

C.R.A.C. N° 4 (2014-2015)

1re session de la 10e législature

# PARLEMENT WALLON

SESSION 2014-2015

COMPTE RENDU

AVANCÉ

Séance publique de commission\*

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

Lundi 29 septembre 2014

\*Application de l'art. 152 du règlement

Le compte rendu avancé ne peut être cité que s'il est précisé qu'il s'agit d'une version qui n'engage ni le Parlement wallon ni les orateurs

## SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i> .....	1
<i>Organisation des travaux</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Dermagne, Mme De Bue.....	1
<i>Désignation du président et de deux vice-présidents</i> .....	1
<i>Examen de l'arriéré</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal.....	1
<i>Interpellations et questions orales</i> .....	2
<i>Interpellations et questions orales transformées en questions écrites, reportées ou retirées</i> .....	2
<i>Question orale de M. Stoffels à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le Schéma de développement de l'espace régional (SDER) »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Stoffels, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal.....	2
<i>Question orale de M. Henry à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la réforme du Code du Développement Territorial (CoDT) » ;</i>	
<i>Question orale de Mme Moucheron à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le Code du Développement Territorial (CoDT) et ses difficultés de mise en œuvre »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Henry, Mme Moucheron, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal.....	4
<i>Question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'implantation d'éoliennes en zone forestière »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Dodrimont, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal.....	8
<i>Question orale de M. Lenzini à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les consignes sur les canettes »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Lenzini, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal.....	10

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

Intervenants : M. le Président, Mme Lambelin, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 12

*Question orale de M. Henry à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'avis contraignant de la Cellule de développement durable »*

Intervenants : M. le Président, M. Henry, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 14

*Question orale de M. Dupont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le financement des extensions de parcs à conteneurs »*

Intervenants : M. le Président, M. Dupont, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 15

*Question orale de M. Dermagne à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les échanges d'informations entre les T.E.C. et la SNCB »*

Intervenants : M. le Président, M. Dermagne, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 17

*Question orale de Mme Reuter à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le transport scolaire des élèves de l'enseignement spécialisé »*

Intervenants : M. le Président, Mme Reuter, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 18

*Organisation des travaux (Suite)..... 19*

*Interpellations et questions orales (Suite)..... 19*

*Question orale de Mme Defraigne à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le Plan urbain de mobilité dans l'agglomération liégeoise »*

*Question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays (CHB) »*

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

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

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

*Question orale de Mme Trotta à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « une liaison rapide entre la gare et l'aéroport de Charleroi » ;*

*Question orale de Mme De Bue à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la gare de Charleroi Airport » ;*

*Question orale de Mme Salvi à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le nouveau projet de ligne de bus rapide Brussels South Charleroi Airport (BSCA) »*

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

*Question orale de M. Hazée à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la diminution programmée du budget T.E.C. et son impact sur le service public et l'emploi »*

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

*Question orale de Mme Gérardon à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « un service minimum aux T.E.C. »*

Intervenants : M. le Président, Mme Gérardon, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 28

*Question orale de M. Daele à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les hypothétiques mesures de rationalisation dans le financement des aéroports »*

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

*Question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'affectation de la partie excédentaire de la cotisation pour le financement du registre central d'identification des chiens »*

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

*Question orale de Mme Moucheron à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la position du Gouvernement wallon sur l'abattage sans étourdissement »*

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

*Liste des intervenants..... 34*

*Abréviations courantes..... 35*

Présidence de M. Stoffels, doyen d'âge

*(Présidence en application de l'article 41.2 du règlement)*

## OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 14 heures 9 minutes.

**M. le Président** (doyen d'âge). - La séance est ouverte.

Nous pouvons commencer nos travaux. Je tiens à dire bonjour à toutes et à tous.

L'honneur me revient – je ne sais pas si c'est un honneur d'être le doyen d'âge de cette commission, cela veut dire que l'on prend déjà quelques heures de vol – de présider cette commission dans ses débuts.

## ORGANISATION DES TRAVAUX

### DÉSIGNATION DU PRÉSIDENT ET DE DEUX VICE-PRÉSIDENTS

**M. le Président** (doyen d'âge). - En vertu de l'article 41, § 2, du règlement, nous devons procéder à la désignation du président et de deux vice-présidents.

Je retiens que la présidence et la deuxième vice-présidence reviennent au PS tandis que la première vice-présidence revient au MR.

Y a-t-il des propositions ?

La parole est à M. Dermagne.

**M. Dermagne** (PS). - Monsieur le Président-doyen d'âge, j'ai le plaisir et l'honneur de proposer, au nom du groupe PS, votre nom à la présidence de cette commission et celui de M. Lenzini à la deuxième vice-présidence.

La parole est à Mme De Bue.

**Mme De Bue** (MR) - Monsieur le Président, sincères félicitations.

À la première vice-présidence, j'ai l'honneur de vous proposer le nom de M. Dodrimont.

**M. le Président** (doyen d'âge). - Je déclare M. Stoffels, élu Président et MM. Dodrimont et Lenzini, élus Vice-présidents.

*(M. Stoffels, Président, prend place au fauteuil présidentiel)*

**M. le Président.** - Je tiens à remercier l'ensemble des collègues ici présents pour la confiance qu'ils m'ont faite ainsi qu'aux deux vice-présidents. Je souhaite à toutes et à tous une fructueuse collaboration pendant les années qui viennent et qui ne manqueront certainement pas de travail, vu le programme dont on nous charge en vertu de la Déclaration de politique régionale.

Je suppose bien deviner que, déjà prochainement, un des gros dossiers nous attendra. C'est très probablement le ministre qui, lors d'une prochaine séance, nous esquissera peut-être le programme de ce qu'il prévoit comme décret.

Aujourd'hui, nous entrons dans le point 1-2 de notre ordre du jour : l'examen de l'arriéré.

### *Examen de l'arriéré*

**M. le Président.** - Y a-t-il des remarques sur l'arriéré ?

Pas de remarque, c'est acquis.

On entre alors dans le point 4 de l'ordre du jour : interpellations et questions orales.

La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

**M. Di Antonio**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Si vous permettez, Monsieur le Président, je voudrais vous féliciter. Je me réjouis de me retrouver dans cette commission, en fait, un travail en commission avec vous puisque l'on a eu l'occasion, dans la Commission de l'agriculture, déjà de travailler souvent ensemble. Je ne doute pas que l'on pourra être efficaces.

Ceux qui ont été avec moi dans cette commission précédemment savent que je demande beaucoup aux parlementaires. On a multiplié à la fois les groupes de travail, toute une série de réunions qui ne sont pas toujours prévues à l'ordre du jour. J'ai pour volonté de continuer dans ce sens.

Je vais vous donner deux exemples.

Des textes importants sont amenés parfois à être discutés au Gouvernement ou à l'Europe sans devoir passer par ce Parlement. Je pense que d'avoir, en amont de ces débats, des discussions, ici, est intéressant. Ce sera, par exemple, le cas sur le SDER. Nous avons une somme d'éléments - c'est la première question aujourd'hui - à notre disposition, des études, un travail qui a été réalisé. Finalement, le Gouvernement doit prendre une position, valider un SDER sans jamais avoir l'occasion de discuter avec le Parlement. Je pense que cela vaudra la peine de le faire et d'avoir une réunion de travail sur le sujet.

L'autre exemple, c'est au niveau européen. Toute une série de directives, notamment en matière d'environnement sont proposées à discussion, elles seront peut-être validées d'ici un an, deux ans, trois ans par les conseils au niveau européen. Ce serait aussi intéressant, avant que ces débats soient portés là-bas, qu'ils puissent aussi avoir lieu ici, quitte à inviter des parlementaires européens et avoir une position wallonne, une position commune à défendre en amont lorsque les dossiers sont discutés.

J'ai connu le processus - mon prédécesseur a dû le connaître aussi en environnement - moi, je l'ai connu en agriculture. On va relativement les mains vides négocier la Politique agricole commune. Cela ne nécessite aucune décision du Gouvernement en amont de ces discussions, au moment où la commission remet son texte ; cela ne nécessite aucun débat au Parlement a priori. Je trouve que c'est un peu dommage qu'un ministre aille représenter une région sur des thématiques d'une telle importance sans avoir pu avoir ce débat.

Si vous êtes d'accord, si vous êtes partants, je multiplierai les initiatives et les propositions pour que l'on puisse débattre ensemble de ces thématiques importantes.

**M. le Président.** - Voilà qui est une chose dite.

Je pense que, si le ministre invite les parlementaires à participer à un débat avant que la décision finale soit prise, c'est toujours de plein gré que nous acceptons le débat.

En ce qui concerne le jeu des interpellations et des questions orales, tout d'abord un rappel pour les députés qui sont nos nouveaux collègues. Un orateur qui pose une question orale dispose de sept minutes, le ministre dispose pour répondre également de sept minutes et ensuite le parlementaire peut répliquer moyennant deux minutes.

Je vais essayer de respecter assez strictement cet horaire vu le nombre de questions que nous avons à l'ordre du jour.

Un deuxième problème se présente déjà pour le

premier thème : l'aménagement du territoire. Les deux questions n°2-1, 2-2, 2-3 sont couplées. Je vois qu'il n'y a que M. Henry qui est présent pour ces trois questions.

*(Réaction de M. Henry)*

Je doute qu'il y aura quand même des nuances suivant l'orateur qui pose des questions.

Peut-on convenir, dans l'hypothèse que M. Dodrion nous rejoint assez rapidement après la première question, que l'on fasse la première, la troisième et ensuite les trois questions couplées en fin de série ? D'accord ?

Pour la première question, je vais devoir céder la présidence, non pas au premier puisqu'il n'est pas là, mais au deuxième vice-président, ce qui me permettra de développer une question orale au ministre.

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

## INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

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

**M. le Président.** - Les questions orales de :

- M. Wahl, sur « l'entrée en vigueur du Code du Développement Territorial (CoDT) » ;
  - M. Legasse, sur « le Réseau Express Régional (RER) » ;
  - M. Borsus, sur « la desserte de la prison d'Andenne par les T.E.C. » ;
  - de Mme Galant, sur « le service minimum dans les transports en commun » à M. Di Antonio
- Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sont retirées.

### QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN- ÊTRE ANIMAL, SUR « LE SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DE L'ESPACE RÉGIONAL (SDER) »

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le Schéma de développement de l'espace régional (SDER) ».

**M. Stoffels (PS).** - Monsieur le Ministre, votre

prédécesseur est extrêmement impatient de savoir ce que je vous adresse comme question - il vient de me le dire - on sait que le territoire est un des atouts essentiels de la Wallonie dans la cadre de son redéploiement économique. Pour le mobiliser, nous avons besoin d'avoir une vision claire de son développement. C'est ce que doit apporter le SDER – le Schéma de développement de l'espace régional.

Or, son actualisation reste un chantier inachevé de la précédente législature. La Déclaration de politique régionale indique - je cite : « Pour concrétiser sa vision stratégique du territoire wallon, le Gouvernement actualisera, par ailleurs, le Schéma de développement de l'espace régional – SDER – en concertation avec les acteurs pertinents et en cohérence avec les objectifs du plan Marshall. Cette actualisation s'opèrera en confortant le rôle stratégique de cet outil, sa valeur d'orientation et son articulation avec les politiques de redéploiement économique de la Wallonie, et en le ciblant sur son échelle d'intervention suprarégionale et régionale », fin de citation.

Ce paragraphe contient un élément très important : conforter la valeur d'orientation du document. Il est indispensable que cette volonté se traduise dans le document, mais également dans celui qui contient les règles d'urbanisme.

Comment allez-vous, Monsieur le Ministre, procéder à cette actualisation ? Allez-vous repartir du document existant élaboré par votre prédécesseur ou repartir d'une page blanche ?

Comment entendez-vous articuler l'actualisation du SDER avec l'entrée en vigueur du CoDT ? Y aura-t-il une concomitance des deux ?

De nombreuses communes avaient remis un avis négatif sur le projet du nouveau SDER. Seront-elles à nouveau consultées ?

Voilà les questions, Monsieur le Ministre, auxquelles je vous invite à répondre.

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

**M. Di Antonio**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, la révision du SDER sera menée en recentrant, comme vous l'avez dit, son contenu à l'échelle régionale et suprarégionale et en renforçant sa vocation stratégique et sa valeur d'orientation.

Le SDER n'a pas pour rôle d'édicter des mesures locales trop précises ou encore de fixer les objectifs chiffrés contraignants. D'autres outils existent pour ce faire, outils qui relèvent de l'échelle locale, les schémas de structures communaux, les plans communaux d'aménagement, les règlements communaux

d'urbanisme.

Outre ce recentrage sur les fondamentaux du développement de l'espace régional, il conviendrait également de réellement prendre en compte les remarques émises lors de l'enquête publique relative au projet de SDER.

Je pense par exemple – vous les avez citées – aux communes qui ont formulé des remarques intéressantes, qui ont fait part de leurs inquiétudes et, pour certaines d'entre elles, de leur opposition sur certains aspects du texte initialement proposé.

Il n'y a pas de raison de reconsulter les communes. Je pense que l'on a tous les documents émanant des communes qui peuvent servir de base à ce travail.

Il ne s'agit pas de repartir d'une page blanche, mais de remettre le travail sur le métier et de la mener en concertation avec les acteurs de terrain pour faire du SDER un projet territorial wallon commun et partagé.

Je souhaite également que les études importantes réalisées sur la précédente mandature soient prises en compte. Il n'est en effet pas question, pour moi, d'ouvrir de nouveaux marchés d'étude. Nous disposons d'un nombre largement suffisant de contributions pour finaliser ce dossier.

L'articulation entre le SDER actualisé et le CoDT sera revue en fonction de l'échelle d'intervention du SDER telle que je viens de vous la décrire, un outil beaucoup plus général et avec une échelle d'intervention différente de celle qui était prévue sous la précédente mandature.

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

**M. Stoffels (PS).** - Je pense que la réponse du ministre ne manque pas d'intérêt, d'autant plus qu'il dit clairement ne pas partir d'une page blanche, mais d'un ensemble de travaux qui ont déjà été réalisés, en l'occurrence le document qui a été à la base d'une série de consultations après des autorités communales, tout en y intégrant, bien sûr, les réponses qui sont faites. Ce qui reste un peu moins précis, à mes yeux, c'est l'articulation entre le SDER et le CoDT. Le tout dépend, bien sûr, de la valeur que l'on donne finalement au SDER, c'est un document d'orientation très général, mais il va falloir quand même que l'on entre dans le détail lorsque l'on aborde les différentes politiques sur le plan local et supralocal. Donc il va falloir prévoir déjà par rapport au SDER d'autres initiatives qui apporteront la précision nécessaire.

**M. le Président.** - Merci, Monsieur le Député.

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

**M. le Président.** - Je vous remercie d'avoir assuré

cette présidence d'une qualité exceptionnelle.

**QUESTION ORALE DE M. HENRY À  
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE  
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-  
ÊTRE ANIMAL, SUR « LA RÉFORME DU CODE  
DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL (CODT) »**

**QUESTION ORALE DE MME MOUCHERON À  
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE  
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-  
ÊTRE ANIMAL, SUR « LE CODE DU  
DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL (CODT) ET  
SES DIFFICULTÉS DE MISE EN ŒUVRE »**

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

- de M. Henry, sur « la réforme du Code du Développement Territorial (CoDT) » ;
- de Mme Moucheron, sur « le Code du Développement Territorial (CoDT) et ses difficultés de mise en œuvre ».

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

**M. Henry (Ecolo).** - Monsieur le Ministre, nous avons effectivement discuté pendant de très longues heures, Monsieur le Président, dans cette commission durant les premiers mois de cette année, la réforme du Code du Développement territorial.

Je vais commencer par une question relativement factuelle et pas trop longue. Je pense que nous aurons encore de nombreuses occasions d'aborder ce sujet.

Vous avez annoncé un report et des modifications dans cette réforme, décret qui a été adopté, comme je le disais, début de cette année, qui est donc prévu d'entrer en vigueur. C'est évidemment une législation importante dans le sens où elle concerne tous les projets qui ont un impact sur le sol wallon, toutes les procédures pour n'importe quel projet de n'importe quelle ampleur d'ailleurs en Wallonie. Par conséquent, c'est très important que les porteurs de projets, mais aussi les différentes autorités, les différents acteurs, sachent à quoi s'en tenir. J'aimerais simplement que vous puissiez préciser à ce stade, en tout cas dans un premier temps, ce que vous avez effectivement prévu de faire.

Quel est le calendrier annoncé ? Quels sont la nature et l'objet des différentes modifications qui sont envisagées ? Il y a évidemment le calendrier décretal. Normalement, il n'y a plus d'échéance puisqu'un décret a

été voté et s'il s'agit de le modifier, quel est votre calendrier par rapport à cette modification décretale ?

Mais il y a aussi le calendrier des arrêtés, bien entendu, puisqu'au moment de l'entrée en vigueur, il s'agit aussi que l'ensemble des procédures, des modalités précises qui sont dans les arrêtés d'exécution, soit aussi opérationnel.

Dès lors, je crois que la première question est vraiment celle-là : quel est votre calendrier ? Quelle est l'ampleur des modifications ? Comment allez-vous aussi concerter ces différentes modifications, tenant compte de l'ensemble des acteurs concernés et ayant particulièrement besoin de savoir comment les choses vont se passer et quelles seront les procédures qu'ils devront mettre en œuvre pour leurs différents projets ?

Enfin, dernier volet, puisque la presse nous a aussi appris il y a quelques jours ou quelques semaines que vous aviez supprimé une formation qui était prévue via la CPDT, j'imagine, en lien avec ces modifications attendues. Dès lors, ma question est surtout de savoir si vous envisagez d'autres initiatives de formations, de préparation des acteurs, puisqu'a fortiori, s'il y a des modifications dans le texte, il faudra évidemment que l'ensemble des acteurs puisse s'y préparer.

**M. le Président.** - La question de M. Henry sera suivie de la question de Mme Moucheron. Je rappelle aux collaborateurs du groupe MR de faire appel à M. Wahl. Lorsque Mme Moucheron aura terminé de poser sa question, celle de M. Wahl risque d'être considérée comme retirée.

La parole est à Mme Moucheron pour poser sa question.

**Mme Moucheron (cdH).** - Monsieur le Ministre, je pense que l'on peut dire que la saga du CoDT n'est pas encore définitivement close et que le texte qui a été adopté en fin de dernière législature connaît quelques imperfections malgré le travail important qui vient d'être souligné, par ailleurs, par mon collègue, le travail qui a été réalisé au sein des cabinets et en commission.

Je vous ai lu dans la presse récemment à ce sujet. Vous avez annoncé ne pas vouloir modifier de fond en comble le CoDT, mais partiellement. J'ai relevé trois adaptations. Vous avez annoncé :

- ne pas vouloir procéder à l'augmentation du nombre de fonctionnaires délégués, comme c'était prévu dans le texte actuellement du CoDT ;
- vouloir adapter la procédure relative au SAR afin qu'un projet susceptible de recevoir des fonds FEDER respecte le calendrier imposé par l'Europe, ce qui n'était pas forcément le cas avec le CoDT ;
- enfin, une question autour des périmètres U qui est quand même une question centrale du

CoDT tel qu'on l'a discuté dernièrement.

Ma première question est la suivante.

Envisagez-vous d'autres modifications ? Si je centre bien l'essentiel avec ces trois questions-là. Concernant les fonctionnaires délégués, j'aurais voulu savoir si vous envisagiez de maintenir le fameux mécanisme de tournante imaginé par votre prédécesseur. Avez-vous pu ou envisagé de rencontrer les fonctionnaires délégués pour évoquer avec eux les dispositions du texte les concernant ?

Concernant les SAR, outre la question du timing pour les projets susceptibles de recevoir des fonds FEDER, le contenu du programme de réaménagement pose toujours question. Parce que le programme ne porte pas sur les actes et travaux de réhabilitation, de rénovation ou d'assainissement. Et assez curieusement, il ne porte pas sur les actes et les travaux de construction et de reconstruction, alors qu'ils relèvent, en fait, de la définition du réaménagement. En principe, c'est le schéma d'urbanisation qui va prévoir dans ces actes et ces travaux.

Je pense que les travaux de construction ou de reconstruction, à mon sens, devraient faire partie du contenu du programme de réaménagement.

Je pense que l'on peut aussi se demander si, en présence d'un programme de réaménagement, les schémas d'urbanisation apportent une plus-value au réaménagement des SAR.

Une dernière question : le programme de réaménagement doit-il être basé sur des investigations prévues par le décret relatif à la gestion des sols ?

Avez-vous déjà des réponses à apporter à ces questions ? Vous vous doutez qu'elles sont nombreuses.

J'en arrive au périmètre U. L'objectif poursuivi par cet outil était de densifier et de mettre un terme à l'étalement urbain. Je pense que c'est tout à fait louable et l'ensemble des personnes qui ont travaillé sur le texte l'on souligné aussi. Mais, je me demandais si l'instrument permettait de rencontrer l'objectif. Vous l'avez très justement souligné, Monsieur le Ministre, il y a 550 périmètres à déterminer, ce qui prendra entre cinq et dix ans. Quant au coût, vous l'avez évalué à environ 25 millions d'euros, ce qui n'est pas rien. La procédure d'adoption de ces périmètres me semble très longue et très coûteuse. Elle ne paraît pas beaucoup plus simple que la procédure de révision partielle des plans de secteur.

Au vu de ces éléments, je pense que nous pouvons nous demander si, au moment de sa mise en œuvre, cet instrument sera encore adapté à l'objectif que nous avons ciblé ici.

J'en arrive aux infractions urbanistiques qui ont fait

l'objet de nombreux débats. J'aurais voulu savoir, Monsieur le Ministre, si vous avez envisagé d'adapter le texte du CoDT sur ce point-là. Un des principaux problèmes rencontrés est celui de l'acquéreur qui achète une maison en infraction urbanistique. Si l'infraction existe depuis déjà 10 ou 20 ans et n'a jamais été constatée par une autorité, ce n'est que lorsque l'acquéreur souhaite entreprendre des travaux soumis à permis d'urbanisme, dans sa nouvelle maison, que lui et les autorités communales et régionales prennent connaissance de la situation infractionnelle. Même s'il n'est pas l'auteur de l'infraction, c'est à son encontre qu'un procès-verbal de constat d'infraction est dressé et c'est à lui de payer l'amende transactionnelle.

Le CoDT n'apporte pas de réponse à cette situation qui n'est pas rare, que du contraire. J'aurais voulu savoir si vous aviez une position sur le sujet.

Aucun mécanisme de prévention d'infraction n'est mis en place. En effet, les dispositions du texte concernent exclusivement le côté répressif.

Je voudrais aborder aussi le mécanisme de la prescription des infractions non fondamentales. Ce n'est pas suffisamment clair à mes yeux. Il n'est pas facile de savoir en quoi consiste une infraction qui est fondamentale ou qui ne l'est pas. Ne serait-il pas préférable d'envisager simplement une présomption de régularité ? Après 10 ans, on présume que les actes et les travaux sont réguliers.

Enfin, et sauf erreur de ma part, les arrêtés d'exécution relatifs à l'amende transactionnelle ne prévoient pas la mise en place d'une fourchette. Ne serait-il pas plus adéquat de laisser un pouvoir d'appréciation à l'autorité compétente ? Comptez-vous réformer ce système pour pouvoir tenir compte de la situation dans laquelle l'infraction a été réalisée ?

Pour conclure, l'entrée en vigueur du texte destiné à remplacer le CWATUPE – le CoDT – est censée se réaliser le 1er janvier 2014. Or, la DPR prévoit qu'il entrera en vigueur le 1er juillet 2015. Monsieur le Ministre, pouvez-vous m'indiquer quel sera finalement le timing pour l'entrée en vigueur du texte ? Quelles seront les mesures prises à l'égard du personnel dans les communes pour éviter que des confusions ne s'installent sur les dispositions réellement applicables ?

Des permis semblent actuellement être refusés sur base de dispositions qui ne sont pas encore amenées à être appliquées. Quelles mesures entendez-vous prendre par rapport à cette situation ?

Je vous remercie pour les réponses que vous apporterez aux nombreuses questions que je vous ai déjà posées même si, à l'origine, on va revenir très vite sur le CoDT.

**M. le Président.** - M. Wahl étant absent, sa question est retirée.

La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

**M. Di Antonio**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame la Députée, Monsieur le Député, c'est un plaisir d'aborder d'emblée ce sujet important. Vous l'avez précisé, on a dû réagir ces dernières semaines puisque je constatais, dans le traitement d'un certain nombre de recours, que certains arguments utilisés pour refuser des permis s'inspiraient déjà du CoDT. On peut concevoir, vu la médiatisation et ce qui s'est passé – le vote du texte au printemps dernier – que certains réflexes soient pris dans les communes.

Il est important de rappeler d'emblée qu'aujourd'hui, c'est bien le CWATUPE qui s'applique. Malgré tout ce que l'on a pu dire sur lui, c'est le seul texte qui existe. Il ne faudrait pas immobiliser un certain nombre d'investissements et certains projets à cause d'une application un peu anticipée d'un texte qui ne l'est pas aujourd'hui.

Lors des contacts pris avec les acteurs de terrain, j'ai pu synthétiser un certain nombre d'éléments, le fruit de l'analyse d'un certain nombre d'acteurs. Je voudrais en retenir trois éléments.

Premièrement, le CoDT comporte incontestablement une série d'avancées, non seulement dans sa structure, mais dans ses principes : des outils facilitateurs pour dynamiser l'activité économique, dont le secteur de la construction, la revitalisation des centres de ville et de village, le soutien des projets d'enjeu régional, les procédures conjointes plans/permis, et cetera. Celles-ci doivent bien être confortées.

Deuxièmement, l'attente des acteurs de terrain est énorme. Ils souhaitent un texte qui simplifie et accélère les procédures, tout en procurant une sécurité juridique maximale. Le CoDT est donc le dossier prioritaire pour la compétence de l'aménagement du territoire.

Troisièmement, l'écart entre le message de communication du CoDT et la réalité de sa mise en application est important. Ce texte présenté comme un modèle de simplification administrative, de sécurité juridique et de lisibilité souffre d'un certain nombre de difficultés de mise en œuvre, dont celles que Mme Moucheron vient de lister. Notons au passage que cette liste n'est pas exhaustive et concerne tant le décret que les projets d'arrêtés qui étaient en discussion.

Si mon prédécesseur a mené une large concertation en ce qui concerne l'évaluation du CWATUPE, en 2010-2011, il n'en a pas été de même dans la fin de la procédure d'adoption du CoDT fin 2013, début 2014. La concertation auprès des acteurs consultés récemment montre qu'il a manqué quelques étapes à ce niveau-là, notamment au niveau de l'administration.

C'est notamment lié au calendrier de fin de mandature. Tout le monde se souvient des conditions difficiles dans lesquelles ce texte a dû être adopté dans la dernière ligne droite tant au Gouvernement qu'au Parlement.

Depuis ma prise de fonction, mon administration, mais aussi plusieurs acteurs se sont manifestés et m'ont fait part de leurs conclusions. Ils pointent une série de problèmes dont certains sont susceptibles de bloquer des projets et des investissements, ne pas en tenir compte avant l'entrée en application du CoDT serait évidemment irresponsable.

C'est pourquoi j'ai décidé de procéder à une analyse précise des difficultés de mise en œuvre et de procéder aux adaptations nécessaires du décret, et ce, en concertation avec ces acteurs.

Vendredi dernier, ce n'était pas la première fois depuis le mois de juillet, je recevais l'ensemble des fonctionnaires délégués en mon cabinet pour réexaminer un livre en particulier.

Il s'agit d'assurer la praticabilité du texte et de créer de réels outils facilitateurs, tout particulièrement pour ce qui contribue à la redynamisation des centres de villes et des villages, au réaménagement des friches, à la dynamique économique régionale.

J'entends apporter des réponses concrètes aux lacunes mises en évidence et je mènerai ce travail dans le respect des principes discutés, évoqués au sein de cette assemblée, car, je le répète, le CoDT comporte une série d'avancées à conforter ou à améliorer.

Procéder dès à présent aux adaptations du décret est la solution qui garantira le mieux la stabilité du cadre juridique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme tant réclamée et à juste titre par les acteurs de terrain.

Aussi, pour éviter le risque d'un blocage du traitement des dossiers dans les administrations et pour assurer une formation appropriée aux acteurs concernés, je proposerai au Gouvernement wallon de fixer l'entrée en application du CoDT en 2015 dans un délai de trois mois à dater de l'entrée en vigueur des arrêtés d'exécution.

Je pense qu'il faut aussi être très clair par rapport à cela, il s'agira que les administrations, que tous ceux qui auront à appliquer le CoDT aient le temps nécessaire après le vote au Parlement wallon, après l'approbation des arrêtés par le Gouvernement, d'intégrer cette matière nouvelle.

Je prends un simple exemple. Quand il y a eu les modifications sur le permis d'urbanisation, une modification qui représente quelques pour cent de ce que nous sommes en train de modifier ici. La transition du CWATUPE au CoDT est beaucoup plus lourde que la

simple mise en œuvre du projet du permis d'urbanisation. À l'époque, cela avait suscité pendant des mois et des mois des hésitations dans les communes, une période d'instabilité qu'il faut absolument éviter.

Je l'ai dit d'emblée, nous sommes aujourd'hui directement interpellés par des opérateurs et des citoyens qui nous disent s'être présentés à leur administration et ne pas avoir reçu de réponse précise quant à la manière de mener leur projet dans l'attente de l'entrée en vigueur du CoDT. Force est de constater que la médiatisation des discussions autour de celui-ci a créé le sentiment de sa mise en application imminente ou immédiate.

J'ai engagé deux actions pour gérer la période transitoire. J'ai écrit à l'ensemble des communes avec copie aux fonctionnaires délégués pour éviter toute équivoque et pour rappeler que ce sont bien les dispositions du CWATUPE qui restent d'application.

Faire du droit anticipatif en intégrant dès à présent les futures dispositions du CoDT dans le CWATUPE ne peut conduire qu'à créer une très grande confusion, ce qu'il faut éviter à tout prix.

Les défauts et limites du CWATUPE sont bien connus, mais reconnaissons que ce texte fonctionne. L'appliquer est la solution qui garantit le mieux la continuité et la concrétisation des projets en cours.

Deuxième initiative que j'ai prise. J'ai rencontré les acteurs économiques début septembre et nous avons convenu de mener une analyse de cas concrets des freins du CWATUPE par rapport à des dossiers existants et très actuels en collaboration avec l'administration. Agoria était là, l'Union wallonne des entreprises, l'ensemble des représentants des entreprises pour discuter avec l'administration et convenir d'une manière de traiter les dossiers dans le cadre de la législation actuelle.

Il s'agit bien d'instructions administratives à droit constant.

Un mot sur la formation des agents de première ligne. C'est incontestablement l'un des gages de la réussite de cette réforme. Je proposerai aux acteurs concernés un véritable plan de formation. J'ai demandé à l'Union des Villes et Communes de Wallonie d'ailleurs de concevoir le plan en intégrant les missions qui peuvent être menées aussi par d'autres. Une véritable stratégie de mise en œuvre de la nouvelle législation une fois votée.

Je compte utiliser et coordonner les nombreux leviers afin d'organiser une formation efficace de l'ensemble des acteurs et bien entendu l'administration régionale, l'Union des Villes et Communes de Wallonie, la CPDT pour former notamment les CATU et Inter-Environnement Wallonie qui a aussi des possibilités en matière de formation, notamment sur les Conseillers en

aménagement du territoire.

Il convient d'utiliser, de combiner ces leviers intelligemment pour assurer la formation la plus large et la plus performante de l'ensemble des acteurs amenés à jouer un rôle dans l'application du CoDT. Les participants seront évidemment informés en temps utile des formations organisées.

C'est dans cette logique que j'ai demandé le report des formations CATU organisées par la CPDT. En effet, avant même que le décret ne soit voté et les arrêtés d'application bouclés, un programme de formation avait été initié pour un budget quand même assez conséquent. Il est donc de bonne gestion de reporter tout cela à 2015, au moment où ils exposeront des textes définitifs.

J'ai vu dans la presse, et vous y faites allusion, une série de remarques par rapport au report de cette formation. Croyez bien que les quelques sandwiches qui ont été remis aux restaurants du cœur valent bien l'économie qui a été réalisée. On est quand même à plus de 300 000 euros qui allaient être engagés sur une formation sur le CoDT sans ses arrêtés d'application et avec une volonté de l'actuel Gouvernement de revoir le contenu. Je pense que l'énergie des formateurs, le temps des conseillers en aménagement du territoire seront plus intelligemment utilisés mi-2015, lorsque nous disposerons des textes définitifs, code et arrêtés.

Je ne vais pas m'étendre sur toutes vos questions, Madame Moucheron, car il y a toute une série de dossiers qui sont soulevés. Nous sommes en train de faire l'état des lieux précis avec l'administration en concertation avec les acteurs de terrain pour avoir à ce moment-là un catalogue le plus précis possible des points qui ponctuellement devront être revus dans le cadre d'un nouveau passage au Parlement pour le CoDT.

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

**M. Henry (Ecolo).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces différents éléments. Je garderai évidemment une certaine réserve sur le fond d'autant qu'à ce stade-ci, de toute façon, vous n'avez pas encore donné beaucoup d'éléments précis.

Sur la question de l'entrée en vigueur, vous présentez les choses comme si, finalement, il y a eu de mauvaises informations avec l'entrée en vigueur, y compris sur la formation un peu prématurée, et cetera. Je rappelle simplement que pour l'instant le droit wallon c'est que l'entrée en vigueur est au 1er janvier. Ce serait plutôt de bonne question d'anticiper les choses de cette façon-là. Le problème maintenant, ce que l'on sait, c'est que ce ne sera pas le 1er janvier, mais on ne sait pas encore quel sera l'agenda, on ne sait pas encore quelle sera l'organisation des étapes. Je pense que cela serait très important pour les différents acteurs qui doivent préparer leurs procédures pour les différentes demandes de permis, et cetera, de savoir ce qu'il en est dès que

possible.

Deuxième chose, bien entendu, sur le fond, tout texte est perfectible, je ne dirai donc pas autre chose et j'examinerai précisément et constructivement ce que vous proposerez. La difficulté dans une matière comme cela c'est évidemment de garder un objectif de simplification. Le mieux est l'ennemi du bien et donc on fait pire, on l'a connu à de nombreuses reprises dans cette matière, et donc je pense que c'est évidemment à cela que vous serez également confronté. Entendre les acteurs peut peut-être permettre d'avoir l'ensemble des échos et de voir ensuite ce qui est faisable.

Ma conclusion principale aujourd'hui porte sur le fait de connaître le calendrier le plus vite possible, afin que l'ensemble des acteurs sache en tout cas ils doivent envisager le développement de leur projet. Puisque, comme vous l'avez dit, pour l'instant, c'est le CWATUPE qui reste, mais il y a quand même une certaine attente, en tout cas dans certains secteurs, pour certaines procédures qui sont prévues dans le CoDT. Évidemment, le fait que le CWATUPE reste cela va forcément différer certains projets, sans quoi il faudrait revoir complètement les procédures en cours.

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

**Mme Moucheron** (cdH). - Monsieur le Ministre, la première chose, en tout cas au niveau de la clarification de l'application du texte du CWATUPE encore actuellement, j'entends dans les communes des interrogations. Effectivement, certains retours de dossiers qui seraient refusés sur certains critères ou évaluations du dossier en fonction du CoDT. C'est déjà une clarification importante pour les acteurs de terrain.

Souligner positivement aussi les contacts que vous avez pris d'un côté avec les acteurs de terrain qui vont mettre en application ce CoDT, mais aussi avec les acteurs économiques.

J'ai apprécié votre idée de confronter le texte avec des situations précises, pour avoir vécu les débats ici il y a quelques mois, c'est souvent ce qui causait débat avec des situations parfois exceptionnelles, mais qui sont parfois de vrais casse-tête au quotidien. Si on peut éviter et, en tout cas, essayer d'anticiper un maximum de ces situations en rencontrant le plus largement possible les personnes qui vont être confrontées au quotidien à ces textes, je pense que c'est une avancée positive.

C'est vrai qu'il a manqué probablement de temps en fin de législature pour pouvoir peut-être aller de façon encore plus profonde dans l'analyse du nouveau texte. J'apprécie donc le fait que vous reviendrez aussi vers les parlementaires avec l'ensemble de ces concertations, les analyses et vos propositions.

Par rapport à la mise en œuvre, j'avais la même question que M. Henry. J'entends donc par contre une date précise qui est quand même la mise en application

en 2015, d'après ce que j'ai entendu. Ce sera donc 2015 plus un délai de trois mois après l'acceptation des arrêtés, si j'ai bien entendu votre réponse.

La formation est fondamentale, on l'a aussi beaucoup soulevé, vous l'avez souligné par rapport à la comparaison avec les permis qui ont déjà soulevé beaucoup de questions récemment, mais ici, le CoDT, c'est quelque chose d'ampleur et donc, accompagner les acteurs de terrain, cela me paraît fondamental, au moment opportun évidemment.

Je reviendrai précisément sur les SAR et la fameuse tournante des fonctionnaires qui, je suppose, n'a pas manqué d'être abordée dans vos débats avec les délégués et sur les infractions urbanistiques. En tout cas, déjà merci pour ces premières réponses.

**QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À  
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE  
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-  
ÊTRE ANIMAL, SUR « L'IMPLANTATION  
D'ÉOLIENNES EN ZONE FORESTIÈRE »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'implantation d'éoliennes en zone forestière ».

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

**M. Dodrimont** (MR). - Monsieur le Ministre, on a souvent entendu plaider en faveur du développement de l'éolien dans certaines circonstances, dans certaines zones. J'ai notamment été attentif à ce que vous plaidez par rapport au développement d'un petit éolien en bord d'autoroutes. Cela nous semble être quelque chose de cohérent quand on sait déjà ce qu'une autoroute peut représenter comme nuisance sur le plan sonore, sur le plan paysager. Autant se dire que ces zones se doivent, peut-être en priorité, d'accueillir le développement de mâts éoliens. Que ce soit d'ailleurs à notre sens des mâts de petite ou de grande taille.

Il y a des situations – c'est particulièrement celles-là que je souhaiterais aborder, Monsieur le Ministre – où ces zones en bord d'infrastructures autoroutières sont des zones forestières.

Pour l'expérience qui est la mienne et pour avoir aussi quelque peu questionné des collègues confrontés à ce même type de demande, il appert que ces parcs éoliens qui pourraient trouver place en zone forestière, souvent dans des zones bien situées et soutenues par les autorités locales, sont systématiquement écartés par le

fait que l'on estime que ces zones ont un intérêt en termes de biodiversité, ont un intérêt pour ce qu'elles représentent par rapport à la zone forestière dans laquelle ces zones ont été classifiées.

Dès lors, Monsieur le Ministre, se pose peut-être l'intérêt des personnes confrontées à l'intérêt plus particulier de zones qui sont importantes pour la faune et la flore, mais qui, au regard de l'enjeu parfois pour la santé humaine, se doivent peut-être d'être prises avec des considérations somme toute relatives.

J'aimerais, Monsieur le Ministre, savoir si vous pensez que cette façon de faire aujourd'hui, c'est-à-dire ce systématisme qui voit l'écartement de dossiers confrontés à ces zones qui sont d'un intérêt de biodiversité, peut être modifié si l'on peut avoir aujourd'hui un autre ton donné par rapport à cette possibilité de voir l'éolien s'installer ailleurs qu'en zone agricole puisqu'on le sait. Ce qui a été d'ailleurs évoqué à travers le CoDT, c'est de privilégier l'installation de l'éolien en zone agricole.

Nous ne savons pas exactement vers où nous irons dans la concrétisation du CoDT, mais, si l'on se réfère à ce que ce texte nous apportait par rapport à l'éolien, on voyait la zone agricole devenir une zone qui de plein droit pouvait accueillir de l'éolien. C'est assez logique que ce soit dans ce type de zones que l'éolien puisse se développer. Nous n'imaginons pas que l'éolien puisse se développer en zone d'habitat, je le conçois bien, mais qu'en est-il de la zone forestière ?

Il nous semble que des zones forestières sont bien plus appropriées que certaines zones agricoles pour accueillir des parcs d'éoliennes. Cela nous semble être de nature à revoir peut-être la façon dont nous avons procédé, à savoir une administration qui refusait d'office tout projet en zone forestière à quelques exceptions près où l'on considérait que les zones étaient pauvres en diversité pour pouvoir y accueillir ces mâts éoliens.

Nous avons bien tous à l'esprit et nous en parlerons encore cette semaine lors de la séance plénière, ces menaces de black-out pour notre pays, pour nos régions. Nous devons, à mon sens, imaginer toute formule alternative qui peut éviter de telles situations.

En ce qui me concerne, l'implantation d'éoliennes, notamment, le long des autoroutes, même en zones forestières, me semble une opportunité.

J'aimerais, Monsieur le Ministre, vous entendre sur cette question et je vous remercie par avance pour la réponse que vous nous apporterez.

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

**M. Di Antonio,** Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. -

Monsieur le Député, comme vous l'avez rappelé, ma volonté est de privilégier la création de nouveaux parcs éoliens à proximité du réseau restructurant routier et des voies navigables.

En ce qui concerne l'implantation d'éoliennes en milieu forestier, il faut tenir compte d'une série de contraintes.

La hauteur des éoliennes en zone forestière doit être plus importante d'une vingtaine à une trentaine de mètres afin de tenir compte de la rugosité de la surface autour de l'éolien et de minimiser les phénomènes de turbulences.

Si l'on veut obtenir une productivité suffisante, nous devons ajouter 20 à 30 mètres à la hauteur d'une éolienne habituelle.

Il faut combiner cette contrainte avec le fait que la hauteur des éoliennes doit répondre aux demandes de la défense nationale, c'est-à-dire se situer normalement en dessous de 150 mètres.

Vous voyez déjà que la combinaison des deux n'est pas évidente, il y a des éoliennes qui font 100, 120, 130 mètres et si vous devez en rajouter 20 ou 30 tout en restant en dessous de 150 c'est assez compliqué.

Pour combiner les deux, il est possible d'augmenter les balisages diurnes et nocturnes, qui doivent être maximaux, ce qui augmente inévitablement l'impact paysager.

Contrainte supplémentaire, c'est que le département, vous l'avez signalé, de la Nature et Forêt défend à juste titre, les zones présentant une haute biodiversité et de ce fait est souvent défavorable à toute implantation à moins de 200 mètres de la lisière forestière.

J'ajouterais un élément, c'est que les implantations en zones forestières impliquent la création de pistes, de chantiers, de réseaux de câblages entre les éoliennes et on doit pouvoir disposer de points de raccordements au réseau.

Ce sont donc, de grandes superficies qui sont concernées, ne fut-ce que pendant les phases transitoires d'installations, de montages, mais aussi pour l'entretien de ces éoliennes, les dégâts sur la forêt sont importants.

Compte tenu de ces éléments, l'implantation des éoliennes en zones forestières au plan de secteur est à la fois plus complexe, mais nous n'avons pas voulu fermer tout à fait la porte, elle n'est pas à exclure dans quelques cas très limités.

Lorsqu'il s'agit de zones constituées de plantation de résineux à faible valeur biologique et lorsqu'elles sont situées sur des mises à blanc en lisière de champs éoliens existants – cela limite très fort les choses – et uniquement à proximité du réseau structurant routier et

des voies navigables.

Très clairement, en dehors de ces cas particuliers, il n'entre pas dans mes intentions de permettre l'implantation d'éoliennes en zone forestière.

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

**M. Dodrimont (MR).** - Ce que je tiens à dénoncer à travers ce dossier, à travers aussi les éléments de réponse que vous nous apportez, c'est cette manière de procéder qui fait appel au systématisme.

Pourquoi peut-on décréter que l'installation d'éolien se doit d'être limitée dans certaines zones sans en apprécier l'impact global par rapport à cette zone. On n'a pas évoqué dans notre question l'implantation d'éoliennes au milieu d'une forêt, au milieu d'un massif forestier. On évoque, je tiens vraiment à le rappeler, l'implantation d'éoliennes en bord de réseau structurant comme vous l'avez rappelé.

La problématique de la hauteur du mât me paraît tout à fait discutable par rapport aux éléments que vous apportez parce que je crois que, dans ces endroits, il y a matière à être attentif à ce que Belgocontrol donne comme directives par rapport à la hauteur du mât. Ce qui me gêne, c'est de dire que, d'office, cette implantation d'éoliennes pourra se faire dans des cas très limités. Il faudra des parcelles à faible teneur en biodiversité. On parle de parcelles de résineux, on parle de parcelles mises à blanc. Aller dans le systématisme par rapport à certaines situations, semble être une mauvaise formule. C'est ce qui arrive aujourd'hui. C'est ce que votre administration fait. Elle répond par systématisme. Il y a le DNF qui donne un avis lapidaire par rapport à tous les projets en zone forestière et puis, il y a le fonctionnaire délégué, le fonctionnaire technique qui réagissent de la même façon en disant : « Non, c'est en zone forestière, c'est exclu ».

Moi, je pense, je citerai d'ailleurs une phrase de notre président de commission actuel qui s'interrogeait un jour à la tribune du Parlement sur l'intérêt de donner plus d'importance à des situations contenant des problématiques de faune et de flore plutôt que la vie humaine. M. Stoffels ne démentira pas avoir évoqué cela à tribune de ce Parlement. Il faut absolument que l'on puisse, dans des dossiers tels que ceux-là, ne pas faire preuve de systématisme, ne pas écarter tous les projets sans leur permettre d'être développés de façon cohérente, parce qu'il y a des zones agricoles où l'installation d'éoliennes est tout à fait injustifiée, alors qu'en bord d'autoroute, même dans une zone forestière, il y a de nature – à mon avis – à être favorable quant à l'accueil de ce type de projet.

Je reste un peu sur ma faim quand vous évoquez, Monsieur le Ministre, au début, vos attentes sont assez positives et puis on dit : « Ce sera de toute façon uniquement dans des cas très limités ». Ce que vous

avez cité ne permet pas à l'éolien de se développer de façon considérable dans les zones forestières.

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

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

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

**M. Lenzini (PS).** - Monsieur le Ministre, il est des habitudes de consommation déplorables pour l'environnement et la propreté publique, c'est le cas des canettes. En effet, leur abandon dans la nature provoque une pollution visuelle très désagréable et engendre des coûts de nettoyage prohibitifs pour les gestionnaires de voiries.

C'est pourquoi, de manière récurrente, revient l'idée d'imposer, en Wallonie, une caution sur les canettes afin d'inciter les usagers à ne plus les abandonner dans la nature. Votre prédécesseur avait commandé une étude en la matière, celle-ci concluait que le marché wallon était trop petit pour imposer un tel système. Ma première question, quels sont les éléments qui ont changé et qui vous permettent d'envisager l'implémentation d'un tel système ?

Aujourd'hui, la reprise des canettes est organisée par les intercommunales et par Fost Plus.

Quelle est la quantité de canettes mises sur le marché qui sont ainsi reprises ? D'après certains observateurs, ce taux est de 98 % chez nous, plus que dans les pays dans lesquels le système de consigne existe.

Quel serait l'impact économique de l'introduction du système de consigne pour les intercommunales qui verraient de la sorte un flux de déchets diminuer ? A-t-on pu quantifier le niveau d'investissement qu'il faudrait pour que les magasins s'équipent d'un système de reprise ? De plus, une consigne de 0,25 euro – elle deviendrait 0,15 euro, si j'ai bien suivi – engendrerait un surcoût à l'achat pour le consommateur, celui-ci peut-il être évalué ?

Enfin, comment les canettes achetées à l'étranger ou dans les autres Régions du pays seront-elles reprises ? La Wallonie envisage-t-elle de mettre en place ce système en collaboration avec les deux autres Régions ?

Des contacts en ce sens ont-ils été pris avec vos homologues flamands et bruxellois ?

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

**M. Di Antonio,** Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, ce sujet revient de manière récurrente. J'étais d'ailleurs l'auteur d'une proposition de résolution en avril 2011.

J'ai également pris connaissance de l'étude que vous mentionnez. Ses conclusions pointent des éléments positifs et d'autres négatifs. L'étude ne dit pas – du moins, je ne la lis pas ainsi – que l'efficacité de la consignation des canettes soit liée à la taille du territoire sur lequel l'opération est menée. Il n'empêche, la mesure peut être portée sur un territoire restreint avant d'être élargie.

L'étude le confirme, ce sont bien les Régions compétentes pour introduire un système de consignation, et ce, du fait de leurs compétences en matière d'environnement.

La Région wallonne se doit d'être proactive dans ce domaine. L'étude a d'ailleurs déjà été communiquée à la Secrétaire d'État fédérale de l'environnement. Je sais par ailleurs que la Flandre s'y intéresse de près. Le principe d'une consignation des canettes est inscrit dans la Déclaration de politique votée par le Parlement flamand. Des contacts sont également pris avec mon homologue à Bruxelles, qui est intéressé par le dispositif. C'est bien entre les trois Régions, Fost Plus et les opérateurs que vont se discuter ces projets.

Une collaboration avec d'autres niveaux de pouvoir, même avec certains États membres au sein de l'Union européenne, est également possible. Je pense en particulier à l'Allemagne, qui dispose déjà d'un système de consignation. Il n'est pas exclu d'avoir une extension du système existant en Allemagne.

Concernant les chiffres, la commission interrégionale de l'emballage m'a indiqué qu'en 2012, le gisement des emballages métalliques ménagers mis sur le marché en Belgique était estimé à 84 658 tonnes. La Belgique a alors obtenu un résultat de recyclage de 82 725 tonnes. Cela fait un taux de recyclage proche des 98 %. Ces chiffres doivent néanmoins être nuancés.

Tout d'abord, ces chiffres ne concernent pas que les canettes, mais bien les conserves et tous les autres métaux ménagers. On sait que l'on abandonne plus facilement une canette, cela fait partie de ce que l'on peut avoir en mains lorsque l'on est en rue. C'est un outil de consommation courante que l'on abandonne après avoir consommé.

D'autre part, et cela je pense que c'est un élément

important, ceux qui organisent aujourd'hui le recyclage lancent ce chiffre de 98 %, cela inclut bien les canettes que nos ouvriers des communes et de la Région ramassent pour compte des recycleurs. Ce ne sont pas les chiffres des collectes, ce sont les chiffres de recyclage incluant l'ensemble des métaux. En ce qui concerne les canettes, on est bien en dessous de ces 98 %.

Les pouvoirs publics – régions et communes – paient la collecte d'une part significative que le défenseur du système actuel comptabilise comme recyclée.

Outre ces chiffres pour la Belgique, l'étude révèle aussi qu'en Europe, le taux de retour des canettes par le biais d'un système de collecte sélective sans qu'il n'y ait de consigne est en moyenne de l'ordre de 65 %. Pour les pays qui ont choisi d'instaurer une consigne, ce taux varie entre 84 et 99 %. On parle bien ici de canettes, pas de métal en général. Je pense que la consigne démontre ainsi sa pertinence.

Il importe de faire attention également à ce qui peut se cacher derrière les chiffres, parce que, même en considérant que 98 % des canettes reviennent, 98 % de recyclage, cela fait donc, jusque-là je pense que l'on peut être d'accord, 2 % de non recyclés.

Étant donné que des centaines de millions de canettes sont vendues chaque année sur notre territoire, d'après mes calculs, il y a quelques variables encore à vérifier, mais il semblerait que 1 600 millions de canettes, cela fait à peu près 150 canettes par Belge et par an.

1 600 millions de canettes sont vendues sur le territoire. Deux pour cent, cela nous fait donc 32 millions de canettes qui ne reviennent jamais. Les défenseurs du système actuel peuvent-ils me dire où elles se trouvent ? Je leur ai posé la question, je pense que j'aurai des réponses bientôt. On parle bien que de « juste quelques millions » de canettes, dans les champs, les fossés, les cours d'eau. J'aurai évidemment l'occasion, dans les prochains jours de les interroger précisément par rapport à cela.

Pour la question des impacts économiques, il est trop tôt pour y répondre avec justesse. L'étude évoque une série d'impacts, mais elle part d'aprioris qui ne sont pas ceux qui conviennent à ce que l'on veut mettre en place.

Par exemple, il n'est pas question de mettre à contribution le secteur de la distribution. Imaginez, lorsqu'on parlait de canette consignée, qu'il allait devoir faire comme avec les bouteilles récupérer les canettes une à la fois, les compter et les stocker.

Ce n'est absolument pas cela qui est en place dans les pays ou dans les régions qui consignent les canettes. Ce sont des machines qui sont situées sur les parkings

ou à l'extérieur et qui avalent les canettes, les comptent et les compactent. C'est donc un coût qui est comptabilisé dans l'étude et qui ne correspond absolument pas à ce que nous voulons faire.

L'étude citée est donc intéressante, mais signalons que les auteurs n'ont pas toujours pu avoir accès à certaines données, que les chiffres définitifs dépendront évidemment de la manière dont le mécanisme sera mis en œuvre, mécanisme qui sera différent des hypothèses posées pour l'étude.

En ce qui concerne le débat sur la valeur de la consigne, les résultats des autres pays ou des régions qui ont mis cela en place montrent qu'à partir de dix centimes, 20 centimes ou 30 centimes, il y a même une région qui est à 40 centimes, cela ne change pas le résultat. À partir de 10 centimes, le résultat est du même niveau que le reste. Je pense qu'on pourrait s'en tenir à une valeur de ce type.

Ce mécanisme de consignation a un impact évidemment très limité sur le pouvoir d'achat des ménages, puisque c'est bien une consigne, que l'on récupère lorsque la canette est rendue.

Vous faites le lien avec Fost Plus et les intercommunales. Par rapport à Fost Plus, on a des discussions qui ne sont évidemment pas évidentes, puisqu'aujourd'hui Fost Plus perçoit le Point vert qui la dote, de moyens pour assurer la collecte et le recyclage ; elle recycle effectivement 98 % sur base des chiffres qui sont connus. Par contre, en matière de collectes, ils doivent bien assumer le fait que ce sont non seulement les intercommunales mandatées pour le faire qui les récupèrent, via les sacs bleus ou d'autres dispositifs selon les régions, mais ce sont aussi nos ouvriers au bord des voiries régionales et des voiries communales. Dès lors, il y a des montants qui sont disponibles chez Fost Plus pour, demain, organiser cette collecte. Je pense que l'un des défauts de la convention avec Fost Plus, c'est le fait que des objectifs sont fixés, 90 % par exemple, dans certains domaines et qu'il n'y a aucun intérêt pour le collecteur à dépasser ces objectifs.

Donc, les deux, trois, 4 pour cent qui ne reviennent jamais ne présentent aucun intérêt pour la structure Fost Plus.

Par contre, ils perçoivent déjà, pour 100 % des canettes vendues, l'intégralité du Point vert. Je pense qu'il y a, là, matière à trouver un peu de moyens pour mettre une série de machines permettant de récupérer automatiquement ces canettes sur le territoire.

**M. le Président.** - La parole est à M. Lenzini.

**M. Lenzini** (PS). - Très brièvement, je remercie M. le Ministre pour ses réponses très précises. Je continuerai à suivre ce dossier qui, effectivement, est extrêmement important, même si les deux pour cent représentent, effectivement, des millions de canettes.

Cela, c'est clair. Je serai très attentif à l'évolution de ce dossier.

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

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

La parole est à Mme Lambelin pour poser sa question.

**Mme Lambelin** (PS). - Monsieur le Ministre, début septembre, nous apprenions que l'entreprise pharmaceutique GSK de Rixensart avait rejeté environ 45 litres de liquide contaminé par le virus de la polio vers la station d'épuration de Rosières. Ce liquide s'est ensuite retrouvé dans la rivière de la Lasne. L'entreprise reconnaît une erreur humaine, mais a tout de même mis quatre jours à communiquer sur l'incident.

Au-delà de cette communication plutôt tardive vers le grand public, je me demande si les autorités communales, provinciales et régionales ont été averties dans des délais plus raisonnables et, le cas échéant, quelles ont été alors leurs réactions ?

Quelles sont les conséquences pour la santé et l'environnement de ce rejet ? En effet, il semblerait qu'à l'heure actuelle, les analyses réalisées par le Service SOS Environnement-Nature du Service public de Wallonie rapporte que les conséquences pour la faune et la flore sont nulles. D'autre part, les autorités fédérales compétentes en matière de santé publique confirment qu'il n'existe pas de risque pour la santé publique et pour la population. Plusieurs semaines après cet incident, peut-on encore considérer que ces conclusions sont valables ?

En outre, il semble que vous ayez demandé un rapport complémentaire sur cet incident. Est-il en votre possession et, si oui, quels en sont les enseignements ?

Certes, nul n'est à l'abri d'une erreur humaine, mais ce qui inquiète c'est, qu'ici, on parle de la diffusion de germes d'une maladie grave dans la nature. Pouvez-vous nous assurer que toutes les précautions seront prises afin que les germes de la polio soient neutralisés et ne se retrouvent pas en contact avec des humains ?

Des mesures spécifiques sont-elles envisagées afin d'éviter tout nouvel incident ?

Enfin, peut-on imaginer une modification du permis d'environnement de l'entreprise afin de le rendre plus contraignant ?

Au-delà de ce cas précis, pouvez-vous nous indiquer si nos stations d'épuration sont équipées ou non pour détecter et traiter ce genre de pollution ?

Je vous remercie d'avance pour votre réponse et les éclaircissements que vous pourrez m'apporter.

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

**M. Di Antonio**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame la Députée, au vu de la gravité de cet incident, je me permettrai d'être exhaustif et relativement technique. Je vous donnerai la copie de ma réponse avec toute une série d'éléments assez compliqués, assez techniques.

Le 3 septembre dans la matinée, la Direction de Charleroi du Département de la police et des contrôles – DPC – apprend par un employé de GSK qu'un liquide de rinçage d'une cuve de filtration potentiellement contaminé par le virus de la polio a été relargué la veille, vers midi, dans l'égouttage public. Deux ou trois heures plus tard, il était dans la station d'épuration de Rosières et, 24 heures plus tard, soit dans l'après-midi du 3 septembre, il devait être rejeté dans la Lasne.

GSK avait également informé l'expert technique, le Service de Biosécurité et de Biotechnologie de l'Institut de la Santé publique ainsi que le bourgmestre de Rixensart et le gestionnaire de la station d'épuration. GSK pouvait déjà fournir au DPC les éléments suivants :

Premièrement, GSK était passé en procédure de décontamination manuelle à la soude, étant donné une panne dans la décontamination thermique. Le liquide s'était échappé, étant donné qu'un opérateur avait omis de fermer une vanne, permettant au liquide de rinçage d'atteindre leur cuve de neutralisation de 70 m<sup>3</sup>.

Deuxièmement, le volume rejeté était faible et très dilué, étant donné son mélange avec les eaux usées de GSK – cuve de 50 m<sup>3</sup> – et, étant donné le volume et le temps de séjour dans la station d'épuration – 15 000 m<sup>3</sup> par tranche de 24 heures – enfin, par la suite, sa dilution dans la Lasne. GSK estimait le risque nul, voire négligeable pour la population.

Troisièmement, ce risque faible, voire négligeable, était renforcé par le fait que ce virus n'est pas dangereux pour la faune et la flore, et que 95 % des Belges sont vaccinés ; il est peu probable qu'une personne boive ou se baigne dans l'eau de la Lasne à la sortie de la station d'épuration.

Quatrièmement, le gestionnaire de la station d'épuration ne pouvait pas retenir les eaux plus de 24 heures, et il avait été décidé de rejeter les eaux dans la Lasne.

Cinquièmement, une réunion de crise, réunissant le bourgmestre de Rixensart, l'IBW et GSK devait avoir lieu dans l'après-midi.

Ces éléments ont été rapportés à l'Inspecteur général du Département de la Police et des Contrôles ainsi qu'à mes collaborateurs le mercredi 3 septembre.

Parallèlement, vu les éléments en sa possession, le DPC décidait de ne pas déclencher l'alerte Escaut-Meuse, et ce, dès le mercredi 3 septembre, fin d'après-midi. Mme Baudinet, du Gouvernement provincial, a d'ailleurs été informée, dès le vendredi 5 septembre dans la matinée, de ce que le risque était faible, voire négligeable ainsi que M. Wathelet, du Centre de crise fédéral, tous deux ayant pris contact avec le numéro de SOS Nature-Environnement.

Concernant les analyses, des échantillons, ils ont été pris par l'IBW à l'entrée et à la sortie de la station d'épuration de Rosières ainsi qu'une série d'échantillons de boue. De même, un échantillonneur a été mis en place chez GSK avant rejet dans l'égouttage public.

Le détail de ces différents échantillonnages est le suivant :

- deux échantillonnages en continu durant 24 heures à l'entrée et à la sortie de la station d'épuration entre les 2 et 3 septembre, incluant le volume potentiellement contaminé ;
- quatre échantillonnages ponctuels à l'entrée et à la sortie de la station d'épuration entre les 4 et 5 septembre ;
- plusieurs échantillonnages de boues durant la journée du 3 septembre ;
- enfin, un échantillonnage en continu durant 24 heures chez GSK entre les 2 et 3 septembre, incluant le volume potentiellement contaminé.

Une partie de ces échantillons ont été envoyés au Professeur Van Ranst de la KUL. Les résultats n'ont, jusqu'à présent, pas démontré la présence du virus.

Une autre partie, saisie par le DPC, va être gérée par le Service de Biosécurité et de Biotechnologie de l'Institut de Santé publique. Ces échantillons devraient être envoyés par leurs soins au laboratoire RIVM aux Pays-Bas, agréé par l'OMS pour ce type d'analyse. En effet, aucun laboratoire agréé en Région wallonne n'est à même d'effectuer ce type d'analyse.

Les boues de la station d'épuration qui ont été potentiellement en contact avec le volume contaminé sont soutirées pendant un mois, chaulées – un pH très basique tue le virus – et seront incinérées.

De la visite effectuée en collaboration entre le DPC et le SBB dans les installations de GSK, il ressort que GSK a pris les mesures pour éviter que ce type d'incident ne se reproduise avant la fin de la procédure de décontamination en manuel. Un dédoublement des vannes a été organisé, dédoublement des opérateurs actionnant les vannes d'évacuation, procédures écrites, revue du plan d'urgence interne.

Une enquête et des prélèvements d'eau des cours d'eau récepteurs et des boues sont également menés par le Ministère de la Santé publique. L'administration wallonne en ignore les détails.

Lorsque tous les éléments auront été rassemblés et analysés, un procès-verbal sera rédigé à l'attention du Procureur du Roi de Nivelles.

**M. le Président.** - La parole est à Mme Lambelin.

**Mme Lambelin (PS).** - Merci beaucoup, Monsieur le Ministre, pour ces éclaircissements. Je pense que malgré les éléments qui, jusqu'à présent, se veulent rassurants et, malgré le faible niveau de pollution dans ce cas-ci, cela lance une nouvelle réflexion sur les dispositifs destinés à détecter une série d'autres types de polluants dans les stations d'épuration. Cela lance, en outre, une réflexion sur le renforcement de sécurité nécessaire dans les entreprises qui manipulent des liquides de ce type ou d'autres polluants.

Merci beaucoup pour ces éclaircissements. Je suivrai le dossier attentivement.

**QUESTION ORALE DE M. HENRY À  
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE  
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-  
ÊTRE ANIMAL, SUR « L'AVIS CONTRAIGNANT  
DE LA CELLULE DE DÉVELOPPEMENT  
DURABLE »**

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

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

**M. Henry (Ecolo).** - Monsieur le Ministre, êtes-vous le ministre du Développement durable ? Je commence par cette question parce que jusqu'ici, vous n'en avez pas fait vraiment mention, ce n'est pas repris dans votre titre, ce n'est pas non plus, jusqu'ici, dans les priorités que vous évoquez à différentes reprises quand vous vous exprimez. Et d'ailleurs, Monsieur le Président, j'attire votre attention sur le fait que cette compétence

n'est pas, en tant que telle, reprise dans notre commission non plus, puisque nous n'avons pas de section développement durable et vous avez impliqué des questions dans la partie environnement.

Le développement durable est une approche qui vise à intégrer les préoccupations de l'économique, du social et de l'environnement, le plus harmonieusement possible. Donc, associer la compétence ministérielle du développement durable à celle de l'environnement est un signal fort, peut-on se dire, visant à montrer que l'environnement n'est pas le parent pauvre de ces trois points de vue ou pas. C'est-à-dire que s'il s'agit de simplement l'inclure dans l'environnement et en fait de ne pas avoir de compétence développement durable réel, qu'elle ne se traduise par rien de concret, à ce moment-là évidemment elle n'a aucun intérêt et ce n'est qu'un détournement du concept.

Je ne veux pas faire de procès d'intention à ce stade, mais au-delà du fait que cette compétence n'est pas mentionnée régulièrement par vous-même dans vos différentes priorités, d'autre part, j'ai été particulièrement alerté par un point inscrit à l'ordre du jour du Gouvernement du 18 septembre concernant la modification des modalités d'avis de la cellule d'avis en développement durable qui a été mise en place au sein de l'administration wallonne afin de rendre un avis systématique au Gouvernement wallon sur l'impact en termes de développement durable des décrets, arrêtés et autres décisions régionales, en amont de ces décisions, afin d'éclairer le Gouvernement.

Pouvez-vous nous expliquer de quelles modifications il est question ? S'agit-il effectivement de rendre désormais facultatif l'avis demandé à la cellule par les ministres sur les différents objets ? Le cas échéant, quelles en sont les motivations ? Sur quels dossiers, la cellule serait-elle alors amenée à se prononcer, si cet avis n'est plus obligatoire ?

En outre, n'y a-t-il pas violation du principe de *standstill* bien connu – et d'ailleurs très régulièrement évoqué dans cette commission - au niveau juridique international ?

Enfin, Monsieur le Ministre, de quelles autres façons se concrétisera la politique de développement durable du Gouvernement wallon au travers de la compétence, qui est bien hébergée chez vous, parce que, cela, par contre, cela a été confirmé ?

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

**M. Di Antonio,** Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, vous l'avez signalé, en fin d'intervention, la répartition des compétences spécifique bien que j'ai la compétence du Développement durable.

En ce qui concerne la cellule d'avis, elle ne remet pas déjà aujourd'hui un avis systématique ; certaines matières y échappent, par exemple, l'économie, la politique de l'emploi ou les notes d'orientation ou stratégiques sur décision motivée.

Pour le reste, c'est exact, le Gouvernement a adopté, en première lecture, la modification des modalités d'avis de cette cellule.

Dans sa Déclaration de politique régionale, le Gouvernement s'est engagé à : « (...) encourager la prise en compte de la politique environnementale, le plus en amont possible dans le montage des projets. ». Cette modification répond à cet engagement.

Ainsi, les missions de la cellule vont désormais être assurées par le Département du développement durable. Je souhaite que ce département puisse collaborer avec l'administration et les organismes d'intérêt public wallons.

Ma volonté est de disposer d'un outil qui intervienne et accompagne la réflexion en matière de développement durable tout au long du processus d'élaboration d'un projet.

Cette mission concernera dorénavant toutes les compétences wallonnes sans exception. C'est là la principale nouveauté. Le but n'est plus de remettre un avis sur un projet élaboré, un projet qui est quasi terminé, mais de participer à son élaboration pour veiller à que les principes du développement durable soient pris en compte.

Avec ce nouveau rôle plus en amont encore, l'avis obligatoire ne trouve plus son utilité. Il n'est toutefois pas supprimé, mais rendu facultatif. Le gouvernement peut par ailleurs toujours identifier des projets pour lesquels un avis devra être sollicité. Je pense ainsi à d'éventuels projets qui seraient sensibles au regard du développement durable.

Quant au principe du *standstill*, vous l'aurez compris, non seulement, les droits garantis actuellement ne sont pas réduits du fait de ces nouvelles missions, mais au contraire, le mécanisme s'en trouve amélioré puisqu'il vise une meilleure intégration des principes du développement durable. On ne peut donc sûrement pas parler de recul, mais au contraire, d'efficacité et de pragmatisme. Remettre un avis sur un arrêté à quelques jours d'un débat au Gouvernement était purement formel et ne permettait plus d'agir. Vous le savez tout aussi bien que moi, les premiers avis qui ont été remis début 2014 tombaient beaucoup trop tard dans la réflexion de rédaction d'un arrêté ou d'un texte et n'influaient jamais sur le texte qui était présenté au Gouvernement. C'était juste un avis qui était annexé sans aucune conséquence pratique. C'était donc purement formel.

Je proposerai, enfin, dans quelques mois, au Gouvernement d'approuver sa stratégie wallonne de

développement durable. Celle-ci vous sera alors présentée et pourra faire l'objet d'un débat en ces lieux. Ce document orientera ma politique ainsi que celle du Gouvernement en matière de développement durable.

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

**M. Henry (Ecolo).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces différents éléments. Je prends acte positivement du fait que vous nous annonciez effectivement une stratégie de développement durable et que cette compétence existera donc bien en tant que telle.

Pour ce qui concerne la cellule, je suis beaucoup plus dubitatif. Évidemment, sans disposer des textes à ce stade-ci, il m'est difficile de me prononcer clairement.

Que l'on élargisse les champs, les objets sur lesquels il y aura un travail en matière de développement durable, c'est évidemment, en soi, positif, je peux difficilement dire autre chose, mais je ne comprends pas très bien, dans le nouveau mécanisme que vous envisagez, de quelle manière cette implication de l'analyse du développement durable va effectivement être systématique ou non, parce que, effectivement, le faire le plus tôt possible dans la procédure, c'est une très bonne chose, mais si c'est quelque chose d'optionnel et de facultatif, cela n'a évidemment plus du tout la même portée que ce qui existait aujourd'hui.

J'attends, dès lors, de voir concrètement ce qu'il en sera dans les textes et donc dans l'organisation concrète, sans quoi je crains que ce ne soit un mirage, mais de nouveau, j'attends de voir les textes précis pour pouvoir me prononcer.

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

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

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

**M. Dupont (PS).** - Monsieur le Ministre, ce sera ma première intervention dans cette enceinte, et elle fait référence à une problématique, disons, plus spécifiquement portée sur un coin de Wallonie qui nous est cher à tous les deux.

Depuis près de sept ans, le financement des infrastructures de gestion de déchets est régi par l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 décembre 2007.

La DPR prévoit une optimisation dans l'utilisation des subsides relatifs au financement de ces différents types d'investissement. Sur base de cet arrêté de 2007, HYGEA, l'intercommunale issue du rapprochement entre l'Intercommunale de gestion des déchets, l'IDEA, et le partenaire privé SHANKS, avait prévu des projets d'extension et de construction de parcs à conteneurs, plus communément appelés écoparcs, pour plusieurs communes sur le territoire qu'elles couvrent, soit pour un montant légèrement supérieur à 11 millions d'euros, pour un total, pour la Région wallonne, de 414 407 916 euros.

HYGEA a déjà réalisé la construction de deux nouveaux parcs : Obourg, en 2010, et Honnelles, en 2011, ainsi que les extensions de ceux de Binche, en 2009, et de Morlanwelz, en 2012. L'intercommunale prévoyait également, dans son plan stratégique 2014-2016, l'extension de ceux de Frameries, en 2014, Manage et Boussu, en 2015, Colfontaine et Saint-Ghislain, en 2016, ainsi que Jemappes, Soignies et Quévy, en 2017.

En 2013, HYGEA avait lancé un marché public afin d'attribuer l'extension de l'écoparc de Frameries. Après analyse des offres en septembre de la même année, une demande de promesse de subside avait été adressée à votre prédécesseur. Depuis, rien n'a été confirmé, obligeant donc l'IDEA et HYGEA, et nous en sommes là aujourd'hui, à stopper les études visant à réaliser les autres projets d'extension.

J'en viens à mes questions.

Tout d'abord, quelle stratégie entendez-vous mettre en place afin de procéder à cette optimisation qui a été évoquée ci-avant ?

De plus, confirmez-vous, cela a été évoqué également, la mise en place d'un moratoire d'un an, afin de trouver des solutions durables pour le financement des projets, soit ceux ayant déjà reçu une promesse ferme de subsides qui n'ont toujours pas été réalisés, soit les autres projets non encore réalisés et dans l'attente d'une promesse de subsides ?

Dans quels délais, évidemment dans l'hypothèse d'une réponse positive, dans quels délais, pensez-vous qu'HYGEA recevrait une promesse ferme, et mettre ainsi en chantier l'écoparc de Frameries et, dans la foulée, bien entendu, les projets visant à l'extension des autres écoparcs cités plus haut.

Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse.

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

**M. Di Antonio,** Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, mon objectif, dans ce dossier, est de consolider le rôle essentiel des parcs à conteneurs dans l'économie circulaire, notamment via une adaptation du cadre juridique.

En ce qui concerne le cadre juridique, les pistes envisagées passent principalement par une révision de l'arrêté du 13 décembre 2007 relatif au financement des installations de gestion des déchets. Mon administration travaille d'ores et déjà sur ce projet.

En 2012, au vu du contexte budgétaire régional que vous connaissez, il a été effectivement décidé de geler l'octroi de toute promesse ferme. C'est un état de fait. À ce jour, le montant total des promesses fermes s'élève à 19 276 185 euros et celui des promesses de principe à 13 446 824 euros.

Par ailleurs, le montant des dossiers reçus par l'office, mais qui ne bénéficient pas encore d'une promesse de principe ni d'une promesse ferme, s'élève à 45 021 900 euros.

Compte tenu de ces arriérés, il est dès lors primordial d'assainir la situation.

Eu égard à cette situation budgétaire, il n'est pas possible aujourd'hui de délivrer de nouvelles promesses fermes ou de principe. Nous travaillons à une solution d'ensemble avant de pouvoir prendre de nouveaux engagements.

En ce qui concerne les dossiers que vous évoquez, ils seront analysés à la lueur des disponibilités budgétaires évidemment. Je vous confirme néanmoins les propos de mon prédécesseur : pour les dossiers dont les intercommunales auraient jugé urgent le démarrage des travaux, ils ne seront pas pénalisés. Mon prédécesseur avait, à l'époque, répondu de la manière suivante : « Le caractère éventuellement rétroactif de la subvention ne sera pas un élément justifiant le refus de cette dernière. » Cet engagement que je réitère ne préjuge cependant pas de l'analyse respective de chaque dossier introduit et des décisions qui seront prises, eu égard aux disponibilités budgétaires.

**M. le Président.** - La parole est à M. Dupont.

**M. Dupont (PS).** - Monsieur le Ministre, merci pour votre réponse. Je retiens que l'arrêté de 2007 sera prochainement soumis à révision.

Deuxième élément, je dirais qu'un inventaire de l'ensemble des projets existants, soit qui ont reçu une promesse ferme, soit qui sont l'attente, devrait être réalisé, et puis des choix seront opérés.

Ceci étant, effectivement ce que vous dites par rapport à la possibilité, pour les intercommunales, de

faire état du caractère urgent des projets et des dossiers qu'elles ont introduits permet peut-être d'espérer une issue favorable. En tout cas, on y sera attentifs dans les semaines et dans les mois qui viennent.

**QUESTION ORALE DE M. DERMAGNE À  
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE  
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-  
ÊTRE ANIMAL, SUR « LES ÉCHANGES  
D'INFORMATIONS ENTRE LES T.E.C. ET LA  
SNCB »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dermagne à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les échanges d'informations entre les T.E.C. et la SNCB ».

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

**M. Dermagne (PS).** - Monsieur le Ministre, en juillet dernier et après une série de concertations dans chacune des provinces du pays et quelques modifications marginales apportées, suite aux nombreuses remarques – je dirais que c'est un euphémisme, puisqu'il s'agissait plutôt des protestations – formulées par toute une série d'acteurs, principalement les associations d'usagers, mais aussi les représentants des pouvoirs locaux, la SNCB a définitivement adopté son nouveau plan de transport. Celui-ci, valable pour une durée de trois ans, devra remplacer le plan précédent qui datait de 1998 et qui était prévu, lui, pour une durée de sept ans. On craint fort que ce plan provisoire ne dure pas plus longtemps que trois ans.

À l'analyse des premières modifications, une crainte fait jour dans les zones rurales : qu'elles soient une nouvelle fois les premières victimes de cette réorganisation des transports. En effet, même si aucune ligne ne devrait être supprimée, des fréquences seront adaptées, notamment là où la demande est la plus faible. C'est ainsi que l'association des navetteurs a dénoncé un manque d'ambition et une non-réponse aux besoins croissants en termes de mobilité de la population. Pour les navetteurs, il s'agit clairement d'un nouveau plan d'économies qui se fait au détriment des lignes locales et des habitants des zones rurales.

On sait que, pour les utilisateurs, particulièrement en zones rurales, ce qui importe c'est la coordination entre les correspondances des TEC et les lignes SNCB. Comment les TEC se sont-ils préparés à ce nouveau plan de transport ? Une consultation spécifique a-t-elle été mise en place entre les deux opérateurs de transport public ?

Depuis début septembre, les futurs horaires de la

SNCB sont consultables de manière empirique et par coups de sonde, puisqu'il n'y a pas de tableau reprenant les différentes modifications, une analyse spécifique en a-t-elle été faite ? Le cas échéant, quelles en sont les conséquences pratiques ? Peut-on envisager des aménagements d'horaires des lignes TEC ?

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

**M. Di Antonio,** Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, les TEC sont bien préparés à l'entrée en vigueur du prochain plan de transport de la SNCB. Depuis le mois de janvier 2014 lorsque le nouveau plan de transport a été présenté une nouvelle fois au groupe TEC, divers échanges ont eu lieu avec la SNCB pour permettre aux TEC de mettre en place les adaptations nécessaires.

Dès réception des nouveaux horaires en février 2014, les bureaux d'études des TEC ont entamé l'analyse comparative de la situation existante et projetée et les modifications d'offres qui en ont résulté.

Bien entendu l'impact sur les correspondances est variable selon les régions et selon les gares. L'ensemble de l'offre a été retravaillé dans le but de conserver un maximum de correspondances avec les trains.

Compte tenu des contraintes globales auxquelles le TEC est confronté dans l'organisation de son offre, l'adaptation de certaines lignes de bus aux nouveaux horaires de trains s'est révélée plus difficile que pour d'autres. Ceci étant, le TEC a veillé à optimiser l'articulation entre les trains et les bus. Les nouveaux horaires seront d'ailleurs mis en service en même temps que ceux de la SNCB, évidemment en décembre 2014.

Plus largement, il existe tout au long de l'année une concertation systématique, une concertation régulière entre le TEC et la SNCB en vue d'une adaptation continue des horaires de bus aux changements des horaires de train, en fonction, comme je l'ai évoqué, des contraintes globales auxquelles le TEC est confronté.

**M. le Président.** - La parole est à M. Dermagne.

**M. Dermagne (PS).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Je dois vous avouer qu'elle a un caractère rassurant par rapport aux différentes interpellations citoyennes qui ont fait jour ces derniers temps et également à un élément qui m'avait paru particulier, c'est une enquête d'incidences lancée par le TEC Liège-Verviers sur son site internet qui cherchait à mieux connaître les comportements de transport de ces usagers, notamment l'utilisation des différentes correspondances TEC, lignes TEC et lignes SNCB de manière à pouvoir prendre en tout cas la mesure des différentes modifications qu'implique le plan de transport de la SNCB sur ces usagers.

Je me réjouis d'apprendre que la concertation a bien eu lieu et j'espère que les conséquences et les changements pour les usagers seront les plus légers possible.

**QUESTION ORALE DE MME REUTER À  
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE  
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-  
ÊTRE ANIMAL, SUR « LE TRANSPORT  
SCOLAIRE DES ÉLÈVES DE L'ENSEIGNEMENT  
SPÉCIALISÉ »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Reuter à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le transport scolaire des élèves de l'enseignement spécialisé ».

La parole est à Mme Reuter pour poser sa question.

**Mme Reuter (MR).** - Monsieur le Ministre, vous n'ignorez certainement pas la souffrance de nombreux, même si on parle d'une minorité parfois d'élèves, mais trop nombreux à mon goût, élèves de l'enseignement spécialisé qui doivent subir des temps de parcours très élevés en transport scolaire.

En cette période de rentrée scolaire, j'aimerais savoir si vous avez déjà été sensibilisé à cette question. Disposez-vous d'un premier relevé du nombre d'élèves connaissant des durées de transport particulièrement longues, supérieures à deux, trois, voire quatre heures par jour ? Les circuits créés l'an dernier et dédiés à l'enseignement spécialisé. Ces circuits ont-ils été maintenus ? De nouveaux circuits ont-ils été créés ? Si oui, combien ? Combien au total en dénombre-t-on aujourd'hui ?

Cette problématique s'inscrit dans la question du transport scolaire réglementé par le décret du 1er avril 2004. Combien d'élèves bénéficient du transport scolaire en cette rentrée 2014, ceux de l'enseignement spécialisé bien sûr, mais aussi ceux de l'enseignement ordinaire ? Au total, combien de circuits sont exploités ?

À la demande de votre prédécesseur, l'ICEDD, l'Institut de conseil et d'études en développement durable, avait produit un rapport d'évaluation des normes de prise en charge des élèves par le transport scolaire. En avez-vous pris connaissance, Monsieur le Ministre ? La seule réponse apportée par votre prédécesseur aux propositions formulées concernait l'amélioration de la communication spécifiquement à l'attention des parents et des écoles. L'administration a-t-elle concrétisé cette demande ?

Un autre point est resté en suspens, il s'agit de

l'adoption d'un arrêté fixant des normes qualitatives dans le transport scolaire conformément à l'article 38 du décret du 1er avril 2004. Cet arrêté et ces normes qualitatives sont appelés par l'ensemble du secteur, que ce soient les parents, les enseignants, les directeurs de l'enseignement spécialisé, mais aussi l'AWIPH, et tous les secteurs qui avaient été sensibilisés à cette question.

Un groupe de travail de la Commission wallonne de déplacements scolaires s'était d'ailleurs réuni à plusieurs reprises afin de proposer ce projet d'arrêté. Il semble aujourd'hui que cet arrêté n'ait jamais été pris. Qu'en est-il précisément ?

Enfin, de manière générale, comment abordez-vous cette compétence qu'est le transport scolaire ? Cette question sera-t-elle une priorité politique, précisément, la question du transport scolaire pour les élèves de l'enseignement spécialisé, puisque la DPR, sur cette question, semble laconique ?

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

**M. Di Antonio,** Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame la Députée, je suis évidemment tout à fait conscient de la situation de certains élèves de l'enseignement spécialisé qui doivent subir des temps de parcours particulièrement élevés en transport scolaire. J'ai bien entendu d'ores et déjà été sensibilisé à la problématique.

Ceci dit, j'ai l'impression que, dans le courant de ce mois de septembre, c'est encore raisonnable. Quelques interventions ponctuelles, mais on a pu résoudre les différents cas auxquels nous étions confrontés. Donc, je pense que le travail mené ces dernières années porte ses fruits.

On constate une amélioration globale du temps de parcours et de prise en charge le matin et le soir pour ces enfants de l'enseignement spécialisé.

Votre demande de statistiques relatives à la rentrée scolaire 2014 est prématurée. En effet, la situation du nombre d'élèves n'est stabilisée qu'en octobre, et c'est à ce moment que la Communauté française relève les nouvelles statistiques.

Cependant, les chiffres issus des tableaux de bord établis par la SRW dénombrèrent au 30 juin 2014 : 26 364 élèves transportés, et 936 circuits s'adaptant, pour rappel, chaque année, aux nouvelles demandes.

Suite au rapport d'évaluation des normes de prises en charge des élèves par le transport scolaire de l'ICEDD, effectivement, l'administration a concrétisé la demande de mon prédécesseur par rapport à l'amélioration de la communication spécifique aux écoles.

Un folder informatif illustrant les différentes étapes de vérification de l'accès à un service de ramassage scolaire et les normes de prise en charge quant à l'accès aux services spéciaux de transport a été joint à la circulaire de rentrée 2014-2015 et envoyé à toutes les écoles desservies par le transport scolaire. Donc, cette information a bien été organisée.

Concernant le projet d'arrêté fixant les normes qualitatives dans le transport scolaire en exécution des articles 37 et 38 du décret du 1er avril 2004, celui-ci a été transmis à mon prédécesseur par l'administration. Il semble, cependant, qu'il soit resté sans suite. Je tiens à votre disposition le PV de la réunion de la Commission des transports scolaires, sitôt celui-ci établi. C'est une séance de commission qui vient de se tenir au début du mois de septembre.

**M. le Président.** - La parole est à Mme Reuter.

**Mme Reuter (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces premières réponses. C'est vrai que c'est un sujet important. Je vous déposerai une question écrite vraisemblablement, pour avoir les chiffres ultérieurement bien évidemment de cette rentrée 2014.

C'est vrai que l'on a eu tendance à dire que cela ne concerne qu'une minorité d'enfants. J'ai toujours dit que c'était seulement un enfant, mais un enfant de trop, et je pense que certains parcours sont insupportables, qu'il y a, vous le savez comme moi, des parents qui arrêtent de travailler pour pouvoir conduire leur enfant à l'école et des enfants qui ne peuvent plus suivre leurs soins parce qu'ils rentrent trop tard à la maison, par exemple.

C'est donc un sujet extrêmement important. L'arrêté qualitatif est attendu depuis des années. Ce serait déjà un minimum. Je reviendrai, bien évidemment, sur la question. Je vous demanderai peut-être aussi par question écrite le PV de cette réunion qui vient de se tenir et nous verrons, dès que nous aurons les chiffres, l'évolution de la situation.

## ORGANISATION DES TRAVAUX

*(Suite)*

**M. le Président.** - J'ai une question à poser à Mme Defraigne et à M. Dodrimont: M. le Ministre m'explique que, aux questions n°11 et 13, il a préparé la même réponse. Seriez-vous d'accord de grouper les deux questions ?

## INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

*(Suite)*

**QUESTION ORALE DE MME DEFRAIGNE À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LE PLAN URBAIN DE MOBILITÉ DANS L'AGGLOMÉRATION LIÉGEOISE »**

**QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LA LIAISON CEREXHE-HEUSEUX-BEAUFAYS (CHB) »**

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

- de Mme Defraigne, sur « le Plan urbain de mobilité dans l'agglomération liégeoise » ;
- de M. Dodrimont, sur « la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays (CHB) ».

La parole est à Mme Defraigne pour poser sa question.

**Mme Defraigne (MR).** - Monsieur le Ministre, c'est déjà intéressant d'avoir couplé les deux questions non seulement sur le plan intellectuel, puisque, justement, ce plan urbain de mobilité fait un peu figure de grand absent de la Déclaration de politique régionale.

Je sais que j'ai interpellé et interrogé votre prédécesseur, qui est assis à ma droite. Je m'étonnais que ce plan urbain de mobilité ne sorte pas des limbes, reste dans les cartons, alors même que c'était une émanation d'un décret voulu et préparé par un ministre Ecolo, M. Daras et que ce plan urbain de mobilité a été voté à l'unanimité des communes de l'arrondissement de Liège en juin 2006. Huit ans plus tard, le dossier est toujours congelé, au frigo, et c'était quand même un comble que le ministre Ecolo, votre prédécesseur, s'asseye carrément sur ce plan urbain de mobilité, puisque ce plan urbain de mobilité, qui était un peu la préfiguration, l'embryon de communauté urbaine, ne semblait pas le ravir, puisqu'il validait CHB, dite Cerexhe-Heuseux-Beaufays.

Alors, M. Henry, avec qui j'ai eu l'occasion de débattre à plusieurs reprises est donc passé outre. Il ne fait plus partie du Gouvernement, sa formation non plus, et je m'interroge sur l'avenir de ce PUM. Va-t-il arriver sur la table du Gouvernement? M. Henry s'était

retranché derrière des difficultés juridiques que moi, personnellement, je n'avais pas spécialement aperçues.

Quelle est la position de cette, je n'ose pas dire, nouvelle majorité PS-cdH, parce que je ne suis pas sûre que ce soit une nouvelle majorité, mais de cette actuelle majorité PS-cdH ? Le PUM va-t-il enfin être adopté ?

**M. le Président.** - En guise d'humour, si le prédécesseur de M. le Ministre est assis sur un dossier congelé, il faut s'interroger sur le risque en matière de santé.

**Mme Defraigne (MR).** - S'il était brûlant et qu'il était assis dessus, ce ne serait pas plus agréable !

Il s'est carrément enfermé dans le congélateur avec le dossier. Ce n'est pas un *Ice bucket* puisque c'est congelé.

**M. le Président.** - La parole est à M. Dodrion pour poser sa question.

**M. Dodrion (MR).** - Monsieur le Ministre, je fais miens les propos de Mme Defraigne par rapport à ce dossier du PUM et les conséquences liées à la non-exécution des grands principes de celui-ci. Parmi les projets que l'on est en droit d'attendre à travers cette réflexion liée au plan urbain de mobilité, il y a un dossier dont on ne trouve plus la moindre trace dans la Déclaration de politique régionale, celui de la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays.

Vous me répondrez certainement que l'on a insinué, peut-être à l'un ou l'autre des chapitres concernant la mobilité, que ces chaînons manquants seraient éventuellement prévus dans les projets de cette majorité. Néanmoins, le mot « CHB » ne fait pas partie du vocabulaire employé pour rédiger la Déclaration de politique régionale.

Vous savez, comme Mme Defraigne l'a rappelé, à quel point ce dossier est attendu. On peut faire un peu de sous-localisme. Ce sont surtout les 24 communes de l'arrondissement de Liège qui se sont prononcées à l'unanimité, chose assez rare pour le souligner, pour que ce projet puisse enfin devenir une réalité.

On s'est assis dessus, on attend cinq ans de plus pendant la législature précédente. Que faut-il espérer maintenant que l'on atteigne les 40 années d'existence de ce dossier ? Que faut-il attendre dans les cinq années qui viennent sous l'égide de M. le Ministre ? Peut-on espérer qu'une réalisation, certes ambitieuse, mais tellement nécessaire, puisse enfin voir le jour ?

Dois-je rappeler l'intérêt de ce dossier pour le développement des activités économiques de la région liégeoise ? Doit-on parler du désengorgement des quais de la dérivation à Liège, donc la fluidité du trafic en général, dans cette ville et sa proche banlieue ? Doit-on parler aussi, quand on évoque ce dossier, du sort des

propriétaires des terrains situés sur le tracé, cette fameuse zone de réservation, cette non-indemnisation pour dommages réels subis par ces différents riverains ?

Doit-on revenir sur les milliers d'euros, pour ne pas dire centaines de milliers d'euros, en honoraires qui ont été consacrés à ce dossier ? On le sait, une étude a une durée de vie toute relative. On peut déjà imaginer que ce qui a été fait aujourd'hui peut être partiellement utilisé, mais qu'il faudra aussi réinscrire des budgets pour compléter les études et pour pouvoir faire en sorte que ce projet puisse avoir une base pour pouvoir redémarrer.

Je n'ai pas trouvé trace de CHB dans la DPR. Tout juste le schéma de développement de l'espace régional consacre quelques mots : on parle d'un axe à réaliser sur deux fois deux bandes. Avouons-le, c'est assez maigre pour pouvoir donner à celles et ceux qui attendent ce projet, que ce soit du côté des riverains, que ce soit du côté des usagers. En matière de transport, dans l'ensemble des zones concernées, il y a évidemment une attente qui ne semble être guère prise en compte dans les intentions du Gouvernement.

Dès lors, peut-on, Monsieur le Ministre, avoir quelques échéances concrètes dans ce dossier ? En revient-on à la mise au frigo ? Va-t-on rester, par défaut d'ambition, par défaut de moyens, sur le même tempo que les cinq années précédentes ou bien, peut-on réellement espérer que viendrait à poindre dans les intentions du gouvernement, de réactiver ce dossier qui n'attend plus, je pense, Monsieur le Ministre, que la volonté politique. Il faut, certes, des moyens, mais si, à un moment donné, on ne se donne pas les moyens de certaines ambitions, il est clair qu'on n'ira nulle part.

Je dois encore ajouter, Monsieur le Ministre, pour fréquenter quand même de façon ample le réseau structurant comme vous l'appeliez tout à l'heure, de notre belle province, vous dire que la saturation est présente un peu partout, que ce soit le tunnel de Cointe, que ce soit les zones que j'ai évoquées, notamment celui du quai de la dérivation à Liège et l'axe aujourd'hui utilement employé pour rejoindre le circuit autoroutier nécessaire pour quitter Liège. Aujourd'hui, on doit traverser la ville avec les désagréments que les usagers subissent eux-mêmes, mais aussi les désagréments qu'ils font subir aux riverains.

Je pense donc qu'il est plus que temps d'avancer dans ce dossier, considérant l'état du réseau aujourd'hui, considérant évidemment toute l'utilité d'une telle liaison. Il ne faut, à mon sens, plus le démontrer, je pense qu'il faut maintenant agir, Monsieur le Ministre et donc, on va vous entendre avec impatience sur la concrétisation de ce projet qui, pour rappel, est vieux de plus de 40 années, ce qui laisse évidemment à démontrer tout l'intérêt qu'il faut lui porter aujourd'hui de manière à répondre utilement aussi, notamment, je le répète, à ceux qui ont été véritablement spoliés de leurs biens. Quand on considère que l'on a affublé, pour certaines

des parcelles concernées par le tracé, une zone de réserve, c'est-à-dire une zone qui détermine qu'on ne peut plus rien faire sur la propriété de ces personnes, sans les avoir dédommagées, sans les avoir indemnisées pour cela, c'est évidemment une situation scandaleuse sur laquelle il est vraiment nécessaire de revenir.

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

**M. Di Antonio**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame la Députée, Monsieur le Député, effectivement, les dossiers – c'est une façon plus globale de travailler – dans la DPR ne sont pas repris nommément. On ne parle donc pas ni du plan urbain de mobilité de Liège, ni de celui de Charleroi, ni celui de La Louvière. Il n'y a donc pas de prise en compte de chaque dossier. Chaque dossier n'est pas cité. Même chose au niveau des infrastructures routières : on ne cite pas CHB, on ne cite pas le contournement de Couvin, ni la sortie sud de Charleroi, ni le contournement de Wavre, et cetera. Aucun de ces dossiers n'est cité en tant que tel.

Ceci dit, le plan urbain de Mobilité de Liège est repris plus globalement, puisqu'il y a une phrase qui reprend bien le fait « d'encourager l'actualisation ou la réalisation de plans communaux ou intercommunaux, en lien avec la stratégie régionale ». La finalisation du PUM de Liège s'inscrit parfaitement dans ce contexte.

Dès lors, j'ai bien l'intention de présenter le PUM de Liège au gouvernement dans les prochaines semaines puisque le document est prêt, en y intégrant le contournement Cerexhe-Heuseux-Beaufays au gabarit autoroutier afin qu'il soit adapté à la charge de trafic qu'il doit pouvoir accueillir.

Ceci étant, la mise en œuvre, relèvera de mon collègue, Maxime Prévot, en charge des travaux publics. S'agissant néanmoins d'une infrastructure de première importance pour la mobilité en Province de Liège je recherche, avec mon collègue, des solutions qui permettent de franchir des étapes dans ce dossier dont l'impact budgétaire nécessitera sans doute d'être créatif parce que, Monsieur Dodrimont, vous dites qu'il faut juste un peu de courage pour l'inscrire, mais il faut aussi 500 millions ou 400 millions pour les réaliser, c'est juste un détail.

Au-delà de CHB, le plan urbain de Mobilité, c'est tout ce qui fait aussi l'intérêt de son adoption par le Gouvernement wallon. Le plan urbain de Mobilité, ce n'est pas que CHB, bien loin de là. L'approbation par le Gouvernement wallon permettra de lancer toute une série d'autres aménagements tels que des parkings relais, d'autres aménagements routiers et autoroutiers, des aménagements en faveur des cyclistes et des piétons ou encore une réorganisation de la mobilité autour des

transports publics, et en particulier, du tram.

Vous évoquez la saturation. On ne va pas résoudre la saturation ni à Liège, ni ailleurs uniquement en créant de nouvelles infrastructures. Je suis défenseur de CHB et du gabarit que j'ai cité. Néanmoins, ne pensons pas qu'à travers toute la Wallonie, c'est en rajoutant des bandes supplémentaires sur les autoroutes partout que l'on va résoudre les problèmes de saturation du réseau, et donc il faut avoir une vision beaucoup plus générale, ce qui est le cas du travail qui a été fait dans le cadre de ce PUM.

Je pense que tout ceci, les petites actions à mener en priorité permettront d'améliorer la mobilité de Liège et des autres communes inscrites dans le périmètre du PUM. Pour CHB, la volonté est liée. Maintenant, il faudra trouver les solutions pour pouvoir le mettre en œuvre, des solutions essentiellement budgétaires.

**M. le Président.** - La parole est à Mme Defraigne.

**Mme Defraigne (MR).** - Monsieur le Ministre, vous confirmez ce que nous déplorions, c'est-à-dire le flou et le manque de précision de la Déclaration de politique régionale, parce que la formule que vous avez répétée est un peu une formule fourre-tout. Il n'y a donc pas de précisions, de spécificités dans ces dossiers. Donc, vous confirmez bien ce que nous avons dénoncé.

Je relève que le PUM de Liège sera sur la table du Gouvernement wallon dans les prochaines semaines. J'ai entendu beaucoup ce type de formule. Mais donc, prenons acte et remettons le dossier à échéancier, à une prochaine semaine, à deux mois, c'est encore les prochaines semaines. Après, cela va devenir les prochains mois.

Donc, si je vous suis bien, on va lui redonner corps et vie. On va le sortir du congélateur, Hibernatus. Je suis d'accord avec vous, le PUM, ce n'est pas que CHB, je laisserai mon collègue répliquer sur ce dossier et je note qu'on en revient à un peu plus de sagesse sur ce dossier que ce qu'on a pu entendre par le passé, parce que dégorger les quais de la dérivation, – je connais bien, j'y ai habité très longtemps ; le tunnel sous Cointe, c'est une fois deux bandes – ce n'est pas suffisant.

Je regrette qu'on ait perdu huit ans puisque c'est en 2006 que cela a été approuvé. Huit ans pour ne pas valider un certain nombre de projets et pour ne pas les faire avancer, comme les parkings relais, tout cela parce qu'il y a l'idéologie sous-jacente et l'intégrisme face au dossier CHB. Je regrette ce temps perdu, les prétextes et les mauvaises excuses que l'on a utilisés pour ne pas faire sortir ce dossier.

**M. le Président.** - Je suppose que M. Dodrimont aura le même enthousiasme ?

**Mme Defraigne (MR).** - Attendez, ce n'est pas de l'enthousiasme. C'est de la vigilance éveillée.

**M. le Président.** - C'était une boutade.

**M. Dodrimont (MR).** - Je vais vous surprendre, Monsieur le Président. Je vais manifester ma joie par rapport à l'annonce faite par M. le Ministre. Donc, je vais être extrêmement positif et très réceptif par rapport à ce que M. le Ministre Di Antonio nous annonce aujourd'hui. Je pense qu'il y a une volonté manifeste d'aboutir dans ce dossier. C'est en tous les cas ce que M. le Ministre témoigne clairement dans cette réponse et je vais la saluer comme étant une réponse extrêmement positive.

Nous n'irons pas jusqu'à déboucher la bouteille de champagne parce qu'il est toujours plus difficile de remettre le bouchon sur une bouteille de champagne lorsque les choses ne se concrétisent pas.

Dans ce que j'ai entendu, Monsieur le Ministre, vous me permettez d'être optimiste à vos côtés en disant que c'est vrai que c'est un dossier douloureux pour le budget wallon, c'est un dossier d'une importance considérable sur les moyens qu'il faut mobiliser, mais on a fait un tel chemin jusqu'à maintenant, je ne vais pas dire « Il n'y a plus qu'à », sûrement pas ! Cinq cents millions d'euros, j'entends qu'on le répète à mes côtés, je sais ce que cela représente en financement public, mais lorsque l'on peut prendre en compte l'ensemble des avantages liés à ce projet, nous parlons d'un investissement qui, à un moment donné, sera positif pour toute une région.

Je pense que si l'on met en évidence l'arrondissement de Liège, la Province de Liège, je pense que c'est toute la Wallonie qui peut gagner à travers un projet tel que celui-là. J'entends que M. le Ministre veut le soutenir, et bien je l'en félicite, je l'en remercie et je serai évidemment attentif aux développements concrets qui vont suivre cette déclaration de très bonnes intentions.

Donc, ma journée sera bonne, je vous en remercie, Monsieur le Ministre.

**M. le Président.** - Monsieur le Ministre, vous venez de surprendre des collègues.

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

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

La parole est à Mme Defraigne pour poser sa question.

**Mme Defraigne (MR).** - Monsieur le Ministre, nous allons voir s'il y a les mêmes déclarations de bonnes intentions, il est évident que sur ces dossiers de mobilité où l'on a pu déplorer un certain nombre de lacunes, nous vous attendons un peu au tournant sans mauvais jeu de mots Monsieur le Ministre.

Concernant le tram, dans la DPR, on lit que : « dans la chaîne de mobilité, les transports publics doivent conserver leur place prépondérante. Le Gouvernement veillera pour les TEC à poursuivre des projets structurants de transport en commun tels que déjà décidés - le tram de Liège... ».

Évidemment, nous avons eu l'occasion de beaucoup gloser sur le fait que le tram restait, en tous cas que la décision s'apparentait à un projet liégeo-liégeois et que l'on n'avait pas véritablement un transport d'agglomération structurant puisque Herstal et Seraing sont dûment passés à la trappe, mais lorsqu'on épinglait ces éléments, on nous répondait qu'un tiens vaut mieux que deux tu l'auras et que le tram tel qu'il était prévu, c'était toujours mieux que rien.

Monsieur Henry, je suis désolée de parler de vous encore, vous voyez que vous nous obsédez, votre prédécesseur c'était engagé à ce que le tram soit prêt pour feu l'ex future exposition internationale 2017, c'est-à-dire juin 2017 et puis patatras, on nous a dit la mise en service n'aura pas lieu avant décembre 2017 ; dix mois, à tout le moins, dans la vue.

Confirmez-vous cette perspective et ce calendrier ?

Avez-vous trouvé – on a beaucoup parlé de financement dans le dossier précédent, mais ici aussi il en est question – la solution concernant le projet de financement partenariat public-privé ? Tout cela est ficelé.

Nous avons aussi évoqué le fait qu'une deuxième ligne pourrait advenir dans un futur qui restait quand même assez imprécis et nébuleux.

L'hypothèse d'une seconde ligne supplémentaire est définitivement enterrée ?

Va-t-il falloir se cramponner à ce que l'on nous dit que l'on aura et que nous n'avons pas encore.

L'extension possible de la ligne 1 c'est-à-dire Liège-Liège, est-ce que cette extension est envisageable ou est-ce qu'elle trouvera lettre morte ?

Est-ce que le tracé est définitif ou est-ce que des améliorations peuvent encore intervenir, car l'on sait que sur le trajet liégeo-liégeois il y avait un certain nombre de difficultés. Je ne vais pas entrer ici dans les détails techniques, mais qui étaient posés.

Voilà une série d'interrogations concernant ce dossier très important qui lui non plus ne va pas résoudre, à lui seul, tous les problèmes de mobilité à Liège, surtout de la façon dont on l'a conçu, on sait que c'est un dossier qui a fait l'objet de pas mal de marchandages dans la précédente majorité et je souhaitais savoir comment vous alliez l'exécuter et dans quel délai ?

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

**M. Di Antonio**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame la Députée, concernant votre question relative au partenariat public-privé, le cahier des charges rédigé par la SRWT pour le marché de ses premières lignes de trams à Liège est porté sur un partenariat public-privé de type DBFM, donc conception, construction, financement et maintenance. Les offres finales remises dans le cadre de ce marché, le 15 septembre dernier, par les deux consortiums retenus comportent donc bien un volet financement.

Concernant le planning de réalisation de la ligne de tram, celui fait partie intégrante de l'offre de chaque consortium candidat. Cet élément est donc susceptible d'être négocié. Nous ne pouvons, à ce stade, dévoiler la teneur des plannings proposés.

Si le planning d'intention de la SRWT se maintient, comme c'est le cas jusqu'ici, le marché pourrait être conclu en janvier 2015 et débuter peu après. Le délai d'exécution est fixé à 42 mois calendrier. Il paraît raisonnable d'envisager la marche à blanc, exploitation non commerciale, pour mi-2018.

Le tracé de la ligne de tram est définitif puisque le projet fait l'objet d'un permis unique délivré le 14 février dernier et confirmé sur recours par le Ministre Henry en date du 16 mai 2014, et purgé de tout recours depuis le 11 août 2014.

En ce qui concerne les projets éventuels d'extension de la ligne de tram et d'une seconde ligne, ils ne sont pas à l'ordre du jour aujourd'hui. On se concentre d'abord sur ce premier dossier qui est déjà un solide dossier.

**M. le Président.** - La parole est à Mme Defraigne.

**Mme Defraigne (MR).** - Merci pour cette précision, Monsieur le Ministre. Si je vous suis bien, vous ne me dévoilerez pas le contenu des offres. Je sens évidemment des modifications par rapport au planning puisque vous parlez d'un planning d'intention de la SRWT et que vous ne pouvez pas m'en dévoiler la teneur.

J'entends mi-2018 pour la mise en service. Est-ce bien cela que vous m'avez dit ?

**M. Di Antonio**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Le planning de réalisation fait partie de l'offre qui doit être remise par le consortium. Mais un travail en amont, réalisé par la SRWT, prévoit 42 mois de travaux à débiter au moment où l'on fera le choix du consortium. Les offres sont rentrées depuis le 15 septembre et on pense pouvoir adjuger, choisir lequel des deux consortiums pourra travailler à partir de janvier 2015. Vous ajoutez 42 mois à janvier 2015, si tout se passe bien.

**Mme Defraigne (MR).** - Cela fait, par rapport aux prévisions de M. Brie, on est passé de juin 2017 à juin 2018. Je prends acte, en tout cas, qu'il n'y a pas de recours administratif au Conseil d'État, ce qui est déjà en soi une bonne nouvelle parce que cela permettra d'avancer dans le dossier.

Mais cela veut dire que, par rapport à ce que l'on nous avait annoncé, dans les débats que j'avais eus avec votre prédécesseur, on a un an dans la vue, minimum.

**M. Di Antonio**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Le délai faire partie intégrante de l'offre. Cela veut dire que le consortium peut dire : « Moi, je sais le faire en 36 mois au lieu de 42 » ou au contraire « 46 ». C'est pour cela que je ne peux pas vous donner une réponse plus précise pour le moment par rapport à cela.

**Mme Defraigne (MR).** - Mais vous spéculiez ou vous « pronostiquez » - entre guillemets parce que cela n'a pas été choisi - un délai de mi-2018. CQFD. Merci.

**M. le Président.** - Je ne doute pas qu'ultérieurement les uns et les autres reviendront sur la question.

**QUESTION ORALE DE MME TROTTA À  
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE  
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-  
ÊTRE ANIMAL, SUR « UNE LIAISON RAPIDE  
ENTRE LA GARE ET L'AÉROPORT DE  
CHARLEROI »**

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

**QUESTION ORALE DE MME SALVI À  
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE  
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-  
ÊTRE ANIMAL, SUR « LE NOUVEAU PROJET  
DE LIGNE DE BUS RAPIDE BRUSSELS SOUTH  
CHARLEROI AIRPORT (BSCA) »**

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

- de Mme Trotta, sur « une liaison rapide entre la gare et l'aéroport de Charleroi » ;
- de Mme De Bue, sur « la gare de Charleroi Airport » ;
- de Mme Salvi, sur « le nouveau projet de ligne de bus rapide Brussels South Charleroi Airport (BSCA) ».

La parole est à Mme Trotta pour poser sa question.

**Mme Trotta (PS).** - Le 16 septembre dernier, vous faisiez part dans le quotidien *l'Écho* notamment de ce que vous considérez être la solution « mobilité » la plus adéquate et rapide à mettre en œuvre pour relier la ville de Charleroi à l'aéroport régional. Il s'agirait d'une liaison de bus express, sur base d'aménagements en site propre, avec départ et arrivée au cœur même de la gare de Charleroi-Sud.

J'aurais voulu, Monsieur le Ministre, que vous nous détailliez davantage cette proposition. Peut-on savoir aussi de quelle réflexion elle est issue ?

Vous dites que ce serait la solution la moins coûteuse. Je voudrais aussi en savoir davantage sur le coût que représenterait cette liaison rapide, sachant qu'il faudrait des aménagements à la gare de Charleroi-Sud, à l'aéroport et aussi sur les routes.

Pouvez-vous nous éclairer sur le type de procédure

devant lequel on se trouve au niveau de l'aménagement du territoire ? Faudrait-il, par exemple, envisager au moins pour partie une modification du plan de secteur de Charleroi ?

La création d'une gare à l'aéroport a été désignée comme un chantier prioritaire par le Gouvernement wallon dans le cadre du plan d'investissements pluriannuel de la SNCB. Cela impliquerait-il que les priorités wallonnes seront revues ?

D'une manière générale, pouvez-vous nous indiquer si votre proposition a déjà fait l'objet de discussions au sein du Gouvernement, voire même de décisions ? Des consultations ont-elles eu lieu avec la direction de l'aéroport et même avec la ville ?

Enfin, vous indiquez que cette solution serait moins chère – cela, j'en ai déjà parlé – et plus rapide à mettre en œuvre que la liaison ferroviaire directe. En avez-vous une estimation ? Selon vous, quel serait le délai de cette liaison rapide ? Quand pourra-t-elle être créée ?

**M. le Président.** - La parole est à Mme De Bue pour poser sa question.

**Mme De Bue (MR).** - Monsieur le Ministre, j'aimerais également revenir sur vos déclarations dans la presse.

À *l'Écho* et au *Soir*, vous déclariez : « Il y a mieux à faire qu'une gare à l'aéroport de Charleroi ».

C'est vrai que cette déclaration concernant la gare m'avait un peu étonnée puisqu'il y a un accord du Gouvernement précédent sur l'aménagement d'une gare de desserte pour l'aéroport de Charleroi.

D'une part, effectivement, le coût est estimé à entre 300 et 600 millions d'euros et l'échéance est assez loin puisque l'on parle d'une réalisation pour 2027. Mais il y avait aussi un accord politique assez unanime des forces vives locales pour cet investissement. Ce qui m'avait aussi étonnée dans votre déclaration, c'est que la compétence des relations avec la SNCB ne dépend pas de vous, mais de votre collègue, M. Maxime Prévot.

Par rapport à l'avenir de ce projet qui a déjà fait couler d'encre, j'aimerais savoir si c'est votre position ou s'il y a une décision du Gouvernement wallon en la matière.

Ma collègue précédente a très bien détaillé le projet que vous avez, vous-même, évoqué dans la presse, à savoir l'aménagement de navettes en site propre entre la gare de Charleroi-Sud et l'aéroport.

Je voudrais aussi savoir s'il s'agit d'un simple effet d'annonce ou si on est déjà face à un projet qui a fait l'objet d'une étude préalable. Quels sont éventuellement les résultats de cette étude ?

Le projet a-t-il déjà fait l'objet d'une estimation budgétaire ? Est-il déjà planifié dans le temps quant à la réalisation de ces aménagements ? Par de là aussi, j'aimerais savoir s'il y a un accord du Gouvernement wallon sur ce dossier.

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

**Mme Salvi** (cdH). - Monsieur le Ministre, il est vrai qu'en ce début de mois de septembre, vous nous avez surpris, mais agréablement surpris, lorsque vous avez présenté ce nouveau projet de ligne de bus rapides entre la gare de Charleroi-Sud et le Brussels South Charleroi Airport.

Il est clair que ce plan pourrait présenter différents avantages, en tout cas apporter une solution rapide, peu chère et opérationnelle rapidement pour rejoindre l'aéroport de Gosselies. En tout cas, cette solution pourrait permettre de mieux s'adapter aux variables aériennes. Si effectivement un engagement avait pris par rapport à l'aérogare, mais avec un délai, une date d'échéance en 2027, il est clair que l'aéroport de Charleroi est en pleine expansion et qu'une solution complémentaire à la construction éventuelle d'une gare à une échéance beaucoup plus lointaine, a suscité de nombreuses interrogations.

L'approche sur le terrain, cependant, est positive puisque vous amenez là quelque chose de nouveau, d'intéressant, d'opérationnel rapidement.

Ce plan a déjà reçu, par ailleurs, l'assentiment d'Inter-Environnement Wallonie.

Indépendamment des différentes questions qui viennent d'être posées par mes collègues, j'aurais souhaité vous interpellier sur le plan de secteur qui avait été prévu au départ et qui est toujours prévu dans le cadre du développement de l'aérogare puisque vous savez que le périmètre de réservation, les fameux 300 mètres autour de la gare de Luttre, pour permettre justement la nouvelle liaison vers l'aérogare, a évidemment fait couler beaucoup d'encre, notamment par rapport à la Commune de Luttre-Pont-à-Celles et à l'ensemble des riverains qui se sont régulièrement manifestés par rapport à ce périmètre de réservation. J'aurais donc souhaité savoir si le projet qui risque de voir le jour – vous allez nous en dire plus aujourd'hui – risque d'impacter par ailleurs les différents plans d'aménagements territoriaux et si ceux-ci peuvent avoir des conséquences directes par rapport à ce périmètre de réservation, à cette ligne qui devait traverser les villages de Pont-à-Celles et de Luttre. Et vous comprendrez bien que les différents riverains sont aujourd'hui en attente de vos réponses.

Je vous remercie pour celles-ci.

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

**M. Di Antonio**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. – Mesdames les députées, merci pour votre intérêt relatif à cet interview par rapport au lien entre la gare de Charleroi et l'aéroport.

Effectivement, l'infrastructure SNCB à Gosselies constitue l'une des priorités ferroviaires en Wallonie, telles qu'elles ont été déterminées à plusieurs reprises par le Gouvernement et la dernière fois le 7 novembre 2013.

Ce projet s'inscrit dans la volonté de développement de l'aéroport de Charleroi, mis en œuvre par le Gouvernement wallon. Je partage tout à fait cet objectif qui consiste à connecter l'aéroport de la manière la plus efficace au réseau ferroviaire.

Ceci étant, la mise en service de cette infrastructure n'est pas attendue avant plusieurs années, l'année 2027 ayant été évoquée par Infrabel. Son budget est évalué à 400 millions d'euros, j'ai même entendu 500 millions d'euros.

Pour votre bonne information, il est également utile de rappeler que la configuration de l'aéroport ne permet pas d'y réaliser une gare directement liée. Le projet Gosselies 2027 nécessitera donc l'utilisation d'une navette routière jusqu'à l'aéroport, ce qui implique une rupture de charge.

Mais, comme vous le rappelez, cette compétence est celle de mon collègue, M. Prévot, qui est en charge de développer ce dossier.

Dans l'attente de 2027, l'aéroport doit pouvoir continuer à se développer et il est important de pouvoir le rejoindre en utilisant le réseau ferroviaire existant. Je ne peux pas me contenter d'attendre 2027 en disant que tout va bien pour accéder à l'aéroport, ce n'est pas le cas aujourd'hui, et si l'on veut qu'il se développe encore plus demain, il est nécessaire d'être proactifs.

La desserte en transports publics entre l'aéroport et la gare doit donc être une priorité à court terme. L'amélioration des relations par autobus entre la gare de Charleroi-Sud et l'aéroport s'inscrit naturellement dans ce contexte.

Il ne s'agit donc pas d'opposer deux projets, mais bien d'agir en complémentarité compte tenu notamment d'échéanciers qui sont très différents.

Un système efficace au départ de la gare de Charleroi-Sud implique plusieurs aspects :

- tout d'abord, une possibilité de passer du train à la navette sans quitter la gare, et cela bien entendu avec une signalétique adaptée, une signalétique spécifique ;
- la possibilité de réserver, pour la navette rapide, une bande de circulation sur tout ou

partie du trajet jusqu'à l'aéroport. C'est déjà possible aujourd'hui sur une partie de ce trajet. L'infrastructure peut être adaptée assez facilement pour obtenir ce résultat ;

- la nécessité d'améliorer les lignes vers et au départ de Charleroi-Sud, notamment pour les faire coller au mieux aux horaires de vol. Donc aujourd'hui, la priorité, si l'on veut une utilisation des transports en commun du train et des bus pour se rendre à l'aéroport, c'est avoir des trains qui arrivent plus tôt le matin à Charleroi et qui collent mieux aux horaires des avions ;
- la possibilité de concevoir aussi à Charleroi un accueil spécifique par rapport à toute une série de gens qui sont peut-être un peu moins pressés, n'ont pas envie d'arriver à l'aéroport au dernier moment, peuvent arriver la veille, passer une soirée à Charleroi, dormir à Charleroi, vivre un peu à Charleroi avant de prendre l'avion à l'aller ou au retour. Je pense donc qu'il y a un travail à faire aussi à ce niveau-là pour essayer d'allonger, puisqu'on a quand même sept millions de voyageurs qui transitent par l'aéroport, si l'on parvenait à en garder quelques pour cent sur notre territoire un peu plus longtemps, je pense que ce serait tout à fait profitable pour notre territoire.

Pour le surplus, des analyses complémentaires restent nécessaires avant de préciser les modalités et les conséquences exactes, notamment en matière d'aménagement du territoire.

Pour le surplus, des analyses complémentaires restent nécessaires avant de préciser les modalités et les conséquences exactes, notamment en matière d'aménagement du territoire. C'est assez limité, il ne s'agit pas de devoir changer les plans de secteur ou quoi que ce soit, on est sur les voiries existantes avec des bandes réservées et des aménagements spécifiques.

Des analyses complémentaires concernent aussi la mise en place d'une telle liaison rapide par autobus. Dans les prochaines semaines, je proposerai au Gouvernement, la mise en place d'une *task force* regroupant la ville, la SNCB, la société de gestion de l'aéroport, mon collègue ministre des Travaux publics, les administrations concernées et mon cabinet, de manière à ce que l'on puisse travailler très rapidement ensemble.

Aujourd'hui, le lien existe, la navette existe. Il faut en améliorer l'efficacité, essayer de gagner minute après minute et peut-être, à un moment donné, essayer d'aller vers des investissements dans la gare de Charleroi. Des montants sont prévus dans le programme d'investissement de la SNCB, de manière à pouvoir passer directement du train à la navette et de gagner des minutes précieuses. De plus, on rentre là dans un autre concept : si, sans sortir de la gare, on peut prendre la

navette à la gare de Charleroi, on est alors dans un lien beaucoup plus naturel entre la gare et l'aéroport. D'après nos calculs, on peut se rapprocher d'un temps de parcours de huit à neuf minutes, à comparer avec celui de quatre à cinq minutes pour Gosselies. C'est un autre agenda : c'est 2027.

**M. le Président.** - La parole est à Mme Trotta.

**Mme Trotta (PS).** - Merci à M. le Ministre pour sa réponse. Je partage tout à fait votre point de vue. Je suis rassurée de voir notamment que la volonté précédente est toujours présente. Le projet que vous évoquez est très ambitieux, pour toutes les raisons que vous avez citées. Il facilitera d'ailleurs, en plus, la vie des passagers, c'est très bien ; en plus, s'ils peuvent faire une petite visite de notre région, c'est encore mieux. Je vous suis tout à fait à ce niveau-là.

Néanmoins, il ne peut pas balayer l'autre projet de liaison ferroviaire qui, même s'il est programmé à plus longue échéance pour 2027, ce projet donnera de réelles ambitions à l'aéroport de Charleroi qui est en pleine expansion. Ce n'est plus à prouver, puisque l'on parle même, si je ne m'abuse, de 14 millions de passagers pour 2020. Je suis contente d'entendre que ces deux projets doivent rester complémentaires et que l'un ne va pas balayer l'autre.

Pour une question un peu plus pratique, étant donné tous les travaux en cours sur les routes de Charleroi, notamment sur le petit ring, j'aurais aussi voulu savoir si cette solution pouvait être viable à très court terme.

Je reviendrai vers vous rapidement pour le suivi de ce dossier.

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

**Mme De Bue (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Merci d'avoir précisé les projets du Gouvernement en matière de gare ferroviaire. Vous avez nuancé vos déclarations dans la presse.

Le projet de navette, donc l'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport par la création de cette navette, et l'amélioration de l'intermodalité est un bon projet. Je prends note de votre volonté de la mise en place de cette *task force*.

Il y a encore beaucoup de questions en suspens, notamment l'impact budgétaire. Dans la *task force*, je n'ai pas entendu citer le TEC. Ce n'est vraisemblablement pas un interlocuteur qui serait concerné par ce projet. Au niveau du groupe TEC, on sait que les contraintes budgétaires vont faire en sorte que les moyens seront diminués : on parle d'une diminution de subventions de 10 %. Je m'interroge sur le financement de ce projet et sur l'impact vis-à-vis d'autres subventions pour d'autres projets attendus en Wallonie.

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

**Mme Salvi** (cdH). - Je remercie M. le Ministre de tout l'intérêt qu'il porte au développement de la région de Charleroi dans son ensemble, par la mobilité, mais de facto pour l'intérêt qu'il porte au développement de l'aéroport de Charleroi.

J'ai bien noté cette volonté de complémentarité, mais surtout d'efficacité en termes de mobilité et d'apport de passagers tout comme, quelque part aussi, une volonté de développer le tourisme à Charleroi. Je suis sûre que l'échevin du tourisme en place sera ravi de vous entendre également sur ce sujet.

Vous n'avez pas directement répondu à ma question concernant le périmètre de réservation, mais je suppose que c'est sous-jacent au fait que cette *task force* doit aujourd'hui encore voir le jour, et qu'une série de liens doivent être mis en place avec votre collègue le Ministre Prévot. J'ose espérer que, très rapidement, on pourra également donner information un peu plus précise, notamment aux riverains habitant la commune de Pont-à-Celles.

**QUESTION ORALE DE M. HAZÉE À  
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE  
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-  
ÊTRE ANIMAL, SUR « LA DIMINUTION  
PROGRAMMÉE DU BUDGET T.E.C. ET SON  
IMPACT SUR LE SERVICE PUBLIC ET  
L'EMPLOI »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la diminution programmée du budget T.E.C. et son impact sur le service public et l'emploi ».

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

**M. Hazée** (Ecolo). - Monsieur le Ministre, le Gouvernement fait savoir dans plusieurs communications sa décision de diminuer la dotation du groupe TEC. C'est ainsi que votre collègue, M. le Ministre Lacroix – en date du 2 août 2014 – évoquait une réduction de 10 % en la présentant comme une décision déjà arrêtée.

Selon d'autres sources, cette réduction serait de 5 % en 2015, 8 % en 2016 et 10 % en 2017.

De votre côté, vous vous êtes également exprimé sur le sujet avec la même intention, mais l'intensité était, disons, plus floue puisque vous avez évoqué à la fois la hausse annuelle prévue par le contrat de service public, l'application d'une réduction linéaire non encore chiffrée

et puis l'octroi d'une enveloppe spéciale à discuter lors du conclave budgétaire.

À ce stade, nous ne savons pas si votre déclaration conduit à une réduction inférieure ou supérieure aux 10 % annoncés par votre collègue. Vous avez également évoqué une restriction significative de l'offre du dimanche.

Dès lors, vu l'impact extrêmement inquiétant de ces informations, je voulais vous interroger avec plusieurs questions.

Tout d'abord, pouvez-vous nous informer de l'état des décisions du gouvernement en la matière ? S'agit-il à ce stade de scénario sur lequel on réfléchit ou s'agit-il finalement déjà d'orientation précise ? Les déclarations de votre collègue, qui étaient relativement affirmatives, sont-elles finalement erronées ?

J'ai eu l'occasion de l'interroger tout à l'heure et il n'est pas rentré dans les détails en renvoyant les choses à plus tard, mais ses déclarations, elles, subsistent et nous ne voyons donc pas tout à fait clair sur l'état du dossier.

Deuxièmement, pouvez-vous préciser vos projets en termes de diminution de l'offre ? Le Gouvernement prévoit-il que des lignes ou des trajets soient supprimés ? En particulier, quelle est aujourd'hui la part du budget T.E.C. qui est affectée au service du dimanche puisque c'est ceux-là qui seraient – je parle encore au conditionnel – dans le collimateur ?

Dans quelles proportions entendez-vous diminuer ces services du dimanche pour atteindre finalement une diminution des moyens de l'ordre de 10 % telle qu'évoquée par votre collègue du budget ? S'agit-il finalement d'une application un peu défaussée du service minimum qui a été discuté ? S'agit-il de préserver les lignes permettant de rallier les hôpitaux finalement, mais à partir d'où pourrait-on alors aller aux hôpitaux le dimanche ? C'est donc une question qui est posée : la réduction de l'offre.

Troisièmement, le Gouvernement a-t-il estimé l'impact de cette politique en termes d'emploi ? Vous avez notamment évoqué le non-remplacement d'un départ sur cinq, en référence aux orientations prises en matière de fonction publique, mais il s'agit de voir peut-être un peu plus clair puisque, en fonction publique, il est question du non-remplacement de quatre départs sur cinq. Est-ce simplement une erreur de compréhension, ce qui peut bien sûr arriver ou les choses se présentent-elles de manière différente du point de vue du Gouvernement ?

Qu'en est-il finalement en la matière pour le groupe TEC ?

Quatrième question, vous avez aussi évoqué la faible fréquentation d'un certain nombre de lignes. Avez-vous analysé l'impact des propositions de réduction de ces

lignes sur la ruralité ? C'est évidemment aussi un enjeu important pour notre région.

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

**M. Di Antonio**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, ma réponse sera très courte puisque la question de cet éventuel effort financier du groupe TEC doit encore faire l'objet d'un arbitrage. On commence le conclave budgétaire, on avait encore des réunions sur le sujet, notamment de la SRWT, ce matin. On poursuivra demain matin. Il est donc vraiment prématuré à ce stade d'entrer dans les détails d'économie.

Vous connaissez les contraintes, c'est clair qu'il y a un peu plus d'un milliard d'euros d'économies à réaliser et que les OIP ne seront pas indemnisés des économies à réaliser.

La SRWT sera donc concernée et je ne peux pas vous confirmer, à l'heure qu'il est, de combien de pour cent et si cela impactera les lignes, les tarifs ou les engagements de personnel.

Je pense que d'ici deux semaines, on aura beaucoup plus d'informations à vous donner.

**M. le Président.** - La parole est à M. Hazée.

**M. Hazée** (Ecolo). - Je veux simplement dire à M. le Ministre qu'il n'était pas dans mon intention d'interroger le Gouvernement wallon sur ses intentions, mais je l'interrogeais évidemment sur les déclarations de son collègue.

Je note donc qu'il s'est avancé un peu rapidement, que l'arbitrage n'a donc pas encore eu lieu. J'espère que cette situation d'attente nous permettra d'éviter ce drame annoncé par votre collègue, parce que 10 % d'économies au niveau du TEC, cela veut dire évidemment très vite – parce que les éléments qui ne vont pas vers les trajets sont quand même faibles – quelque chose de proche de 10 % de lignes et de services publics en moins.

Ce serait assez paradoxal que finalement, au moment où le Gouvernement wallon annonce la relance du chantier CHB, c'est ce que j'ai entendu aujourd'hui, pour 500 millions d'euros, on viendrait mettre à mal le transport en commun dans l'ensemble de notre région.

**M. le Président.** - Je suppose qu'il s'agit là d'une question dont on va encore discuter au plus large lors du budget ajusté.

## QUESTION ORALE DE MME GÉRADON À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN- ÊTRE ANIMAL, SUR « UN SERVICE MINIMUM AUX T.E.C. »

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Gérardon à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « un service minimum aux T.E.C. ».

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

**Mme Gérardon** (PS). - Monsieur le Ministre, le début de la semaine de la Mobilité a été marqué par divers effets d'annonce et notamment celui relatif à la création d'un service minimum aux TEC au bénéfice des usagers devant se rendre dans les hôpitaux afin d'y recevoir des soins. Certes, la vision humaine de cette proposition n'échappe à personne, mais dans les faits, elle ressort plus du slogan et son application me semble irréaliste.

En effet, on présuppose que seules les lignes à proximité des hôpitaux seront préservées et donc seuls les usagers proches du tracé auront accès à ce service minimum, ou généralisera-t-on aux correspondances, ce qui équivaldrait plutôt à un service minimum global ?

Autre élément d'interrogation : comment distinguera-t-on les usagers se rendant dans les hôpitaux pour leurs soins et le reste des usagers ? Devront-ils montrer un document attestant la véracité de leurs dires ? Les chauffeurs auront-ils la capacité de contrôler cela sans heurts ?

Ces deux exemples illustrent parfaitement, si besoin en était, les difficultés de mise en œuvre éventuelle de cette « fausse bonne » idée.

Néanmoins, pourriez-vous nous relater les discussions éventuelles qui se sont tenues au sein du Gouvernement wallon à ce sujet ? Une concertation préalable avec la SRWT a-t-elle eu lieu ? Si oui, les organisations syndicales ont-elles été conviées aux discussions ?

À la lueur des trajectoires budgétaires qui seront imposées à la SRWT, ne pensez-vous pas qu'une telle annonce risque de crispier les partenaires sociaux et nuire à l'instauration d'un dialogue constructif entre vous, le Conseil d'administration de la SRWT et les syndicats ? D'avance, je vous remercie pour votre réponse.

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

**M. Di Antonio**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame la Députée, les questions relatives à la continuité du service sont des matières qui formellement relèvent de la compétence du Gouvernement fédéral auquel je n'ai bien entendu pas l'intention de me substituer.

Je reste toutefois attentif à toute évolution en la matière qui pourrait être envisagée le cas échéant par le prochain Gouvernement fédéral. Je serai très attentif notamment à la lecture de l'accord fédéral puisque certains ballons d'essai ont été lancés par les formateurs annonçant un service minimum, notamment à la SNCB. Nous n'en connaissons pas encore les détails.

En ce qui me concerne, je donnerai tout d'abord la priorité à la procédure d'amélioration du dialogue social qui existe au sein du groupe TEC, procédure que j'entends poursuivre. En effet, il s'agit d'une démarche qui donne des résultats positifs sur la paix sociale et en particulier sur la prévention des grèves sauvages. À cet égard, je tiens d'ailleurs à souligner le climat favorable qui est de mise actuellement dans les TEC wallons.

Ceci étant, et sans qu'il ne soit question de remettre en cause le droit de grève, j'estime qu'il devrait être possible d'examiner, toujours dans le cadre de la concertation sociale, dans quelle mesure certains services pourraient être assurés en cas de mouvement de grève. Par exemple, je trouve que même lorsque des mouvements sociaux aboutissent à des actions de grève, il est concevable par tout un chacun qu'un service puisse être assuré afin que les plus faibles puissent continuer à se rendre à l'hôpital pour des examens, des soins ou pour rendre visite à des proches.

Les soucis d'organisation que vous soulevez devraient pouvoir être rencontrés avec un peu de bonne volonté. J'organiserai les discussions et les concertations afin que les modalités concrètes que pourrait prendre une telle approche puissent être examinées.

Vous comprendrez que je vais privilégier le dialogue avec les partenaires sociaux et que je leur réserve la priorité dans les discussions qui pourraient avoir lieu à ce sujet.

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

**Mme Gérardon (PS).** - Effectivement, je pense qu'il faudra un peu plus de bonne volonté par rapport aux modalités pratiques. Si l'objectif est de permettre à l'ensemble des citoyens de pouvoir se rendre à l'hôpital, rendre visite à un proche, aller à un rendez-vous médical, je pense que tous les citoyens devraient pouvoir bénéficier de ce service, même si je peux comprendre et si je suis forcément sensible à cette nécessité.

Je serais particulièrement attentive à l'évolution de

ce dossier.

**QUESTION ORALE DE M. DAELE À  
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE  
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-  
ÊTRE ANIMAL, SUR « LES HYPOTHÉTIQUES  
MESURES DE RATIONALISATION DANS LE  
FINANCEMENT DES AÉROPORTS »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Daele à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les hypothétiques mesures de rationalisation dans le financement des aéroports ».

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

**M. Daele (Ecolo).** - Monsieur le Ministre, la Wallonie veille depuis plusieurs années à rendre progressivement les aéroports wallons autosuffisants pour reprendre les termes de votre prédécesseur. Au-delà des orientations politiques, il s'agit aussi de prendre en compte l'évolution de la jurisprudence du droit européen en la matière.

Dans vos déclarations de rentrée, vous avez évoqué tour à tour l'apport des actionnaires privés des aéroports wallons, les synergies à créer entre ces deux aéroports et les relations avec Belgocontrol.

Je voudrais vous interroger quant à vos orientations et à vos initiatives sur ces trois dossiers.

Premièrement, vous vous êtes exprimé quant à l'évaluation et éventuellement à la renégociation des accords de partenariats privés dans les deux aéroports régionaux. Par rapport à BSCA, il y a et clairement quelque chose à faire par rapport à SAVE qui a des privilèges exorbitants - droit de veto, dividendes privilégiés. Et ce, tout en refusant d'investir le moindre euro. Monsieur le Ministre, quelle est votre analyse de la situation ? Quelle stratégie entendez-vous développer et par quels leviers comptez-vous agir ?

J'ai lu que vous aviez eu une courte entrevue avec les Italiens de SAVE, je voudrais savoir ce que cette entrevue a donné ?

Deuxièmement, par rapport aux sociétés de gestion, vous entendez jouer les synergies entre les deux aéroports.

Sur un petit territoire, il est en effet plus cohérent d'entrer dans une logique de coopération plutôt que de concurrence et n'y a-t-il pas lieu dans ce cadre de revoir les conventions qui lient la SOWAER aux deux sociétés de gestion, entre autres dans l'objectif d'une plus grande

prise en charge d'elles-mêmes ? L'objectif d'autosuffisance.

Troisièmement, en ce qui concerne Belgocontrol qui est en déficit, la DPR envisage « d'accroître le partenariat ». Vous indiquez dans la presse qu'il ne faut pas revoir l'accord de coopération qui est en la faveur de la Région. Ne considérez-vous pas qu'il faudrait revoir le financement du fonctionnement de Belgocontrol, afin qu'il soit davantage mis à charge des compagnies aériennes, notamment comme cela se pratique ailleurs dans beaucoup de pays de l'UE ?

Quelle est votre approche du dossier ?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses

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

**M. Di Antonio**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, en ce qui concerne BSCA, elle a comme actionnaire privé Belgium airport, SAVE et holding communal en liquidation qui détient à ce jour 27,65 % du capital sur base d'une convention d'actionnaires datant du 5 juin 2009, Belgium airport a levé l'option d'achat permettant d'obtenir, de monter à un capital de 48,35 %. À ce jour, l'option d'achat n'a pas abouti, un tribunal arbitral devra trancher quant à l'interprétation à donner sur une clause interprétative à l'évaluation de la fixation du prix de départ.

Effectivement dans le cadre d'une courte entrevue avec les représentants de BSCA, j'ai indiqué qu'un actionnaire est là pour partager son savoir-faire industriel, pour soutenir et assister BSCA dans ses futurs développements et pas seulement pour profiter des dividendes.

En ce qui concerne Liege Airport, elle a pour actionnaire privé, l'aéroport de Paris management, à hauteur de 25,54 % depuis 1999. Deux conventions fixant notamment les objectifs et obligations dans le cadre du développement de l'aéroport arriveront à échéance en date du 17 mars 2015.

Pour le 31 décembre 2014, les parties feront part de leur intention de poursuivre ou non le partenariat. Une réflexion sur la stratégie de développement de Liege Airport est en cours.

En ce qui concerne les synergies entre les deux aéroports, la SOWAER est un actionnaire important des sociétés de gestion. À ce titre elle participe à la définition et au suivi de la stratégie de développement des aéroports wallons. Afin d'encourager la coordination entre les aéroports, la DPR prévoit que les participations de la SOGÉPA dans le capital des sociétés de gestion seront intégrées au sein de la SOWAER afin d'accroître la cohérence des activités aéroportuaires.

Le plus bel exemple de collaboration envisagée serait de donner une réponse conjointe à la question de la délocalisation d'une partie des activités de l'aéroport de Zaventem dans le respect des conditions et des dispositions légales et notamment du droit de la concurrence.

En ce qui concerne l'accord de coopération, il stipule que Belgocontrol assure, à ses frais, la sécurité du trafic aérien des aéroports et aérodromes publics/régionaux au niveau des services d'application à la date de la conclusion de l'accord en ce qui concerne les heures d'ouverture, l'équipement disponible et l'effectif en personnel. Le surplus des prestations liées à l'accroissement de l'activité depuis 1989 est entièrement pris en charge par la Wallonie.

Dans ce cadre, la DPR prévoit que le gouvernement veillera à évaluer et, le cas échéant, à adapter les conventions de financement des missions de service public et les conventions de concession avec les sociétés de gestion en tenant compte du contexte budgétaire, des nouvelles normes de comptabilité publique et, surtout, des nouvelles lignes directrices européennes. J'ai eu l'occasion de rencontrer, avec le ministre-président, le commissaire la semaine dernière et il est évident que les nouvelles lignes directrices européennes auront une influence de plus en plus grande sur la manière dont nous pouvons intervenir dans les aéroports. Donc, tenir compte de ces nouvelles lignes et des opportunités offertes en cas de partenariat accru avec Belgocontrol.

**M. le Président.** - La parole est à M. Daele.

**M. Daele** (Ecolo). - Je vous remercie pour les éléments que vous m'avez donnés, Monsieur le Ministre. Beaucoup d'éléments avec des points d'interrogations, notamment par rapport aux actionnaires privés, car vous ne pourrez évidemment prendre attitude qu'une fois que nous connaissons leurs intentions plus précises.

Par rapport aux logiques de coopération - ou plutôt que de concurrence - c'est clair que pouvoir prendre attitude par rapport aux logiques de délocalisation des activités de Zaventem vers les aéroports est une chose, pouvoir envisager la logique plus largement et pas uniquement sur d'éventuelles délocalisations de Zaventem en est une autre qu'il faudra peut-être creuser de manière plus importante.

Je vous remercie pour les éléments. Vous avez mentionné plusieurs dates, nous pourrions revenir et rediscuter du sujet à divers moments.

**QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À  
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE  
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-  
ÊTRE ANIMAL, SUR « L'AFFECTATION DE LA  
PARTIE EXCÉDENTAIRE DE LA COTISATION  
POUR LE FINANCEMENT DU REGISTRE  
CENTRAL D'IDENTIFICATION DES CHIENS »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'affectation de la partie excédentaire de la cotisation pour le financement du registre central d'identification des chiens ».

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

**M. Dodrimont (MR).** - Monsieur le Ministre, le secteur concerné par l'élevage des chiens tire la sonnette d'alarme dénonçant qu'un excédent de cotisations permettant l'identification et l'enregistrement des chiens est indument perçu depuis plusieurs années. Le secteur parle d'un problème qui remonterait à décembre 2010 et avance un montant qui se doit d'être vérifié, mais qui semble quand même être proche de la vérité, de près de 3 millions d'euros.

Ce que le secteur à nouveau demande est de savoir s'il y a une possibilité de cette régularisation puisse enfin intervenir. La ministre en charge du Bien-être animal jusqu'à présent au niveau fédéral n'aurait pas régularisé cette situation.

C'est vers vous maintenant que se tournent ces différents propriétaires de chiens, via ceux autour desquels ils sont fédérés, avec cet excédent indument perçu qui devrait être remboursé. On parle aussi d'un montant d'identification et d'enregistrement de 10,95 euros qui correspond au montant prévu par le texte de la loi-programme, mais dont l'arrêté n'entrerait en vigueur que le 29 décembre prochain. Ce montant est-il modifiable ou est-il prévu de le modifier ? Allez-vous prendre un arrêté en ce sens avant cette échéance afin de limiter le montant global excédentaire dû à cette perception trop importante et pour laquelle une régularisation pourrait être évitée évidemment si un autre montant était fixé ?

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

**M. Di Antonio,** Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, la situation que vous décrivez est une résultante de décisions prises par le Gouvernement

fédéral avant la régionalisation de la matière et qu'il ne me revient donc pas de commenter.

De quoi héritons-nous exactement ? Quelle est la situation actuelle ?

Pour assurer le financement du registre central d'identification des chiens, une cotisation de 12,39 euros a été mise à charge des maîtres des chiens identifiés. Ce montant se décompose de la manière suivante :

- une taxe de 4 euros qui est perçue à l'enregistrement des chiens. Cette contribution a été contestée par le passé pour des raisons de légalité. Je constate que cette situation est aujourd'hui régularisée puisqu'elle a été inscrite dans la loi du 14 août 1986. Elle a été récemment inscrite et elle est juridiquement valide depuis le 1er janvier 2013 ;
- outre ces 4 euros, ce montant contient une redevance pour l'identification et l'enregistrement des chiens. Ainsi, en décembre 2010, le marché de services relatif à « la gestion du registre central d'identification des chiens et de distribution de passeports européens pour chiens, chats et furets » a été attribué pour un prix de 7,45 euros l'unité. Ce montant correspond à la redevance qui finance le service rendu.

Si vous faites le calcul, il reste effectivement une partie excédentaire de 94 centimes. C'est bien cette partie excédentaire qui fait aujourd'hui débat. Ce montant a pour finalité de couvrir les frais provoqués par l'ensemble du dispositif. Ces 94 centimes se rapportent ainsi aux frais qu'engage l'autorité compétente pour encadrer le prestataire et gérer le système d'identification et d'enregistrement.

Vous savez que la cotisation fixée à 12,39 euros sera ramenée, dès le 29 décembre 2014, à un montant de 10,95 euros, vous l'exprimez dans votre question. Le Gouvernement fédéral a en effet adopté un arrêté royal en avril 2014 pour effectuer cette modification. Cette partie excédentaire disparaîtra donc.

Pour ce qui concerne la Région wallonne, les dépenses et recettes financières liées à ce volet de la sixième réforme de l'État ne seront transférées aux régions qu'à partir du 1er janvier 2015, soit quand la partie excédentaire aura disparu. Il est donc du ressort de l'État fédéral de régler ses comptes d'ici là et de procéder éventuellement au remboursement adéquat. Je pars de l'idée que la situation que je reprendrai au 1er janvier sera en ordre. Ce n'est pas la Région qui aura le trop-perçu éventuel.

Pour être complet, je dois vous informer qu'une révision de ces textes est néanmoins à l'étude pour les adapter à la nouvelle répartition des compétences, en lien notamment avec la distribution des passeports qui reste une compétence sanitaire, donc fédérale. Dans ce

cadre, j'envisage d'améliorer le système d'identification et d'enregistrement mis en place en passant progressivement à un système de puce plus élaboré, dite puce intelligente. Ce type de puce permettra une meilleure traçabilité des animaux. Le montant de cette cotisation sera donc réexaminé prochainement. Il n'est pas improbable qu'une marge soit nécessaire pour assurer un financement supplémentaire pour développer des politiques de bien-être animal et pour mieux poursuivre les cas de maltraitements.

Pour ces raisons, j'estime donc qu'il n'y a pas matière à prendre d'urgence un arrêté pour revoir le montant.

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

**M. Dodrimont (MR).** - Je voudrais remercier M. le Ministre pour cette réponse qui me semble correspondre à ce qui est attendu, et notamment nous prenons acte de la volonté de modifier une législation qui semble aujourd'hui quelque peu désuète.

**QUESTION ORALE DE MME MOUCHERON À  
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE  
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-  
ÊTRE ANIMAL, SUR « LA POSITION DU  
GOUVERNEMENT WALLON SUR L'ABATTAGE  
SANS ÉTOURDISSEMENT »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Moucheron à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la position du Gouvernement wallon sur l'abattage sans étourdissement ».

La parole est à Mme Moucheron pour poser sa question.

**Mme Moucheron (cdH).** - Monsieur le Ministre, maintenant c'est fait, dans les trois régions du pays, le bien-être animal est devenu une compétence à part entière et tout le monde peut s'en réjouir.

Nous nous félicitons que le Gouvernement wallon ait pris le choix de distinguer cette compétence de l'agriculture. Il s'agit en effet, à mes yeux ce sont deux thématiques tout à fait différentes qui méritent chacune un ministre spécifique. Je ne dois pas vous rappeler ici que c'est une demande forte des défenseurs de la cause animale.

Vous vous êtes vu confier cette toute nouvelle compétence régionale et cette responsabilité politique. C'est un beau défi à relever !

On voit dans la DPR que l'on prévoit dans ce cadre

une série d'intentions positives, voire encourageantes, mais elle ne dit par contre rien sur la question de l'abattage sans étourdissement qui fait un peu débat ces jours-ci. Vous n'êtes pas sans savoir que ceci est considéré par les associations de défense des animaux comme une lacune.

En Belgique, la loi impose que les animaux soient étourdis avant l'abattage. Il existe cependant encore une exception pour l'abattage entrant dans le cadre d'un rite religieux.

Entre le moment où j'ai déposé ma question et le moment où vous allez me répondre, j'ai déjà pu lire certaines de vos interventions et entendre les uns et les autres à ce sujet. On m'a interpellée aussi entretemps sur le fait qu'apparemment cette pratique d'abattage sans étourdissement serait de plus en plus fréquente, sans distinction du rite ou non, suite à une demande croissante de viande *halāl* dans la population. C'est quelque chose qui est relevé par les associations françaises dont on a beaucoup de retours dans ce sens-là. Je ne sais pas si vous avez plus de renseignements à cette information qui me serait relayée.

Avez-vous des intentions à propos de cette délicate question de l'abattage des animaux sans étourdissement ? Envisagez-vous, à court ou moyen terme, d'abolir cette exception en ce qui concerne le rite et d'interdire purement et simplement tout abattage d'animaux sans étourdissement ou de trouver des solutions qui soient plus acceptables aux yeux de certains ?

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

**M. Di Antonio,** Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame la Députée, pour le ministre en charge du Bien-être animal, il est une évidence que l'on doit rapidement évoluer vers une situation où chaque abattage d'animal soit précédé d'un étourdissement.

Je ne veux plus d'une situation d'abattage sans étourdissement, je ne veux plus que cela puisse encore se produire chez nous dans un délai rapproché. L'année 2014 est un peu particulière puisque nous avons hérité, il y a très peu de temps des compétences, il était donc très difficile de changer les choses. En tout cas pour 2015 il faudra que l'on évolue en ce sens. Je pense même être proactif en allant défendre cette thèse-là au niveau européen puisqu'une partie de la situation que l'on connaît aujourd'hui est liée à l'existence de certaines exceptions possibles dans les textes européens, mais je vais y venir.

Des travaux scientifiques ont démontré - ce qui ne surprendra personne - que l'abattage sans étourdissement provoque chez l'animal des douleurs

entre l'égorgeage et la perte de conscience, raison qui nous pousse à agir et les rapports reçus des vétérinaires, de tous les spécialistes sont éloquentes à ce propos.

Quelles sont les règles en vigueur à ce sujet ?

La protection des animaux durant le processus d'abattage est réglementée par 3 textes :

- tout d'abord un règlement européen 1099/2009 sur la protection des animaux au moment de leur mise à mort, la loi du 14 août 1986 relative à la protection et au bien-être des animaux ;
- un Arrêté Royal du 11 février 1988 relatif à certains abattages prescrits par un rite religieux.

Ces textes exigent que chaque abattage soit précédé d'un étourdissement de l'animal, y compris lors de l'abattage à des fins de consommation domestique privés en dehors d'un abattoir.

La seule exception est celle ayant trait aux méthodes particulières d'abattages prescrites par des rites religieux, à condition que les abattages aient lieu dans un abattoir agréé, selon le règlement européen ou dans un établissement agréé selon la loi.

La règle, c'est : pas d'abattage sans étourdissement, sauf dans certaines conditions dans des abattoirs agréés.

Le problème se situe chez nous lors de la Fête du sacrifice. Selon les chiffres qui m'ont été transmis, le nombre d'animaux à tuer durant cette période est largement supérieur à ce que les abattoirs peuvent accueillir. Pour 2013, c'étaient 5 014 moutons, dont 1 730 dans les dix abattoirs ouverts pour la fête. En 2013 toujours, c'étaient 1 423 bovins, dont 1 423 dans les dix abattoirs ouverts pour la fête.

Si les abattoirs ont la capacité d'absorber tous les bovins ce jour-là, il en est tout autre pour les moutons. Par ce manque de capacité d'abattage, mais également pour des raisons d'ordre public, d'environnement et de santé publique, les abattages rituels ont jusqu'à aujourd'hui été autorisés à la fois dans les abattoirs agréés – où la règle européenne permet de le faire sans étourdissement –, mais également dans des établissements temporairement agréés par le ministre fédéral. Ces établissements temporaires ne sont pas des abattoirs au sens de la législation européenne et l'abattage sans étourdissement n'est pas conforme à ces règles.

La Région wallonne héritant tout récemment de cette matière, j'ai pris la décision de ne pas toucher à cela pour cette pratique en 2014, comme le font d'ailleurs Bruxelles et la Flandre. Les trois ministres se sont trouvés dans la même situation avec une volonté de

faire évoluer la législation, mais pas le temps matériel de le faire pour octobre 2014.

Pour les années futures, je compte bien faire évoluer les pratiques et les réglementations afin d'arriver à ce que chaque animal subisse l'étourdissement avant sa mise à mort.

Dans certains pays européens, par exemple la Suède, le Danemark et la Pologne, certaines pratiques d'étourdissement – comme l'étourdissement électrique ou par pistolet à percussion – sont acceptées dans le cadre des rites religieux. Nous avons là une piste à privilégier. Dans certains pays européens, des discussions ont eu lieu et certaines pratiques ont été admises dans le cadre de rites religieux. Toutes les autres prescriptions sont respectées et la viande reste conforme aux attentes des pratiquants. Nous devons travailler dans ce sens. Je compte rencontrer les communautés concernées afin d'en discuter très prochainement pour trouver une solution consensuelle, mais applicable sur notre territoire assez rapidement.

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

**Mme Moucheron** (cdH). - Monsieur le Ministre, merci de votre intérêt pour la situation, votre proactivité aussi. Il est vrai que, chez nous, cela concerne des abattages rituels à une certaine période. Il ne faudrait pas non plus se précipiter, supprimer des endroits où on ne peut pas pratiquer l'abattage avec étourdissement ou se retrouver avec des situations dans lesquelles on le ferait de toute façon de manière complètement détournée.

Merci pour votre travail sur cette question. Je serai attentive à l'évolution des travaux sur la réflexion. J'entends déjà les pistes par rapport à des systèmes existant dans d'autres pays européens qui sont conformes aux rites religieux.

Il me reste une question, mais elle n'était pas prévue dans mon intervention à la base, sur le nombre croissant d'abattages sans étourdissement, vu la demande croissante aussi.

**M. le Président.** - Vous reposerez une autre question orale, puisqu'il n'est pas autorisé de poser une nouvelle question dans la réplique. C'est le règlement qui le prévoit.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- La séance est levée à 16 heures 48 minutes.

## LISTE DES INTERVENANTS

M. Matthieu Daele, Ecolo  
M. Pierre-Yves Dermagne, PS  
Mme Valérie De Bue, MR  
Mme Christine Defraigne, MR  
M. Carlo Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal  
M. Philippe Dodrimont, MR  
M. Jean-Marc Dupont, PS  
Mme Déborah Gérardon, PS  
M. Stéphane Hazée, Ecolo  
M. Philippe Henry, Ecolo  
Mme Anne Lambelin, PS  
M. Mauro Lenzini, PS  
Mme Savine Moucheron, cdH  
Mme Florence Reuter, MR  
Mme Véronique Salvi, cdH  
M. Edmund Stoffels, Président  
Mme Graziana Trotta, PS

## ABRÉVIATIONS COURANTES

BSCA	Brussels South Charleroi Airport S.A.
CATU	Commission d'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme
CHB	liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux-Beaufays
CoDT	Code du Développement Territorial
CQFD	Ce qu'il fallait démontrer
CWATUPE	Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie
DPC	Département de la Police et des Contrôles
DPR	Déclaration de politique régionale
FEDER	Fonds européen de développement régional
GSK	GlaxoSmithKline
IBW scrl	Intercommunale du Brabant wallon
ICEDD	Institut de conseil et d'études en développement durable
IDEA	Intercommunale de Développement Economique et d'Aménagement des régions de Mons-Borinage et du Centre SCRL
KUL	Katholieke Universiteit Leuven
OMC	Organisation mondiale du commerce
P.V.	procès-verbal
PUM	plan urbain de mobilité
SAR	sites à réaménager
SDER	schéma de développement de l'espace régional
SNCB	Société nationale des Chemins de fer belges
SOGEPA	Société Wallonne de Gestion et de Participations S.A.
SOWAER	Société Wallonne des Aéroports S.A.
SRWT	Société régionale wallonne du Transport public de personnes
TEC	transport en commun