c'est une possibilité supplémentaire pour l'usager qui est ici mise en place.

Je rappelle aussi que, dans le CoDT - nous avons déjà prévu ce mécanisme dans le décret, il est écrit autrement, puisque nous sommes dans la refonte complète d'un texte législatif - la dématérialisation sera possible ultérieurement - nous y réfléchissons aussi pour la matière de l'urbanisme - de manière telle qu'il ne sera pas nécessaire de faire ultérieurement des modifications décrétales comme vous êtes amenés à le faire aujourd'hui sur le permis d'environnement.

Je pense avoir répondu à toutes vos interventions.

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

M. Dodrimont (MR). - Je préfère intervenir dans les commentaires article par article, Monsieur le Président.

M. le Président. - Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close.

Examen et votes des articles

M. le Président. - Nous allons procéder à l'examen et aux votes des articles du projet de décret modifiant le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement en ce qui concerne la dématérialisation de la déclaration (Doc. 966 (2013-2014) N°1).

Article premier

Pour l'examen de l'article premier, la parole est à M. Desgain.

M. Desgain (Ecolo). - Monsieur le Ministre, je veux être sûr d'avoir bien compris comment s'appliqueront les nouveaux § 4 et 5 de l'article 14 du décret, puisqu'ils sont modifiés.

Le premier cas, c'est quand l'autorité compétente doit signifier la recevabilité de la déclaration au déclarant. Le second cas, c'est quand les conditions supplémentaires sont fixées. Dois-je bien comprendre que quand c'est le collège communal qui connaît la déclaration, il transmet copie de la recevabilité au fonctionnaire technique ? Quand c'est le fonctionnaire technique qui est l'autorité compétente - ce qui n'était pas prévu dans le texte - il doit transmettre, au collège communal la décision de recevabilité et les conditions supplémentaires pour les paragraphes 4 et 5 ?

Est-ce bien comme cela que cela fonctionne ? Parce que le texte ne prévoyait pas que quand le fonctionnaire technique est l'autorité compétente, il doit transmettre copie au collège communal. Est-ce bien comme cela que je dois comprendre la disposition ?

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. - C'est tout à fait cela. Cela n'a rien avoir avec la dématérialisation, c'était un petit vide qui existait dans le texte précédent. Ce ne sont pas des cas très fréquents, mais ce cas-là n'avait pas été prévu.

M. le Président. - Sur l'article premier, y a-t-il d'autres questions ?

Art. 2

L'article 2 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

Art. 3

Pour l'examen de l'article 3, M. Dodrimont avait posé une question à M. le Ministre Henry.

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Votre question concernait le contenu du formulaire de recours. Pour le formulaire de recours, il n'était pas prévu d'habilitation du Gouvernement dans le décret. Cela n'a pas empêché que le formulaire existe. Il y a un arrêté qui existe, mais il n'y avait pas formellement la disposition dans le décret. Voilà pourquoi nous le prévoyons ici. Cela vaut pour le formulaire papier comme pour le formulaire électronique de recours.

Le détail se fait dans l'arrêté, le formulaire papier existe encore dans les arrêtés existants. Nous sommes en train de préparer le formulaire électronique avec le système informatique de l'expérience pilote dont j'ai parlé. Cela sera dans la mise en œuvre de ce décret que l'on aboutira au formulaire électronique. Ce sera les mêmes informations que ce qui est demandé aujourd'hui.

Art. 4

M. le Président. - Pour l'examen de l'article 4, la parole est à Mme Moucheron.

Mme Moucheron (cdH). - J'ai une question concernant l'article 176 qui est modifié afin de donner la possibilité d'effectuer tout envoi par voie électronique au moyen d'un formulaire identifié. Le Gouvernement est compétent pour authentifier l'envoi par courrier électronique, mais qu'en est-il de la signature cryptée ? En pratique, qu'est-il prévu par rapport à cette signature, par exemple, au niveau de l'authentification ? Cela sera-t-il lié à la carte d'identité ou un recommandé électronique est-il visé ?

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. - C'est une question qui n'est pas encore tout à fait réglée, elle le sera dans l'arrêté puisque cela fait partie du travail en cours dans l'expérience pilote. Il y a différentes formules possibles de signature électronique. Les formules techniques sont à l'examen et seront déterminées dans l'arrêté d'ici sa mise en œuvre. Cela fait partie de ce qui est techniquement encore à l'analyse.

Art. 5

M. le Président. - Pour l'examen de l'article, la parole est à M. Dodrimont.

M. Dodrimont (MR). - C'est vraiment pour que l'on précise notre volonté de rechercher la sécurité juridique par rapport à ce texte... Vous expliquez que la Cellule d'avis en Développement au durable est mise en place depuis le 1er février 2014, et on concède qu'il était difficile de la consulter avant qu'elle ne fonctionne.

Néanmoins, j'attire votre attention sur l'article 7 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 23 octobre 2013 qui stipule que sont soumis obligatoirement pour avis préalable, à la cellule, les avant-projets dans les matières qui concernent l'environnement et la politique de l'eau. Nous pensons vraiment que le texte que l'on s'apprête à voter recèle, à notre sens, une insécurité juridique. Nous nous abstiendrons sur cet article 5 tout en soutenant l'entièreté du décret qui, sur sa finalité, recueille notre adhésion, mais nous restons convaincus qu'il y a un souci juridique par rapport à l'article 5.

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. - Vous avez raison, l'objet du texte devrait en théorie impliquer une consultation de la Cellule d'avis en Développement durable, mais cette consultation est prévue avant la première lecture. Au moment de la première lecture, la cellule n'était pas fonctionnelle. Il est évident que la cellule, désormais mise en place, ne sera pas consultée sur tous les projets qui ont été adoptés précédemment. C'est sans doute un des derniers textes qui sera voté sans avoir cet avis de la Cellule d'avis en Développement durable.

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

M. Dodrimont (MR). - Je ne souhaite pas avoir raison à tout prix. Je souhaite d'ailleurs me tromper par rapport à un texte qui a une insécurité juridique et qui pourrait ne pas entrer en application. Je pense qu'il était du devoir de notre groupe d'attirer votre attention à ce sujet.

Votes

M. le Président. - Nous allons procéder aux votes sur les articles du projet de décret modifiant le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement en ce qui concerne la dématérialisation de la déclaration (Doc. 966 (2013-2014) N° 1).

Art. 1er à 4

Les articles 1er à 4 sont adoptés à l'unanimité des membres.

Art. 5

L'article 5 est adopté par 9 voix et 2 abstentions.

Vote sur l'ensemble

M. le Président. - Nous allons procéder au vote sur l'ensemble du projet de décret modifiant le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement en ce qui concerne la dématérialisation de la déclaration (Doc. 966 (2013-2014) N° 1).

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

Confiance au président et au rapporteur

M. le Président. - La confiance est accordée, à l'unanimité des membres, au président et au rapporteur pour l'élaboration du rapport.

PROPOSITION DE DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET DU 11 MARS 1999 RELATIF AU PERMIS D'ENVIRONNEMENT EN VUE DE FAVORISER LA DISTRIBUTION DES INVENDUS CONSOMMABLES AUX ASSOCIATIONS D'AIDE ALIMENTAIRE, DÉPOSÉE PAR MMES SONNET, ZRIHEN, MM. SENESAEL, BAYET, MME SIMONIS ET M. BOLLAND (DOC. 641 (2011-2012) N° 1)

M. le Président. - L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de décret modifiant le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement en vue de favoriser la distribution des invendus consommables aux associations d'aide alimentaire, déposée par Mmes Sonnet, Zrihen, MM. Senesael, Bayet, Mme Simonis et M. Bolland (Doc. 641 (2011-2012) N° 1).

Le 6 novembre 2012, nous avons eu l'exposé de Mme Sonnet. Le 18 décembre 2012, nous avons eu la discussion générale et des décisions de faire des auditions. Le 21 décembre 2013, il y a eu des auditions et le 7 mars 2013, une visite a eu lieu au magasin Carrefour d'Herstal.

Le dossier revient aujourd'hui, et je pense qu'il serait bien d'avoir une mise à jour par l'un des auteurs de la proposition.

Exposé de Mme Sonnet, co-auteure de la proposition de décret

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

Mme Sonnet (PS). - Monsieur le Ministre, chers collègues, il me semble utile de rappeler un certain nombre d'étapes de la problématique et des raisons pour lesquelles nous avons souhaité réinscrire ce point à l'ordre du jour de cette commission. Je pense qu'il est inutile de réinsister sur l'importance du sujet au vu des gains sociaux humains et environnementaux qui sont en jeu.

Pour rappel, dès juillet 2012, la Commune d'Herstal obligeait ses grandes surfaces, dans le cadre du renouvellement des permis d'environnement, à offrir leurs invendus alimentaires aux associations d'aide alimentaire.

Dans la foulée, nous avons proposé une proposition de décret qui imposait aux grandes surfaces de donner leurs invendus alimentaires à au moins une association active dans le secteur de l'aide alimentaire.

Ceci a permis de mener notamment des auditions approfondies avec les différents acteurs du secteur. Un consensus politique suffisant n'avait pas pu être trouvé pour son adoption, mais cela a permis alors au débat de connaître des évolutions intéressantes. L'un des principaux enseignements de ces auditions était l'obstacle majeur que représentait la TVA exigée sur les dons alimentaires, alors que, la destruction des aliments en était exonérée. Le message a été perçu de manière très claire par les formations politiques. Il s'agit véritablement d'un premier résultat probant de nos initiatives. Tout comme nous, Ecolo et le cdH ont déposé au Fédéral des propositions de loi visant à exonérer la TVA des dons alimentaires, et ce volontarisme collectif, y a porté ses fruits puisque le ministre fédéral des Finances a modifié le code de la TVA pour acter cette suppression.

Tous, ici, nous conviendrons que cette évolution a permis de faire bouger les lignes. En effet, c'est l'une des raisons de la progression sensible des dons alimentaires des magasins vers les acteurs liés à l'aide alimentaire un peu partout en Wallonie. Dois-je encore rappeler que Comeos, elle-même, annonce une augmentation de 28 % de ses dons, rien qu'en 2013 ? Un constat à ce propos : il faut se réjouir de cette évolution qui améliorera la vie quotidienne de centaines de citoyens wallons. Toutefois, cela signifie aussi et surtout que l'activation de ces dons était possible et sans doute pas aussi difficile logistiquement à mettre en œuvre que ce que laissaient entendre certaines auditions.

Autre évolution sensible, la proposition d'ordonnance signée par les partis de la majorité, à l'initiative du PS, et prise en considération par le Parlement bruxellois le 7 février dernier au sein de laquelle on peut notamment y lire que l'autorité qui délivre un permis d'environnement peut notamment prescrire pour les grandes surfaces alimentaires des conditions relatives à la gestion des invendus alimentaires. Les développements soulignent, quant à eux, que l'ordonnance permet avant tout de définir la manière dont les exploitants doivent mettre les invendus

alimentaires à disposition dans le respect de la sécurité alimentaire et de la santé publique. Comme je le disais, les lignes bougent, même s'il s'agit d'un texte de compromis et sans doute moins exigeant que ne l'est le texte dont nous discutons ici.

Je souhaite également rappeler, Monsieur le Ministre, votre réponse à la question parlementaire posée le 28 mai 2013 par ma collègue, Mme Simonis, concernant l'initiative d'Herstal. Vous disiez in fine que cette initiative ne vous semblait pas être la meilleure solution, mais vous envisagiez de modifier l'arrêté du 4 juillet 2002 relatif aux mesures d'exécution du décret relatif aux permis d'environnement afin d'inclure l'obligation pour les exploitants de commerces classés de fournir un plan de gestion de ces invendus lors des demandes de permis. Vous ajoutez que vous envisagiez aussi l'élaboration de conditions sectorielles qui obligent les exploitants à mettre leurs invendus à disposition des banques alimentaires et des CPAS.

À cet égard, vous pouvez compter sur notre appui afin de donner une base décrétale claire à un arrêté qui concrétiserait ces engagements. En effet, je rappelle que notre proposition initiale chargeait déjà le Gouvernement wallon des mesures d'exécution. Monsieur le Ministre, chers collègues, les multiples évolutions récentes - les chiffres de Comeos sont aussi un élément nouveau - et le laps de temps qui s'est écoulé depuis votre réponse nous ont convaincus de souhaiter un nouveau tour de table. Notre objectif final est qu'au-delà des frilosités diverses, le don qui n'est aujourd'hui plus pénalisé fiscalement devienne un réflexe naturel au bénéfice de milliers de nos concitoyens. J'espère que nous aurons tous ici à cœur d'aller le plus loin possible sur le terrain législatif et réglementaire. Je vous remercie.

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. - Madame la Députée, merci d'avoir rappelé les objectifs et le cadre de la proposition. Je confirme tout à fait qu'il s'agit d'un sujet important, on ne peut pas tolérer dans la société dans laquelle nous vivons d'avoir un tel gaspillage alimentaire. C'est un problème environnemental, mais c'est surtout un problème d'une indécence par rapport à un grand nombre de personnes ayant des difficultés pour se nourrir et pour avoir accès à l'alimentation et à l'ensemble des besoins de base. On est là clairement au carrefour de plusieurs enjeux, de plusieurs éléments.

La prise de conscience a eu lieu, vous avez raison. Différentes initiatives ont d'ailleurs aussi été mises en œuvre par le secteur privé, c'est-à-dire suivant les sites, chacun des magasins ou des chaînes de magasins. À ce sujet, différentes politiques sont menées. Lorsque vous aviez abordé la question la première fois, je m'étais interrogé sur la meilleure manière d'agir. Nous avons travaillé sur cette base. La commission, dans son ensemble a bien travaillé le sujet puisqu'il y a eu cette visite de terrain et cette discussion revenue à plusieurs reprises et qui a permis également de faire mûrir la question chez les uns et les autres.

J'ai travaillé à la rédaction de conditions sectorielles. Celles-ci sont rédigées, mais elles n'ont pas encore été approuvées par le Gouvernement wallon. Cela pourrait être fait assez rapidement - parce que, malgré tout, cela prend un certain temps de rédiger ce genre de texte - l'administration a préparé les textes, j'ai consulté les secteurs : Comeos, les banques alimentaires, les CPAS. Vous remarquez que cela fait un certain nombre d'étapes dans la préparation du travail. Nous avons maintenant un texte finalisé qui peut être proposé en première lecture au Gouvernement wallon, dans les prochains jours. Le Gouvernement wallon pourrait très bien les adopter au mois de mars.

L'intérêt de cette procédure est, d'une part, par différence avec votre proposition, de ne pas intervenir dans les permis d'environnement, c'est-à-dire de ne pas devoir aller modifier chaque permis et d'autre part, que l'autorité ne devra à chaque fois prévoir des dispositions. Ici, nous nous trouvons dans une tout autre approche, nous sommes dans des conditions sectorielles comme cela existe pour toutes sortes d'établissements et d'activités dans le secteur environnemental. Par conséquent, cela s'applique à l'ensemble des opérateurs, et ce, immédiatement - à partir du moment où ces conditions seront adoptées par le Gouvernement wallon - si ce n'est que le champ d'application peut être progressif dans la mesure où je propose de se concentrer, dans un premier temps, sur les établissements d'une certaine superficie parce qu'il ne faut pas compliquer inutilement la vie des plus petits commerces et qu'il est plus important de commencer par les grandes superficies. Je propose le chiffre de plus de 2 500 mètres carrés. De cette manière, les grandes surfaces dont nous parlons régulièrement sont dans ce champ d'application.

L'intérêt de passer par les conditions sectorielles est son application immédiate à l'ensemble des établissements, indépendamment des permis d'environnement. D'autre part, le fait de passer par une adoption du Gouvernement wallon permettra d'avoir l'avis du Conseil d'État sur le dispositif, ce qui est important étant donné que, même si l'état d'esprit évolue chez les uns et les autres, ce n'est pas agréable pour personne d'avoir des contraintes nouvelles qui se mettent en place. Il faut se prémunir de risques juridiques sur le mécanisme.

L'approche des conditions sectorielles permet de laisser une certaine souplesse de mise en œuvre, c'est-à-dire que l'on travaille à la fois sur l'aspect mise à disposition des invendus, mais aussi sur l'aspect plan de prévention et de gestion. Finalement, c'est une approche

plus intégrée, ce n'est pas que « le bout de chaîne » des invendus résultants de l'organisation fonctionnelle de la chaîne de magasins. Il s'agit véritablement d'une approche intégrée de l'ensemble du dispositif. En effet, lorsque l'on est en bout de chaîne, parfois, on ne sait plus faire grand-chose et on arrive trop tard. On peut aussi d'ailleurs se retrouver avec des produits que l'on ne sait pas donner, qui sont encore dans des conditions de consommation optimales.

Il faut vraiment avoir une approche plus globale. Cela répond clairement à l'objectif de votre proposition. Nous sommes ici dans un dispositif qui converge, me semble-t-il, sur l'ensemble des groupes politiques, en tout cas de ce que j'ai entendu. Il s'agit d'une approche un peu différente du permis d'environnement, mais qui atteint tout à fait l'esprit et l'objectif que vous visez. Ma proposition serait de peut-être ne pas aller trop vite par rapport à la proposition que vous faites aujourd'hui, mais de laisser la chance au Gouvernement wallon de pouvoir adopter ces conditions sectorielles dans les toutes prochaines semaines puisque le travail est maintenant finalisé.

Discussion générale

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

M. Desgain (Ecolo). - J'entends bien la réponse de Monsieur le Ministre. Je suis assez satisfait que les choses avancent et qu'il y ait un projet d'arrêté qui soit prêt à être débattu dans les intercabinets. Le fait de partir par la voie d'un arrêté portant conditions sectorielles, comme vous l'indiquez, permet que la mesure soit d'application dès que l'arrêté est pris sur l'ensemble des établissements que l'on veut viser au minimum pour devoir mettre à disposition des invendus alimentaires. Autrement, nous sommes obligés, pour les établissements existants, par rapport à la proposition de décret que vous avez faite, de passer par l'article 65 du décret relatif au permis d'environnement. Celui-ci permet à l'autorité compétente de compléter ou de modifier les conditions particulières d'exploitation du permis.

On sait d'expérience que c'est assez lourd à utiliser. De plus, cela dépend de la bonne volonté de l'autorité qui accorde le permis. Si une commune veut le faire, elle peut, mais les communes qui ne voudraient pas le faire, si elles ne le font pas, tant qu'il n'y a pas de demande de renouvellement du permis pour la grande surface, l'obligation ne sait pas s'imposer, sauf en passant par des conditions sectorielles qui s'imposent à l'ensemble du secteur sans devoir utiliser l'article 65 et qui sont d'application au moment où elles ont été décidées.

Je voulais pointer deux éléments. Vous avez bien insisté dans votre première intervention sur le fait que les lignes bougent et que l'exonération de TVA pour les dons alimentaires est une avancée particulièrement intéressante. D'ailleurs, quand nous avions fait les auditions et les rencontres sur le terrain, les responsables des différents secteurs nous avaient clairement expliqué qu'il s'agissait d'un frein au développement de la pratique. Il s'agit véritablement d'une avancée très intéressante.

Il y a deux autres éléments dont on devra se préoccuper. Le premier concerne les auditions. En effet, plusieurs opérateurs du secteur des banques alimentaires et de l'aide alimentaire en général nous ont expliqué que dans certaines zones, ils n'étaient pas encore assez organisés, ni structurés pour accueillir et distribuer les invendus alimentaires qui sont mis à leur disposition, dans les délais corrects, pour que ce qui est distribué soit toujours bien dans les dates de limite de consommation qui sont fixées. Il y a là, un travail à poursuivre concernant cet aspect.

Deuxièmement, comme déjà indiqué dans les discussions précédentes, c'est le fait qu'il y a aussi une part significative de gaspillage alimentaire entre la production agricole et l'entrée des produits agricoles dans les industries agroalimentaires. On élimine à cet endroit, à l'entrée des industries alimentaires, la pomme qui n'est pas suffisamment ronde, la carotte qui n'est pas suffisamment cylindrique. En fait, elles sont tout à fait comestibles et consommables. Cela reste une part considérable de gaspillage de denrées alimentaires sur laquelle il faut travailler.

J'avais d'ailleurs interrogé M. le Ministre Di Antonio sur cette question. Il reconnaissait qu'il y avait une marge de manœuvre et une possibilité d'avancée pour limiter le gaspillage alimentaire à ce niveau. Il est important, ici, que les choses avancent, d'indiquer deux ou trois autres points sur lesquels on a intérêt à poursuivre le travail et l'action pour parfaire l'objectif de ce que nous visons tous ici.

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

M. Dodrimont (MR). - Monsieur le Président, je ne cache pas mon impatience de connaître la réaction du groupe socialiste venu aujourd'hui en force. On a sorti les cadres du parti pour venir soutenir cette proposition qui n'a pas l'air de rencontrer l'adhésion de l'ensemble de la majorité puisque, M. le Ministre préconise que celle-ci ne soit pas votée aujourd'hui et que l'on puisse laisser le Gouvernement wallon s'employer, à moins de 100 jours de la fin de la législature - après plusieurs mois, pour ne pas parler de plusieurs années - d'atermoiement sur le sujet.

Je prends acte de ce que M. le Ministre dit. Qu'en est-il ? Qu'allons-nous faire ? Aujourd'hui, sommes-nous face à une proposition du parti socialiste qui fait encore partie, me semble-t-il, de la majorité ou sommes-

nous face à un avis exprimé par le Gouvernement wallon qui propose d'aller dans une autre direction ?

Si vous le voulez bien, Monsieur le Président, alors que le thème est ô combien sensible et important à nos yeux, je suis interpellé, comme nous tous, dans cette commission qu'il y ait une personne qui meurt de faim dans ce monde toutes les quatre secondes. En Europe, on considère qu'il y a 40 à 50 millions de personnes qui sont sous-alimentées et qui souffrent de malnutrition. Je suis extrêmement sensible à cette problématique, mais je suis aussi parlementaire dans une assemblée qui se doit, peut-être, de nous donner des indications quant à sa volonté politique réelle.

Propose-t-on quelque chose pour un effet d'annonce et on s'arrange pour qu'un autre le refuse quelque part, en disant : « On s'emploiera à le faire dans le Gouvernement wallon. Il nous reste encore un peu plus de trois mois pour arriver à quelque chose ». Je reste dubitatif par rapport à cette façon de travailler. Je souhaiterais, très clairement, que la majorité abatte un peu ses cartes. Cela permet, comme quand on joue au poker, de continuer à miser ou pas sur une proposition. Comme elle nous est présentée, je n'ai pas l'impression que la majorité remportera la mise, Monsieur le Président. J'attends vraiment que le groupe socialiste réagisse un peu à ce qui est proposé par M. le Ministre avant de vous donner le positionnement complet de notre groupe.

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

Mme Moucheron (cdH). - Le sujet interpelle tout le monde. Il n'y a plus personne qui soit indifférent au gaspillage alimentaire. Forcément, nous sommes tous réunis autour du principe qu'il faut avancer sur le sujet et trouver des avancées. À mon avis, les réflexions avancent, notamment par rapport à la TVA ; d'où ma première question.

J'aurais voulu savoir où en était le Gouvernement wallon dans la mise en œuvre des recommandations que l'on a formulées il y a quelques mois. Concrètement, où en sommes-nous, aujourd'hui, par rapport aux recommandations qui avaient été formulées suite aux auditions que nous avions eues ici, en cette même commission ?

Ensuite, quels sont les résultats du groupe de travail qui avait été mis en œuvre par Mme la Ministre Tillieux ? Il serait intéressant d'avoir les résultats de ce groupe de travail avant de se positionner définitivement.

Ce projet de décret introduit un caractère systématique de l'organisation du don des invendus. Il faudrait être certain, avant de s'engager dans la voie du décret, que la décision n'aura pas un effet contraire à l'objectif recherché. De mon point de vue, nous avons tous le même objectif. Cela serait dommage que le principe du décret en tant que tel bloque des résultats plus pérennes.

Je pense que la proposition d'arrêté est intéressante de son côté efficacité, immédiateté. Cela peut être une solution. D'un autre côté, il ne faudrait pas non plus que cela amène à des lourdeurs administratives pour les magasins qui feraient du coup, marche arrière par rapport à des papiers à remplir ou toute une administration à avoir en plus, par rapport aux dons du surplus alimentaire.

Une dernière réflexion également dans un premier tour, autour des produits non alimentaires et qui sont peut-être plus sanitaires, comme tous les produits comme le savon, le shampooing, et cætera. Il faudrait aller plus loin que dans les produits alimentaires. Voilà dans un premier tour, mes réflexions autour de ce que j'ai entendu.

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

M. Senesael (PS). - Merci, Monsieur le Président. Nous nous inscrivons dans les réflexions de M. le Ministre quand il parle de : « pas de gaspillage alimentaire » et aller vers une prise en considération de l'incidence pour les personnes en difficulté de se nourrir. Nous nous inscrivons dans la réflexion de M. le Ministre lorsqu'il dit que la prise de conscience a eu lieu et que différentes initiatives ont été mises en œuvre.

Nous nous inscrivons dans la réflexion de M. le Ministre lorsqu'il dit que la manière dont il faut le mieux agir doit être le plus efficace possible pour celles et ceux qui se trouvent en difficulté.

Au nom du groupe socialiste, j'apporte une réflexion additionnelle aux 2 500 m^2, car cela peut paraître anecdotique lorsque l'on vit dans des milieux urbanisés ou dans des villes de moyenne ou grande importance. Étant issu du milieu rural, je puis vous dire que nous connaissons, les uns et les autres, nombres de surfaces qui, à partir de 1 000 m^2, pourraient déjà contribuer à cet effort collectif.

Quand j'entends M. le Ministre qui parle de 2 500 m^2, j'aurais plutôt tendance à porter la réflexion et la discussion à 1 000 m^2 ; ce qui me semble plus raisonnable pour qu'il y ait une contribution significative et équitable sur l'ensemble du territoire entre zones urbaines et zones rurales.

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. - Pour répondre à M. Dodrimont qui dit : « Poursuivre des objectifs différents ». Pas du tout, les objectifs sont les mêmes. Ici, la question est de savoir quels sont les meilleurs moyens. C'est la raison pour laquelle nous avons travaillé.

Le sujet a été bien investigué par la commission sur base des propositions qui ont été déposées.

Sur base de cette analyse, nous pouvons maintenant avancer avec des propositions précises. Les objectifs sont tout à fait les mêmes : diminuer à la fois l'impact environnemental du gaspillage alimentaire, mais aussi contribuer à aider, donner accès aux denrées alimentaires qui peuvent servir à un certain nombre de populations, plutôt que de les jeter.

Il n'y a pas de souci là-dessus. Il s'agit véritablement de la question des meilleurs moyens à avoir.

Deuxième chose : par rapport aux 2 500 m^2 évoqués par M. Senesael, c'est une très bonne question. J'imagine que nous aurons aussi cette discussion dans le cadre de la discussion des conditions sectorielles, en tout cas dans les réunions du Gouvernement wallon.

Pourquoi, à ce stade, ai-je retenu le chiffre de 2 500 m^2 ? Tout simplement parce c'est à partir de là que l'on est dans la catégorie de la classe 1.

Soit on modifie les classes, soit on se trouve face, éventuellement, à d'autres difficultés, mais sur le constat, vous avez raison. De toute façon, à terme, il n'y a pas de raison de ne pas envisager d'autres superficies que 2 500 m^2. Simplement, selon moi, il me semblait que d'une manière prioritaire et par rapport à la facilité d'action parce que l'on est dans une catégorie précise et donc aussi dans de grosses entreprises, et cætera, il me semblait que plus facile de commencer par cette phase.

Cela fait partie de la discussion. Il n'y a pas de fermeture sur ce point. La question est de trouver la meilleure manière de travailler et il est évident qu'il faut en tout cas encourager, d'une manière ou d'une autre, l'ensemble des établissements à réduire leur gaspillage alimentaire. Il n'y a pas de doute là-dessus, même lorsqu'il s'agit de petits établissements.

Concernant la question de Mme Moucheron sur les contraintes administratives, la formule proposée par les conditions sectorielles vise à laisser une certaine autonomie aux commerces, c'est-à-dire à leur demander, d'une certaine façon, une obligation de résultat. On leur demande d'établir un plan de prévention et de gestion intégré et de définir comment elles organisent la mise à disposition des invendus, mais en leur laissant une certaine souplesse organisationnelle. On remarque qu'il existe différents modèles possibles dans différentes chaînes commerciales.

De ce point de vue, il ne m'apparaît pas que l'on alourdisse administrativement les procédures ou la gestion de ces entreprises.

Si l'on veut ne mettre aucune contrainte, on ne fait rien et on laisse les invendus comme cela.

Par définition, il y a un élément de contrainte, mais la volonté est de se dire que l'objectif doit être atteint. Il est inadmissible d'avoir autant d'invendus alimentaires, autant de gaspillage alimentaire. Nous devons essayer de trouver la meilleure manière d'y arriver pour que les entreprises puissent s'organiser au mieux, sans que ce soit pour elles justement une contrainte trop complexe ou qui ne corresponde pas à leur manière de s'organiser.

Pour ce qui concerne les différents éléments de la résolution. Cette résolution adoptée par le Parlement, elle a été abordée dans la commission de ma collègue, puisqu'elle est principalement concernée par les éléments de cette résolution. Je ne peux pas vous faire l'état des lieux sur tous ces éléments. Je veux bien l'établir pour une prochaine fois et j'interrogerai ma collègue, mais c'est plutôt à elle qu'il faudrait poser la question.

Je suis surtout concerné par deux points : les points 4 et 10 qui me paraissent assez bien rencontrés. Le point 4 visait justement à adapter au mieux les règlements et législations de la compétence du Gouvernement wallon. C'est pour cela que nous avons travaillé sur la formule et que nous aboutissons à cette proposition de conditions sectorielles.

Quant à l'autre mesure, c'est le point 10 qui concernait la question de la sensibilisation à une consommation plus durable, c'est en cours par les différentes campagnes de sensibilisation qui ont été menées ces dernières années, notamment sur la réduction de gaspillage dans les ménages, avec le site Internet « moins de déchets.be » et les campagnes de sensibilisation qui l'accompagnaient ou, par exemple, à travers le soutien au projet Interreg GreenCook qui vise à travailler sur le gaspillage alimentaire plus en aval de la chaîne alimentaire. Ce sont des initiatives de sensibilisation, d'information et à un moment donné, cela doit être complété par d'autres dispositifs ; d'où la proposition des conditions sectorielles.

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

Mme Simonis (PS). - Après ce débat, puisque nous avons déjà beaucoup discuté de cette question, et depuis d'ailleurs, très longtemps. En tout cas, c'est mon point de vue.

Il m'apparaît, en entendant mes collègues de la majorité que nous sommes vraiment proches sur la manière dont on envisage les invendus.

Concernant M. Dodrimont, c'est plus compliqué. En effet, je n'ai pas entendu de positionnement et il a comparé la question des invendus à un jeu de poker. Celles et ceux qui sont concernés par ces questions seront heureux que vous compariez tout ce débat à un jeu de poker. C'est assez étonnant.

Cela étant, Monsieur le Ministre, j'ai entendu ce que vous proposiez. C'est effectivement une solution, une bonne idée.

Je suggérerais dès lors que l'on dépose, pour ce qui nous concerne, un amendement ouvert à la signature à tous les groupes ; amendement qui vous sera présenté par Mme Sonnet et qui, je pense, répond à ce que vous avez évoqué dans votre réponse. Ensuite, nous pourrons faire une interruption de séance, si besoin, pour laisser le loisir à chacun de pouvoir prendre connaissance de cet amendement que nous avons déposé.

Je vais laisser Mme Sonnet le présenter, puisque c'est elle qui a présenté le dossier dès le départ.

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

Mme Sonnet (PS). - L'amendement que j'ai proposé est l'article unique qui est remplacé par ce qui suit. Dans l'article 4 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, il est inséré un 4e alinéa libellé comme suit : « Dans le cas particulier des magasins pour la vente au détail dans les locaux de vente et les locaux attenants à ceux-ci et servant de dépôt de marchandises ont une surface totale supérieure à 1 000 m^2, y compris la surface occupée par les comptoirs et autres meubles. Le Gouvernement fixe les conditions sectorielles relatives à l'obligation pour ces établissements de proposer les invendus alimentaires à au moins une association active dans le secteur de l'aide alimentaire ».

Je m'explique. L'article 4 du décret du 11 mars 1999 stipule que le Gouvernement wallon arrête les conditions générales sectorielles ou intégrales en vue d'atteindre les objectifs généraux du décret. Elles ont valeur réglementaire.

L'amendement, ici, vise à ce que le Gouvernement wallon fixe des mesures sectorielles encadrant l'obligation pour les grandes surfaces de distribution alimentaire de proposer leurs invendus alimentaires à au moins une association active dans le secteur de l'aide alimentaire.

Les grandes surfaces de distribution alimentaire concernées sont celles définies dans les rubriques 52.10.01 et 52.10.02 de l'annexe 1 de l'AGW du 4 juillet 2002 relatif à la procédure et à diverses mesures d'exécution du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.

Il s'agit des magasins pour la vente au détail dont les locaux de vente et des locaux attenants à ceux-ci et servant de dépôt de marchandises ont une surface totale supérieure à 1 000 m^2, y compris la surface occupée par les comptoirs et autres meubles.

M. le Président. - Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole ?

(Réaction de Mme Simonis)

Pour moi, on peut faire une interruption de séance. Elle est de droit. Madame Simonis, à combien de temps l'estimez-vous ?

(Réaction de Mme Simonis)

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 15 heures 20 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 16 heures 20 minutes.

M. le Président. - La séance est reprise.

Discussion générale
(Suite)

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

Mme Sonnet (PS). - Au nom de l'ensemble des membres de la majorité, je voudrais déposer un amendement n°641.

L'amendement est remplacé par un sous-amendement dans l'article 4, alinéa 3 du décret du 11 mars 1999 relatif aux permis d'environnement. Il y est inséré un 9° libellé comme suit : « L'obligation faite à l'exploitant de grande surface de distribution de proposer des invendus alimentaires à au moins une association active dans les secteurs alimentaires ».

L'objectif était de clarifier la rédaction afin d'éviter toute équivoque. Au niveau du justificatif, l'article 4 du décret du 11 mars 1999 stipule que : « Le Gouvernement arrête les conditions générales, sectorielles ou intégrales en vue d'atteindre les objectifs généraux du décret. Elles ont valeur réglementaire ».

Le sous-amendement vise à ce que le Gouvernement fixe des mesures sectorielles encadrant l'obligation, pour les grandes surfaces de distribution alimentaire, de proposer leurs invendus alimentaires à au moins une association active dans le secteur de l'aide alimentaire. Les grandes surfaces de distribution alimentaire concernées aujourd'hui sont celles définies dans les rubriques 52.10.01 et 52.10.02 de l'arrêté du GW du 4 juillet 2002 relatif à la procédure et à diverses mesures d'exécution du décret du 11 mars 1999 relatif aux permis d'environnement.

Il s'agit des magasins pour la vente au détail, dont les locaux de vente et les locaux attenants à ceux-ci et servants de dépôt de marchandises ont une surface totale supérieure à 1000 m^2, y compris la surface occupée par les comptoirs et autres meubles.

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

M. Desgain (Ecolo). - Je pense que la formulation

sur laquelle nous nous sommes accordés indique clairement une intention du législateur par rapport à ce que l'on attend de voir dans les conditions sectorielles et éventuellement dans les conditions générales, en matière d'obligation pour les grandes surfaces de mettre à disposition des invendus alimentaires aux associations qui sont actives dans le secteur de l'aide alimentaire, ce qui est bien notre intention.

Elle se met au même niveau - je vais dire les choses comme cela - que les autres points de cet article 4 qui précise ce que les conditions sectorielles peuvent contenir ou ce sur quoi elles peuvent porter. Telle que rédigée, la proposition permet aussi à M. le Ministre et au Gouvernement wallon d'avancer sur la définition des conditions sectorielles puisque M. le Ministre nous a dit qu'il y avait un travail en cours, qu'il était prêt à le présenter à la discussion au niveau du Gouvernement wallon.

Au niveau de la surface concernée, de la taille des grandes surfaces, il faudra voir quelle sera la faisabilité en fonction des différents seuils que l'on veut chercher à viser. J'imagine que progressivement, on pourra descendre la superficie des surfaces commerciales qui seront visées au fur et à mesure que le secteur prendra l'habitude et que, sur le terrain, des associations actives dans le secteur de l'aide alimentaire auront mis leur propre circuit de récupération et de distribution au point.

C'est au fur et à mesure de cette pratique que l'on pourra abaisser les seuils et j'imagine qu'un jour peut-être même les boulangers-pâtissiers, dont on sait que pour eux c'est assez difficile d'organiser cela au quotidien, pourront aussi mettre en place des procédures qui permettront, en fin de journée, de mettre à disposition les invendus alimentaires du jour pour qu'ils soient encore consommés le jour même. Ce genre de choses pourra se faire progressivement et donc sans fixer cela dans le corps même de la proposition. Cela laisse la liberté d'aller progressivement vers des commerces de plus en plus locaux. Il y a des possibilités pour autant, que, de l'autre côté, il y ait le vis-à-vis au niveau du secteur de l'aide alimentaire qui pourra utiliser ces invendus mis à leur disposition.

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

M. Dodrimont (MR). - Ce qui vient de se passer au sein de cette commission est à l'image de ce texte depuis qu'il nous est soumis. C'est un texte qui divise, c'est un texte qui engage à la cacophonie, et je crois très clairement que c'est un texte qui, finalement, dans la manière dont il a été élaboré - à la sauvette, dans une arrière-cuisine, entre deux ou trois parlementaires et leurs collaborateurs...

(Rumeurs)

M. le Président. - C'est insultant.

M. Dodrimont (MR). - C'est un texte qui est véritablement, dans son processus, une insulte à l'égard des personnes qui ont faim et qui attendent peut-être de notre Parlement wallon autre chose que ce que vous nous proposez.

(Rires)

Ce que vous nous proposez, c'est une vision extrêmement partielle de la problématique. Qu'en est -il des autres compétences au sein de ce Parlement wallon, au sein de cette institution, au sein de ce Gouvernement wallon ? Où en est la réflexion sur le secteur de l'agroalimentaire ? Où en est la réflexion plus sociale qui aurait pu prendre place au sein de la commission de Mme Tillieux ?

(Réaction de M. le Ministre Henry)

Non, ce n'est pas ici. Excusez-moi, Monsieur le Ministre, mais j'ai l'intention d'essayer de convaincre les uns et les autres qu'une vision qui prendrait un peu de hauteur à l'égard de la problématique - j'ai rappelé tout à l'heure les personnes qui étaient concernées par ces problèmes de malnutrition - ne ferait peut-être pas de tort à cette institution, si vous le permettez.

Je pense que, plutôt que d'avoir procédé à la sauvette, comme vous l'avez fait, il aurait certainement été beaucoup plus productif pour celles et ceux qui ont besoin de notre aide - et nous ne l'avons jamais nié - d'avoir un débat large associant l'ensemble des composantes de votre Gouvernement wallon dont les compétences sont importantes pour ce qui est exprimé aujourd'hui .

Pour rappel, le gaspillage au sein de la grande distribution représente 2,5 % de la totalité de l'alimentation gaspillée. Qu'en est-il des petits consommateurs ? Le travail d'information qui a été fait et le travail de sensibilisation qui a été fait vous semblent-ils suffisants ? La réponse est « non », puisqu'il n'y a pas de progression par rapport à ces chiffres qui nous sont donnés ou plutôt de régression à cet égard quand on parle de gaspillage. La mesure d'aujourd'hui ne concerne pas les petits commerces. On est en train de créer une discrimination entre les uns et les autres. Cela ne nous semble pas sérieux.

Un aspect n'est absolument pas abordé, c'est celui de la traçabilité des marchandises qui sont finalement données. Écarte-t-on tout risque par rapport à des problématiques de contamination, d'intoxication alimentaire ? Bien sûr, la réponse est à nouveau « non ». On peut vraiment parler d'amateurisme, si vous le permettez, Monsieur le Ministre, Monsieur le Président, par rapport à ces propositions.

Je ne serai pas trop long. Vous avez fait perdre beaucoup de temps pour essayer de vous accorder, pour essayer de donner une façade à cette majorité. Personne n'est dupe. On se rend bien compte que l'on veut passer en force un texte qui s'insérera probablement dans l'un

ou l'autre tract électoral. Peu nous chaut par rapport à ce genre de processus, nous ne nous indiquerons pas dans la procédure qui est aujourd'hui proposée. Nous appelons encore à un peu de bon sens par rapport à la réflexion parlementaire. Nous demandons, Monsieur le Président, qu'il y ait une réunion des commissions qui concernent les compétences de M. le Ministre Di Antonio, de Mme la Ministre Tillieux et de M. le Ministre Henry, de manière telle à ce qu'il y ait une réflexion de fond.

Il est encore temps, nous sommes prêts à y participer, d'apporter une contribution constructive parce que nous pensons qu'il faut exactement autant que vous faire quelque chose par rapport à cela. Il est intolérable que des denrées alimentaires soient gaspillées, soient jetées, mais nous ne pouvons pas donner dans n'importe quelle condition et nous ne pouvons pas non plus aussi, par rapport à ce texte parlementaire complètement déshabillé, donner une nouvelle habilitation au Gouvernement wallon qui pourra se reposer sur ses lauriers par rapport à un texte qu'il aura complètement annihilé dans sa portée, puisque c'est le cas. Si le groupe socialiste est d'accord avec ce déshabillage et ce processus d'amendements et de sous-amendements, je crois qu'il ne se grandit pas dans la procédure qu'il a voulu initier - je le pense très sincèrement - dans le chef de Mme Sonnet avec de merveilleuses intentions, j'en suis certain. Croyez-moi bien : ce que l'on a fait du texte de cette parlementaire particulièrement sensible à la problématique, c'est du déshabillage total. Je ne parle pas de Mme Sonnet, mais bien de son texte.

(Rires)

On peut toujours se méprendre par rapport à certains propos donc je veux vraiment être extrêmement prudent, comme nous le serons à l'égard de ce texte qui ressemble beaucoup, dans sa finalité, à une pantalonnade qui exclut très sérieusement l'ensemble des compétences de cette institution. Si l'on avait pu participer à un véritable débat parlementaire sur la question, je pense que nous aurions pu trouver, de façon unanime, les meilleures solutions possible pour celles et ceux qui attendent de notre part un travail sérieux et pas ce qui nous est proposé aujourd'hui. Je désapprouve vraiment la manière dont les travaux ont été menés, Monsieur le Président.

Trois quarts d'heure d'interruption sans que nous ne sachions exactement le pourquoi de cette interruption et sans que nous ne soyons associés nullement à la réflexion. On ressort après ces discussions avec un petit texte que l'on nous propose à la sauvette, sans même nous permettre d'exercer correctement notre travail de parlementaire pour analyser le texte. Mais cela, on s'en fiche dans ce Parlement wallon. Ce qui compte, c'est que la majorité puisse arborer une façade convenable. On ne sera pas dupes par rapport à tout cela et nous rejetons ces différents amendements. Nous nous abstiendrons sur le texte parce que nous voulons démontrer par ces absentions qu'il y a une matière sensible à laquelle nous voulons vraiment être associés, mais être associés dans le cadre d'une réflexion sérieuse et pas dans le cadre de ce qui s'est passé aujourd'hui, Monsieur le Président.

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

M. Senesael (PS). - De manière très brève, pour ne pas allonger inutilement les débats, je voudrais dire que ce n'est certainement pas à la sauvette - une expression qui vient d'être utilisée - puisque cela fait cinq commissions que nous nous réservons à ce sujet, qu'il y a eu un vrai débat lors des réunions de commissions précédentes. Je pense que notre groupe est prêt à signer ou cosigner une contribution constructive du MR, nous l'attendons. Je m'étonne qu'il s'éveille ainsi, de manière subite, lors du vote qui vient clore ce long débat.

Deuxièmement, je voudrais, dans la foulée de ce que M. Desgain a dit, rappeler de manière très succincte que l'on est bien parti de 2 500 m^2, que notre volonté est aussi de prendre en considération les plus petites surfaces inférieures à 2 500 m^2. Nous sommes d'accord d'y aller pas à pas. Je voudrais bien que, par l'intervention que je fais, soit bien retenue, dans les commentaires, notre détermination d'en arriver à ce que l'on puisse prendre en considération les plus petites surfaces. Mille mètres carrés, ce n'est pas un fantasme, cela peut varier. C'est surtout pour dire que les surfaces dans les zones les plus rurales ou semi-urbaines doivent aussi être prises en considération. Je vous prie de m'excuser de me répéter, mais c'est bien noté dans le commentaire. Merci, Monsieur le Président.

M. le Président. - Souhaitez-vous à nouveau la parole, Monsieur Dodrimont ?

M. Dodrimont (MR). - Je réagis parce que M. Senesael indique que l'on ne fait pas de proposition. Je crois que dans mon argumentation, il y avait une proposition très claire qui était de réunir les trois commissions concernées par les matières que j'ai évoquées. Je voudrais vraiment rendre encore une fois très attentive cette majorité sur l'amateurisme qui prévaut dans la décision prise aujourd'hui. Je vous rappelle, Monsieur Senesael, que nous avons entendu longuement des personnes intéressées par le secteur concerné, que jamais il n'a été évoqué que l'on travaillerait avec des surfaces de distribution qui pourraient maintenant osciller entre 1 000 et 2 500 m^2 et dont l'organisation est totalement différente des grandes surfaces. On le sait. On peut vraiment avoir de très petites et moyennes surfaces qui ont une contenance de 1 000 m^2 dans des petits centres commerciaux et qui seront vraiment face à de grandes difficultés par rapport à une imposition que l'on voudrait leur signifier.

Dès lors, je réitère toute mon inquiétude par rapport à ce qui est en train de se faire ici. Je voudrais aussi

m'insurger sur le fait que le MR n'ait pas fait de proposition par rapport à cela. Nous étions prêts à adhérer à une proposition réfléchie qui était la résultante de nos différents travaux, et notamment des auditions. Vous nous présentez aujourd'hui quelque chose de tout à fait différent de ce qui a été, au départ, proposé. Permettez-nous de nous indigner vraiment par rapport au procès d'intention qui nous est fait.

C'est vous qui bricolez à la dernière minute un texte qui nous est soumis. Nous ne pouvons pas, par respect pour l'institution, adhérer à ce genre de pratique. Excusez-moi de vous le dire avec force, mais très sincèrement, on n'a pas de leçon à recevoir de votre part par rapport à ce type de proposition.

M. Senesael (PS). - Les fruits de la démocratie mûrissent parfois plus lentement que ceux de l'arbre, Monsieur Dodrimont.

M. le Président. - Puis-je demander à M. Bayet de présider deux minutes ?

(M. Bayet, Vice-Président, prend place au fauteuil présidentiel)

M. de Lamotte (cdH). - Tout simplement et j'interviens au nom de mon groupe, pour rappeler tout de même que l'on discute des excédents et invendus alimentaires. On en discute depuis longtemps. On est passé par une proposition de résolution qui a été adoptée par ce Parlement. Je vous invite à remarquer qui était le premier signataire à l'époque et qui a été suivi par d'autres. On l'a fait.

Je voudrais dire également que par rapport à la proposition de décret qui est déposée ici par six collègues, on a eu tout de même - et j'ai rappelé les dates tout à l'heure : 6 novembre 2012, 18 décembre 2012, 21 février 2013, 7 mars 2013 - quatre séances au cours desquelles on a évoqué la problématique.

Je vous signale également que depuis lors, un certain nombre d'autres dimensions ou d'autres assemblées politiques ont pris la pleine connaissance de la situation. Je constate que l'AFSCA a modulé un certain nombre de ses attitudes et assouplit un certain nombre de ses contrôles pour permettre à ce que les choses se passent dans la sécurité alimentaire, mais de manière praticable pour les uns et les autres.

Deuxième élément, que les propositions ont été délibérées sur la TVA pour les dons alimentaires et que le Fédéral a voté le retrait de la TVA par rapport à cela. La résolution qui a été adoptée par notre Parlement sur l'ensemble et qui comportait cinq ou six éléments, doit encore être finalisée dans un certain nombre de ses attendus et alinéas de décisions. Nous y veillerons. Les banques alimentaires ont été reconnues dans le débat et elles y travaillent. Depuis lors, il me revient - et j'en suis peut-être le témoin dans ma commune - que des interventions ont été faites à l'égard des banques alimentaires, notamment par des dons de camions frigorifiques qui permettent de distribuer - parce que ce n'est pas uniquement le fait de mettre à disposition, mais c'est de distribuer ces éléments. Nous sommes attentifs à une dimension ville et campagne. C'est une nécessité de distribuer les invendus alimentaires. Elles n'ont pas de territoire. Elles appartiennent à l'ensemble des Wallonnes et des Wallons.

Le sous-amendement proposé ici sera bientôt mis au vote est une formulation qui permet d'envisager le futur - je l'ai bien entendu - pour tout type de commerce. On verra la manière dont, sectoriellement, cela peut être fait. C'est ce sur quoi je voulais insister au niveau de mon intervention et au nom de mon groupe politique.

M. le Président. - Je vous remercie, Monsieur de Lamotte et vous rends la présidence.

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

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

M. Dodrimont (MR). - Nous sommes au Parlement pour pouvoir nous exprimer, Monsieur le Président. Je vous remercie d'apporter autant d'eau à notre moulin. Ce que vous venez de dire, c'est exactement la même chose que nous plaidons. Vous avez fait, Monsieur le Président, les rétroactes de ce dossier. Vous avez évoqué les nombreuses discussions. Vous avez évoqué le temps qui s'est écoulé depuis que ce dossier a été porté sur nos bancs.

Aujourd'hui, en quelques minutes de discussion, je le répète, en dehors de l'enceinte parlementaire, on vient avec une modification fondamentale du texte. Je dis bien fondamentale et qui concernera des milliers de commerçants, des milliers de détaillants, de négociants, qui seront confrontés à une imposition, puisque c'est le but. Vous me dites que l'on dépose un amendement pour qu'il ne soit pas mis en pratique. Cela, excusez-moi d'en douter. Ils seront confrontés à des difficultés sur lesquelles il n'y a pas eu la moindre consultation du secteur, sur lesquelles il n'y a pas eu la moindre discussion.

Nous n'avons jamais parlé avec le secteur des surfaces commerciales comprises entre 1 000 et 2 500 m^2. Vous jouez aux apprentis sorciers par rapport à cela.

M. le Président. - Lisez le texte, Monsieur Dodrimont.

M. Dodrimont (MR). - Pourquoi ce sous-amendement intervient-il dans la réflexion aujourd'hui ? La discussion à laquelle nous nous sommes préparés évoquait des surfaces commerciales de plus de 2 500 m^2. Il y a un bricolage que nous ne pouvons, en aucun cas, soutenir tout en restant extrêmement sensibles à mettre en place les meilleures conditions

possibles pour que le don alimentaire soit efficace et pour qu'il puisse concerner un maximum de personnes qui ont des besoins dans ce secteur et un maximum d'invendus alimentaires qui ne peuvent plus être gaspillés.

Là-dessus, vous ne pourrez pas nous faire dire autre chose. Je ne tolérerai pas que l'on puisse imaginer que le groupe MR, à un moment donné, veut se désolidariser d'une action efficace à l'égard des personnes qui ont besoin de ces invendus alimentaires pour faire face à leurs simples besoins.

Mais la manière dont on est en train de procéder ici est une manière que nous ne pouvons pas cautionner. Je tiens à le redire avec force.

M. le Président. - Très bien. Il faudra apprendre à lire.

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Simplement pour quelques éléments.

Je voudrais remercier l'ensemble des parlementaires qui ont déposé cet amendement, dans la mesure où je pense que l'objectif est partagé dans cette commission depuis très longtemps et a été exprimé par différentes interventions, auditions, visites, et cætera. Cet objectif est de trouver une solution à ce gaspillage alimentaire de fin de processus et surtout, qu'il puisse servir à des personnes qui en ont bien besoin, avant que ce soit vraiment un déchet : c'est-à-dire tant que ces biens sont consommables.

On sait - sur ce point, je pense que M. Dodrimont a raison - qu'il y a un grand nombre d'autres étapes dans la chaîne, bien en amont, qui contribuent à une grande partie du gaspillage alimentaire sur lesquelles il faut travailler aussi. Cela n'empêche pas de faire ceci.

Par ailleurs, par tous les points qui sont prévus dans la résolution adoptée par ce Parlement, il y a aussi d'autres leviers d'actions sur lesquels il est également tout à fait souhaitable de travailler.

Je voudrais remercier les auteurs d'avoir, par la formulation qui reste générale, de ne pas avoir détricoté le système des conditions sectorielles tel qu'il existe avec le risque que cela aurait pu comporter pour d'autres secteurs ou pour la manière de légiférer dans le domaine de l'environnement, mais en ayant prévu cet ajout, cela permet d'acter un signal clair par rapport aux invendus alimentaires qui, en tant que tels, n'existent pas. Il faut bien le reconnaître.

Il pourra se concrétiser très rapidement via l'adoption des conditions sectorielles, puisqu'elles sont prêtes et qu'elles seront sur la table du Gouvernement dès la semaine prochaine. Dès lors, il s'agit d'un signal politique qui pourra se concrétiser dans les faits, y compris jusqu'au niveau des arrêtés qui seront pris par le Gouvernement.

M. le Président. - Des amendements (Doc. 641 (2011-2012) N° 2 et 3) ont été déposés.

Je déclare la discussion générale close.

Examen et vote de l'article unique

Article unique

M. le Président. - À l'article unique, un sous-amendement (Doc. 641 (2011-2012) N° 3) déposé par Mme Sonnet, MM. de Lamotte et Desgain est adopté par 8 voix contre 2.

Ce sous-amendement remplace l'amendement.

L'amendement (Doc. 641 (2011-2012) N° 2) déposé par Mmes Sonnet, Simonis et M. Senesael tel que sous-amendé est adopté par 8 voix contre 2.

L'article unique tel qu'amendé est adopté par 8 voix contre 2.

Vote sur l'ensemble

M. le Président. - Nous allons voter sur l'ensemble de la proposition de décret modifiant le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement en vue de favoriser la distribution des invendus consommables aux associations d'aide alimentaire, déposée par Mmes Sonnet, Zrihen, MM. Senesael, Bayet, Mme Simonis et M. Bolland (Doc. 641 (2011-2012) N° 1).

L'ensemble de la proposition de décret telle qu'amendée est adopté par 8 voix et 2 abstentions.

Confiance au président et au rapporteur

M. le Président. - La confiance est accordée, à l'unanimité des membres, au président et aux rapporteurs pour l'élaboration du rapport.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- La séance est levée à 16 heures 40 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. Willy Borsus, MR
M. Michel de Lamotte, Président
M. Xavier Desgain, Ecolo
M. Philippe Dodrimont, MR
M. Philippe Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité
Mme Savine Moucheron, cdH
M. Gilles Mouyard, MR
M. Daniel Senesael, PS
Mme Isabelle Simonis, PS
Mme Malika Sonnet, PS
M. Pierre Tachenion, PS

ABRÉVIATIONS COURANTES

AB	allocation budgétaire
AFSCA	Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire
AGW	arrêté du Gouvernement wallon
CO_2	dioxyde de carbone
CoDT	Code du Développement Territorial
Comeos	Fédération belge du commerce et des services
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CWEDD	Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable
DPR	Déclaration de politique régionale
EASI-WAL	E-Administration, Simplifications
FEBIAC	Fédération Belge de l'Automobile & du Cycle
GPS	Global Positioning System
INTERREG	programme opérationnel transfrontalier de coopération territoriale européenne
PMR	Personnes à mobilité réduite
RER	Réseau Express Régional
SDER	schéma de développement de l'espace régional
SNCB	Société nationale des Chemins de fer belges
SPF	Services publics fédéraux
T.E.C.	transport en commun
TGV	Train à Grande Vitesse
TRITEL	TRANSPORT, INFRASTRUCTURES & TELEMATICS
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
TVAC	taxe sur la valeur ajoutée comprise