C.R.I.C. N° 141 (2015-2016)
3e session de la 10e législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2015-2016

COMPTE RENDU

INTÉGRAL

Séance publique de commission*

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

Vendredi 15 avril 2016

*Application de l'art. 162 du règlement

SOMMAIRE

Ouverture de la séance..... 1

Organisation des travaux

Intervenants : M. le Président, M. Wahl..... 1

Examen de l'arriéré..... 1

Projets et propositions..... 1

Projet de décret abrogeant le décret du 24 avril 2014 abrogeant les articles 1er à 128 et 129quater à 184 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie, abrogeant les articles 1er à 128 et 129quater à 184 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, et du patrimoine, et formant le Code du développement territorial (Doc. 307 (2015-2016) N° 1 à 1quater) ;

Proposition de décret modifiant le décret du 24 avril 2014 abrogeant les articles 1er à 128 et 129quater à 184 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie et formant le Code du développement territorial en vue d'instaurer la dématérialisation des dossiers de demandes de permis d'urbanisme et la mise en place d'une traçabilité informatisée des dossiers d'urbanisme, déposée par M. Jeholet, Mme De Bue, MM. Dodrimont, Lecerf, Maroy et Tzanetatos (Doc. 92 (2014-2015) N° 1) ;

Proposition de décret insérant un chapitre VI dans le Titre Ier du Livre IV et modifiant le chapitre Ier dans le Titre Ier du Livre VII du décret de la Région wallonne du 24 avril 2014 abrogeant les articles 1er à 128 et 129quater à 184 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie et formant le Code du développement territorial, déposée par MM. Fourny, Stoffels, Mmes Moucheron, Waroux, MM. Denis et Dermagne (Doc. 289 (2014-2015) N° 1) ;

Proposition de résolution visant la mise en œuvre, conformément à l'article 139 de la Constitution, du transfert des compétences à la Communauté germanophone, déposée par Mme Baltus-Möres, MM. Jeholet, Crucke, Evrard, Mmes Dock et Defrang-Firket (Doc. 206 (2014-2015) N° 1) ;

Proposition de résolution visant à accélérer et à faciliter l'accès direct des notaires aux informations contenues dans le certificat d'urbanisme n° 1, déposée par MM. Stoffels, Dermagne et Denis (Doc. 337 (2015-2016) N° 1)..... 1

Discussion générale (Suite)

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, M. Wahl, Mmes De Bue, Moucheron, MM. Lecerf, Evrard.....2

Reprise de la séance..... 23

Projet de décret abrogeant le décret du 24 avril 2014 abrogeant les articles 1er à 128 et 129quater à 184 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie, abrogeant les articles 1er à 128 et 129quater à 184 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, et du patrimoine, et formant le Code du développement territorial (Doc. 307 (2015-2016) N° 1 à 1quater) ;

Proposition de décret modifiant le décret du 24 avril 2014 abrogeant les articles 1er à 128 et 129quater à 184 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie et formant le Code du développement territorial en vue d'instaurer la dématérialisation des dossiers de demandes de permis d'urbanisme et la mise en place d'une traçabilité informatisée des dossiers d'urbanisme, déposée par M. Jeholet, Mme De Bue, MM. Dodrimont, Lecerf, Maroy et Tzanetatos (Doc. 92 (2014-2015) N° 1) ;

Proposition de décret insérant un chapitre VI dans le Titre Ier du Livre IV et modifiant le chapitre Ier dans le Titre Ier du Livre VII du décret de la Région wallonne du 24 avril 2014 abrogeant les articles 1er à 128 et 129quater à 184 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie et formant le Code du développement territorial, déposée par MM. Fourny, Stoffels, Mmes Moucheron, Waroux, MM. Denis et Dermagne (Doc. 289 (2014-2015) N° 1) ;

Proposition de résolution visant la mise en œuvre, conformément à l'article 139 de la Constitution, du transfert des compétences à la Communauté germanophone, déposée par Mme Baltus-Möres, MM. Jeholet, Crucke, Evrard, Mmes Dock et Defrang-Firket (Doc. 206 (2014-2015) N° 1) ;

Proposition de résolution visant à accélérer et à faciliter l'accès direct des notaires aux informations contenues dans le certificat d'urbanisme n° 1, déposée par MM. Stoffels, Dermagne et Denis (Doc. 337 (2015-2016) N° 1)..... 24

Discussion générale (Suite)

Intervenants : M. le Président, Mme De Bue, 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, M. Wahl, Mme Moucheron, MM. Dodrimont, Sampaoli, Mme Baltus-Möres, M. Stoffels.....24

Liste des intervenants..... 53

Abréviations courantes..... 54

COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DES TRANSPORTS

Présidence de M. Stoffels, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 9 heures 44 minutes.

M. le Président. - La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. le Président. - Je me dois de complimenter les collaboratrices de M. le Ministre Di Antonio. Hier, on a demandé les schémas et ce matin, ils sont là. C'est super et cela mérite d'être dit même si je ne peux rien changer en termes de salaires.

On me dit que deux collègues du PS sont toujours coincés dans leur voiture.

La parole est à M. Wahl.

M. Wahl (MR). - Je trouve qu'à certains moments, on peut assurer le quorum, mais ici la majorité représentée actuellement par quatre personnes, ce n'est pas beaucoup.

M. le Président. - J'ai compris, il ne faut pas aller plus loin, on attend.

M. Wahl (MR). - Ceci dit, cela nous permet de prendre connaissance du document et de l'intégrer.

Examen de l'arriéré

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

PROJETS ET PROPOSITIONS

PROJET DE DÉCRET ABROGEANT LE DÉCRET DU 24 AVRIL 2014 ABROGEANT LES ARTICLES 1ER À 128 ET 129*QUATER* À 184 DU CODE WALLON DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'URBANISME, DU PATRIMOINE ET DE L'ÉNERGIE, ABROGEANT LES ARTICLES 1ER À 128 ET 129*QUATER* À 184 DU CODE WALLON DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'URBANISME, ET DU PATRIMOINE, ET FORMANT LE CODE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL (DOC. 307 (2015-2016) N° 1 À 1*QUATER*)

PROPOSITION DE DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET DU 24 AVRIL 2014 ABROGEANT LES ARTICLES 1ER À 128 ET 129*QUATER* À 184 DU CODE WALLON DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'URBANISME, DU PATRIMOINE ET DE L'ÉNERGIE ET FORMANT LE CODE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL EN VUE D'INSTAURER LA DÉMATÉRIALISATION DES DOSSIERS DE DEMANDES DE PERMIS D'URBANISME ET LA MISE EN PLACE D'UNE TRAÇABILITÉ INFORMATISÉE DES DOSSIERS D'URBANISME, DÉPOSÉE PAR M. JEHOLET, MME DE BUE, MM. DODRIMONT, LECERF, MAROY ET TZANETATOS (DOC. 92 (2014-2015) N° 1)

PROPOSITION DE DÉCRET INSÉRANT UN CHAPITRE VI DANS LE TITRE IER DU LIVRE IV ET MODIFIANT LE CHAPITRE IER DANS LE TITRE IER DU LIVRE VII DU DÉCRET DE LA RÉGION WALLONNE DU 24 AVRIL 2014 ABROGEANT LES ARTICLES 1ER À 128 ET 129*QUATER* À 184 DU CODE WALLON DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'URBANISME, DU PATRIMOINE ET DE L'ÉNERGIE ET FORMANT LE CODE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DÉPOSÉE PAR MM. FOURNY, STOFFELS, MMES MOUCHERON, WAROUX, MM. DENIS ET DERMAGNE (DOC. 289 (2014-2015) N° 1)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT LA MISE EN ŒUVRE, CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 139 DE LA CONSTITUTION, DU TRANSFERT DES COMPÉTENCES À LA COMMUNAUTÉ GERMANOPHONE, DÉPOSÉE PAR MME BALTUS-MÖRES, MM. JEHOLET, CRUCKE, EVRARD, MMES DOCK ET DEFRANG-FIRKET (DOC. 206 (2014-2015) N° 1)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À ACCÉLÉRER ET À FACILITER L'ACCÈS DIRECT DES NOTAIRES AUX INFORMATIONS CONTENUES DANS LE CERTIFICAT D'URBANISME N° 1, DÉPOSÉE PAR MM. STOFFELS, DERMAGNE ET DENIS (DOC. 337 (2015-2016) N° 1)

M. le Président. - L'ordre du jour appelle l'examen de :

- le projet de décret abrogeant le décret du 24 avril 2014 abrogeant les articles 1er à 128 et 129*quater* à 184 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie, abrogeant les articles 1er à 128 et 129*quater* à 184 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, et du patrimoine, et formant le Code du développement territorial (Doc. 307 (2015-2016) N° 1 à 1*quater*) ;
- la proposition de décret modifiant le décret du 24 avril 2014 abrogeant les articles 1er à 128 et 129*quater* à 184 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie et formant le Code du développement territorial en vue d'instaurer la dématérialisation des dossiers de demandes de permis d'urbanisme et la mise en place d'une traçabilité informatisée des dossiers d'urbanisme, déposée par M. Jeholet, Mme De Bue, MM. Dodrimont, Lecerf, Maroy et Tzanetatos (Doc. 92 (2014-2015) N° 1) ;
- la proposition de décret insérant un chapitre VI dans le Titre Ier du Livre IV et modifiant le chapitre Ier dans le Titre Ier du Livre VII du décret de la Région wallonne du 24 avril 2014 abrogeant les articles 1er à 128 et 129*quater* à 184 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie et formant le Code du développement territorial, déposée par MM. Fourny, Stoffels, Mmes Moucheron, Waroux, MM. Denis et Dermagne (Doc. 289 (2014-2015) N° 1) ;
- la proposition de résolution visant la mise en œuvre, conformément à l'article 139 de la Constitution, du transfert des compétences à la Communauté germanophone, déposée par Mme Baltus-Möres, MM. Jeholet, Crucke, Evrard, Mmes Dock et Defrang-Firket (Doc. 206 (2014-2015) N° 1) ;
- la proposition de résolution visant à accélérer et à faciliter l'accès direct des notaires aux informations contenues dans le certificat d'urbanisme n° 1, déposée par MM. Stoffels, Dermagne et Denis (Doc. 337 (2015-2016) N° 1).

Discussion générale
(Suite)

M. le Président. - Nous poursuivons la discussion générale.

On peut, non pas comme l'on avait convenu hier rediscuter de l'article 47, mais commencer par l'article 46 et rester dans la logique des articles l'un après l'autre, puisque ce schéma de temps nous a été soigneusement préparé par les collaboratrices. Je tiens de tout cœur, encore une fois, à les féliciter et à les remercier pour leur travail.

Puis-je, éventuellement avant d'aborder le texte tel quel de l'article 46, demander à ce que le ministre, ou ses collaboratrices, nous explique, sur base du schéma, comment cela se déroulera ? Ensuite, on se penchera sur le texte.

Le schéma, en tant que tel, a la capacité de visualiser, de simplifier la compréhension du texte, ce qui n'est pas tout à fait inutile lorsque l'on se penche sur les points et les virgules.

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. - Je vais donner une précision pour bien comprendre ces tableaux. L'avantage de ces schémas est non seulement de voir la succession et les opérations, mais chaque opération renvoie à l'article et l'article ne se trouve pas toujours dans ce Livre II, puisque lorsque l'on a les procédures de consultation, on renvoie aux articles du Livre VIII qui traite de cette information.

Trois procédures sont possibles. Une commence par l'article 46, une 47, une 48 selon le type d'initiative, initiative du Gouvernement, on entame la procédure à l'article D.II.46, initiative de la commune à l'article D.II.47 et initiative d'un tiers à l'article D.II.48. Je ne sais pas la manière dont vous voulez que l'on procède. Commence-t-on par l'article D.II.46, par la procédure ordinaire, initiative gouvernement dont le premier article concerné est le 46 dans l'ordre chronologique ?

M. le Président. - Je proposerais de commencer par l'article 46 et de donner aux collaboratrices ou à vous-même la possibilité d'expliquer le schéma, ce qui nous permettra de prendre connaissance. Ensuite, nous discuterons sur l'article.

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 cette procédure ordinaire puisque les mêmes tableaux existent, ensuite pour la procédure simplifiée, rapide, la procédure ordinaire, lorsque l'initiative revient au Gouvernement, se décompose en quatre grandes étapes : une adoption du projet de révision du plan de secteur, ce sont les trois premières cases avec l'initiative du Gouvernement, la réalisation d'un projet de révision du plan de secteur, donc la constitution d'un dossier de base conforme à l'article D.II.44 tel que nous l'avons vu hier.

Sur base de ce dossier de base, le Gouvernement décide de la révision du plan de secteur et adopte le projet de révision. Le cas échéant, il décide s'il y a une exemption de rapport d'incidences sur l'environnement. C'est la première grande étape, c'est l'adoption du projet de révision de plan de secteur. S'ensuit une grosse partie de la procédure qui est l'évaluation des incidences sur l'environnement et les enquêtes publiques. C'est le gros paquet, toutes les procédures qui s'ensuivent avec deux cas, deux colonnes, deux suivis possibles en fonction qu'il y a ou qu'il n'y a pas de RIE nécessaire.

Au terme de cette procédure et des différents avis, on adopte, à ce moment-là, c'est la troisième partie sur la deuxième page qui est expliquée dans l'article D.II.50 § 1 et § 2, la révision du plan de secteur en tant que tel. Ensuite, dernière étape, la publication. Voilà les quatre grandes étapes qui sont détaillées ici dans cette procédure ordinaire.

Cette procédure ordinaire, si on la compare au CWATUPE, il y a une étape importante en moins.

M. le Président. - Le schéma du CWATUPE, ce serait très précieux de comparer.

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. - Aujourd'hui, dans le CWATUPE, il y a une adoption d'avant-projet, puis on fait l'étude d'incidences. Ensuite, il y a une adoption provisoire, on fait l'enquête publique et on demande l'avis des instances. Enfin, il y a une adoption définitive.

Déjà dans la version du 24 avril 2014, on avait supprimé l'adoption provisoire et l'on avait envisagé que l'on adopte un avant-projet, que l'on fasse l'étude d'incidences, l'enquête publique, les avis, que l'on mette le tout sans tri, à l'enquête publique et que l'on fasse une adoption définitive. On avait supprimé une étape.

On a maintenu ce mécanisme, car cela fait gagner du temps, mais il faut bien se rendre compte que pour la population et aussi pour le Gouvernement, si l'on soumet un projet avec une certaine répartition dans l'espace et que ce projet est mis à mal par l'étude d'incidences, pour le Gouvernement, il n'a déjà plus l'intention de faire ce projet. D'autre part, on peut avoir des éléments objectifs dans les avis reçus montrant qu'il faut modifier ce projet. On s'est dit qu'il valait mieux dans ce cas, donner une possibilité au Gouvernement de se repositionner sur le projet avant l'enquête publique. Les riverains auront tous les éléments d'informations dans leur dossier, mais auront beaucoup de difficultés à faire la part des choses entre ce que le Gouvernement veut et ce que dit l'étude d'incidences.

Pour le Gouvernement aussi, l'autre avantage est que cela permet, quand on a mis tous les avis avant l'enquête publique, de ne plus faire, entre l'adoption provisoire et l'adoption définitive, que les remarques qui découlent de l'enquête publique et ainsi de sécuriser la décision finale, car le Conseil d'État n'admet pas, sans que l'on refasse une enquête publique, que l'on modifie substantiellement le plan.

On a replacé une étape facultative pour le Gouvernement de se repositionner sur le projet si l'étude d'incidences ou les avis reçus nécessitent de revoir le projet. J'ai en tête un cas très précis, c'était le Centre de glisse d'Antoing. Les promoteurs étaient arrivés en disant : « On a fait une étude du terrain, c'est parfait, ce sont les parties les moins intéressantes, c'est là que je mets la partie la plus urbanisée du projet ». En fait, l'étude d'incidences a démontré le contraire. Si l'on avait mis le projet enquête publique tel quel, il n'avait aucune chance d'aboutir. Il a fallu refaire un travail de recomposition du projet avec les promoteurs, sur base de l'étude d'incidences, avec la CDT et repositionner alors à l'enquête publique un projet qui intégrait au maximum ces remarques.

Quand les choses se passent bien, on a une étape en moins qui est l'adoption provisoire, mais on a inséré une possibilité de correction après l'étude d'incidences, avant l'enquête publique, possibilité utilisée ou pas en fonction du résultat de l'étude d'incidences et de la nécessité de modifier le dossier. Même lorsqu'elle est appliquée, cette étape sera plus courte qu'une adoption provisoire telle qu'on l'avait jusqu'ici. La procédure, globalement, est soit très raccourcie, soit un peu raccourcie.

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

M. Wahl (MR). - Monsieur le Président, pour bien comprendre, y a-t-il moyen d'avoir des exemples ?

Je ne parviens pas à distinguer quand il ne faudra pas de RIE, quand en faudra-t-il. Je suis un peu perdu. Je vous prie de m'excuser, car j'ai raté l'une ou l'autre étape, pas énormément. Je n'y vois pas clair ; je ne suis manifestement pas le seul.

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

Mme De Bue (MR). - Dans la foulée de la question de M. Wahl, les exemples aussi qui font que l'on pourrait éviter cette étape où l'on reviendrait à la procédure précédente qui est celle d'adopter un projet,

après un avant-projet. Dans quels exemples pourrait-on éviter cette procédure ? Il me semble que le Gouvernement devra, de toute façon, amener un autre projet de plan, compte tenu des résultats de l'étude d'incidences. Une étude d'incidences amène toujours des recommandations et des modifications des projets.

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. - Nous sommes dans la procédure initiative Gouvernement.

Première étape, le projet de révision de plan de secteur, s'il est bien étudié à ce moment-là, que l'on a bien connaissance de l'ensemble des éléments, il est possible que ce dossier ne soit pas amené à être fondamentalement modifié par l'étude d'incidences qui suivra. Mais admettons, réalisation du projet de base. Sur base de ce projet D.II.44, avec le dossier de base que l'on forme à ce D.II.44, le Gouvernement prend une première décision, un premier passage au Gouvernement. Il adopte à ce moment-là le projet de révision.

C'est là que se pose la première question : RIE ou pas RIE ? Je vais donner des exemples dans les deux cas. Je ne pense pas avoir jamais vu une révision de plan de secteur sans étude d'incidences. En fait, cette exemption est prévue par la directive plan programme pour les petites zones de niveau local. Le Conseil d'État nous a fait corriger les textes que l'on réintègre l'exemption. En pratique, je vous l'accorde, je n'en connais pas. C'est seulement si l'on inscrivait peut-être une révision de plan de secteur pour inscrire une zone non urbanisable ; et encore, la DGO3 nous a rappelé que même quand il y avait des incidences positives, il fallait les faire apparaître. Personnellement, je n'ai pas vu de cas, mais le Conseil d'État nous a demandé d'être conformes aux textes de la directive. On a réintégré théoriquement la possibilité d'une exemption.

Nous aurions pu faire quelque chose de plus simple ici en oubliant cette partie, mais elle n'aurait pas été complète. Nous devons considérer, même si c'est relativement théorique, des cas de petites modifications de plan de secteur qui n'impliqueraient pas de rapport d'incidences sur l'environnement. C'est relativement peu probable.

Une fois le Gouvernement ayant décidé et adopté le projet de révision, dans la large majorité des cas, nous sommes dans la nécessité d'un RIE. C'est l'étape suivante, article D.VIII.33, § 2 : « Le Gouvernement propose le projet de contenu du RIE ».

Ensuite, les avis sont demandés, CWEDD, CRAT, DGO3, des avis supplémentaires s'il s'agit de zones particulières, transfrontalières ou Seveso. Le Gouvernement, après avoir obtenu ces avis, fixe cette fois-ci le contenu du RIE. À l'étape précédente, il proposait un projet de contenu. Après avoir reçu les avis, il fixe son contenu définitif. Le Gouvernement désigne un auteur de projet pour mener à bien ce RIE. Ce RIE est réalisé et on passe par une étape d'information d'une série de structures : CWEDD, CRAT, CCATM, et cetera.

Une fois réalisé, ce RIE est envoyé au Gouvernement. S'en suit une procédure d'avis DGO3 et si nécessaire de nouveau de Seveso et de personnes et d'instances jugées utiles. C'est là qu'il y a une étape supplémentaire, soit ce RIE confirme ou tout au moins ne s'oppose pas aux éléments tels qu'ils se trouvaient dans la réalisation du projet de base de révision de plan de secteur. Dans ce cas, on continue la procédure normalement. Si, au contraire, le RIE met en évidence des modifications à apporter, on a une possibilité de revenir vers le Gouvernement et d'adopter un autre projet de plan qui réponde mieux aux objectifs poursuivis. Cette étape facultative évite de devoir tout recommencer ou d'envoyer en enquête publique quelque chose qui se fera démolir. C'est une étape demandée par les opérateurs surtout dans la mesure où ils ne sont pas obligés de recommencer une procédure parce que le RIE démontrerait toute une série de choses qui pourrait faire l'objet d'une simple adaptation dans le dossier sans nécessité de recommencer toute la procédure.

Une fois ce projet de plan éventuellement modifié, adopté, le Gouvernement le transmet aux collèges communaux pour enquête publique. Le collège communal envoie les réclamations et avis du conseil communal au Gouvernement. De nouveau, une procédure CRAT, CWEDD, puis le Gouvernement peut adopter définitivement ou refuser d'adopter le plan avec toute une série de décisions qui peuvent s'y coller, comme l'abrogation des schémas, des guides listés dans le dossier de base, la reconnaissance de zones et une déclaration environnementale. Envoi de décision aux communes, notification aux fonctionnaires dirigeants et opérateurs s'il s'agit d'une reconnaissance de zone de développement économique, par exemple.

Nous en sommes au total à 24 mois dans cette procédure pour une procédure d'adoption de plan de secteur à l'initiative du Gouvernement. Les « 24 mois », c'est la somme de tous les délais, avec une possibilité de suspension si les conséquences du RIE imposent au Gouvernement d'utiliser la possibilité qu'il a d'adapter le projet en fonction des conclusions du rapport d'incidences sur l'environnement.

Reste alors l'étape ultime : publier et à afficher.

La procédure ordinaire à l'initiative du Gouvernement vous semble-t-elle plus claire ?

M. le Président. - Le schéma nous semble avoir été expliqué. Sauf qu'à la première étape, qui décide ou quel

est le critère en fonction duquel le Gouvernement décidera s'il faut ou non un RIE ? C'est bien théorique, comme vous le dites. Mais puisque c'est inscrit dans le règlement, cela devient aussi de la pratique. Ce n'est plus de la pure théorie.

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. - Oui, l'article D.VIII.31, § 2 exprime bien les cas où l'on peut exempter de RIE ce qu'en termes de modifications de plan de secteur n'est quasiment jamais intact.

Une procédure – on avait essayé une fois pour inscrire une zone non urbanisable et cela avait été refusé – est prévue par la directive plan programme. Si le Gouvernement décide de ne pas réaliser d'étude d'incidences, il l'indique dans son adoption d'avant-projet. À ce moment-là, on doit demander l'avis de la CRAT et du CWEDD. Si la CRAT et le CWEDD valident, on peut se dispenser de l'étude, sinon on doit revenir au Gouvernement et proposer une étude d'incidences et en fixer le coût.

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

M. Wahl (MR). - L'objectif est d'essayer de simplifier ; la question est de savoir si l'on y parvient. Il y a plus de possibilités, sans doute. On aborde forcément les articles suivants. On ne sait pas faire autrement, d'autant plus qu'il est fait référence à d'autres nombreux articles que l'on n'a pas encore examinés qui se trouvent au D.VIII. Ce n'est pas simple. Mais il n'y a pas moyen de faire autrement, ce n'est pas un reproche.

Ma première interrogation est cette procédure où il n'y a pas de RIE, où nous sommes tous d'accord pour dire qu'il n'arrivera jamais. Je veux bien qu'il y ait une remarque du Conseil d'État. Je suis toujours de ceux extrêmement attentifs aux remarques du Conseil d'État. Si l'on ne suit pas une remarque du Conseil d'État, il y a toujours cette possibilité que, lors des recours ultérieurs, il y ait – le moyen sera soulevé – que même si ce n'est pas la même Chambre du Conseil d'État qui est amenée à examiner l'avant-projet – ce n'est pas la même section qui instruira un recours – il est souvent imprudent de ne pas tenir compte des remarques du Conseil d'État. On le verra après pour le *standstill* – là, il y a aussi la Cour constitutionnelle, c'est un autre problème.

Ici, on est dans un autre cas de figure. Le Conseil d'État – en soi, c'est déjà remarquable – demande que l'on inscrive une procédure simplifiée qui, assez curieusement si elle devait être suivie, mettra encore plus en péril – cette procédure simplifiait plutôt l'absence de RIE – et risque d'être un des éléments substantiels d'un recours. Le Gouvernement, pour en définitive, gagner relativement peu de temps, ne suivra jamais cette procédure. Si cette procédure ne figure pas dans le texte, il n'y a jamais le moindre recours possible ou inimaginable qui serait fondé sur l'absence de cette possibilité. Les seuls recours qui seraient possibles, c'est de suivre – car le Gouvernement suit cette possibilité d'absence de RIE – et qu'il y ait des griefs lors du recours.

Mais, en sens inverse – j'essaie de bien me faire comprendre –, ce n'est pas possible.

Si un particulier introduit un recours contre une modification du plan de secteur introduite par le Gouvernement, il ne prendra jamais comme argument que le Gouvernement aurait pu prendre la procédure simplifiée sans le RIE. Il ne va jamais le faire, c'est se tirer une balle dans le pied et à la mitraillette.

Sur base des explications, j'ai le sentiment que – cela peut être un peu contradictoire ce que je semble dire, parce qu'alors, il y a une procédure qui veut aller plus rapidement : en principe, je devrais être favorable, et nous devrions être favorables – ici, il y a deux éléments. Un, on sait qu'elle ne sera jamais utilisée. Si elle est utilisée, on sait qu'elle est beaucoup plus fragile et qu'au lieu d'accélérer les choses, cela risque de mettre en péril la volonté du Gouvernement de modifier le plan de secteur. Deux, si ce texte n'y est pas, il n'y a aucun péril possible complémentaire pour la procédure « classique » de révision du plan de secteur à l'initiative du Gouvernement. Je ne vois pas l'utilité de maintenir cela.

Il y a une complexité complémentaire. Nous sommes ici en commission où l'on se penche sur cette question. On est conscients, mais, à nouveau, il faut toujours se mettre à la place de ceux qui nous suivront. Si ce Gouvernement-ci, dûment averti – par le ministre, les travaux parlementaires, l'administration – dit : « Oui, on sait très bien que c'est dedans, mais surtout ne pas utiliser » ; le gouvernement suivant aura-t-il la même mémoire ; l'administration, dans quelques années, aura-t-elle la même mémoire ? J'ai la crainte que certains, au sein d'un gouvernement – je ne parle pas de ce Gouvernement-ci, je parle d'un gouvernement futur – pourraient être amenés à essayer d'aller rapidement et à suivre cette procédure simplifiée, parce qu'elle est dans le texte et, « bardaf », on a le résultat inverse. Je suis perplexe quant à la nécessité de maintenir le dispositif tel qu'il est aujourd'hui inscrit, ou alors il y a une raison que j'ignore, mais on arrive en commission, on examine un texte – c'est assez rare – cela arrive de se dire que ce truc, on ne l'appliquera jamais. Si l'on sait déjà que l'on ne l'appliquera jamais, cela ne sert à rien de l'inscrire.

Je vais même plus loin, c'est dangereux puisque si nous sommes sûrs que l'on ne l'appliquera jamais – on se trompe peut-être – certains voudront peut-être l'appliquer par la suite, avec tous les risques que cela peut entraîner. Je préfère que l'on se concentre sur l'autre procédure avec RIE et voir ce que l'on peut faire ou améliorer, le cas échéant, s'il y a possibilité. Mais cette absence de RIE complique un peu le raisonnement,

je préférerais, pour une fois, me contenter de la colonne de gauche.

(Rires)

M. le Président. - Bon début.

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. - Cela implique d'éliminer la colonne de droite, et dans ce cas, l'ensemble reviendra au centre.

M. Wahl (MR). - C'est un danger.

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. - C'est clair.

M. Wahl (MR). - C'est un danger que je n'avais pas perçu.

M. le Président. - C'est un danger majeur...

(Rires)

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. - On a eu la même réflexion hier sur un article concernant les désinscriptions au plan de secteur, puisque l'on part du principe qu'un rapport d'incidences environnementales est nécessaire lorsque l'on veut désinscrire. Car le Conseil d'État nous a dit qu'en cas de recours, le fait d'avoir désinscrit une zone de réservation peut faire l'objet d'une contestation, parce que nous ne respectons pas des directives européennes. Sur base de cela, le Conseil d'État nous demande d'inscrire, dans notre législation, le fait que la désinscription d'une zone de réservation – soit parce que l'infrastructure est terminée et que l'on peut s'en passer, soit parce que l'on décide de ne pas faire l'infrastructure – devrait d'office faire l'objet d'une étude d'incidences. À partir du moment où on l'inscrit, cela devient évident qu'il faut le faire. On peut, dans la pratique, raisonner de la façon suivante : qui s'opposera à la désinscription d'une zone de réservation utilisant le fait qu'il n'y a pas eu d'étude d'incidences, parce que l'on n'a pas fait l'infrastructure. Il n'y a pas eu d'incidences, on n'a rien fait, on désinscrit, si l'on peut le faire de manière simple.

Cet avis n'est pas partagé. Dans mon cabinet, on me dit que c'est délicat de faire comme cela. Mais, de façon pragmatique, que faisons-nous ? Sur base d'une menace potentielle soulevée par le Conseil d'État, du fait d'utiliser la législation européenne pour dire : « Vous auriez dû faire une désinscription » ; on inscrit la désinscription avec étude d'incidences comme étant la règle, ce qui bloque des désinscriptions parce que c'est lourd. Quand on a 10, 20, 30, 50 zones de réservation sur le territoire dont on sait que l'on ne fera plus l'infrastructure et que l'on a d'autres dossiers urgents, parfois, on se dit que l'on se concentre sur les autres dossiers. Là, d'accord, on a une zone de réservation, on ne fait pas l'infrastructure. Qui sait, on la fera peut-être un jour. On laisse cela là, alors que si un arrêté simple de désinscription était possible sans étude d'incidences – décision du Gouvernement – cette infrastructure ne se ferait pas, on décide, personne ne va en recours contre cela, et c'est terminé.

Ici, on est un peu dans la même logique de dire qu'il existe des possibilités théoriques, et le Conseil d'État nous le rappelle. L'article DVIII.31, § 2 détermine les cas de petites zones au niveau local où un RIE n'est pas nécessaire. Quand on lit cet article, on se rend compte que l'on est très rarement dans ce genre de cas.

Pour ce qui est du périmètre SAR, la justification de laisser cette possibilité dans cette colonne de droite, c'est... En fait, on parle des mots « hormis, en cas d'exemption ». C'est vrai que, dans le CWATUPE, ce n'est pas prévu et qu'à l'origine, on ne l'avait pas mis. Cela ne poserait pas de problèmes de légalité de mettre ces mots.

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

M. Wahl (MR). - Par contre, la possibilité, au niveau de l'initiative communale, est maintenue à ce niveau-là – l'absence de RIE. Parce que là, autant au niveau d'une initiative gouvernementale, je crois que l'on peut se dire que cela n'arrivera jamais.

Au niveau d'une initiative communale où il s'agit de modifier une petite erreur... Je vais vous donner un exemple très simple et très concret – excusez-moi, je vais de nouveau vous parler de ma commune – et, Monsieur le Ministre, vous avez entendu parler de ce dossier, car vous avez été interpellé. Dans ma commune, une ferme appelée la Ferme de la Barrière fait de la culture bio. Une pétition a circulé, parce qu'il y a un schéma de structure et ils ont assez mal compris – mais peu importe, je ne rentre pas dans le fond du dossier. Lorsque le zoning de Jodoigne a été fait par, manifestement, une erreur de trait, cette ferme a été mise dans le périmètre du zoning, ce qui pose toute une série de problèmes, parce qu'il y a notamment un magasin de vêtements, un service traiteur et ils sont à côté. Ce ne sera jamais une zone industrielle. C'est une modification où tout le monde ne peut qu'applaudir. Si l'on doit – en plus, cela faciliterait la vie de ces gens... On a obtenu, par je ne sais plus quel miracle, par quelle dérogation – parfois en fermant un peu les yeux – le fait d'une certaine régularisation, mais, dans ce genre d'hypothèse, où c'est véritablement la rectification d'une erreur de plan – il y en a eu et il y en a, sans doute, encore, on y reviendra à l'article concerné – là, avoir une procédure extrêmement simple, cela mérite d'être conservé.

Mon propos concernant le recours à l'absence de RIE, à ce stade, ne concerne que les révisions du plan de secteur à l'initiative du Gouvernement. Je me réserve pour les autres hypothèses.

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

Mme Moucheron (cdH). - J'ai juste une petite remarque. J'entends le raisonnement et je peux y souscrire. Mais n'est-ce pas un risque de le supprimer pour l'un et pas pour l'autre ?

Au niveau des recours, cela risque d'être problématique si l'on fait une différence entre l'initiative gouvernementale ou communale. Sinon sur la logique, je peux tout à fait rejoindre ce qui vient d'être défendu.

M. Wahl (MR). - J'ai beau être juriste, j'aime bien parfois être logique.

(Rires)

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

M. Lecerf (MR). - J'ai une petite question. Pourquoi, dans la procédure initiée par le Gouvernement, ne retrouve-t-on pas une réunion d'information préalable ? Pourquoi y a-t-il un traitement différent par rapport aux autres procédures initiées, par exemple, par la commune ? Quelle est la motivation ?

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. - C'est déjà le cas aujourd'hui. Quand une initiative est du Gouvernement, la partie enquête publique, et donc réunions, vient après la partie étude d'incidences. On a conservé le parallélisme avec le CWATUPE. Pour les raisons d'initiative gouvernementale, dans le CWATUPE, il n'y a pas de réunion d'information prévue avec le public. Pour le 42*bis*, quand c'est l'intercommunale, il y en a une et surtout une délibération du conseil communal aussi, parce que l'on ne voulait pas que des personnes privées puissent déposer une modification de plan de secteur sans que la commune ne soit au courant.

Mme De Bue (MR). - Cela n'aurait-il pas été justement l'occasion d'harmoniser les procédures ?

M. le Président. - Je vois que l'enquête publique est prévue dans le cadre de l'article 46, mais aussi dans l'article 47. L'enquête publique vient très tard dans la procédure dans l'article 47 comme il vient très tard dans la procédure dans l'article 46.

La parole est à M. Lecerf.

M. Lecerf (MR). - Cela ne m'explique pas la motivation. Pourquoi une différence de traitement ? Quel est l'intérêt de faire une réunion d'information préalable pour un projet communal et pas pour un projet du Gouvernement ? J'essaye de comprendre, parce que je n'ai pas l'expérience de. Je ne vois pas pourquoi il y a deux traitements différents. S'il y a un intérêt de le faire dans une, je pense qu'il peut y avoir un intérêt dans l'autre. Cela permet aussi au public de s'exprimer à un stade assez tôt dans la procédure plutôt qu'à la fin, quand tout est cuit et où l'on sait très bien que c'est difficile de peser sur la décision tellement le cheminement précédent a déjà été long.

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

Mme De Bue (MR). - D'autant plus que des dispositifs européens et des conventions, comme la Convention d'Aarhus, demandent que ces processus de la consultation de la population soient menés le plus en amont possible. On ne comprend pas pourquoi le parallélisme entre les deux procédures n'est pas respecté ou pas proposé.

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. - Dans la pratique, c'est ce que je viens de faire de manière informelle sur la N5, la E420, la sortie sud de Charleroi, enfin toutes ces routes, puisque j'ai eu la volonté d'expliquer le projet auprès des gens. J'ai fait une forme de réunion préalable. Il y a eu 700 à 800 personnes, mais cela n'est pas dans les textes aujourd'hui, puisque c'est une initiative du Gouvernement de modifier le plan de secteur et d'y inscrire une zone de réservation. Faut-il rendre cela systématique ?

Le seul argument objectif est que cette réunion d'information préalable du public se fait tout à fait en amont de la procédure. Quand j'ai présenté l'E420, il avait une décision du Gouvernement. Il faut que le projet qui est présenté soit avalisé par le Gouvernement. Cela supposerait d'avoir une étape supplémentaire, une adoption avant d'aller à la réunion d'information préalable du public. Le Gouvernement adopte le projet. Avant de proposer le projet de contenu du RIE, entre les deux, on a cette information préalable.

On n'a pas l'habitude de vouloir ajouter des étapes, vous non plus, mais il faut bien avouer que cela peut faire gagner pas mal de temps après. Si je suis allé à Charleroi, c'était pour éviter de laisser les gens fantasmer pendant trois-quatre mois sur ce que cela deviendrait. J'ai préféré expliquer tout de suite à quoi cela pouvait ressembler et préciser la procédure, en leur rappelant qu'ensuite, il y aurait toutes les procédures normales d'enquête publique dans lesquelles ils auraient à remettre officiellement un avis au même titre que les conseils communaux, et cetera. Cela a été fort utile. Il faut bien avouer que c'est utilisé également par la CDT. Je pense que celle-ci ajoute parfois cette étape quand ils ont de gros dossiers. Quand ils ont dû gérer dans ma

région un avant-projet de modification de plan de secteurs pour inscrire un circuit motos, ils sont venus, dès la décision de départ, avant le rapport d'incidences sur l'environnement, si je ne me trompe pas.

C'est pour ne pas allonger la procédure, car, en fait, cette étape de réunion d'informations préalables du public découle du Code de l'environnement comme pour les études d'incidences pour un projet éolien par exemple, avant de commencer l'étude d'incidences – d'un projet, on ne parle pas des plans, on est bien d'accord, ce n'est pas la même directive – c'est le parallélisme.

Avant de commencer une étude d'incidences d'un projet, on vient le présenter à la population. Le problème c'est que l'on fixe aussi le contenu de l'étude d'incidences, en tout cas un projet de contenu, au moment de l'adoption du plan de secteur, mais c'est que, avant que l'on ne commence le rapport sur les incidences environnementales, on ne fasse cette étude. Le Gouvernement s'est prononcé sur un projet, on se fixe sur un projet de contenu d'études d'incidences, on le présente à la population, on demande les avis sur le projet de contenu à la CRAT, au CWEDD, et cetera. On peut, comme cela tenir, compte de points qu'aurait soulevé la population dans le rapport sur les incidences environnementales et cela sécuriserait.

Je retrouve quelques éléments de justification, des notes de l'époque lorsque l'on a travaillé là-dessus, voilà presque un an maintenant. La demande des opérateurs économiques et des intercommunales était de ne pas ajouter cela. Est-ce une bonne idée ou pas ? Cela, on peut en discuter. Pour eux, c'était clairement rallonger la procédure, même si l'on sait que l'on a tout intérêt à informer le plus en amont possible. On est un peu partagé entre les deux.

On ne prendra pas de décision aujourd'hui, on entend votre suggestion. La demande des opérateurs, donc la décision du Gouvernement, allait dans le sens de ne pas allonger la procédure avec une étape dans ce qui est la procédure la plus courante qui est la mise en œuvre de zones économiques.

M. le Président. - Un élément plaide en faveur de cette réunion préalable, parce que les auteurs de la modification du plan de secteurs ont pu prendre connaissance aussi de la température de la population. Lorsque l'on va dans une information préalable informer la population, ceci n'enlève, dès le départ, rien en ce qui concerne des oppositions éventuelles qui pourraient se formuler à l'égard d'un projet. Mais en les ayant entendus, on peut être particulièrement attentifs lors de la rédaction du RIE, par exemple, et d'avoir un maximum de réponses, afin d'éviter les difficultés que l'on postposerait vers une étape ultérieure si l'on n'a pas pris le soin d'entrer dans le détail des observations émises par la population.

Cela plaide en faveur de et c'est aussi de nature à faciliter l'avis des opérateurs économiques d'avoir rencontré les éventuelles objections le plus tôt possible, plutôt que d'y faire face à la fin de la procédure.

La parole est à M. Lecerf.

M. Lecerf (MR). - J'abonde dans votre sens. On est pour la plupart mandataires communaux, on sait bien, que ce soit un gros projet ou un petit, une fois que l'on en parle avec les gens assez tôt, cela permet de couper les ailes à beaucoup de canards. Si M. le Ministre s'est déplacé et que 700 personnes étaient présentes, c'est une belle démonstration.

Cela va dans les deux sens, car cela permet de couper toute une série d'idées qui se développe très rapidement, mais cela permet au public d'exprimer des choses qui, parfois, peuvent être très intéressantes comme vous venez de l'expliquer. Cela permet aussi d'expliquer la procédure, la longueur de la procédure, les différentes étapes dont les gens ne se rendent pas souvent compte et que par après, les gens interprètent souvent mal. Ils ont l'impression qu'on leur cache des choses et que l'on veut contourner ceci ou cela.

On est dans une société où, aujourd'hui, on demande de la transparence. Par expérience communale, chaque fois que l'on a un projet, dès qu'il commence à émerger, il faut en parler avec les gens. Il faut le formaliser dans la procédure. C'est un alourdissement, avouons-le, qui n'est pas gigantesque, mais qui peut nous faire économiser beaucoup de temps par la suite, mais aussi de problèmes surtout.

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

M. Evrard (MR). - Je voudrais abonder dans le même sens, Monsieur le Ministre. Entendre que vous pratiquez, à juste titre, déjà cette modification qui sera suggérée et qui n'est pas actuellement dans le texte.

Comme l'a rappelé Mme De Bue, le texte tel qu'il est rédigé actuellement risque de poser un problème avec la Convention d'Aarhus qui impose la consultation du public le plus en amont possible. Le tout est de voir quel est le bon moment.

(Réaction d'un intervenant)

Il y a bien un type qui va, un jour, introduire un recours au Conseil d'État et lui rappeler cela. Je fais confiance à la sagacité des uns et des autres. Tant pour une raison de sécurité juridique que pour une raison de rapidité, c'est une étape indispensable. Je comprends bien le raisonnement des opérateurs économiques et leurs raisonnements, c'est qu'ils arrivent avec un projet qu'ils n'ont pas tellement envie de modifier. On est prêts au bras de fer.

C'est une mauvaise idée et les municipalistes ici tous d'accord. Dommage que M. Henry ne soit pas là.

(Rires)

Les municipalistes que nous sommes ici savons très bien qu'il ne faut pas aller devant la population en disant : « On l'a éludé », c'est clair qu'il faut arriver avec quelque chose qui est déjà construit, mais surtout avec le principe que l'on accepte d'entendre les modifications. C'est comme cela que l'on désamorce les bombes. Chaque fois que l'on a voulu – là aussi, on peut parler d'expériences – dire : « On va déjà arriver à une étape suffisamment avancée avant d'aller le présenter », c'est beaucoup plus difficile par la suite à modifier le projet. Il y a toute une série de frais engagés, un temps qui s'est déjà écouté ; cela rend beaucoup plus lourd, difficile toute modification.

Le tout est de voir quand il faut présenter. On ne peut pas le faire trop tôt en allant demander l'avis à la population, en disant : « On a cette idée, qu'en pensez-vous ? ». Il faut arriver avec quelque chose d'un peu concret. C'est probablement, comme le suggérait Mme De Bue, sur le schéma, après la réalisation du projet de révision et avant la décision du Gouvernement. En définitive, la décision du Gouvernement est peut-être beaucoup plus simple, à partir du moment – donc tout au début – avant d'adopter le projet de révision.

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. - C'est un projet du Gouvernement, cela paraît délicat de présenter à la population... Je dois consulter pour pouvoir répondre au fait de créer cette réunion d'information préalable. J'entends les arguments. Par contre, sur son positionnement, si nous devions l'introduire, ce serait sur la base d'un texte qui a fait l'objet d'une décision, donc, c'est le projet de révision qui n'est qu'à l'étape projet, à ce moment-là. On a quelque chose à montrer qui existe et pas au moment où l'on est en train de réaliser ce projet, mais qu'il avait encore fait l'objet d'une décision par le Gouvernement. C'est après la case D.VIII.31, § 2, donc la troisième case rouge partant du haut. Ce serait là, le cas échéant.

M. Wahl (MR). - Je reviens un peu en arrière, d'autant plus que je n'étais pas là. J'ai une précision qui a peut-être été donnée. L'article D.II.44, nous avons une initiative du Gouvernement dans le schéma D.II.46, c'est l'initiative du Gouvernement, c'est la toute première étape en gris.

Ensuite, vous avez la réalisation et un projet de révision du plan de secteur conformément à l'article D.II.44. Nous avons déjà une décision du Gouvernement avec des initiatives. Il y a déjà une décision. La réalisation du dossier de base ne vient pas du Saint-Esprit, elle vient aussi d'une décision du Gouvernement.

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. - Non, il y a une volonté du ministre fonctionnel de mettre en route une procédure et de constituer un dossier qu'il présente au Gouvernement, mais ce dossier, tant qu'il n'est pas présenté ni adopté par le Gouvernement...

M. Wahl (MR). - L'article D.II.44, c'est à l'initiative du ministre compétent, mais pas à l'initiative du Gouvernement.

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. - L'administration, sur demande du ministre. Il y a des contacts informels entre le ministre de l'Économie, et cetera. Il n'y a pas de décision du Gouvernement.

En général, au préalable, c'est mettre en œuvre un site repris dans une liste qui a fait l'objet d'une décision préalable d'un Gouvernement. Il y a toujours quelque chose qui était à l'initiative, mais il peut y avoir une demande de l'intercommunale directement au ministre de l'Aménagement du territoire, ou cela vient par le ministre de l'Économie, ou le ministre des zonings.

M. Wahl (MR). - Cela peut être l'intercommunal qui fait le D.II.44.

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. - La première vraie décision sur laquelle on peut se permettre de dire après : « On va montrer quelque chose aux gens », c'est la case adoption provisoire, adoption du projet.

M. Wahl (MR). - Monsieur le Ministre, j'entends bien que vous allez réfléchir à la question de savoir où l'on positionne cela. J'attire votre attention que si on le positionne après la troisième étape, donc la décision du Gouvernement dans le schéma, s'il résulte de l'enquête qu'il y a de grosses modifications à apporter, or, c'est au début que l'on aura les modifications, que se passe-t-il ?

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. - Ce n'est pas une enquête, c'est une réunion d'information. En général, ce qu'il se passe dans cette réunion, là où j'y ai participé, l'ensemble des questions posées par les gens sera – on est dans l'informel aujourd'hui puisque cette procédure n'existe pas – transmis à celui qui sera désigné pour l'étude d'incidences en disant : « Voilà déjà tout ce que les gens ont dit dans la réunion préalable ». Cela leur permet d'étudier des choses, des formules, d'être attentif à certains aspects. C'est un élément intéressant pour l'auteur de projets d'étude d'incidences.

C'est compliqué parce que l'on doit aller voir l'objet de la réunion d'information préalable du public à l'article D.VIII.5. La réunion d'information a pour objet de permettre aux demandeurs de présenter le dossier de

base, de permettre au public de s'informer et d'émettre des observations sur le projet de révision de plan de secteur, de mettre en évidence, le cas échéant, les points particuliers qui pourraient être abordés dans le rapport sur les incidences environnementales et de présenter des alternatives pouvant être raisonnablement envisagées.

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

M. Lecerf (MR). - M. le Ministre vient de répondre à ce que j'allais dire. Sur base de ce texte, cela être positionné, là où le ministre le propose.

M. le Président. - C'est toujours plus sage d'avoir une décision sur la base de laquelle on peut informer.

La parole est à M. Wahl.

M. Wahl (MR). - Dans cette procédure où disparaît la procédure de révision via les PCAR, l'administration, la DGO4 est-elle suffisamment outillée, équipée ? Ne craignez-vous pas qu'il y ait un effet d'entonnoir ? C'est plutôt pour l'applicabilité de la mesure, ce n'est pas une contestation de la mesure en tant que telle, mais c'est voir comment, dans la pratique, l'on ne va pas, en gagnant du temps par ici, risquer d'en reperdre par ailleurs. Je voudrais être sûr qu'à ce niveau-là, il n'y a pas de difficulté.

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. - Cela, c'est l'autre partie de la réforme en cours qui, quand on a construit ces textes – et j'insiste pour le rappeler qu'on les a construits avec l'administration – consiste à dire qu'il faut faire attention à tous ces délais : on va annoncer 24 mois, il faut aussi que la structure administrative des services – et la directrice générale en est pleinement consciente – soit capable de suivre le rythme tel que nous nous fixons.

Ici, il n'y a pas de possibilité d'être dans des délais de rigueur, contrairement aux demandes de permis où l'on a trouvé des solutions. Ici, c'est très difficile, puisque donner des délais de rigueur par rapport à cela ne pourrait aboutir qu'à des refus, parce que nous n'aurions pas respecté le délai. Il est très difficile d'inscrire des délais. Toutefois, les délais tels qu'ils sont indiqués là devront être tenus. Cela, c'est une question d'organisation des services, sur laquelle on travaille, par ailleurs. La réintégration du personnel et du CDT ainsi que la réorganisation des différents départements et directions au sein de la DGO4 tiennent compte de cette volonté de ne plus laisser traîner des procédures de modification de plan de secteur pendant des temps qui sont beaucoup trop longs. On a des exemples qui se comptent en années.

M. Wahl (MR). - Tout cela nous amène à combien de temps ?

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. - Ici, on est à 24 mois, mais si l'on y ajoute cette réunion d'information préalable – il faut le temps de l'organiser – cela représente, sans doute, un mois ou deux en plus, puisque c'est la commune qui organise cela.

Cela veut dire que le Gouvernement, une fois le projet de révision adopté, doit le transmettre à la commune qui, elle, doit organiser cette réunion d'information préalable. Il faut rajouter deux mois – si nous décidons d'ajouter deux mois – si pas trois, parce que si l'on fait le strict parallélisme, il faut aussi une délibération du conseil communal. Cela n'est, toutefois, peut-être pas nécessaire.

On y regarde et on adapte le tableau, le cas échéant. On vous donnera d'une réponse sur le fait que cela ajoute deux mois ou trois mois en fonction de. Cela pourrait ajouter relativement peu de temps si l'on se limite à une réunion d'information, sans nécessairement – puisque ici c'est une initiative du Gouvernement et pas de l'autorité communale – aller jusqu'à faire passer le dossier au conseil communal après cette réunion d'information. Il y a aussi peut-être un compromis à avoir avec les opérateurs, qui ne perdraient pas trop de temps. Je suis persuadé qu'ils y gagneraient dans la suite de la procédure si cette réunion d'information préalable est suffisamment claire.

M. le Président. - Mais il me semble que le temps « que l'on perd » au début, on le gagnera par la suite notamment lorsque par ce biais, l'on peut éviter, au maximum, toute une série de contestations qui, elles, prendront du temps.

La parole est à Mme De Bue.

Mme De Bue (MR). - L'organisation de la réunion d'information préalable n'est pas du ressort du conseil, mais du collège.

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. - Dans la procédure complète de réunion d'information préalable telle qu'elle est prévue à l'article D.VIII.5, après cette réunion d'information, il y a un passage par le conseil, dans le cas où l'initiative est celle de la commune ou celle d'un tiers. Peut-être qu'ici, on n'est pas obligé d'ajouter cela. Ce qui est important, c'est de faire ce que j'ai fait à Charleroi, à savoir expliquer une fois aux gens. Je ne suis pas certain que cela doive passer au conseil communal à ce moment-là. Il y a d'autres étapes pour le conseil communal plus loin. Ce compromis permettrait peut-être de ne pas trop allonger, tout en ayant un minimum d'informations au préalable. Je dois vérifier très clairement puisque je dois convaincre mes collègues.

M. le Président. - Convaincre les collègues est une chose, mais il y a aussi d'autres moyens.

La parole est à Mme De Bue.

Mme De Bue (MR). - Monsieur le Ministre, il y a encore les questions soulevées hier, auxquelles – si je ne me trompe pas – vous n'avez pas réellement répondu, par rapport à la suppression de cette deuxième lecture au niveau du Gouvernement, le deuxième passage au Gouvernement qui permettait de modifier le projet avant l'enquête publique.

D'une part, nous sommes toujours favorables à des mesures de simplification de procédure, mais, d'autre part, parfois, le fait de modifier le projet avant de le soumettre à l'enquête publique permettait d'éviter toute une série de soucis.

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. - Ici, c'est vrai que l'on remplace l'adoption provisoire, comme exprimée tout à l'heure. On supprime cette adoption provisoire.

Par contre, on crée une possibilité, pour le Gouvernement, de modifier le projet initial après le RIE. C'est une possibilité qu'il aura et qu'il activera, si nécessaire.

On simplifie tout en laissant la possibilité de modifier, qui reste importante, puisque parfois, cela évite de recommencer la boucle complète.

Mme De Bue (MR). - Dans les faits, on sait bien que les projets seront, de toute façon, modifiés. Cette possibilité est, en fait, une nécessité et on en revient à nous redire la procédure. Autant laisser alors la procédure initiale. Quand vous dites « possibilité pour le Gouvernement », dans quel cas est-ce ? Y aura-t-il des critères ?

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 après le rapport d'incidences sur l'environnement, comme le prévoit l'article D.II.49, § 3, on estime que le projet gagnerait à être modifié pour mieux répondre aux objectifs poursuivis – c'est la formulation qui exprime que le RIE met en évidence l'une ou l'autre chose qui gagnerait à être modifiée – le Gouvernement a la possibilité, à ce moment-là, d'adopter un autre projet par rapport à son projet initial tel qu'il l'a envoyé dans le processus du rapport d'incidences sur l'environnement. C'est la dernière case de la première page du schéma concernant la procédure par initiative du Gouvernement.

M. le Président. - Cela me semble être de bon sens. Autrement, les études RIE n'auraient pas de sens. Si l'on ne peut pas, en fonction des conclusions de l'étude, modifier un projet...

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. - C'était vraiment une demande des opérateurs. Supprimer une étape permet de gagner du temps, mais supprimer cette étape supprime aussi la possibilité d'améliorer le document sans devoir refaire le tour complet. On a voulu laisser une possibilité relativement souple d'améliorer en cours de route pour, ensuite, avoir, dans les étapes suivantes d'enquête publique et de discussion avec les communes, sur un texte qui a déjà tenu compte du RIE. Autrement, on aura un dossier de base, un RIE qui dit autre chose, et l'on va devant les gens en disant : « Voilà le projet de base, mais on vous promet qu'on le modifiera tout à la fin ». Il vaut mieux directement corriger le document.

M. le Président. - Cela me semble logique.

La parole est à Mme De Bue.

Mme De Bue (MR). - Nous reviendrons également, lors de l'article 49, § 3, à ce sujet. On abordera à nouveau ce point. Il y a notre projet d'amendement par rapport à la réunion d'information préalable.

M. le Président. - Présentez-le alors.

Mme De Bue (MR). - On l'avait déjà préparé, mais suite au débat, nous introduisons formellement l'amendement.

M. le Président. - D'accord. Y a-t-il encore d'autres demandes d'explication ou des considérations, des observations, des critiques ou des commentaires sur l'article 46 ? Non.

L'amendement va être déposé et distribué.

Je clôture la discussion sur l'article 46.

Nous en arrivons à l'article 47, que l'on avait déjà commencé hier, nous avions interrompu la discussion dans l'attente des schémas que l'on vient de recevoir ce matin. Je propose que l'on fasse le même exercice : qu'il y ait, tout d'abord, une explication purement pédagogique du schéma, ensuite que l'on ouvre la discussion et que l'on permette à chacun de poser les questions et de faire les suggestions souhaitées.

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. - Même principe : c'est une première somme de procédures pour adopter un projet de révision. C'est tout le début de la page.

Au niveau d'une commune, on réalise un projet de révision. On réalise le dossier de base, le même – l'article D.II.44 – que celui que l'on a évoqué tout à

l'heure pour l'initiative du Gouvernement. Il y a une première décision du conseil communal et, de nouveau là, la possibilité ou pas de demander l'exemption d'un rapport d'incidences sur l'environnement. Il y a la réunion d'information préalable et la transmission, ensuite, du dossier complet le Gouvernement. Le Gouvernement pilote les demandes d'avis.

(Réaction d'un intervenant)

M. le Président. - On l'a reçue, elle a été distribuée hier soir.

(Réaction d'un intervenant)

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. - Oui, pour celui-ci, c'est celui...

M. le Président. - C'est celui d'hier.

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. - A-t-on un exemplaire ?

(Réactions dans l'assemblée)

Oui, mais si l'on peut en donner un exemplaire.

M. le Président. - Je vais recevoir un autre exemplaire.

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. - L'initiative étant communale, c'est la commune qui réalise le dossier de base de D.II.44 ; décision du conseil communal ; envoi au Gouvernement ; avis CRAT, CWEDD, fonctionnaire délégué ou autre instance jugée utile. Le Gouvernement, à ce moment-là, a trois possibilités : soit il décide d'adopter un projet de révision, soit il refuse d'adopter le projet de révision soumis par la commune, soit il ne fait rien du tout, donc il ne décide pas et, dans ce cas, on active la possibilité, pour le collège communal, d'introduire un rappel.

Suite à cette décision du Gouvernement, celui-ci propose le contenu du RIE. Cela, c'est similaire à la situation lorsqu'il est à l'origine du dossier. Jusqu'à la réalisation du RIE, rien ne change par rapport à la procédure précédente.

De nouveau, on a inclus la possibilité – pour le Gouvernement – d'adopter un autre projet tenant compte des remarques du RIE. On transmet, à ce moment-là, aux collèges communaux ce que l'on appelle le projet de plan et le RIE, et débute, ainsi, la phase d'enquête publique avec les réclamations, de nouveau les avis, et cetera.

Il y a un passage important au conseil communal. C'est l'article D.II.49, § 6. Dans la plupart des cas, la commune étant à l'origine, on peut penser que l'on va vers la case « avis favorable du conseil communal », qui est envoyé au Gouvernement. À partir de là, le Gouvernement adopte définitivement ou refuse d'adopter le plan. On en est, là aussi, à 24 mois, puis il y a la phase de publication.

Il faut noter que dans les circonstances où le Gouvernement ne prend pas de décision dans certains délais, à chaque fois, il y a une phase de rappel pour la commune, y compris lorsqu'il n'y a pas d'envoi de la décision au Gouvernement. Ainsi, le celui-ci a une possibilité d'être « rappelé à l'ordre » par la commune ; une procédure de rappel existe au niveau de la commune.

Tout est bien résumé dans ce tableau qui permet de voir correctement le cheminement des 24 mois nécessaires pour cette révision d'initiative communale.

M. le Président. - Il faut voir la mimique quand vous lisez ce tableau.

(Rires)

Il faut tordre l'esprit.

La parole est à M. Lecerf.

M. Lecerf (MR). - Pendant que M. Wahl décortique le schéma, puis-je faire une petite parenthèse, Monsieur le Président ?

M. le Président. - Oui.

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. - Pour l'organisation de nos travaux, car nous avons des obligations l'un et l'autre pendant la journée, pourriez-vous fixer la pause de milieu de journée ?

M. le Président. - En ce qui me concerne, je vais devoir m'absenter plus ou moins vers midi moins le quart, et je demanderai à M. Denis de continuer la présidence. On arrêterait vers 12 heures 30, si vous êtes d'accord, et l'on reprendrait vers 14 heures.

M. Wahl (MR). - Exceptionnellement, n'est-il pas possible de stopper à 12 heures ?

M. le Président. - Je comprends votre situation, je propose à la commission que l'on arrête à 12 heures.

Car ce qui est annoncé maintenant dans la presse nécessite que vous vous mobilisiez...

M. Wahl (MR). - Arrêtez tout de suite, alors !

(Rires)

M. le Président. - Ah non, on ne va pas jusque-là. Non, cela va très bien.

La pause aura lieu de 12 à 14 heures.

M. Lecerf (MR). - Merci, Monsieur le Président.

Dans la procédure, pour ma part, je voudrais insister sur un aspect qui me choque, à savoir la relation entre le Gouvernement et la commune, dans le cas où le Gouvernement ne réagit pas dans les délais prévus. Je ne trouve pas normal qu'au 21e siècle, dans une société moderne, surtout dans le cadre d'une modernisation de cet outil, ce soit encore à la commune d'écrire une lettre de rappel au Gouvernement. Comme je ne trouve pas normal que, quand il n'y a pas de réponse du Gouvernement, la décision soit réputée défavorable.

Dans les outils instaurés entre la population et la commune, on impose un certain nombre de choses aux communes, et cela me semble acceptable et normal. Concernant la relation entre la commune et le Gouvernement, on devrait être dans le même schéma.

Par conséquent, si le Gouvernement n'envoie pas sa décision dans les 90 jours, je pense que c'est à lui d'en informer la commune, quitte à ce que l'on prévoie un délai supplémentaire. Il peut y avoir de bonnes raisons qui font que le Gouvernement n'a pas pu répondre dans ce délai. Mais pourquoi la commune doit-elle se mettre dans une position délicate vis-à-vis du Gouvernement, en lui envoyant une lettre de rappel ? À ce moment-là, la responsabilité de la procédure revient au Gouvernement, donc, c'est à lui d'assumer sa charge. Cela me paraît évident.

De même, quand il n'y a pas de décision du Gouvernement, elle doit être favorable au demandeur. Elle doit être favorable à la commune ou, tout au moins, elle doit s'appuyer sur un avis, par exemple, du fonctionnaire délégué, s'il y en a eu un, en cours de procédure. Mais cela n'est pas la commune qui doit être victime à la fin, par une négligence – voulue ou pas – du Gouvernement de stopper toute une procédure qui a requis des mois, beaucoup d'énergie, beaucoup d'argent et aussi beaucoup d'informations vis-à-vis de la population qui attend un projet. Il faut réellement inverser le mécanisme, un peu comme on le fait entre des projets introduits par des particuliers au niveau de la commune.

On doit rester dans cette logique qui semblait être un fil conducteur de ce CoDT. Je ne vois pas pourquoi le Gouvernement ne rentrerait pas dans cette logique, laquelle me paraît normale dans la société d'aujourd'hui.

M. le Président. - Monsieur le Ministre, nous sommes en plein dans le débat de la demande réputée refusée ou réputée acceptée.

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. - Oui, je comprends la remarque ; en même temps, il faut que quelqu'un fasse la démarche pour que ce rappel s'exécute. Je veux bien imaginer un système où l'administration se fait un rappel à elle-même, mais en général, il y a un demandeur, et quand le délai prévu n'est pas respecté, il est normal qu'il le fasse savoir. C'est simplement un courrier.

Je comprends ce que vous voulez dire : que chacun est responsable du respect de ses délais. Je vous dirais que dans l'autre sens, on notera, parfois – cela n'a rien à voir, mais c'est une question de délai aussi – l'octroi des subventions à des communes dépassant le délai qui est permis pour les mettre en œuvre, où là, c'est nous qui sommes amenés à solliciter la commune en disant : « Vous avez dépassé le délai, on vous fait nous-mêmes un rappel, sinon vous perdrez votre subvention ». Cela marche dans les deux sens.

Dans le cas présent, je ne vois pas par quel mécanisme la commune pourrait faire prendre conscience à la Région et au ministre en l'occurrence, que son administration, par exemple, est en retard, qu'elle n'a pas respecté un délai. Admettons qu'il y ait x procédures en cours de zone d'enjeu communal, c'est bien que la commune puisse interpeller directement le Gouvernement, le représentant ou le ministre de l'Aménagement du territoire, en lui disant : « Attention, le délai, là, est dépassé, donc, nous vous adressons ce rappel ».

M. Lecerf (MR). - Je comprends bien votre remarque, mais de mes deux remarques, ce n'était pas la plus importante.

M. le Président. - Oui, c'est l'issue de cela.

M. Lecerf (MR). - La plus importante, c'est l'issue. On ne va pas se disputer pour qui envoie. Pour ma part, le problème, c'est l'issue. Là, je voudrais bien que vous réagissiez.

M. le Président. - Le réputé refusé, c'est cela qui pose problème. Le rappel, ce n'est pas encore l'élément principal.

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. - C'est le Conseil d'État. Un avis peut être réputé favorable, une décision est réputée refusée.

On ne peut pas avoir une décision, une modification de plan de secteur, une absence de décision qui aboutisse à ce que le plan de secteur soit modifié. Cela, le premier recours d'un voisin sera gagnant, à chaque fois. C'est cela le problème, c'est que l'on est obligé d'avoir un traitement. Il doit y avoir une décision, sinon

cette cartographie modifiée ne vaudra rien. En termes juridiques, elle ne vaudra rien.

M. le Président. - Réputée refusée, moyennant ou sans indemnisation ?

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. - Oui, cela, c'est une possibilité de mettre la pression. Il y a plusieurs façons de mettre la pression sur une administration pour qu'elle respecte les délais.

M. le Président. - Si la commune a investi pas mal d'argent dans un projet et que tout cela perdure parce que l'on n'a pas répondu dans les délais.

La parole est à M. Wahl.

M. Wahl (MR). - Monsieur le Ministre, vous connaissez déjà notre position concernant les refus tacites, ce n'est pas notre tasse de thé.

(Réaction d'un intervenant)

Ce n'est pas mon verre de vin, si vous préférez.

(Rires)

C'est encore moins le cas dans ce contexte.

La lettre de rappel, cela a été rappelé, c'est vrai, et l'on peut comprendre votre réponse. Qu'il y ait une lettre de rappel ne nous empêchera pas de dormir, même si cela fait un peu désordre. Je peux comprendre l'explication, c'est vrai qu'il arrive au Gouvernement de rappeler à une commune qu'elle risque de perdre un subside. C'est dommage que ma commune n'en ait jamais reçu – cela me fait du bien de le dire.

Dans ce cas-ci, on est dans une situation particulière. Voici un projet qui, forcément, dès lors qu'il est d'initiative communale, est important pour la commune. Vraisemblablement que, pour la commune concernée, c'est une initiative communale. J'ai cité un exemple assez simple, mais il y en a d'autres plus importants.

Cela veut dire que c'est un projet qui tient à cœur à la majorité communale et, le cas échéant, à l'ensemble du conseil communal. Excusez-moi, mais le fait que l'instance supérieure, également l'instance de tutelle par ailleurs, pour certains aspects sur les communes – je ne dis pas que c'est vous, je parle du Gouvernement en termes généraux – a l'outrecuidance de ne même pas daigner prendre une décision dans les délais voulus, c'est inacceptable.

Je peux comprendre l'argumentation – je ne la partage pas, on y reviendra – la problématique en ce qui concerne les autres cas d'application des délais de rigueur, mais dans ce cas-ci, en tout état de cause, quant au principe, c'est totalement inacceptable.

Le Gouvernement est saisi par le conseil communal, par le collège. Ces instances représentent la population suite à une élection et le Gouvernement – peut-être a-t-il besoin d'un rappel – ne répond pas. Par ailleurs, cela risque, dans le chef d'un certain ministre, qu'il puisse avoir la tentation de ne pas répondre. C'est inacceptable.

Il est impératif que l'écoulement du délai – que l'on trouve le mécanisme pour le faire – ait pour conséquence l'acceptation tacite par le Gouvernement, ou bien l'on s'en réfère à l'avis du fonctionnaire délégué. Il faut trouver la formule.

Le refus tacite entre deux pouvoirs démocratiques, entre deux pouvoirs publics, cela me semble extrêmement difficile à admettre. Quelle claque pour le collège, quelle claque pour la majorité de devoir expliquer à la population : « Le projet que nous avons défendu, le cas échéant sur lequel nous nous sommes présentés aux élections, où cela faisait partie de notre programme, on ne pourra pas le réaliser. Le Gouvernement n'a pas tranché et c'est équivalent à un refus ». Quel mépris pour la commune !

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. - Ce que vous décrivez est le meilleur argument pour lequel cela n'arrivera pas. Je sens que la pression sera telle sur une administration et sur un ministre quant à ne pas prendre de décision et se retrouver dans ce genre de choses, parce que s'ensuivront les débats au conseil communal concerné, dans la presse, et cetera. Il y aura eu un travail, des dépenses, et cetera, et, à la fin, parce que l'on n'a pas respecté le délai, il y aurait une modification de plan de secteur refusée.

C'est cela la nouveauté par rapport à la situation actuelle : on met une pression très forte en disant : « Attention, vous ne respectez pas le délai suite à un rappel, c'est refusé ». Cela est significatif, de refuser une modification de plan de secteur, avec les frais encourus par les demandeurs, ce n'est pas rien.

Je n'ai pas d'autre solution que celle-là. Je veux bien être à l'écoute, mais la solution qui consisterait à dire qu'au terme, c'est réputé favorable, ce n'est pas possible, cela ne fonctionnera pas. Cela rendrait des modifications d'une très faible valeur juridique, parce qu'elle serait attaquable très facilement, il n'y aurait pas eu de décision. L'absence de décision vaudrait nouveau plan de secteur. C'est inimaginable de le concevoir aussi.

Je partage vos arguments. La solution que nous avons trouvée, c'est de mettre un délai négocié avec l'administration, jugé gérable par eux. Si ce délai n'est pas respecté, le permis est refusé. En l'occurrence, la demande de modification de plan de secteur est réputée refusée. Ce qui a une incidence telle que c'est inimaginable au sein d'une administration. Quand il y

aura eu un cas, je vais vous garantir qu'il n'y en aura pas un deuxième, car cela chauffera dans ce service.

Je suis ouvert à d'autres solutions, mais, après y avoir discuté, y compris dans le groupe de travail parlementaire, on n'avait pas trouvé mieux.

M. le Président. - Je suis d'accord d'entendre votre optimisme, mais je tiens à rappeler le nombre de projets PCA toujours en stand-by, parfois depuis 5 à 10 ans.

M. Wahl (MR). - Monsieur le Ministre, votre naïveté vous honore.

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. - Ce que vient de dire M. le Président Stoffels, la différence est : jusqu'ici, l'absence de délai amène une commune à rouspéter et dire : « Mon dossier n'avance pas, on interpelle le ministre, on fait poser une question parlementaire », mais il n'y a pas aujourd'hui de conséquence qui soit le refus. Là, c'est différent.

M. le Président. - C'est encore pire, c'est la non-décision.

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. - Un refus, c'est : on ferme le dossier. Pour une administration qui n'aurait pas respecté le délai...

(Réaction de Mme De Bue)

Non, Madame De Bue, on peut leur donner beaucoup de défauts, mais ils ont aussi des qualités. Dire qu'ils n'en ont que faire et que le ministre n'aura que faire de ce genre de situation n'est pas juste.

Depuis que je suis ministre, dans l'ensemble des recours, j'ai eu deux cas où j'ai pris des décisions qui, par la suite, n'ont pas été notifiées dans les temps. Je vous garantis qu'à chaque fois, cela a provoqué des incidents majeurs et des convocations au cabinet, et cetera, parce que cela ne va pas.

Ici, la pression sera très forte. On n'a rien trouvé de mieux. Vous avez imaginé d'autres cas de figure, on n'a rien trouvé de meilleur. Mettre dans le texte « réputé favorable », vous savez comme nous que ce n'est pas jouable. On peut le dire, mais ce n'est pas toujours possible ; déjà pour un permis, alors pour une révision de plan de secteur.

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

M. Wahl (MR). - J'ai un réel problème. Je veux bien entendre vos arguments et le fait que vous ayez pris toutes les mesures possibles pour que ce type de situation ne puisse pas arriver, mais je dois signaler que ce ne fut pas toujours le cas antérieurement. Je ne cite pas de nom, je ne vise aucun ministre, je situe une situation antérieure que je ne limite pas dans le temps pour être tout à fait tranquille.

La politique de ne pas décider est une politique où je puis vous donner des exemples, sous la précédente législature, sous celle d'avant, et qui ont eu des conséquences économiques dans des matières où le ministre s'abstient de statuer pour des raisons que l'on peut qualifier de politiques. Je suis convaincu que vous ne le faites pas, il n'en reste pas moins que cela s'est passé il n'y a pas tellement longtemps encore.

Si vous pouvez me sécuriser par vos propos pour les trois ans qui restent, vous ne me sécurisez pas pour l'avenir.

Vous avez en outre une administration ; je ne peux que la qualifier de bonne, je ne vais pas dire qu'elle est mauvaise, loin de là. Je pars du principe qu'elle est bonne, mais il faut qu'elle suive. Je vais vous donner un exemple qui n'est pas tout à fait dans la même matière, mais, et c'est tout récent. Le niveau politique n'a pas eu de responsabilité en la matière. Je reprends un exemple de ma commune. C'est pour cela qu'il faut qu'il y ait des mandataires communaux au Parlement. Vous l'avez vous-même rappelé en faisant état de questions parlementaires qui allaient être posées. Toutefois, sur les 268 communes, il n'y a pas 268 parlementaires au Parlement wallon. Forcément, toutes les communes n'ont pas la même pression.

L'exemple que je vais vous citer, c'est la rénovation d'un bâtiment historique dans ma commune, ce que l'on appelle l'hôtel des Libertés, bâtiment classé situé sur la grand-place de Jodoigne. J'obtiens après cinq ou six ans le permis d'urbanisme. La demande est introduite comme bâtiment classé pour obtenir 60 % de subsides. Pas de décision, pas de visa. Nous demandons le renouvellement du permis et au mois d'octobre dernier, je me trouve dans la situation suivante : le permis allait être expiré 15 jours après, les marchés étaient lancés – mais non encore attribués puisque je n'avais pas encore la promesse de subsides. Si je commençais les travaux, sans avoir la promesse de subsides, je les perdais. Si j'attendais la promesse de subsides, je perdais le permis. M. le Ministre Prévot a essayé de régler le problème ; on l'a réglé in extremis, quasiment dans les dernières heures. L'administration n'avait pas le temps de traiter le dossier, c'était impossible de l'avoir avant trois ou quatre semaines.

Cette situation aurait entraîné un préjudice important pour la commune, pour le bâtiment – on ne l'aurait jamais restauré et il se serait dégradé – et un préjudice pour le commerce local. Tout cela par un manque de coordination et de temps.

Nous sommes un peu ici dans le même type de situation. Dans le cadre d'une révision d'un plan de secteur introduit par une commune, deux hypothèses

sont possibles : soit c'est l'hypothèse que j'ai citée tantôt où il s'agit de rectifier une bêtise, soit il s'agit véritablement d'un projet. Ainsi, vous avez par exemple, une zone industrielle qui n'a plus aucun sens parce qu'elle a été élaborée fin des années 1970 ; par contre, étant située juste à côté du centre-ville, il vaudrait mieux y avoir une zone commerciale ou une zone mixte, ou quelque chose comme cela. Cela peut être ce type de projet. Ce projet important entraînera inévitablement des frais importants pour une administration et risque – je suis désolé, y compris pour des raisons politiques – de ne pas aboutir par absence de décision du Gouvernement.

Au niveau de la sécurité juridique, ce n'est pas tellement meilleur, parce que c'est un refus non motivé. Quant à la validité de l'acceptation tacite, nous sommes exactement dans le même cas de figure – sauf erreur de ma part et de la jurisprudence du Conseil d'État – lorsque vous avez un refus tacite : c'est forcément une décision qui sera annulée puisqu'elle n'est pas motivée. Vous ne pouvez pas faire un refus sans qu'il soit motivé.

Je préfère la fragilité de l'acceptation tacite que la fragilité et le scandale du refus tacite. Parce que vous ne savez même pas pourquoi votre dossier est refusé. Si vous recommencez votre dossier, vous ne savez même pas ce que vous devez corriger, ni les raisons de ce refus tacite ; vous ne savez même pas corriger le tir. Inévitablement, si vous recommencez le dossier, vous le ferez de la même manière en espérant que, cette fois-ci, le Gouvernement respectera les délais.

Comme vous avez un refus, si vous réintroduisez le même dossier, vous ouvrez la porte à tous les recours puisque vous ne répondez pas aux arguments du refus et vous ne sauriez pas répondre à ces arguments du refus puisque ces arguments ne sont pas inscrits et qu'il s'agit d'un refus tacite.

Juridiquement parlant – l'argumentation est vraie également pour les permis, mais elle est encore plus vraie ici – vous remettez la commune concernée dans une situation impossible. Si vous avez un refus motivé, la commune peut décider d'arrêter ou de corriger les erreurs et de réintroduire le dossier. Si vous avez un refus tacite, vous êtes complètement démuni, vous ne savez pas le faire. C'est pour cela que le refus tacite est totalement inacceptable et bien plus inacceptable que le principe de l'acceptation tacite. Car dans le cadre de l'acceptation tacite, il y a encore moyen de trouver le mécanisme ou de faire référence à l'avis du fonctionnaire délégué. Dans le cadre de l'acceptation tacite, le dossier est lui-même la motivation de la décision. Le dossier, il est bon, il est motivé. Quand vous introduisez un dossier, votre dossier doit être motivé. La motivation de la décision, c'est la motivation de la demande, ni plus ni moins. C'est un peu comme en droit anglo-saxon devant certaines juridictions ; ce n'est pas comme en droit continental où vous avez les échanges des arguments entre les partis et les conclusions, puis le juge rend sa décision et la motive. En doit anglo-saxon, dans bon nombre de juridictions, les parties elles-mêmes font une proposition de décision au juge et le juge prend l'une ou l'autre.

C'est une sorte d'acceptation tacite de l'argumentation. Ici, vous introduisez un dossier pour une modification du plan de secteur. Regardez toute la tartine qu'il faut déjà avant d'arriver au Gouvernement. Cette demande est motivée. Si le Gouvernement ne rend pas sa décision dans le délai voulu, cela veut dire qu'il a approuvé l'argumentation, la charpente, la justification de la demande formulée par la commune. Là, c'est net.

L'inverse n'est pas correct. J'ajouterai que dans cette hypothèse, on n'enlève rien au droit des tiers – au contraire – puisqu'ils savent dès ce moment que l'acceptation est justifiée par le dossier lui-même où il pourra trouver toute la motivation.

Dans le cadre du refus tacite, vous n'avez pas d'argumentation, vous ne savez pas ce que vous devez faire. Vous pouvez, certes, introduire un recours au Conseil d'État contre la décision du ministre en disant « décision non motivée », mais cela veut dire un temps certain. Même si vous en arrivez à une annulation de la décision du ministre, vous êtes au point 0 et dans l'incapacité de réintroduire un dossier puisque vous ne connaissez pas les raisons du refus.

Monsieur le Ministre, sur ce point, je ne lâche pas, car c'est véritablement fondamental.

J'entends bien votre argumentation sur la sécurité juridique, mais avec tout le respect que je vous dois, ce n'est pas une argumentation que nous pouvons retenir parce qu'elle est encore plus fragile, juridiquement parlant, que celle que nous proposons.

L'acceptation tacite est juste – sur le plan de l'équité, elle est moins fragile – du point de vue de la sécurité juridique. De plus, elle permet au projet d'avancer et de ne pas être bloqué d'une manière irrémédiable.

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

Mme De Bue (MR). - Je n'ai rien à ajouter à la très belle plaidoirie de M. Wahl. Je soupirais tout à l'heure, Monsieur le Ministre, quand vous dites que l'administration sera sous pression et ne sera jamais confrontée à cette situation de refus tacite. J'ai connu plusieurs cas de refus tacite de permis d'urbanisme – des permis importants ayant également nécessité toute une série d'études – et c'est très frustrant pour les mandataires et pour les gens de terrain. On a eu quelques dossiers, notamment tout l'aménagement d'une partie du RAVeL sur ma commune ou encore l'aménagement pour les personnes à mobilité réduite sur un site SNCB. Les citoyens ne comprennent pas pourquoi c'est refusé et c'est très difficile à vivre sur le terrain et à expliquer aux personnes.

Je ne sais pas pourquoi, dans un cas, l'administration serait plus sous pression que dans un autre. Souvent, on nous invoque les vacances ou un manque de personnel ou des malades ou que sais-je. J'aimerais avoir une explication par rapport à tout ce débat de refus ou d'accord tacite. Je n'ai pas eu le plaisir de participer à la première version du CoDT ni aux travaux du code préparatoire, mais je n'ai toujours pas compris les arguments qui permettent de dire qu'un accord tacite est impossible. J'aimerais bien comprendre ce problème.

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. - Sur le fait que l'accord tacite est considéré comme faible juridiquement, le Conseil d'État s'est déjà exprimé par rapport à cela : un document qui n'a pas fait l'objet d'une décision et qui n'est validé que parce que le délai a expiré est faible en cas de recours. Or, on sait que des procédures telles que celles-là de modification de plans de secteur sont généralement sujettes à recours.

Si l'on devait choisir cette formule, on risque d'avoir des modifications de plans de secteur qui ont été traitées, qui sont solides et argumentées, mais on en aurait aussi d'autres qui seraient installées uniquement par expiration du délai et qui seraient beaucoup plus facilement attaquables.

En termes d'équité, ce n'est pas correct : quand un dossier est rentré dans une administration, il doit être traité dans les délais prévus. Sur la sanction relative à ce non-traitement, nous n'avons pas de solution miracle. En tout cas, nous n'avons pas de solution sûre si nous décidions d'opter pour l'accord tacite.

Je vais rappeler les arguments qui nous ont été formulés par rapport à cela.

Tout d'abord, il faut faire une nuance pour un plan et pour un permis, parce que les effets du plan sont autres que celui du permis. Une acceptation tacite d'un plan invaliderait tous les permis qui viendraient en aval. La décision doit être dûment décidée en fonction de l'évaluation des incidences, on doit faire la démonstration que l'on a étudié les alternatives et que l'on a répondu au résultat de l'enquête publique. Dans le cas d'une décision qui ne satisfait pas à ces critères – principalement l'évaluation des incidences –, il y a des annulations d'office et immédiates par le Conseil d'État. On n'a aucune chance que cette décision soit solide. Vu les implications qu'elle a sur les permis qui viendront en aval, c'est impossible de réputer cela favorable.

Surtout qu'ici, il y a deux cases dans lesquelles la demande est réputée refusée : c'est lors des deux passages au Gouvernement. Si c'est réputé refusé – ou, dans votre version, réputé favorable – après le premier passage, il faut encore considérer comment on fait la suite : le dossier s'arrête là, il n'y a pas de RIE. Cela, ce n'est pas possible. Puisque c'est le Gouvernement qui doit mener à bien les étapes suivantes, s'il ne s'est pas exprimé sur le dossier, il est difficile de lancer la procédure de RIE puisqu'il n'a pas pris de décision.

Si l'on supprimait la phrase selon laquelle c'est réputé « refusé », cela veut dire que le dossier reste là et qu'il ne se passe rien.

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

M. Wahl (MR). - Là, je suis totalement d'accord avec vous, c'est ce qui se passe sur d'autres dossiers où cela ne bouge plus.

La sécurité juridique et les permis qui s'ensuivent et qui seraient attribués sur base de cette décision, je suis assez d'accord aussi, mais il faudrait examiner la question sur le biais des délais trop courts au Conseil d'État. Je me demande si cela n'aurait pas une incidence. Je réfléchis tout haut. Quand commence à courir le délai de recours au Conseil d'État contre la décision en cas d'acceptation tacite ? Soixante jours.

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. - Il y a deux possibilités de recours : il y a le recours contre la non-décision du plan ; après tous les permis en aval.

M. Wahl (MR). - Je distingue bien la problématique des permis d'urbanisme et, ici, d'une révision des plans de secteur. La révision du plan de secteur, introduite par la commune, doit faire dans la demande l'objet de toute une motivation. Ce n'est pas le garage que l'on construit à côté de sa maison où la motivation est un peu plus succincte ; on ne parle pas de la même chose. Ici, vous avez inévitablement toute une motivation qui est faite dès le départ. S'il existe un refus motivé du Gouvernement, la décision devra justifier le refus en rencontrant les différents arguments à l'appui de la demande formulés par la commune concernée. Sans cela, la décision du ministre serait susceptible d'un recours au Conseil d'État pour absence de motivation suffisante de l'acte administratif. Dès lors que le texte prévoirait que l'absence de décision motivée équivaut à une acceptation sur base des motifs contenus dans la demande, on peut estimer que la décision est motivée. C'est parce que l'on parle de décision tacite. Je n'ai pas d'exemples en tête, mais il existe un certain nombre de matières où le fait de laisser passer un délai signifie que l'on accepte l'argumentation. Ce n'est pas le meilleur exemple qu'il soit, mais en matière judiciaire, la signification de la décision entraîne que le délai d'appel d'un mois commence à courir.

De la part de celui qui a perdu le procès, vous pouvez avoir soit une acceptation formelle de la décision rendue, soit tacite, soit encore il laisse passer le

délai de recours d'un mois. Dans ce cas, il est censé admettre la motivation de la décision rendue dans tous ses termes. Cela a une valeur erga omnes, cela a la valeur de l'autorité de l'a chose jugée.

Je me demande si l'on ne peut pas s'inspirer ici du même mécanisme. Il serait intéressant de voir ce qui se passe en la matière à l'étranger, notamment en France, car les jurisprudences du Conseil d'État français et du Conseil d'État belge ont certaines similitudes.

Ici, j'ai le sentiment que l'on peut véritablement consolider la décision à partir du moment où l'on considère qu'à défaut de refus par le Gouvernement dans tel délai, ou à défaut d'acceptation sous condition de la part du Gouvernement, la demande est acceptée sur base de la formulation de celle-ci. On rencontre réellement la difficulté ; on inverse le truc. Il faut qu'il y ait une décision de refus motivée pour que ce soit refusé, sans quoi la demande est présumée valable sur base de la motivation telle que contenue dans la demande initiale. Je pense qu'il y a réellement moyen de trouver une solution.

Monsieur le Ministre, vous êtes d'accord avec nous pour dire que si l'on devait maintenir le texte tel qu'il est, si l'on devait avoir encore des risques de refus tacite – je crains que cela n'arrive et je ne peux pas à cet égard partager votre optimisme – il faut une sanction du Gouvernement. Sous forme d'une astreinte, de dommages et intérêts, mais cela ne peut pas rester impuni. On ne peut pas être en même temps le pouvoir législateur – en tout cas une branche de celui-ci – le pouvoir judiciaire sur le plan administratif et, en même temps, commettre un acte – par l'absence d'acte – qui porte préjudice. On ne peut pas accepter cela. Il n'est pas pensable, dans un État démocratique, qu'il n'y ait pas de conséquences. Il faut qu'il y ait un « susucre », une motivation, le fouet, pour que la décision puisse être rendue. Il y a un préjudice financier et moral pour la commune ; il faut donc une sanction, il faut payer.

M. le Président. - Puis-je également lancer une réflexion ? Je ne sais pas si l'on pourra trancher aujourd'hui, mais il est fort probable que l'on trouvera beaucoup plus facilement les arguments contre que les arguments pour.

Je me situe à ce niveau de la procédure : tout est fait et le dernier avis de la CRAT, du CWEDD et du fonctionnaire délégué seront demandés. Pourquoi ne peut-on pas scinder la procédure – avis CRAT-CWEDD, cela reste un avis – et on chargerait le fonctionnaire délégué de rédiger un projet de décision, moyennant les aménagements administratifs nécessaires ?

Sur le projet de décision, la commune rend un avis favorable ou défavorable. Si elle est favorable par rapport à un projet de décision qui lui-même est favorable, la commune peut dire : « Nous vous soumettons le projet de décret, cher Gouvernement, adoptez-le ». Si le Gouvernement dit oui, c'est bon ; s'il dit non, il doit motiver. S'il ne dit rien, on retombe sur un accord tacite par rapport à un document dûment motivé, à savoir le projet de décision établi par le fonctionnaire délégué.

Si le conseil communal, dans son avis par rapport à ce projet de décision qui serait par exemple négatif, plaidait pour l'adoption, la commune devrait justifier pourquoi elle plaide. Dans ce cas, le Gouvernement sera invité soit à dire « oui, j'accepte », avec les remarques de la commune, soit dire « non, je reste à la formule du fonctionnaire délégué » ou de ne rien dire et le projet de décision du fonctionnaire délégué deviendrait décision, par un accord tacite avec cette décision, mais alors une décision motivée.

Ce serait une formule avec laquelle on trouvera beaucoup plus facilement des arguments pour dire « non » que l'on trouvera des arguments pour dire « oui ». C'est pour cela que je ne demande pas que l'on tranche définitivement aujourd'hui, mais que l'on se donne la peine de réfléchir quelque peu à cette idée.

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 souci que cela pose, c'est que l'adoption d'un plan de secteur doit être faite par le Gouvernement. Or, le fonctionnaire délégué, ce n'est pas le Gouvernement, c'est un délégué d'un ministre du Gouvernement.

M. le Président. - Cela veut dire que, si le Gouvernement ne dit rien, on considère cela comme un accord tacite du Gouvernement par rapport au projet de décision rédigé par le fonctionnaire délégué. C'est cela l'idée.

La parole est à M. Wahl.

M. Wahl (MR). - En l'espèce, c'est intéressant. Je voudrais rappeler deux autres éléments pour notre réflexion.

Premièrement, le conseil communal doit être motivé. Il y a également une motivation à cet égard. C'est un acte du conseil communal.

À nouveau, j'essaie de trouver des options, mais je voudrais faire référence – la réflexion est de creuser cette piste – à la tutelle sur les décisions des communes.

Il y a la tutelle d'annulation et la tutelle d'approbation. La tutelle d'annulation doit être faite dans un certain délai, sans quoi l'acte communal est approuvé. C'est une approbation tacite. Je ne me souviens plus exactement de tous les détails – comme je suis toujours parfaitement en ordre avec mes actes administratifs dans ma commune, je ne me souviens plus exactement...

(Rires)

Il existe des approbations par expiration du délai. Cette notion existe et existait notamment lorsque les provinces avaient la tutelle sur les finances et les budgets communaux. Il y avait l'approbation par expiration du délai, notamment sur la fiscalité et sur les taxes communales. Je crois qu'il y avait tout un mécanisme d'approbation par expiration du délai. Si je me souviens bien, je l'ai même utilisé. Cela mériterait plus ample réflexion.

En tout état de cause, cela vaut la peine de réfléchir à cette question. Cela a déjà été un des points très discutés lors du groupe du travail. C'était véritablement un élément important. Plus j'avance dans cette réflexion, plus je suis convaincu que nous devons trouver une solution. Il ne s'agit pas de mettre le Gouvernement, il ne s'agit pas de mettre l'administration devant une tâche impossible, il ne s'agit pas de permettre que, par un manque de moyens, par un manque de possibilités, des particuliers, des communes ou des entreprises puissent profiter de la lacune et obtenir une décision par manquement ; ce n'est pas une bonne solution. On ne peut pas accepter qu'il y ait de décisions par manquement, ce n'est jamais bon. Or, l'absence d'une décision et un refus tacite, c'est un manquement.

Nous devons trouver le mécanisme pour avoir la sécurité juridique d'une manière ou d'une autre, pour avoir, le cas échéant, la sanction d'une manière ou d'une autre, de manière à ce que cette situation ne puisse jamais se produire – jamais ce n'est peut-être excessif parce que ce serait de la théorie –, mais que, pratiquement parlant, cela ne puisse pas se produire. C'est cela la meilleure sécurité juridique.

M. le Président. - Une série de réflexions ont été avancées. Je suppose qu'au stade actuel, ce serait un peu travailler dans la précipitation si l'on demandait ici et maintenant de vouloir trancher dans un tel sens, dans un autre sens. Nous avons la formule proposée par le Gouvernement, nous avons les remarques et la discussion. Je propose que les amendements qui prévoiraient ce genre de modification puissent être correctement et dûment préparés et être déposés au fil de nos travaux soit d'aujourd'hui, soit de la fois prochaine – c'est assez costaud comme travail.

À moins qu'il y ait déjà d'autres amendements en dehors de cette discussion de l'avis réputé refusé, c'est le moment de les faire.

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. - Ce qui pourrait être réputé favorable, c'est le premier des deux avis, mais cela ne changera rien. Le deuxième répond à notre problème, puisqu'il y a deux étapes où l'avis, l'absence de réaction dans les délais, amènent à une demande réputée refusée. C'est la deuxième qui est problématique à exercer autrement, puisque la deuxième consisterait à approuver un document de manière tacite.

Pour la première, on pourrait considérer que l'on peut passer. Mais le problème c'est que si le Gouvernement ne met pas en œuvre la suite des étapes qui consistent à avoir le projet de RIE, à désigner l'auteur du projet et à avancer dans les consultations, le dossier restera bloqué là. On n'améliore rien à ce niveau. Mais c'est vrai que la première des deux pourrait être considérée.

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

M. Wahl (MR). - Ici, je passe à un autre point. Des éléments seront examinés ultérieurement, mais il y a toute une série d'autres étapes sur lesquelles le Gouvernement est amené à se prononcer ou à prendre des décisions. Par exemple, le Gouvernement propose le projet de contenu du RIE, c'est l'article D.VIII.33 § 2 – je ne sais pas très bien ce qu'il dit. Des délais sont-ils prévus pour tout cela ? On parle ici de délai pour prendre une décision, mais si, dans toutes les autres étapes, l'administration s'assied sur le dossier...

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. - À l'article D.VIII ? Oui, à chaque fois, il y a un délai de concertation.

M. Wahl (MR). - Quelle est la conséquence du non-respect des délais ?

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. - C'est toujours la même logique : un avis, par dépassement de délai, est réputé favorable ; une décision, par dépassement de délai, est réputée refusée. C'est toujours la même logique.

M. Wahl (MR). - Par exemple ici, le Gouvernement propose le projet de contenu du RIE. C'est plus qu'un avis favorable ou un avis défavorable. Il faut une démarche du Gouvernement. Il faut qu'il y ait une initiative, il faut qu'il dise ce que doit contenir ce projet. S'il ne le dit pas, que se passe-t-il ?

Cela ne sait pas être favorable ou défavorable.

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. - Par rapport au CWATUPE, on a fait une modification. Il y a une série d'étapes intermédiaires en réalité que l'on ne voit pas, ne figurant pas explicitement dans le CWATUPE, et que vous retrouvez dans le tableau, ici, notamment le contenu sur l'étude d'incidences. Aujourd'hui, le Gouvernement décide de l'avant-projet de révision du contenu d'étude d'incidences. Puis, conformément à la directive, il est obligé de demander

l'avis de la CRAT, du CWEDD et d'une série d'instances, avant de fixer le contenu définitif. Ce que nous avons prévu ici, c'est une délégation à la personne qu'il délègue à cette fin, c'est-à-dire à l'administration, parce qu'en réalité, c'est purement technique. Dans la pratique, entre le projet de contenu que s'est fixé le Gouvernement et le projet définitif, on intégrera trois remarques de la CRAT, des autorités transfrontières, et cetera, mais en réalité, le contenu est fixé par la directive elle-même et on a peu de marge de manœuvre.

Tous ces aspects, vous ne les verrez pas arriver. En règle générale, on essaye d'éviter les passages au Gouvernement pour que le dossier puisse progresser de manière le plus rapidement possible.

Concernant un avis du CWEDD, de la CRAT, et cetera, sur le contenu de l'étude d'incidences, c'est 30 jours, plus tard, c'est 40 ou 60 jours. S'ils ne répondent pas, c'est réputé favorable.

Quels autres délais pourraient poser problème ? En règle générale, le contenu d'étude d'incidences était fixé en même temps que la première décision du Gouvernement, en tous cas son projet.

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

M. Wahl (MR). - Je pose la question, car la procédure – j'entends bien vos explications et je vous en remercie – est très lourde. Quand je vois tous les délais, notamment pas d'envoi de décision du Gouvernement dans les 24 mois. À combien de temps peut-on arriver ? L'administration demandera automatiquement les avis à la CWEDD, et cetera, mais pratiquement parlant, dans quel délai cela se fait-il ? Parce qu'il n'y a pas de sanction à ce niveau, cela dépend d'un acte administratif. Je ne sais pas s'il y a des problèmes, très honnêtement je ne sais pas où l'on en est.

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. - En règle générale, dès qu'il y a une décision du Gouvernement, il y a l'article premier – « J'approuve le projet », et cetera, et « Je charge la CRAT ». Dès que l'arrêté est publié, on n'attend même pas la publication au *Moniteur belge* pour cela. Dès que l'on a une décision officielle du Gouvernement, l'administration sollicite automatiquement l'avis de la CRAT, du CWEDD, et cetera, qui, à ce moment-là, compte le délai qui leur est imparti selon l'étape pour répondre.

Il y a toujours le délai de transmission, d'envoi, de ratification de bureau, donc, quand on dit 30 jours, en pratique, c'est plus que 30 jours, on est bien d'accord. Globalement, c'est cela. Là, il n'y a normalement pas d'incertitude.

Même chose pour une enquête publique. À partir du moment où il y a un dossier provisoire et qu'on lance l'enquête publique, un courrier passe vers les communes et les enquêtes publiques suivent. On n'a pas de difficulté par rapport à cela non plus.

Les autorités transfrontières, c'est un peu plus compliqué, car cela prend plus de temps que l'intérieur. Les courriers partent en même temps que les autres, simplement l'avis arrive souvent un peu plus tard que les avis internes.

Chaque fois qu'il y a une décision du Gouvernement, il y a les suivis derrière. Quand l'adoption est définitive, on sait qu'il y a une publication au *Moniteur belge.* Automatiquement, cela se fait par la chancellerie. Il n'y a pas de problème ou de traduction, tout cela se fait automatiquement.

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

M. Wahl (MR). - J'entends bien, car ce que vous me citez comme démarches, ce sont des transmis. Le Gouvernement fixe le contenu du RIE.

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. - Aujourd'hui, on adopte l'avant-projet, on décide la mise en révision, on adopte l'avant-projet et l'on fixe un projet de contenu. À partir de ce moment-là, l'administration sollicite les avis de la CRAT et du CWEDD pour avoir leurs remarques sur le projet de contenu et il y a un passage au Gouvernement pour fixer le contenu définitif. Ce passage pour fixer le contenu définitif qui existe dans le CWATUPE n'existera plus dans le CoDT, parce que l'administration pourra dire directement que sur cette base – ce sera validé par le ministre de tutelle – il n'y aura plus de passage officiel. On aura les avis, on verra ce que l'on doit adapter et l'on pourra lancer directement le marché de services en fonction des quelques remarques supplémentaires qui viennent compléter le contenu de base.

Le contenu de base est en réalité très figé par le Livre VIII et par la directive.

Ce sont des accents que l'on demande – je veux un complément sur la mobilité sur tel aspect, parce que l'on est sur une zone inondable, sur tel aspect parce que l'on est en zone classique –, mais le contenu est assez complet.

M. Wahl (MR). - Pour bien comprendre, parce que c'est toute une partie qui échappe et c'est vrai que c'est un peu en sous-marin tout cela – ce n'est pas péjoratif ce que je dis – c'est la partie immergée de l'iceberg, mais qui est fort importante.

Au moment de la réception du dossier complet par le Gouvernement, et puis je prends l'ultime étape, jusqu'au refus présumé, quel est le délai possible ?

(Réaction de M. le Ministre Di Antonio)

Réception du dossier complet par le Gouvernement. Puis je prends l'ultime étape ; il n'y a pas d'envoi du Gouvernement dans les 60 jours du rappel et donc, le plan est réputé refusé.

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. - Non c'est 24 mois, sauf complément d'étude d'incidences.

M. Wahl (MR). - Ce n'est pas possible

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. - Attention que l'étude d'incidences est déduite de cela.

M. Wahl (MR). - Le délai de 24 mois prend-il cours à la réception du dossier complet ?

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. - C'est au jour zéro, là où il est marqué jour zéro ; en jaune dans les carrés rouge.

M. Wahl (MR). - Jour zéro, c'est le Gouvernement décide de la révision du plan de secteur. C'est plus que 24 mois, puisque moi, je partais de la réception du dossier complet par le Gouvernement ; puis on a la ville, le fonctionnaire délégué de la CRAT, de la CWEDD, personne ou instance jugée utile. C'est 60 jours

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. - Vous demandez le délai entre la réception du dossier complet et là où il est mis jour zéro, est-ce cela ?

M. Wahl (MR). - Non. Entre cette étape-ci et cette étape.

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. - Elle est séparée en deux. Il y a 90 jours entre la réception du dossier complet et le jour zéro ; puis on a les 24 mois à partir du jour zéro.

M. Wahl (MR). - Cela fait 27 mois en tout ; 24 mois à partir de ceci, jusqu'à la décision ou l'absence de décision, et 90 jours entre la réception et la décision du Gouvernement.

Ai-je bien compris ? C'est lourd

J'en reviens, d'une manière très pratique, au cas que j'évoquais tout à l'heure, d'une modification du plan de secteur résultant de la correction d'une erreur matérielle évidente. Là, il n'y a pas de procédure simplifiée possible ou bien y a-t-il une procédure simplifiée possible ?

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. - Pour les procédures qui ne nécessitent pas de compensation, il y a une procédure accélérée. Il s'agit d'une procédure en 12 mois, lorsque cela ne nécessite pas de compensation, et c'est ce qui permet de l'ouvrir aux zones d'enjeu communal – pas de compensation au-delà de 10 %

Il y a une procédure accélérée pour zone d'enjeu communal avec un maximum de 10 % à ne pas compenser, mais il y a aussi les révisions de plans de secteur qui ne nécessitent aucune compensation. Sur une zone d'activité économique, je fais une zone d'habitat ; sur une zone de loisirs, je fais une zone d'habitat ; il n'y a pas de compensation.

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

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

M. Wahl (MR). - Je conclus en disant que l'on garde énormément de réserve pour l'instant sur cet article. Il faudrait essayer de trouver une avancée.

On sent bien qu'il y a dans le chef du ministre, du président et des membres de la majorité, et dans notre chef, la volonté d'essayer d'avoir véritablement le meilleur texte possible, la perfection n'étant pas de ce monde, mais la discussion a permis d'ouvrir un certain nombre de pistes sur lesquelles nous pouvons encore réfléchir. Comme les autres articles, il n'est pas refermé, mais je pense que l'on a dit l'essentiel de ce que nous devions dire sur cet article-ci.

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

Mme De Bue (MR). - Comme la discussion semble toujours ouverte, nous souhaitons déposer, à titre conservatoire, les deux amendements évoqués, à savoir la suppression de la lettre de rappel et le refus tacite qui serait remplacé par l'accord tacite, à replacer dans le cadre du débat que nous venons d'avoir.

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. - Non, l'article 48 est dans la même logique, on peut faire le tableau, mais ce sont les mêmes étapes. Je peux vous expliquer avant la pause les différences entre les articles 48, 47 et 46.

L'article 48, c'est l'initiative d'un tiers. De manière synthétique, lorsque l'initiative est d'un tiers, c'est la

même chose. La seule différence, c'est qu'il n'y a pas de blocage communal possible au début de la procédure. Quand on dit qu'il faut une réunion d'information préalable à la délibération du conseil communal, même si l'avis du conseil communal est défavorable, on peut poursuivre la procédure.

Pour laisser la chance à l'initiative d'un tiers, dans le début de la procédure, il n'y a pas le passage par le collège communal, elle intervient après. Il y a un passage à titre d'informatif, il n'y a pas un point d'arrêt possible à ce moment-là.

Au moment où le tiers dépose sa demande de permis, la réunion d'information préalable doit avoir été organisée et il faut une délibération du conseil communal, mais elle ne peut pas bloquer le processus.

C'est la seule différence et les refus après rappel de 60 jours s'applique aussi ici, on est dans le même cas de figure que l'initiative communale. Cela nous permet d'avoir globalisé les articles 46, 47 et 48 et les amendements sont un peu les mêmes – je ne vais pas les écrire à votre place –, mais ce sont sur les mêmes remarques, puisque même trame de procédure.

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

M. Wahl (MR). - J'ai un petit point complémentaire. J'aurais souhaité avoir quelques explications sur le fait que la procédure de révision du plan de secteur à l'initiative de personnes physiques ou morales, autant dans le privé que public, ne sont limitées qu'à trois types de possibilité : la zone d'activité économique, la zone d'extraction et les infrastructures.

Je suis un peu surpris de cette limitation.

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. - C'est une procédure qui, aujourd'hui, n'existe pas.

C'est l'article 42*bis,* c'est uniquement pour les révisions des plans de secteur qui visent à créer de l'activité économique.

Concernant d'autres procédures, on ne peut pas, déjà aujourd'hui, pour faire sa maison, demander une révision du plan de secteur, une transformation de la zone agricole. L'initiative de ces autres modifications revient au Gouvernement ou à la commune, mais on n'estime pas opportun que tout le monde puisse faire des demandes de révision de plan de secteur, sauf les cas cités, essentiellement à vocation économique.

M. Wahl (MR). - Monsieur le Ministre, j'essaie de bien comprendre. Je vais prendre des exemples. Concernant la modification d'une zone d'activité économique, nous sommes, par exemple, en zone d'activité économique pure et l'on voudrait la transformer en mixte. Une intercommunale peut-elle le faire ? Qu'en est-il du logement ? Vous avez une grande zone et vous voulez également y inclure du logement, que ce soit du logement social ou autre. L'intercommunale ne pourrait-elle pas le demander ?

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. - Non, c'est la commune.

M. Wahl (MR). - C'est un peu dommage.

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. - Les intercommunales susceptibles de demander ce genre de chose sont essentiellement les intercommunales de développement économique ou alors il faut offrir la possibilité aux sociétés de logement d'initier des demandes, mais cela n'a pas été évoqué, ni demandé.

Ce que l'on entend c'est que la création de logements a des implications pour la commune. Cela nous paraît important que la commune puisse initier, parce qu'il y a toutes les conséquences pour les services, et cetera.

Cette possibilité qui existe de le faire pour le tiers, et essentiellement des tiers avec des projets économiques, c'est pour décharger un peu les communes et le Gouvernement, à moins que les opérateurs économiques portent eux-mêmes les projets et puissent être à l'initiative, constituer le dossier de base et suivre tout cela.

Pour le reste, on estime que le passage normal, naturel, et le plus sécurisant, c'est par le biais de la commune pour monter d'autres types de projets qui impliquent des modifications de plan de secteur. Le fait que la première étape, le passage par la commune, ne soit pas bloquant, mais soit une simple prise de connaissance d'une demande, je ne pense pas qu'il soit opportun d'ouvrir cela à n'importe quel type de demande, quel que soit l'objectif final.

M. Wahl (MR). - Je peux comprendre votre remarque, Monsieur le Ministre. Aux plans de secteur, tels qu'ils existent actuellement, on sait très bien que des zones ont été imaginées au moment de l'élaboration des plans de secteur qui ne se feront jamais. Il faudrait modifier.

Il y a des zones qui se trouvent en zones industrielles, car, à l'époque, il existait une industrie qui, depuis lors, n'existe plus. J'ai aussi le cas dans ma commune – désolé de devoir encore le répéter – c'étaient les anciens bassins de décantation de la sucrerie de Grand Pont qui se trouvaient sur Hoegaarden. Une partie de cette zone est devenue une zone naturelle où il faut protéger un certain nombre de choses – c'est assez curieux, mais c'est comme cela. Par contre, l'autre partie pourrait être mise en œuvre et l'on pourrait imaginer

également du logement. Actuellement, c'est difficilement pensable.

Il y a une série de zones qui, au moment de l'élaboration du plan de secteur, ont été classées dans telle catégorie, parce que cela correspondait, au moment de l'élaboration du plan de secteur, à telle catégorie. Depuis lors, le temps est passé par là, il n'y a plus rien, cela n'a plus rien à voir, il y a d'autres projets – on peut imaginer du logement, et cetera, plusieurs affectations possibles sur ces zones.

Il peut être de l'intérêt d'une commune de confier ce genre de dossier assez lourd à une intercommunale. Dans la majorité des cas, lorsqu'il y aura une modification ou lorsqu'il y a une modification du plan de secteur introduite par une commune, si elle n'a pas le bureau derrière, si elle n'a pas l'opérateur, on oublie. C'est impossible à faire. Il faut avoir le truc.

Je reste un peu sur ma faim.

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. - Il y a deux choses. Les zones que vous évoquez sont souvent utilisées en compensation.

M. Wahl (MR). - Oui, c'est du pain bénit.

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. - Par contre, ce que vous évoquez comme opérateur qui peut aider la commune à constituer le dossier, tout cela peut s'organiser, même si c'est la commune qui est à l'initiative puisqu'en fait, elle délègue à qui elle veut la constitution du dossier de base. Ce biais par l'entrée communale me semble la meilleure garantie pour les communes.

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

M. Wahl (MR). - Je voudrais encore un dernier mot. J'entends bien que l'opérateur privé qui, par exemple, pour faire du logement, ne doit attendre au départ qu'un avis à donner par le conseil communal, c'est un peu léger. La même remarque, très objectivement, peut se faire pour une zone d'activité économique, pour une zone d'extraction et, par exemple, pour une nouvelle ligne à haute tension, une infrastructure.

Si sur ces trois points où ils peuvent intervenir ici, j'ajoute à cela le logement, celui qui sera probablement le moins difficile à gérer au niveau communal, c'est celui du logement.

Pour une commune, dès le départ – je ne suis pas contre le principe, soyons bien d'accord – je trouve que refuser l'extension des possibilités en disant que c'est un peu excessif de ne pas avoir, dès le départ, la commune pleinement associée, en parlant de logement, mais que, par contre, on l'accepte pour une zone d'activité économique, pour une zone d'extraction, ce n'est par rien. Le conseil communal, à ce moment-là, n'a qu'un pouvoir d'avis.

Cela me semble pire qu'un projet qui arrive avec du logement.

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. - C'est la raison pour laquelle cela existe. C'est parce qu'il n'est pas populaire, dans une commune, d'introduire une modification de plan de secteur pour faire une zone d'activité économique.

Il vaut mieux que la demande émane de l'opérateur économique. Après, la commune le traite, elle peut s'y opposer, elle peut remettre des avis négatifs. Si cette possibilité n'existait pas d'entrer par un tiers, la commune devrait – soit c'est le Gouvernement qui devrait faire à chaque fois ce genre de chose ou à la commune elle-même – le porter, alors qu'elle sait qu'une partie de ses habitants y sont opposés.

Les communes seraient soumises à d'énormes pressions si l'on permettait d'inscrire des zones d'habitat et qu'elles seraient bien en peine de devoir....

M. Wahl (MR). - Parce qu'il y a avait aussi des demandes de l'UPSI, de la CCW, et cetera. Cela se discute. Je comprends. C'est partagé.

M. le Président. - Peut-on considérer que la discussion est close ? Les articles 46, 47 et 48 sont-ils momentanément clôturés ?

Mme De Bue (MR). - L'article 48 n'est pas clôturé.

M. le Président. - Je pose la question.

Mme De Bue (MR). - Nous avons des propositions d'amendement que nous présenterons, Monsieur le Président.

M. le Président. - La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 12 heures 4 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 14 heures 19 minutes.

M. le Président. - La séance est reprise.

PROJET DE DÉCRET ABROGEANT LE DÉCRET DU 24 AVRIL 2014 ABROGEANT LES ARTICLES 1ER À 128 ET 129*QUATER* À 184 DU CODE WALLON DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'URBANISME, DU PATRIMOINE ET DE L'ÉNERGIE, ABROGEANT LES ARTICLES 1ER À 128 ET 129*QUATER* À 184 DU CODE WALLON DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'URBANISME, ET DU PATRIMOINE, ET FORMANT LE CODE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL (DOC. 307 (2015-2016) N° 1 À 1*QUATER*)

PROPOSITION DE DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET DU 24 AVRIL 2014 ABROGEANT LES ARTICLES 1ER À 128 ET 129*QUATER* À 184 DU CODE WALLON DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'URBANISME, DU PATRIMOINE ET DE L'ÉNERGIE ET FORMANT LE CODE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL EN VUE D'INSTAURER LA DÉMATÉRIALISATION DES DOSSIERS DE DEMANDES DE PERMIS D'URBANISME ET LA MISE EN PLACE D'UNE TRAÇABILITÉ INFORMATISÉE DES DOSSIERS D'URBANISME, DÉPOSÉE PAR M. JEHOLET, MME DE BUE, MM. DODRIMONT, LECERF, MAROY ET TZANETATOS (DOC. 92 (2014-2015) N° 1)

PROPOSITION DE DÉCRET INSÉRANT UN CHAPITRE VI DANS LE TITRE IER DU LIVRE IV ET MODIFIANT LE CHAPITRE IER DANS LE TITRE IER DU LIVRE VII DU DÉCRET DE LA RÉGION WALLONNE DU 24 AVRIL 2014 ABROGEANT LES ARTICLES 1ER À 128 ET 129*QUATER* À 184 DU CODE WALLON DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'URBANISME, DU PATRIMOINE ET DE L'ÉNERGIE ET FORMANT LE CODE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DÉPOSÉE PAR MM. FOURNY, STOFFELS, MMES MOUCHERON, WAROUX, MM. DENIS ET DERMAGNE (DOC. 289 (2014-2015) N° 1)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT LA MISE EN ŒUVRE, CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 139 DE LA CONSTITUTION, DU TRANSFERT DES COMPÉTENCES À LA COMMUNAUTÉ GERMANOPHONE, DÉPOSÉE PAR MME BALTUS-MÖRES, MM. JEHOLET, CRUCKE, EVRARD, MMES DOCK ET DEFRANG-FIRKET (DOC. 206 (2014-2015) N° 1)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À ACCÉLÉRER ET À FACILITER L'ACCÈS DIRECT DES NOTAIRES AUX INFORMATIONS CONTENUES DANS LE CERTIFICAT D'URBANISME N° 1, DÉPOSÉE PAR MM. STOFFELS, DERMAGNE ET DENIS (DOC. 337 (2015-2016) N° 1)

Discussion générale
(Suite)

M. le Président. - Chers collègues, je propose que l'on reprenne avec l'article D.II.65.

Ah, j'ai aperçu un signe !

(Rires)

(Réactions dans l'assemblée)

Il y a eu des fuites au sein du groupe MR.

Mme De Bue doit encore présenter les amendements pour l'article D.II.48, me dit-on.

La parole est à Mme De Bue.

Mme De Bue (MR). - Dans les amendements, comme pour le précédent article, nous avons le même amendement concernant la suppression de la lettre de rappel, cela reste cohérent par rapport ce que l'on a dit.

On a un deuxième amendement – on peut toujours entendre le ministre à ce propos – quant au fait que, dans cette procédure, en cas d'absence de décision du Gouvernement, le dossier est réputé refusé. Dès lors, nous pensons que l'avis du fonctionnaire délégué pourrait, par exemple, faire office de décision en cas de silence du Gouvernement.

Je ne sais pas si M. Wahl avait abordé cela précédemment. On dépose l'amendement pour demander que l'avis du fonctionnaire délégué puisse être la décision en cas de silence du Gouvernement. En cas d'absence d'avis du fonctionnaire délégué, c'est l'avis du conseil communal qui vaut décision. En cas d'absence de l'avis du conseil communal, le dossier poursuit suivant la procédure décrite aux articles D.II.49 et suivants.

Voilà pour les deux amendements, il y en aura peut-être encore un troisième.

M. le Président. - Les amendements vont être déposés et distribués.

La parole est à M. Henry.

M. Henry (Ecolo). - Nous avons aussi déposé un amendement il y a quelque temps, qui était enregistré concernant cet article.

Cet amendement concerne quelque chose qui n'est pas prévu dans ce décret, qui n'était pas non plus prévu dans la version précédente, mais qui est relevé dans les avis remis au Parlement, notamment par M. Dufrêne, à savoir le fait qu'il n'est pas possible, aujourd'hui, sur base d'une initiative privée, d'initier une révision du plan de secteur, si ce n'est à finalité économique. Dans son avis, il mettait en avant le fait que, pour d'autres préoccupations comme notamment la dégradation constante de la biodiversité, il serait tout à fait judicieux de permettre également qu'une initiative privée de révision du plan de secteur puisse avoir lieu pour une autre finalité qu'économique.

C'est l'objet de l'amendement que nous avons déposé.

M. le Président. - Y a-t-il d'autres commentaires, amendements que celui que Mme De Bue a annoncé ?

La parole est à Mme De Bue.

Mme De Bue (MR). - C'est pour remplacer l'alinéa 1 de l'article D.II.48 par ce qui suit : « Lorsque la demande de révision du plan de secteur est justifiée par une personne physique ou morale, privée ou publique, justifiant d'un l'intérêt et étayée par un projet d'une emprise de plus de 2 hectares nécessitant une telle révision, la révision du plan de secteur peut être décidée par le Gouvernement à la demande desdites personnes ».

On l'a introduit dans le cadre de la discussion que l'on a eue avant l'interruption de midi.

Il s'agit, dans ce cadre, de poser la question : pourquoi limiter aux trois hypothèses actuelles la procédure d'initier la révision du plan de secteur par des personnes privées et publiques ? L'ouverture du droit d'initiative de révision du plan de secteur aux personnes physiques, morales, privées ou publiques, de manière plus large que les hypothèses très limitatives prévues par le CoDT initial est proposée. Il ne s'agit pas de privatiser le plan de secteur, car le Gouvernement aura toujours le dernier mot. Il s'agit uniquement d'un droit d'initier une procédure.

Afin d'éviter d'engorger les services de petits projets parasites, on propose un seuil de 2 hectares, en référence au seuil nécessaire pour une étude d'incidences. Comme l'ont aussi précisé l'UPSI et la CCW, il s'agit de renforcer le potentiel d'adaptation des outils d'aménagement et l'opérationnalité des projets, en ouvrant le droit d'initiative au secteur privé, en vue, notamment, de créer du logement ou des espaces de loisirs.

On l'avait déjà évoqué ce matin. Cela avait déjà été évoqué dans le cadre des auditions et des avis rendus dans le cadre du CoDT.

Nous déposons ce dernier amendement. Cela fait trois amendements pour l'article D.II.48.

M. le Président. - Y a-t-il d'autres commentaires ou puis-je clôturer la discussion sur l'article D.II.48 ?

On arrive à l'article D.II.49.

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. - Cet article a été fait en même temps, mais peut-être qu'il y a des amendements spécifiques à l'article D.II.49, dans la mesure où il est dans les tableaux.

M. le Président. - Y a-t-il des amendements par rapport à l'article D.II.49 ?

La parole est à Mme De Bue.

Mme De Bue (MR). - Des questions ont encore été abordées, mais aussi des réponses qui n'ont peut-être pas été suffisamment données. Par rapport au rapport d'incidences environnementales, celui-ci doit être transmis au Gouvernement, mais aucun délai n'est prescrit pour ce transmis. On a abordé un peu cela, mais que se passe-t-il si ce rapport n'est pas transmis ? Qu'en est-il d'un délai raisonnable pour ce transmis ? Cela se trouve au § 1er.

Au § 2, le Gouvernement ou la personne qui délègue à cette fin soumet le projet et le rapport d'incidences aux instances d'avis. Pourquoi ajouter une tierce personne ? Les services du Gouvernement, c'est-à-dire l'administration, ne suffisent-ils pas ? Quel est l'objectif de cette délégation et comment est-elle assurée ? Par quel moyen, avec quelle preuve cette délégation est-elle correctement et légalement utilisée ?

Au § 3, on revient un peu au débat, mais je pense que l'on ne l'a pas encore « épuisé ». Dans le cadre de l'article 46, vous avez expliqué qu'il est précisé que s'il existe une autre solution proposée à la faveur des avis émis ou du rapport d'incidences, le Gouvernement peut l'adopter comme projet. C'était dans le cas du débat portant sur l'avant-projet, le projet et la décision sur le plan. Ce qui nous chipote, dans ce § 3, c'est le terme « raisonnable ». Le texte précise que cette solution doit être raisonnable. Dans son avis, la CRAT demandait le retrait de ce mot peu compréhensible. Quelle est la justification de ce mot « raisonnable » ? Quels critères sont derrière ce mot ?

Au § 4, il est précisé que l'enquête publique se tient sur les territoires des communes – on ne l'a pas encore abordé – visées par la révision du plan de secteur. Il est précisé que cette enquête publique pourra se tenir sur le territoire d'autres communes qui auraient été désignées. Quelle est la plus-value de cet ajout ? Pourquoi ajouter à l'enquête publique d'autres territoires que les communes visées par la révision du plan de secteur ? Sur base de quel critère cet élargissement à d'autres communes

s'effectuera-t-il ? N'est-ce pas ouvrir une boîte de Pandore et fragiliser également le processus sur le plan législatif ?

Au § 6, on est dans le cas de figure où l'avis du conseil communal doit être émis sur le projet d'initiative communale. Plutôt que parler d'avis, n'est-ce pas plutôt d'une décision que doit prendre le conseil communal ? Il donnera difficilement un avis différent de la proposition qu'il fait de modifier le plan de secteur.

Au § 7, des avis sont sollicités auprès de la CRAT et du CWEDD. On ne demande pas l'avis du fonctionnaire délégué, lorsque la révision du plan de secteur n'est pas d'initiative communale. Ne devrait-on pas, dans ce cas de figure, également ajouter l'avis du fonctionnaire délégué ?

Le § 8 permet au Gouvernement de proroger le délai de 60 jours octroyé aux instances consultatives d'un nouveau délai de 60 jours. Nous nous interrogeons sur l'opportunité d'octroyer un délai supplémentaire de 60 jours. Quel est l'argument que vous avancez pour permettre cette prolongation de délai ? Compte tenu du contexte socioéconomique de la Wallonie, est-il opportun de maintenir une telle disposition, étendant le délai possible à 120 jours, juste pour la remise d'avis des instances ?

En fonction des réponses de M. le Ministre, nous déposerons les différents amendements pour l'article D.II.49 qui concerne la procédure de droit commun.

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. - Désolé, j'ai perdu de vue votre remarque concernant le § 6.

Mme De Bue (MR). - C'est dans le cas de figure où la révision du plan de secteur est d'initiative communale.

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. - Ce que vous proposez, c'est que le conseil communal statue sur sa propre demande de révision du plan de secteur ?

Mme De Bue (MR). - Non, il émet son avis sur le projet.

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 son propre projet ?

Mme De Bue (MR). - Non, dans le § 6, il est expliqué qu'il émet son avis sur le projet. Ne faudrait-il pas plutôt parlé de décision puisque son projet équivaut décision ?

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. - Pour moi, il sollicite l'avis de la commission régionale. Du débat que l'on vient d'avoir, j'ai l'impression que vous demandez qu'il donne son propre avis sur sa demande de révision.

Mme De Bue (MR). - Non, cela c'est le § 6. Cela ne devrait-il pas plutôt être la décision du conseil plutôt que son avis ? Puisque c'est un projet qui est d'initiative communale.

M. le Président. - Il nous donne son avis sur un projet éventuellement modifié.

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. - C'était une demande du groupe de travail parlementaire.

M. le Président. - Il le donne de toute façon, mais le projet peut éventuellement être modifié par le Gouvernement.

Mme De Bue (MR). - Cela revient au même, c'est son projet.

M. le Président. - C'est pour cela qu'il remet un avis.

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. - C'était une demande du groupe de travail parlementaire. Imaginons que le projet demandé par le conseil communal ait évolué à la suite de l'enquête publique, de l'évaluation d'incidences, et cetera, il y avait une demande formulée en groupe de travail parlementaire que le conseil communal puisse mettre un veto si le projet ne lui convient plus.

Mme De Bue (MR). - Alors c'est qu'il veut une décision ?

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. - C'est juste empêcher le Gouvernement de prendre la décision. C'est celui-ci qui décide du plan de secteur.

L'idée ici était de revenir vers la commune avec la modification qui aurait été faite par ailleurs et leur demander leur avis en disant : selon les modifications que nous voulons apporter, continuez-vous dans le projet ou ne souhaitez-vous pas le revoir dans ce cadre ?

C'était laisser la possibilité à la commune de redonner son avis.

La commune remet un projet ; il peut être modifié. Dans la première version du texte, il a été modifié, mais la décision était sur ce projet modifié. La demande du groupe de travail était de revenir vers le conseil avec les modifications par rapport à leur projet et de leur dire : avec les modifications que l'on vous impose, continuez-vous ou alors mettez-vous un veto, car cela nous vous conviendrait pas avec les modifications apportées ? C'était vraiment revenir dans la commune.

Mme De Bue (MR). - Dans le cas, par exemple, où c'est un avis défavorable, il ne vaut mieux pas une décision du conseil communal qui statue sur le fait qu'elle n'a plus envie de poursuivre le projet.

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 nouveau, on a un problème de hiérarchie des normes, comme dirait le Conseil d'État. C'est le Gouvernement qui doit décider du plan de secteur. Le conseil communal ne peut pas décider d'une révision de plan de secteur. Il remet un avis défavorable. Ce que l'on dit, c'est que c'est avis défavorable conforme du conseil communal.

Mme De Bue (MR). - Cela implique un abandon de la procédure. Cela ne peut pas être le conseil qui décide.

M. le Président. - Cela aboutit par un plan réputé refusé. C'est la preuve que le goût du travail a servi à quelque chose. Je tiens à insister sur le nombre d'heures que l'on a travaillé dans ce groupe.

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. - Concernant le § 1er, vous évoquez les délais pour que le rapport soit transmis. Le rapport est toujours transmis au Gouvernement. Soit c'est lui-même qui est le commanditaire – dans ce cas, il n'a aucun intérêt à traîner, dès que le RIE est fait, il le transmet – soit c'est la commune ou une personne de droit public ou privé qui pilote cette étape et qui le transmet aussi dans les meilleurs délais. S'il ne le fait pas, c'est son problème, c'est lui qui maîtrise ce délai. On n'est jamais dans le cas de figure où c'est le contraire, où c'est une administration. L'administration reçoit le rapport qui lui est transmis par le demandeur. On peut penser que le demandeur est motivé.

Concernant le § 2, la personne qui le délègue, c'est la DGO4, c'est l'administration, pour éviter un passage au Gouvernement juste pour intégrer des remarques de la CRAT, du CWEDD dans le contenu définitif du rapport d'incidences sur l'environnement. C'est pour ne pas passer au Gouvernement. On délègue à l'administration le fait de recevoir ces avis.

L'autre solution raisonnable, c'est pour éviter toute solution alternative hurluberlue – c'est cela que vous m'avez dit, ce n'est pas dans le texte.

(Rires)

On prendra l'exemple que l'on évoquait avec la E421 au sud de Charleroi. On doit étudier aujourd'hui les alternatives. Si l'alternative qui est présentée est à 50 kilomètres du tracé actuel, on peut considérer que ce n'est pas une alternative raisonnable, puisque l'on parle là de tout à fait d'autre chose. L'alternative est beaucoup trop éloignée du projet de départ. Mais c'est l'AGW qui devra motiver en quoi une alternative présentée est raisonnable ou pas.

Mme De Bue (MR). - Sur base de quels critères ?

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 base des objectifs. Quand le Gouvernement décide la mise en révision de plan de secteur, il explique les objectifs pour lesquels il le fait. C'est par rapport aux objectifs que l'on s'est fixés dans l'arrêté de base que l'on devra dire si cette alternative rencontre ou ne rencontre pas les objectifs que le Gouvernement décide.

L'inscription d'une zone de réservation au sud de Charleroi est prévue pour rencontrer un certain nombre d'objectifs. C'est cela qui qualifiera le caractère raisonnable des alternatives qui devront être étudiées lors de l'étude d'incidences. Si l'on s'écarte de l'objectif parce que l'on fera un tracé alternatif très éloigné, ce n'est plus considéré comme étant raisonnable.

Sur les prolongations de délais, c'est ce qui est fait aujourd'hui, notamment pendant les vacances. Le Gouvernement n'est pas obligé d'accorder tout le délai de prorogation demandé. Mais pour la réception de certains avis, il est parfois nécessaire de demander des délais que le Gouvernement décide ou pas d'octroyer. C'est pour le § 6.

C'est bien l'avis du conseil communal qui est demandé et non pas une décision, puisque c'est le Gouvernement qui décide le plan de secteur. Dans cette étape, c'est bien un avis du conseil communal. Cela a été exprimé tout à l'heure.

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

Mme De Bue (MR). - Par rapport aux autres communes, pourquoi rajouter des communes qui ne sont pas nécessairement concernées par la révision de plan de secteur, mais qui auraient été désignées ?

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. - Dans l'article D.VIII.4, qui traite des rapports d'incidences sur

l'environnement, on peut définir le périmètre qui doit faire l'objet de l'enquête publique.

Prenons des exemples pratiques, c'est plus facile pour réfléchir. On a eu un cas il y a quelques années, d'une création d'un circuit moto sur le territoire de Dour. L'implication en termes de bruits était telle que, dès le départ, il a été décidé que l'enquête publique allait dépasser le périmètre des communes concernées, puisque à 2 kilomètres de là, une autre entité était aussi potentiellement touchée par les incidences.

C'est quand on définit le contenu du rapport d'incidences sur l'environnement que l'on définit aussi le périmètre qui est potentiellement touché par la demande et qui doit faire l'objet de l'enquête publique.

C'est comme cela que cela se passe aujourd'hui. Dans l'arrêté de la décision du Gouvernement, on dira : l'enquête publique se tiendra sur les territoires de... et les réunions d'information auront lieu dans telle et telle commune. Cela se met dans la décision du Gouvernement, en fonction des impacts que l'on voit dans le projet.

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

M. Wahl (MR). - Monsieur le Ministre, je me permets de revenir au § 3, sur la notion de « raisonnable ». Je ne suis pas sûr que ce terme ait jamais été utilisé dans notre arsenal légistique, parce qu'il est beaucoup trop vague. Sauf si l'on me prouve le contraire, je pense que le terme « raisonnable » n'a jamais été utilisé, car cette notion est purement subjective. Vous n'avez aucun critère. Qu'est-ce qui est raisonnable, qu'est-ce qui ne l'est pas ? C'est une question d'appréciation individuelle. Excusez-moi, de nouveau, de raisonner en juriste, mais ce terme ouvre la possibilité invraisemblable d'une polémique devant les juridictions administratives. Il faut le supprimer.

Que l'on mette « le Gouvernement estime qu'une autre solution envisagée est de nature à mieux répondre », cela me semble déjà beaucoup plus « raisonnable », si vous me permettez l'expression.

Par contre, indiquer le mot « raisonnable » dans un texte légal, c'est comme si vous mettiez « ce qui est beau et pas beau » ; c'est purement subjectif. On ne peut pas mettre une telle subjectivité dans un texte législatif. Que l'on mette « que le Gouvernement estime qu'une autre solution – en motivant cette solution – soit de nature à mieux », et cetera, je peux comprendre, mais vous devez supprimer le terme « raisonnable ». Sans cela, vous ouvrez la porte à tous les recours possibles et imaginables et vous laissez aux juridictions administratives – sinon aux juridictions judiciaires – le soin d'apprécier ce qui est raisonnable de ce qui ne l'est pas. Cela ne va pas, il faut le supprimer.

M. le Président. - Y a-t-il une réflexion du Gouvernement par rapport au caractère « raisonnable » du texte ?

M. Wahl (MR). - Il y a un amendement.

M. le Président. - C'était déjà à la présentation dans l'amendement ?

(Réaction d'un intervenant)

D'où la question au Gouvernement, s'il y a une réflexion, une réponse ?

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. - Nous examinons l'amendement. La même phrase sans le « raisonnable » peut atteindre l'objectif, mais il y a peut-être une raison pour laquelle cela a été indiqué là. Personnellement, je pense que la même phrase sans le « raisonnable » est plus raisonnable.

M. Wahl (MR). - Monsieur le Ministre, on sent bien votre ouverture à un certain nombre de propositions et à ce travail de réflexion que nous faisons. Vous avez fait un certain nombre d'ouvertures par rapport à un certain nombre d'articles. Ne serait-il pas nécessaire – livre par livre, à la limite – d'avoir des positions plus définitives de votre part ?

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. - Oui.

M. Wahl (MR). - Parce que l'examen des articles des livres suivants dépendra parfois de votre position. Ce serait pas mal.

Mme Moucheron (cdH). - Je vais me permettre d'abonder dans ce sens : en analysant les 200 amendements que vous avez déjà déposés, on a constaté que certains ne vont pas dans le sens de l'accord que l'on avait pris suite au débat. Certains amendements ont été déposés alors que l'on avait eu un accord sur certaines choses, avec des reformulations ou des sous-amendements à vos amendements. On a fait le travail. Cela peut être intéressant de faire l'effort par livre. On a vu tout à l'heure que l'on commençait à avancer et à croiser certains livres ; cela sera nécessaire pour travailler le plus correctement possible. On s'est fait la réflexion hier.

M. Wahl (MR). - Vous avez raison, mais des amendements sont déposés à titre préventif et par prudence.

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. - D'où

la raison d'en discuter et d'enlever tous ces doutes qui pourraient vous animer.

La proposition que nous pourrions faire, évoquée avec certains parlementaires ce matin, c'est de faire le point sur tout cela au terme de ce Livre II et de fermer les Livres I et II en acceptant les amendements ou en les refusant, mais en tranchant tout ce qui doit être tranché.

En laissant un article du Livre I qui doit rester ouvert, c'est celui relatif au lexique.

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

M. Dodrimont (MR). - Je suis tout à fait d'accord qu'il y ait un point d'arrêt, une synthèse qui intervienne et que l'on trie un peu dans les propositions faites pour améliorer le texte. Mais fermer, comme M. le Ministre vient de le suggérer, les livres quand on aura fait cet exercice, cela, c'est inacceptable. Il faut un accord sur tout ou un accord sur rien.

J'entends bien ce que Mme Moucheron propose et son constat par rapport à nos amendements. Notre travail, c'est un tout. Nous avons une vision du texte qui est passablement différente de la vôtre ou de celle de la majorité. La méthode de travail, c'est d'aborder le texte dans son entièreté. Il y a peut-être eu des accords qui feront que certaines de nos propositions d'amendement pourraient disparaître, mais on ne le verra qu'à la suite de la réflexion globale. C'est le texte dans sa globalité, tel qu'il sera adopté, avec ses points forts et ses points plus faibles, que nous pourrons convenir d'une méthode comparable à celle que vous voulez nous proposer. Mais en aucun cas, on n'acceptera pas la fermeture d'un livre sans avoir abordé l'ensemble de celui-ci.

Les grands thèmes sur lesquels on a souvent discuté, les matières que l'on a évoquées, il y a des choses essentielles pour nous et on les retrouve dans chacun des livres. Je ne peux pas accepter un mécanisme qui serait arrangé pour le premier ou pour le deuxième livre et puis revenir sur le Livre VI en empêchant de rouvrir la discussion sur cet article parce qu'on l'a conditionnée dans les livres précédents.

J'entends que l'on puisse récapituler nos réflexions, que l'on aborde les amendements et que l'on puisse, sur certains peut-être moins essentiels que d'autres, trouver un sort définitif. Mais en aucun cas, nous n'accepterons la fermeture d'un livre, dès le moment où l'on n'a pas abordé l'ensemble du texte.

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. - Je voulais exprimer la discussion sur l'ensemble des amendements des deux livres qui auront été terminés à ce moment-là pour que l'on sache ce que l'on prend ou pas là-dedans. On a laissé des portes ouvertes à certains, on a dit oui clairement à d'autres, il y avait encore des vérifications à faire, qu'on les fasse parce que cela conditionne aussi le reste.

Monsieur Dodrimont, le fait d'accepter certaines choses dans le Livre II a des conséquences sur la suite. Autant que l'on sache directement ce que l'on prend et ce que l'on ne prend pas.

Après, si lors d'une discussion intéressante sur le Livre VI, on est amenés à rediscuter d'un article Livre II qui est en lien, on doit pouvoir le faire.

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

M. Dodrimont (MR). - Je vais revenir très brièvement sur un point qui me tient à cœur, à savoir l'habitat permanent. On n'a peut-être pas ce problème de lecture à travers différents livres, mais on a une lecture qui intervient à des articles différents.

Jusqu'à présent, sur les articles concernant notamment la zone de loisirs, on a eu une position qui était peut-être un peu plus neutre que ce qu'elle sera définitivement si l'article 64 ne correspond pas à ce que nous en attendons. Je veux prendre cet exemple, mais il y en a bien d'autres : il en va de même pour les délais et pour toute une série de points essentiels de ce texte.

J'insiste pour que l'on ait, en effet, une vision globale peut-être livre par livre, mais que l'on puisse rouvrir la réflexion sur l'ensemble de nos propositions d'amendement à l'issue des six livres tels qu'elles seront examinées dans les prochaines semaines.

Mme Moucheron (cdH). - C'est la volonté ici, en analysant parce que l'on arrive tout doucement à la fin du deuxième livre. En analysant vos propositions, parfois certains amendements que vous avez déposés en début des débats sont en contradiction avec d'autres amendements que vous avez déposés un peu plus tard. Cela vaut la peine de faire l'état des lieux, comme M. Wahl le proposait, sans fermer les livres. C'était forcément logique, puisque tout s'entrecroise, on l'a encore vu dans les débats ce matin.

Au fur et à mesure, comme cela prend un peu plus de temps que ce que l'on avait imaginé au départ, et tout le temps nécessaire – encore une fois, il n'y a pas de pression – on perd aussi toute la qualité des débats, les échanges, les ouvertures. Ce serait aussi nécessaire que l'on se positionne définitivement sur ce qui a déjà été déposé.

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

M. Sampaoli (PS). - Le groupe socialiste partage tout à fait cette philosophie. Nous adhérons à ce qui vient d'être dit.

M. le Président. - En ce qui me concerne, nous pouvons faire l'état des lieux de la discussion chaque fois que nous arrivons au terme d'un livre, mais je tiens à dire fermement qu'il n'y a accord sur rien s'il n'y a pas accord sur tout.

M. Dodrimont (MR). - Venant de vous, cela donne une autre dimension que la phrase que j'ai évoquée également tout à l'heure.

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. - Cela veut aussi dire qu'un accord est possible.

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

M. Wahl (MR). - Je voudrais encore mener une réflexion à propos de cet article, mais qui pourrait l'être également pour d'autres. La composition d'un certain nombre de commissions, amenées à être consultées, est fixée par arrêté ministériel : la CRAT, la commission régionale du Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable, et cetera. Ces commissions ont beaucoup de pouvoirs. Je ne mets pas en cause les personnes qui font partie de ces commissions. Il y a un accord de répartition qui se fait, mais il faut être conscients – c'est à nouveau des arrêtés ministériels qu'il faut être attentif – que l'on donne à des commissions, composées tout aussi honorablement qu'elles puissent être composées, un pouvoir énorme.

J'attire l'attention du Gouvernement et de mes collègues sur le fait que l'on accepte par ce fait depuis longtemps – ce n'est pas neuf, mais autant le répéter ici – que des commissions composées comme elles le sont – avec la légitimité qui est celle de ces commissions et sur laquelle je n'ai pas à me prononcer ici – ont leur mot à dire, et plus que leur mot, sur un certain nombre de décisions de nature politique – dans le sens noble du terme – que ces décisions émanent du Gouvernement, ou des communes. Il faut veiller, dans les arrêtés du Gouvernement, tout en respectant tout ce que l'on appelle sous le vocable « participation », à respecter la ligne politique d'un gouvernement et la ligne politique d'un collège. Je suis parfois un peu surpris de voir des avis de commissions qui sont rendus et je me demande si ces gens sont déjà venus sur le terrain.

M. le Président. - Je l'ai exprimé à travers un autre angle de vue il y a quelque temps. Je ne l'ai pas repris. Je vois que l'on consulte régulièrement la CRAT et le CWEDD. En quoi l'avis du CWEDD est-il plus pertinent que celui du CESW ? Le CESW, ce sont les partenaires sociaux et un des défis majeurs que nous devons relever, c'est la création d'activité économique et d'emplois. Le CESW n'est jamais consulté dans ces procédures. Pourquoi ?

Y a-t-il d'autres remarques sur l'article D.II.49 ?

La parole est à Mme De Bue.

Mme De Bue (MR). - Pour le § 4, par rapport aux différentes communes compétentes pour l'enquête publique, on a eu l'explication de votre chef de cabinet. Mais n'a-t-on pas l'impression d'être face à des enquêtes publiques à la carte ? Pour la clarté et la cohérence, ne vaut-il pas mieux limiter le nombre de communes clairement concernées par l'enquête publique suite à la modification du plan de secteur ? On risque d'avoir des enquêtes publiques à dimensions variables, en fonction des différentes incidences. Il existe des procédures d'information pour des communes dans le cadre d'autres procédures.

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. - Je ne pense pas que l'on ait la possibilité de ne pas adapter le périmètre de l'enquête publique ou à l'impact du projet. C'est cela la difficulté, car on pourrait dire que l'enquête publique, c'est la commune concernée, mais des projets ont clairement un impact sur les communes voisines et on doit définir.

C'est une disposition issue du Code de l'environnement. On doit laisser la porte ouverte et c'est comme cela que cela se fait aujourd'hui. En 2001, quand on fait de nouveau la sortie sud de Charleroi, physiquement le tracé ne passait que sur deux communes, mais il a été décidé de faire l'enquête publique sur l'ensemble des communes au sud des quatre grandes communes concernées. Ce n'était pas écrit, on aurait pu ne faire que sur les communes concernées.

Il y a une souplesse derrière cette manière de fonctionner qui consiste à adapter le territoire soumis à enquête publique à l'impact pressenti du projet et du dossier. Je ne vois pas d'autre manière de faire, soit on jouera trop court, soit on jouera trop large systématiquement, alors que pour certains dossiers, cela ne le nécessitera pas.

Mme De Bue (MR). - Ce § 4 dit que le projet de plan, accompagné du rapport d'incidences environnementales, est transmis au collège des communes sur lesquelles s'étant la révision ; « ou qui ont été désignés », c'est cette partie qui pose question.

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. - Dans le Livre VIII, article 4, on désigne les territoires qui seront soumis à enquête publique et celles-là sont visées ici. À partir du moment où l'enquête publique a lieu sur son territoire, on envoie le rapport aux communes dont le territoire était concerné par l'enquête publique.

Mme De Bue (MR). - Sur quelle base sont désignées ces communes ? Sur base d'une étude d'incidences ?

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. - C'est quand on a adopté le projet sur base des incidences environnementales que l'on détermine que cela peut avoir un impact sur telle et telle commune et on le fait à ce moment-là. On prend la décision dans l'arrêté du Gouvernement wallon.

Mme De Bue (MR). - Ne vaut-il pas mieux objectiver, dans le code, les communes soumises à l'enquête publique plutôt que sur base d'une étude d'incidences ? Si une commune estime qu'elle est soumise à une incidence et une autre pas, alors qu'elle n'est pas reprise dans l'étude, cela ne risque-t-il pas de porter à litige ou confusion ? Cela me semble assez flou.

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. - Ce qui est sûr, c'est que ce n'est pas figé, puisque c'est dossier par dossier que l'on établit le périmètre qui sera concerné.

J'ai cru comprendre que vous suggériez qu'une commune puisse dire : « Je suis concernée, donc je dois être.. ».

Mme De Bue (MR). - C'est ce qui risque d'arriver si l'on n'objective pas la désignation. Y a-t-il des problèmes, des cas qui se sont posés lors de notifications précédentes ?

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. - Non. Ici, on reprend exactement ce qui est d'application dans le Code de l'environnement actuellement pour les enquêtes publiques en général, ce Livre VIII, sur toute une série de dispositions. On copie le Code de l'environnement, mais pas sur tout. On est un peu plus souple dans certaines mesures.

Ici, par exemple, c'est une disposition du Code de l'environnement. Déjà aujourd'hui, si vous faites un poulailler quelque part, vous avez besoin d'un permis d'environnement, on décide du périmètre qui sera consulté dans ce cadre. Cela peut rester sur la même commune, mais si l'on est en bordure, on peut être amené à consulter deux, trois, quatre entités. C'est la même chose sur les permis éoliens.

Mme De Bue (MR). - Oui, mais ici, on n'est pas dans le cadre d'un projet environnemental dans le cadre du Code de l'environnement. On est dans le cadre d'une modification au plan de secteur. Peut-on transposer des dispositions ?

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. - On ne peut pas faire une modification au plan de secteur sans le volet d'étude d'incidences. C'est tout le Livre VIII sur « Comment mène-t-on les consultations au niveau environnemental ? ». Il faut définir ce qui est soumis à enquête publique. La seule manière de le faire, celle qui existe aujourd'hui, qui consiste, dossier par dossier, à dire : « Voilà le périmètre qui sera soumis à enquête publique ». Je veux bien en entendre un autre, mais vous ne m'en proposez pas d'autres et je ne vois pas très bien comment on peut faire autrement. On ne peut pas dire le territoire communal puisque, dans certains cas, l'implication, le dossier est en marge de la commune et impacte à la limite encore plus la voisine qui ne serait pas consultée. On ne peut pas donner une distance, parce que cette distance est variable en fonction du projet. Je n'ai pas d'alternative. Je ne vois pas d'autre solution. Il n'en existe pas dans la législation aujourd'hui. Si vous en avez une à proposer.

Mme De Bue (MR). - Nous, ce que nous proposons, ce sont les communes impactées par l'étude d'incidences.

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. - C'est cela. Ce qui se fait en pratique, c'est cela.

Le Livre VIII, dans son article 4, définit les communes qui seront couvertes par l'étude d'incidences, par l'enquête publique. Ici, dans cet article-ci, on décide pour les mêmes communes de leur transmettre le résultat du travail. C'est correct.

Les communes auxquelles s'étend la révision susceptibles d'être affectées par la révision et sur le territoire desquelles il y a une enquête publique à réaliser. L'affectation, c'est le fait d'être concerné par une incidence du projet.

Mme De Bue (MR). - Des collèges communaux des communes concernées alors par le rapport...

(Réactions dans l'assemblée)

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. - C'est ce que l'on fait en renvoyant, en application de l'article D.VIII.4 qui définit les communes concernées, les territoires concernés. Dans l'article D.VIII.4, c'est le projet et le rapport sur les incidences ; commune sur lequel le projet existe.

Mme De Bue (MR). - C'est ce que l'on veut mettre à un moment.

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. - C'est dans l'article D.VIII.4, auquel renvoie ce § 2, de ce § 4.

Mme De Bue (MR). - C'est ce que l'on veut dire.

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. - À la place de l'article D.VIII.4, là, vous aviez la définition des communes. Nous, comme on renvoie à l'article D.VIII.4, on obtient le même résultat.

Mme De Bue (MR). - C'est le mot « désigné » qui nous pose un peu problème.

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 « désigné » est relatif à l'article D.VIII.4, puisque l'article D.VIII.4 dit : « Le Gouvernement ou la personne qui le désigne précise, sur base du projet et du rapport d'incidences sur l'environnement, les communes sur lesquelles s'étend la révision ou susceptibles d'être affectées par celle-ci ». Ce sont les communes désignées dans l'article D.VIII.4, qui se retrouvent ici dans cet article D.II.49, § 4.

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

M. Wahl (MR). - J'essaie de faire une corrélation entre les différentes possibilités et les délais prévus à cet article D.II.49 et ce que nous avons vu dans les articles précédents. C'est plus une question ; je voudrais être sûr de bien comprendre.

Des délais sont respectés et sont à respecter ; notamment ce délai de 24 mois. Par exemple, § 8 : « Le Gouvernement peut, à la demande de la Commission régionale du Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable, prolonger le délai visé aux § 6 et 7 d'une durée maximale de 60 jours ». Est-on toujours dans cette période de 24 mois ?

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. - Oui.

M. Wahl (MR). - Est-ce tenable, tout cela ?

Cela prolonge le délai de 24 mois ou bien faut-il aller plus vite ailleurs ?

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 total est de 24 mois, incluant cette possibilité d'extension. Tout doit pouvoir tenir en 24 mois si l'ensemble des étapes est mis en œuvre, y compris les différentes options. Vingt-quatre mois entre le T zéro, jour zéro... En réalité, il y a un peu plus, puisqu'il y a déjà une phase incluse en amont et il y a encore en fin de parcours la publication. En pratique, c'est un peu plus que 24 mois.

M. Wahl (MR). - Je suis sceptique.

M. le Président. - Puis-je clôturer l'article D.II.49 ?

Mme De Bue (MR). - Non, nous avons les amendements.

Ils ne sont peut-être pas dans l'ordre.

Au § 8, nous proposons de le supprimer et de ne pas prolonger le délai, qui est visé aux § 6 et 7, de 60 jours. Compte tenu de l'objectif de la réforme qui est de simplifier, d'accélérer les procédures et le contexte socioéconomique de la Wallonie, il nous paraît indiquer d'éviter de prolonger encore les délais de deux mois. C'est notre premier amendement.

Le deuxième, au § 7, entre les mots « avis de la Commission régionale » et « du Conseil wallon de l'environnement et du développement durable », nous souhaiterions ajouter « du fonctionnaire délégué », soit de requérir l'avis du fonctionnaire délégué sur les dossiers de révision au plan de secteur qui ne sont pas d'initiative communale, car, pour ceux d'initiative communale, l'avis du fonctionnaire est prévu. Lorsqu'une intercommunale, par exemple, sera l'initiatrice d'une révision au plan de secteur, il serait intéressant d'avoir l'avis du fonctionnaire délégué dans le dossier en vue d'un meilleur éclairage de l'autorité. Cet avis du fonctionnaire délégué pourra être considéré comme la décision en cas de silence de l'autorité. C'est le § 7 qui est concerné.

Nous en avons un aussi au § 6 – on a eu l'explication - remplacer le mot « avis » par « décision du conseil communal » ; nous déposons l'amendement.

Au § 6, on souhaiterait remplacer, dans la première phrase, « conseil communal » par « collège communal ». Ce serait le collège communal qui sollicite l'avis de la commission régionale, du CWEDD et non pas le conseil. Cela permet de simplifier la procédure et d'accélérer la procédure, puisqu'une décision du conseil, c'est plus long qu'une décision du collège.

On a eu le débat sur les communes au § 4 – on en discutait encore en aparté – par rapport au périmètre des communes concernées par une enquête publique. Nous préférons supprimer les mots « ou qui ont été désignés en application de l'article D.VIII.4 », car comment évaluer les incidences d'une modification de plan de secteur d'une commune par rapport à un périmètre plus large dans la mesure où l'on peut quasi envisager dès lors que toute la Wallonie est concernée.

Par exemple, on crée une zone d'activité dans la commune d'Aywaille, mais on peut tout à fait supposer qu'il y a des incidences sur Nivelles si, par exemple, des

camions transitent ou passent par Nivelles. Enfin, c'est compliqué d'examiner, surtout une zone.

(Réactions dans l'assemblée)

Nous proposons de supprimer ce bout de phrase là pour maintenir l'enquête publique de la révision du plan de secteur au territoire des seules communes visées par la révision du plan de secteur.

Il n'y a pas lieu d'élargir, pour nous, cette enquête publique à d'autres communes suivant des critères dont les contours sont à géométrie variable. Garder le seul critère qu'est le critère du territoire qui représente une certaine objectivité.

Pour le mot « raisonnable », je crois qu'il y a une ouverture de supprimer le mot « raisonnable » à l'article 1er, § 3, si j'ai bien compris les débats.

En général, M. Wahl est assez persuasif.

Le dernier amendement, à l'article 2, c'est de supprimer les termes « ainsi qu'à la Direction opérationnelle de l'agriculture, des ressources naturelles et de l'environnement, ci-après DGO3, s'il a été consulté ». La justification de l'amendement est de laisser la faculté au Gouvernement de consulter toutes les instances techniques et administratives qu'il jugera utiles pour éclairer sa décision. Ce n'est pas uniquement la consultation de la DGO3 qu'il faut privilégier.

Par ailleurs, les termes « s'il a été consulté » ne sont pas clairs quant à leur portée, c'est pour cela que l'on souhaite les supprimer.

Voilà pour les amendements concernant l'article D.II.49 que nous déposons en ayant l'ouverture de M. le Ministre à certains de ceux-ci.

M. le Président. - Les amendements sont présentés.

La parole est à M. Wahl.

M. Wahl (MR). - Je fais une réflexion sur le rôle des diverses commissions. Je le fais à propos de cet article-ci, mais je souhaiterais avoir une réaction du ministre, car cela sera réglementé par arrêté ministériel. Le Parlement n'a pas beaucoup de pouvoir en la matière sinon celui de son contrôle.

C'est vrai que l'on accorde beaucoup de pouvoir aux commissions ; c'est un sujet de réflexion. Je ne demande pas une réponse définitive, mais peut-être une appréciation.

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. - Ces instances d'avis sont prévues par les textes, elles sont incontestables. Elles remettent bien des avis. Pour le reste, je pense que leur composition est équilibrée. Je n'ai pas beaucoup de retours qui iraient dans le sens d'une dérive d'une commission dans un sens. La manière dont elles sont composées rencontre bien les différents intervenants possibles qui ont à donner des avis. Je ne suis pas particulièrement inquiet par rapport à tout cela.

J'ai eu l'occasion de leur dire, surtout à la CRAT, que par contre, ils interviennent parfois un peu tardivement dans la procédure, au moment où leur avis apparaît parfois comme une sanction et n'est pas suffisamment constructif. C'est le cas, par exemple, en développement rural, vous avez un PCDR dans votre commune, vous avez quasi fini et l'étape difficile avant d'aller chez le ministre et au Gouvernement, c'est : que dira la CRAT ?

Je les verrais bien plus intéressants s'ils intervenaient avec l'auteur de projet plus en amont pour guider le travail. La sanction pour la commune est terrible quand, après deux ans de préparations, la CRAT vous dit : « Oui, mais l'auteur de projet n'a pas très bien travaillé ». Ceci, il était agréé, il était dans la liste des gens qui pouvaient remettre une offre et, les marchés publics étant ce qu'ils sont, on ne les choisit pas toujours. En tout cas, ce choix n'est pas orienté par les règles de marchés publics. On se retrouve là avec des avis qui viennent tard et qui apparaissent parfois comme des sanctions qui aboutissent à ce qu'un PCDR n'est reconnu que pour une durée limitée, voire que l'on demande un complément de travail avant de l'approuver.

Sur la composition et sur l'équilibre, la qualité des avis, globalement, cela se passe relativement bien. Par contre, sur le placement de leur avis dans certaines procédures – pas qu'en aménagement du territoire – là, il y a peut-être quelque chose à faire pour que ce soit plus opportun. Il faut alors adapter les différents décrets pour que l'avis de la CRAT positionne au bon moment.

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

M. Wahl (MR). - Merci, Monsieur le Ministre. Je crois que vous êtes conscient des problèmes, la CRAT et d'autres. Lorsque vous avez, par exemple, la mise en œuvre d'une ZACC puisque, après trois ans sinon quatre ans de travail, des types remettent un avis dans une commission et vous vous demandez s'ils habitent sur la planète Mars ou dans votre commune – c'est parfois un peu énervant de tout recommencer.

Je suis un grand partisan de dire que le pouvoir de décision appartient aux élus. Il faut des avis de spécialistes, mais lorsque les spécialistes prennent la décision à la place des élus, personnellement, cela me pose un problème.

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. - Ce ne sont pas des décisions ici. N'oublions pas qu'ils ne remettent que des avis. Dans des programmes opérationnels – j'en reviens au développement rural – clairement les choix, les projets, les priorités, ont été définis avec un auteur de projets agréé par le Gouvernement, mais avec toute une procédure de participation au niveau local. En rénovation urbaine, c'est aussi la même logique. Au bout de la procédure, se voir sanctionné d'un avis par des gens qui ne connaissent pas du tout votre commune, ce n'est pas évident.

Dans ces procédures particulièrement – pour les modifications au plan de secteur, c'est un peu différent – ils devraient intervenir beaucoup plus tôt et, à ce moment-là, assister la commune et l'auteur de projet pour dire : « Attention, voilà les grands objectifs auxquels nous sommes sensibles, à la CRAT ou au CWEDD ; voilà ce que vous devez rendre lisible et prioritaire dans le document que vous nous remettrez à la fin ». Mais venir comme sanction en bout de procédures, quand le travail est allé jusqu'à définir des projets, fiche n° 1, fiche n° 2, on est là dans le détail et on ne comprend pas toujours la pertinence de l'avis qui sort. Je l'ai vécu un peu.

M. le Président. - Nous passons à l'article D.II.50.

La parole est à M. Dodrimont.

M. Dodrimont (MR). - Voici un article assez exemplatif de ce que nous n'apprécions pas trop dans le texte dans sa globalité. On voit ici un cumul de choses qui ne nous plaisent pas.

On voit d'abord un délai augmenter pour la procédure globale, pour l'adoption de la modification proposée, ou l'adoption du projet de plan tel que déposé. On voit à nouveau cette procédure de rappel au Gouvernement qui apparaît dans le dossier.

Enfin, on a une décision réputée défavorable, en tout cas réputée refusée pour ce qui concerne le plan, à l'issue d'une procédure, quand il n'y a pas une réaction de la part de l'autorité.

Vous comprendrez que, pour nous, cet article pose problème. Nous souhaitons, dans un premier temps, entendre les justifications de M. le Ministre.

Puis, si nous ne sommes pas entendus ou si les réponses ne vont pas dans le sens de justifier valablement le pourquoi de la rédaction de cet article, nous proposerons des amendements.

Tout d'abord, le délai d'adoption entre l'adoption du projet et l'adoption définitive de la révision du plan passe de 12 à 24 mois, on ne comptabilise pas, dans ces 24 mois...

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. - Que voulez-vous dire par : « passe de 12 à 24 mois » ?

M. Dodrimont (MR). - Si l'on se réfère au précédent texte, on avait un délai de 12 mois. On parle bien ici, dans l'article 1er – si je ne m'abuse – dans les 24 mois de l'adoption du projet du plan de secteur, le Gouvernement adopte définitivement le plan ou refuse de l'adopter.

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. - Dans ce texte, il y a deux procédures, une procédure normale, commune, celle-ci, en 24 mois...

M. Dodrimont (MR). - C'est celle-ci, oui.

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. - ... puis une procédure rapide en 12 mois. Mais les 12 auxquels vous faites allusion, là, ce sont lesquels ?

M. le Président. - Le 51 aussi...

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. - En fait, il y a une confusion, mais je peux comprendre pourquoi. Dans le CWATUPE...

M. Dodrimont (MR). - On n'indiquait rien du tout.

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. - ... on parle d'un avant-projet, d'un projet provisoire, d'un projet définitif.

M. Dodrimont (MR). - Oui.

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. - Dans le CoDT, la première étape, c'est le projet provisoire, parce que l'on a supprimé le vocable « avant-projet ». Quand on parle d'un délai dans le CWATUPE entre l'adoption provisoire et l'adoption définitive, on est avant enquête publique et après enquête publique, pour faire court.

M. Dodrimont (MR). - Là, on mentionne bien une donnée.

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. - Quand on parle de 24 mois dans le CoDT, on parle « du début de la procédure à la fin de la procédure ». Comme

le vocable est « projet provisoire », cela peut arriver, c'est une confusion.

Cette procédure-ci est déjà raccourcie par rapport au CWATUPE, des points que l'on a évoqués ce matin, notamment de l'adoption provisoire qui n'existe plus dans cette procédure-ci. On est dans une procédure plus courte que précédemment, puisque l'on a gagné une étape – c'était tout le débat de ce matin.

M. Dodrimont (MR). - Je n'ai pas assisté à la discussion de ce matin – vous m'en excuserez, même si je me suis quelque peu renseigné par rapport à ce qui a été dit –, mais j'ai le sentiment qu'en parlant de 24 mois, on se donne un délai relativement lourd, d'autant que dans ce délai de 24 mois, on ne comptabilise pas le délai nécessaire à la rédaction de l'étude d'incidences. C'est bien ce que j'ai cru comprendre. Est-ce bien cela ?

M. le Président. - Dans les schémas, il n'y a pas de délai, c'est vrai. Il n'y a pas de délai pour le RIE dans les schémas, donc dans cette ligne de temps.

M. Dodrimont (MR). - Nous pensons qu'il n'y a pas grand progrès par rapport à une procédure, certes, qui n'est pas qualifiée de procédure accélérée, mais de procédure ordinaire, ce qui sera, dans la majorité des cas, la procédure qui sera employée. C'est 24 mois, plus les délais nécessaires à la réalisation de l'étude d'incidences. Nous gardons un rythme qui ne révolutionnera pas la Wallonie, qui n'améliorera pas. On parle souvent comme problème majeur, en termes de développements de notre Wallonie sur le plan du logement et par rapport à d'autres matières, d'avoir un plan de secteur qui répond aux attentes actuelles – puisque l'on parle toujours de ce document qui aura bientôt un demi-siècle. On a ici une procédure qui n'est guère ramassée dans le temps et qui ne permettra pas d'aller au-delà.

Très clairement, nous pensons – puisque l'étude d'incidences est exclue de ce délai – qu'un délai de 12 mois serait largement suffisant pour – entre la procédure de dépôt et d'adoption – être largement suffisant pour que l'on puisse, enfin, avancer concrètement.

Là, je groupe directement ma réflexion avec l'article suivant sur la procédure accélérée : y a-t-il une réelle plus-value apportée par cette procédure accélérée ?

Vous me direz oui, mais si c'est pour se doter d'une procédure ordinaire qui est une procédure anormalement longue, alors on arrive toujours avec mieux quand on parle de procédure accélérée.

En clair, la procédure accélérée ne devrait-elle pas être la règle de base ou les délais de la procédure ordinaire ne se devraient-ils pas d'être quelque peu adoptés de manière adaptée, de manière telle à avoir des procédures qui peuvent donner un peu d'espoir pour une réalisation sur une législature communale ? C'est souvent dans ce cadre que l'on parle. Quand un conseil communal se met en place, quand le bourgmestre est installé avec son collège communal, il y a toute une série de choses qu'il faut faire au moment de la mise en place, au moment où l'on prend un peu ses repères. Puis, des projets d'importance peuvent être, après discussion – il faut que l'on mûrisse les intentions – réellement développer et puis l'on est rapidement au cœur de la législature.

On peut avoir ce type de projet qui voit le jour et puis l'on regarde ce que sont réellement les délais de cette procédure et l'on se rend compte qu'il faut une étude d'incidences, que déjà un temps important s'écoulera, puis l'on est face à une procédure de 24 mois qui ne donne guère espoir que l'on puisse réaliser quelque chose pendant cette législature communale.

Il faut être conséquent avec soi-même. On annonce un document – le CoDT en l'occurrence – qui simplifiera les procédures, qui permettra de donner un coup d'accélérateur à la Wallonie, et puis l'on se retrouve sans vraie justification avec, ici, une ligne du temps qui nous semble anormalement lourde, étalée, précisément sur ce temps dont on parle.

Je remercie le ministre pour les tableaux qui nous ont été transmis. C'est déjà assez difficile à digérer pour nous qui avons un peu l'habitude avec les termes employés ; pour le citoyen, il en ira un peu autrement. Je salue la rédaction de ces différents tableaux, mais quand on les analyse en profondeur, on se demande si la procédure accélérée n'est pas plutôt la référence qu'il faudrait prendre pour ce dispositif de révision, plutôt que la procédure ordinaire d'autant que, dans les délais impartis pour que le Gouvernement statue, il y a ce délai de 24 mois qui me paraît être tout à fait disproportionné par rapport à ce que le Gouvernement a à faire au moment où il se doit de trancher.

Je plaiderai pour que l'on s'inspire plus de cette procédure accélérée, que l'on s'inspire plus de délais qui donnent à chacun l'occasion de prendre ses responsabilités. Douze mois de plus chargeront-ils quelque chose dans une prise de décision comme celle qui doit être prise pour une révision de plan de secteur quand l'initiative est notamment communale, avec, déjà, l'ensemble des problèmes posés, réfléchis, soupesés par les différents élus, l'administration locale, le travail conjoint avec le fonctionnaire délégué – on y a souvent fait allusion ? Il y a déjà quelque chose de mûr qui vient sur la table du Gouvernement.

J'ai un peu de mal avec ces délais. Parler de deux ans pour une procédure, cela me semble être hors du temps, hors de la société d'aujourd'hui qui est en droit d'attendre des réponses bien plus rapides pour les problèmes posés, pour les procédures initiées.

Même économiquement : dans la vie d'une entreprise, que ce soit un projet immobilier – puisque

l'on peut parler ici d'initiative d'un tiers – se rendre déjà compte d'une telle procédure, se dire si l'on n'est pas tout au début d'une législature, que la procédure aboutira peut-être alors que les premiers interlocuteurs ne seront plus là et seront remplacés par d'autres à la faveur d'élections communales, cela découragera déjà quelque peu ceux qui pourraient avoir une ambition. L'ambition est importante quand la Wallonie s'attaque aux plans de secteur et que l'on veut le réviser partiellement, c'est déjà avec une volonté forte, mais qui peut être fameusement battue en brèche si l'on prend en compte des délais maximums permis pour statuer.

J'ai du mal à comprendre pourquoi ce délai de 24 mois apparaît dans cette procédure. On pourrait être bien plus efficace en ramassant le délai à 12 mois. C'est ce sur quoi nous nous attacherons. Nous déposerons un amendement dans ce sens.

Un deuxième point nous chagrine, c'est de voir encore apparaître cette notion de procédure de rappel avec, en bout de course, le fameux refus tacite. Ce mécanisme de rappel est déjà quelque chose de particulièrement désagréable à faire quand on connaît parfois les susceptibilités de part et d'autre. Je ne vise pas particulièrement le ministre ni son Gouvernement. On sait qu'il y a, de ce côté, l'ouverture qui caractérise les mandataires publics dont nous sommes tous les deux, Monsieur le Ministre. Mais on peut admettre que ce rappel, qui est un rappel à l'ordre à une administration plus qu'à un responsable politique, sonne toujours très mal, fait toujours un peu office de mise en garde ou de rappel à l'ordre. Cela peut créer des difficultés entre les administrations, entre la commune proche des gens et l'administration proche du ministre.

Cette procédure de rappel nous gêne déjà profondément ; ce qui est pire encore, c'est qu'à défaut d'une décision dans un délai de 60 jours à dater de ce rappel qui est adressé au Gouvernement, le plan est réputé refusé. C'est tout ce que l'on ne veut pas voir dans le texte. C'est un des mauvais signaux que le CoDT*bis* donne – comme son petit frère, c'est la même chose. Le CoDT première version avait aussi ce travers. On retrouve ici la répétition de la même erreur.

On a souvent eu l'occasion de le dire : quel mauvais signal donné à ceux qui croient encore que l'aménagement du territoire est un moyen de mobiliser les forces vives, de faire en sorte que l'économie puisse être renforcée, si l'on en est à des procédures pareilles. On a des délais absolument ahurissants. On parlait de plusieurs années puisque quand on parle de 24 mois, on parle au moins de deux années. Puis voir, malgré ces délais ahurissants, qu'il faut un rappel parce que le Gouvernement viendrait à ne pas répondre et que si après le rappel, il n'a toujours pas trouvé le temps d'apporter la réponse demandée, de statuer sur le dossier tel qu'introduit, c'est un refus qui s'impose. Cela nous gêne profondément. On a beau m'expliquer tout ce que l'on veut par rapport à la problématique liée à la sécurité juridique, ici, on est face à quelque chose de tout à fait différent qu'un permis initié par un tiers et puis que ce permis pourrait être tacitement délivré alors qu'il n'y a eu aucun acte posé par une instance qu'elle soit communale ou régionale.

On est ici dans un cadre tout à fait différent puisqu'il y a l'initiative communale, les décisions sont prises sur le plan local et une décision est préfacée par la commune. Elle pourrait, de façon très claire, s'imposer comme la décision finale s'il n'y a pas eu, au niveau de l'administration wallonne, au niveau du Gouvernement, au niveau de votre administration, Monsieur le Ministre, la réaction adéquate dans le délai qui lui est imparti.

Je n'ai pas à entendre ce qui a été dit à travers les procédures de permis spécifique où l'on évoquait qu'il faut bétonner sur le plan juridique, et il faut qu'il y ait eu une sanction d'une autorité ou une décision pour que puisse s'imposer, tacitement, le permis qui est demandé. Ici, on est face à quelque chose de tout à fait différent. Il y a une initiative, il y a la réalisation du projet. Cela peut s'imposer comme étant la décision si l'autorité faillit, on n'est que dans ce cadre. On est dans un cadre où l'autorité ne répond pas avec déjà des délais impressionnants. Si l'on n'arrive pas à y répondre, à ce moment-là, un accord tacite doit intervenir.

C'est trop long, inadéquat avec cette demande de rappel qui doit être réalisé et, pire, impossible pour nous d'accepter que ce soit un refus tacite qui s'impose.

De façon un peu plus anecdotique par rapport aux points essentiels que je viens de développer, le § 2 devrait être quelque peu revu puisque l'on parle, dans les 10 jours de la publication, le Gouvernement envoie une copie de la décision à chacune des communes auxquelles la révision du plan de secteur s'étend. Nous pensons qu'il faudrait ajouter le demandeur, mais c'est peu de choses par rapport au reste. Une notification à l'initiateur de la révision se devrait d'être réalisée. Mais ce n'est pas essentiel même si nous déposerons un amendement par rapport à cela.

Pour le reste, je souhaiterais entendre M. le Ministre par rapport à ces délais, à cette procédure, à ce refus tacite qui s'impose à nouveau. Cela va dans une perspective tout à fait contraire à celle que M. le Ministre a développée lorsqu'il a présenté son projet. Ce n'est pas avec ce genre de dispositif que l'on fera progresser les choses et que l'on pourra avancer dans un pan de la matière fondamentale, dès le moment où l'on n'a pas voulu s'attaquer à une révision globale.

Nous le répétons, nous sommes toujours demandeurs qu'il y ait autre chose comme analyse de la situation des plans de secteur. Plutôt que de discuter de dispositifs, voire accélérer comme on le fera à travers les articles suivants, on aurait gagné beaucoup en efficacité si l'on s'était réellement lancés dans une procédure de révision et que l'on aurait adopté un texte

qui allait dans cette direction en se donnant des délais qui pouvaient être des délais raisonnables, mais suffisants pour travailler concrètement, commune par commune, avec un travail de compensation, un travail de remembrement du territoire, comme j'ai souvent eu l'occasion de le dire.

Rien de tout cela. Ici, c'est le cas par cas, ce sont les procédures et si l'on doit s'en tenir à des délais pareils, on va vers peu d'opérations de révision sur la législature communale qui est en cours pour le moment, voire sur la suivante.

J'ai du mal par rapport à cela, et je voudrais entendre vos explications, Monsieur le Ministre, parce que le texte tel que vous le proposez ici est contraire à vos déclarations, à vos intentions énoncées quand vous avez présenté le projet de CoDT dont nous discutons.

Je souhaite entendre M. le Ministre de façon précise sur ces différents éléments. Je reviendrai par la suite avec nos propositions d'amendement.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio, tout en rappelant que nous avons déjà eu ce débat ce matin avec M. Wahl.

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. - Je vais me permettre, ce que je ne fais pas souvent, Monsieur Dodrimont, de vous renvoyer à nos 2,5 heures qui étaient intégralement sur ces trois points toute la matinée. En ce qui concerne le caractère trop long, M. Wahl mettait en doute le fait que nous arrivions en 24 mois. Quand on additionne les différentes étapes, on ne voit pas laquelle on peut retirer, puisque l'on est dans des procédures. Il est impossible de ne pas passer par le conseil, le Gouvernement, les instances d'avis, les différents allers et retours. Même en comprimant au maximum, on ne parvient pas à aller en dessous de ce timing.

C'est à comparer avec ce que l'on vit aujourd'hui. Aujourd'hui, l'exception est de sortir un plan en trois ans. Quand on y parvient en trois ans, on a été très vite. En pratique, c'est cinq ans, six ans, sept ans, et il y a toute une série d'exemples où l'on dépasse même ces délais. L'ambition est que le délai le plus court actuellement devienne la règle. L'ensemble des opérateurs et tous les opérateurs économiques, notamment les carriers et les autres, à qui on a présenté ceci, étaient tout à fait positifs par rapport à ces délais qui devenaient tout à fait raisonnables à l'échelle d'un projet d'une telle ampleur qui représente une modification de plan de secteur.

Je réinsiste, sans vouloir refaire tout le débat de ce matin, sur une chose importante qui est modifiée, c'est que si l'administration ne respecte pas ces délais, à la fin elle est obligée de constater, après avoir reçu le rappel du demandeur, que c'est un gros constat d'échec de considérer que le dossier est refusé et qu'il est réputé défavorable. Il y a un refus de la modification. On a eu le débat le matin, c'est une forte pression sur les administrations et on estime que c'est susceptible de booster les décisions.

On le voit bien dans les demandes de permis aujourd'hui. Quand les gens actionnent la procédure de rappel, je vous garantis que, dans les 23 ou 24 jours, le dossier arrive chez nous parce que l'on sait qu'après 30 jours il faut qu'une décision soit prise sinon le dossier sera réputé non favorable. Les administrations n'aiment pas cela.

(Réaction de M. Dodrimont)

Je n'en ai pas d'autres. On a fait le débat ce matin, on n'a pas de solution qui consiste à dire : « On n'examine pas votre modification de plan de secteur, on n'a pas eu le temps de le faire, donc elle est validée ». Juridiquement, on a eu de longs débats là-dessus ce matin, cela ne va pas. Les permis qui seraient attribués sur des zones qui auraient été modifiées au plan de secteur de cette façon seraient trop facilement attaquables puisqu'il n'y aurait pas eu d'examen, de décision de modification de plan de secteur. Sur base de cela, on viendrait demain construire ou créer une infrastructure. Ce serait créer une insécurité juridique considérable.

Sur le rappel, le refus et le caractère trop long, j'ai essayé de faire un résumé, mais on a eu 2,5 heures ce matin. Je vous invite à consulter vos collègues, on n'a fait que de parler de cela ce matin, raison pour laquelle nous n'avons fait que trois articles, puisque l'on a été dans le détail. Je me contenterai ici de résumer notre position.

M. le Président. - J'ai bien entendu votre réponse, Monsieur le Ministre, mais ce matin on a esquissé à tout le moins d'autres pistes de réflexion. Je ne souhaiterais pas qu'elles soient complètement abandonnées.

La parole est à M. Dodrimont.

M. Dodrimont (MR). - J'ai bien compris l'intervention de M. Wahl. Il a eu l'occasion de m'en dire deux mots avant que je ne prenne la parole sur cet article. Il me dit que c'est difficile de tenir le délai de 24 mois quand, dans la procédure, on voit autant de délais intervenir pour certaines parties de la procédure. Quand on voit apparaître des délais de 90 jours pour des enquêtes et des délais de 60 jours, cela paraît toujours disproportionné quand il y a, pour une administration, un travail d'une demi-journée, voire d'une paire d'heures, pour émettre un avis.

On vit cela au quotidien. On n'imagine pas à quel point, dans les communes, on est parfois effaré de la manière dont on traite les demandes d'avis adressées un peu partout dans vos administrations, Monsieur le

Ministre, ou celles de vos collègues. C'est aberrant que l'on doive, dans une commune, aussi toujours attendre le dernier jour pour que l'administration daigne vous répondre. Parce que derrière, il y a un projet, des gens attendent un avis, une décision, un permis. Je suis toujours un peu effaré de voir qu'un mois semble le grand minimum pour rendre parfois des avis qui font deux mots. Il y a beaucoup d'avis où c'est : favorable ou défavorable. Avec le mot « avis » devant, cela fait deux. J'ai un peu de mal.

Je ne vais pas répéter tout ce qui a été dit par mes collègues et je comprends que vous ne vouliez pas y revenir en détail, parce que j'ai été absent ce matin, mais je reste convaincu que des signaux forts pourraient être donnés et que les signaux passent aussi par une habitude de travail, une méthode de travail qui se doit d'être revisitée.

J'ai eu l'occasion, avec la Commission de l'économie et des nouvelles technologies, de partager une mission avec certains collègues, notamment M. Sampaoli qui fait partie de cette commission. Cette mission nous a conduits dans une ville de la banlieue parisienne et à Bordeaux. On a vu des administrations qui ont évolué ces dernières années et qui se servent maintenant de l'outil numérique pour gagner du temps et pour faire en sorte que l'on ne soit plus aujourd'hui à attendre un mois pour obtenir deux mots d'une administration. Il y a un travail efficace basé sur les nouvelles technologies, qui permet de raccourcir ces différents délais.

Sur la forme, je comprends que vous ne vouliez pas rouvrir le débat complètement. Néanmoins, sur le fond, nous ne voyons pas l'avancée. Je tenais à dire, pour avoir participé notamment à ces commissions, ces groupes de travail préparatoire, pour avoir eu l'occasion d'entendre les responsables sur le plan informatique, que je suis déçu de voir que l'on ne peut pas imaginer aller au bout d'une procédure en moins de deux ans. Il n'y a aucune procédure qui se doit de recueillir autant de temps pour aboutir. Sauf en Wallonie ou dans des administrations où l'on a pris de mauvaises habitudes. Il faut rompre avec le passé si l'on veut avancer, si l'on veut s'adapter à ce qui est attendu par le citoyen, par les entreprises et par les secteurs. On a tout le temps des réactions, des demandes d'optimalisation des procédures.

Ce que l'on présente ici, c'est quelque chose qui apparaît comme un copier-coller des habitudes du passé. J'ai du mal à accepter que l'on ne puisse pas progresser aujourd'hui, notamment sur les délais. Sur le fond, vous dites que l'on n'y revient pas par rapport au plan réputé refusé quand il n'y a pas de décision dans ce délai encore prolongé suite au rappel que l'on a adressé au Gouvernement. C'est pour moi l'aveu d'une forme de faiblesse que je ne peux pas accepter.

Quand on est décideur public, on se doit d'imposer des résultats. Si un ministre ne peut pas dire qu'il y a une obligation de répondre dans les délais et que c'est aux seuls cas exceptionnels que l'on ne le fait pas, la décision favorable qui s'impose serait courageuse.

Cela voudrait dire que l'on se sent en pleine confiance avec son administration. Je n'aurais pas peur de dire au sein de ma commune : « Notre administration ne foirera pas, parce que l'on a confiance en elle et l'on sait que cela se passera bien, mais si elle foire, on léchera nos plaies et la décision que l'on ne veut peut-être pas s'imposera ». Ce serait plus courageux plutôt que de faire ce qui est prévu, écrit dans ce texte. Là, on aurait apporté une plus-value au texte et l'on aurait donné encore une fois un signal.

En conséquence, on maintiendra nos amendements. Nous voulons remplacer les 24 mois prévus tout au début du dispositif par 12 mois. Nous confirmons qu'en adaptant les méthodes de travail il serait possible de ramasser la procédure sur une période de 12 mois. Nous proposons de supprimer la lettre de rappel – on supprime l'alinéa 3 de l'article 1er – puisque l'on fait mention que, à défaut de décision, le plan est réputé refusé. Nous ne voulons pas entendre cela dans ce texte.

S'il fallait remplacer un mot réputé « refusé », ce serait autre chose que nous souhaiterions mentionner. Le plan est réputé refusé, ces mots seraient remplacés par : « L'avis du fonctionnaire délégué visé à l'article D.II.49 vaut décision en cas d'absence d'avis du fonctionnaire délégué. L'avis du conseil communal visé à l'article D.II.49 vaut également décision ». On se prémunit d'une contestation juridique par rapport à cet accord tacite que vous avez combattu depuis le début. On est ici face à quelque chose qui se veut être particulièrement proactif pour les demandeurs, pour celles et ceux qui font en sorte que les procédures se doivent d'être ramassées au maximum et que s'impose un avis particulièrement favorable par rapport à cela. C'est un amendement supplémentaire que nous déposons.

Le dernier concernera le dernier point du § 2, où il est indiqué que le Gouvernement envoie une copie de la décision aux communes concernées ; nous ajoutons l'initiateur de la révision du plan de secteur en plus des communes. Cela nous semble être légitime que la première personne avertie aux côtés des communes soit le tiers qui a déposé le dossier au même titre que la commune quand elle le fait elle-même. Dans un cas de figure comme celui-ci, soyons respectueux de l'initiative prise par celui qui a voulu initier cette révision du plan de secteur.

Voilà les amendements que nous souhaitions déposer sur cet article.

M. le Président. - Les amendements sont présentés. Puis-je considérer la discussion sur l'article D.II.50 comme étant clôturée ?

Nous arrivons aux procédures raccourcies et à l'article D.II.51. Je propose que l'on fasse comme pour les autres articles ce matin : entendre d'abord les explications du Gouvernement sur la ligne de temps distribuée ce matin sur l'article D.II.51 et ensuite sur l'article D.II.52. Une fois que les explications sur la ligne de temps auront été données, on entamera la discussion sur le texte lui-même.

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. - Ici, on a une procédure dite accélérée en trois grandes étapes : tout d'abord un projet de révision du plan de secteur avec l'évaluation d'incidences environnementales, puis une adoption de la révision et une publication. On ne peut activer cette procédure accélérée que dans des cas particuliers qui sont notamment pour inscrire la zone d'enjeu communal, lorsque l'on désire aussi réviser la carte d'affectation des sols. Pour le reste, ce sont des procédures classiques d'enquêtes publiques, d'adoption des décisions du Gouvernement. Je répondrai plutôt aux questions, mais elles portent sur l'article 51 et ses différents paragraphes.

Il y a des liens, comme dans le cas précédent, avec le Livre VIII et les articles relatifs aux procédures de déclarations environnementales. On arrive, dans ce cas-ci, à une procédure qui tient en 12 mois. La volonté est de l'utiliser essentiellement pour l'inscription des zones d'enjeu communal et dans des cas particuliers où il n'y a pas de compensation planologique ou autre qui soient nécessaires.

M. le Président. - La discussion est ouverte.

La parole est à Mme Baltus-Möres.

Mme Baltus-Möres (MR). - Monsieur le Ministre, cet article est une nouveauté. Dans le présent CoDT avec l'article suivant, il y a cette procédure de révision accélérée du plan de secteur dans les cas de figure suivants : l'inscription d'une ZER sans compensation, l'inscription d'une ZEC sans compensation et la révision de la carte d'affectation des sols.

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, j'ai fait une petite erreur dans la présentation du tableau. Le premier tableau de la procédure accélérée, l'article D.II.51, c'est bien la ZER. Effectivement, il y a les autres tableaux pour la ZEC.

Mme Baltus-Möres (MR). - D'accord. Maintenant, on parle de l'article D.II.51. La première question que nous avons est relative à la plus-value de ce dispositif. Ne pourrait-on pas verser toutes les procédures de révision du plan de secteur dans le cadre de cette procédure accélérée ? Pourquoi avoir fait le choix de procéder à deux procédures différentes ? Fondamentalement, est-ce l'illustration d'une simplification administrative ? Nous ne le pensons pas.

En quoi une ZER ou une ZEC peut-elle bénéficier d'une procédure accélérée et pas une révision classique pour inscrire une zone d'activité économique, par exemple ? Que justifie cette différence de traitement ?

Par ailleurs, au sein du dispositif de révision accélérée liée à une ZER, il est proposé de permettre de lier un périmètre SAR à une révision du plan de secteur. Ce dispositif pose question aussi. Un périmètre SAR a l'avantage de suspendre le plan de secteur afin de permettre plus facilement la réhabilitation du site. À quoi sert de modifier le plan de secteur dans ce cadre ?

Plus précisément, en quoi un périmètre SAR a-t-il une plus-value dans le cadre d'une ZER ? Pour rappel, une ZER est déjà une zone mixte où l'on peut faire à peu près tout ce que l'on souhaite, si je comprends bien. On constate que l'initiateur d'une ZEC peut initier une révision du plan de secteur. Qu'en est-il pour une ZER ? L'initiateur du périmètre SAR peut-il initier également la révision du plan de secteur ? Dans la négative, pourquoi cette différence de traitement ?

Le dossier, qui permet à un gouvernement d'adopter un projet de révision, § 1er, est visiblement différent du dossier de base de la procédure de droit commun. En quoi est-il différent et pourquoi y a-t-il cette différence ?

Plus précisément, ce dossier doit déjà comprendre un rapport sur les incidences environnementales. C'est surprenant, car on étudiera les incidences sur un document qui n'existe pas encore, vu qu'il n'est validé par personne. C'est pour cela que je veux vous poser plusieurs questions.

Quelle est la nature du document qui sera soumis à ce rapport sur les incidences environnementales ? Par quelle autorité sera validé cet avant-projet ? Quel est le statut de cet avant-projet ? Plus fondamentalement, que se passe-t-il si le projet soumis à l'étude d'incidences ne correspond pas à l'avant-projet soumis à étude d'incidences ?

En effet, le projet et l'étude d'incidences seront soumis à enquête publique. N'y a-t-il pas un risque de décalage entre le projet et l'étude d'incidences ?

Tout cela est-il compatible, d'une part, avec la directive plan et programme et, d'autre part, avec la Convention d'Aarhus qui veut que l'on informe le public le plus en amont possible ?

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

M. Henry (Ecolo). - Je rejoins un peu l'intervention de ma collègue, dans le sens où je ne comprends pas comment l'on passe de 24 à 12 mois. J'aimerais que le

ministre nous explique. Si je comprends bien, la différence principale, c'est le fait que l'enquête publique et les avis se font en même temps, mais les avis, cela ne prend pas 12 mois. Comment parvenez-vous à gagner 12 mois de cette façon ? Les avis des acteurs, c'est normalement 60 jours. C'était ma première question.

Deuxième question : pourquoi alors ne pas le faire partout ? Si c'est possible de réduire à 12 mois, pourquoi ne le faites-vous pas aux autres endroits du code ? Y aura-t-il des engagements personnels qui feront que le traitement pourra tout d'un coup être beaucoup plus rapide que ce qu'il n'a été jusqu'ici, sachant que, de toute façon, on est dans des délais qui sont indicatifs ?

Mes deux questions principales sont les suivantes.

Mon interprétation est-elle correcte, à savoir que la seule chose qui change, c'est que l'on a les avis et l'enquête publique en même temps ? Dès lors, comment arrive-t-on à réduire de 12 mois ?

Pourquoi alors, ne pas le faire dans bien d'autres situations ?

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. - Pour rappel, c'est une procédure qui, pour être appliquée, doit rencontrer un certain nombre de conditions, notamment l'absence de compensation, à tout le moins, pas au-delà des 15 % qui constituent la limite autorisée.

Pourquoi une différence de traitement ? Il y a une série de dossiers qui doivent parfois être traités plus rapidement parce qu'ils sont, par exemple, tenus par des financements spécifiques pour des actions prioritaires du Gouvernement. Par rapport à ces dossiers, on veut aller plus rapidement et respecter les délais parfois très serrés pour la réalisation du projet.

Comme vous l'avez signalé, Madame Baltus-Möres, cela permet, en plus de cette procédure accélérée, de mener conjointement la modification planologique, donc la modification du plan de secteur avec l'adoption d'un ou plusieurs périmètres SAR.

Pourquoi faire un périmètre à l'intérieur d'une modification du plan de secteur ? Parce que le périmètre SAR est un périmètre opérationnel qui permet des mises en œuvre et des financements. Cela permet de ne pas recommencer, ensuite, une procédure SAR, alors que l'on a déjà fait, au niveau planologique, un travail important et que l'on peut greffer les deux, puisque le SAR, par rapport à cela, qu'apporte-t-il en plus ? Une reconnaissance d'un périmètre dans lequel des actions pourront être financées.

On est dans une logique très complémentaire, mais qui doit s'opérer dans le même délai ; en tout cas, c'est ce que l'on veut faire ici. C'est ce que l'on appelle les procédures conjointes.

La différence entre les deux procédures, c'est que pour celle-ci, dans ce cadre-ci, la demande est déposée avec le rapport sur les incidences. Là où l'on gagne du temps, c'est là tout en haut, puisque dès le départ, à condition de respecter les conditions particulières des zones d'enjeu, des ZER et ce que j'ai évoqué en termes de compensation, le dossier de base, outre la composition de l'article D.II.44, sa composition ne change pas, mais dès le départ, le RIE a été réalisé, sauf si l'on est dans les conditions d'une exemption pour celui-ci, mais comme on l'a vu tout à l'heure, c'est relativement rare. C'est le dossier de base plus le RIE qui enclenchent la procédure. On gagne, de cette manière, un an par rapport à la décision initiale du Gouvernement. Globalement, on ne sait pas comprimer plus que ce qui est fait pour la procédure ordinaire.

Il y a un petit calcul qui est fait ici : un an égale six mois pour le RIE.

En règle générale, une étude d'incidences c'est six mois. Elle doit passer deux fois à la CRAT avant de passer à l'étape ultérieure. LA CRAT valide la première partie de l'étude d'incidences. Elle met en général un mois et le temps d'envoyer et de réceptionner le dossier met un mois et demi. On le refait à la fin. On est déjà à trois mois plus six mois. Il y a alors toute la procédure de marché public. Par exemple, pour l'instant, pour la E420, on doit passer par un marché publicité européenne. On a 52 jours de publication du cahier des charges. Ce genre de délais, il faut aussi les prendre en considération.

Vous me demandez qui peut initier cette procédure. C'est une procédure initiée par le Gouvernement, mais le Gouvernement, cela peut être le ministre ayant les zonings dans ses compétences pour mettre en œuvre une zone d'activité économique ; cela peut être le ministre de la Mobilité, parce qu'il y a une infrastructure de transport qui doit être faite. En fonction du projet, l'initiative vient du Gouvernement et ce sont les services de l'un des ministres, à savoir celui qui est concerné en l'occurrence, qui réalisent le projet de révision et le RIE, puis qui soumettent au Gouvernement, qui décident à ce moment le début de la procédure. C'est celle-là qui s'enclenche dans les délais annoncés.

Monsieur Henry, comment gagne-t-on un an ? Évidemment, pas partout. On pourrait imaginer ce genre de procédure tout le temps, mais on va tout à fait engorger. On a eu le débat juste avant sur notre volonté de revenir à des procédures qui, aujourd'hui, durent cinq, six, sept ans vers des procédures qui se feraient en deux ou trois ans. Cela est aussi possible.

En parallèle, on crée des procédures rapides – ici, en un an – mais dire que l'on va tout faire en un an, ce n'est pas possible, ou alors il faut doubler l'administration wallonne. Je pense qu'il y a différents niveaux d'urgence dans les dossiers et que, par exemple, les carriers ne demandent pas que l'on puisse, en un an, leur délivrer les demandes de permis. Aujourd'hui, ils attendent huit, neuf, voire dix ans. Si l'on tient la procédure classique, en trois ans, globalement : les deux ans de la procédure, un an en amont, un peu de temps en aval, donc trois ans. Eux sont tout à fait contents avec cette échelle de temps, parce qu'elle correspond à celle de leur exploitation et de la manière dont on peut gérer les gisements.

L'urgence n'est pas toujours la même. Cette procédure accélérée, on doit la réserver pour des cas spécifiques. Une zone d'enjeu régional, lorsqu'il y a derrière un plan ou quelque chose, une décision du Gouvernement, il y a une mise en œuvre, il y a un financement. Concernant une zone d'enjeu communal, cela on va le voir dans l'article suivant, on a la volonté de vouloir aller vite dans la logique des redynamisations de centres, dans la même logique que les périmètres U tels qu'ils étaient envisagés, afin d'avoir une procédure plus rapide pour ces modifications de plan de secteur.

M. le Président. - La parole est à Mme Baltus-Möres.

Mme Baltus-Möres (MR). - On voulait proposer deux amendements.

D'abord, il s'agit de supprimer, à l'alinéa premier, les mots « (...) ou qui ont été désignés en l'application de l'article D.VIII.4 ». Là, nous proposons de maintenir l'enquête publique lors de la révision du plan de secteur aux territoires des seules communes visées par la révision du plan de secteur. Il n'y a pas eu lieu d'élargir cette enquête publique à d'autres communes suivant les critères dont les contenus sont à géométrie variable. Le critère territorial est le seul à représenter une certaine objectivité, selon nous.

Ensuite, on voulait présenter un deuxième amendement, toujours à l'alinéa 2, supprimer le point 2, et intégrer un § 1*bis* : « Hormis en cas d'exemption, un rapport sur les incidences environnementales est réalisé sur le projet ». Ici, nous proposons de réaliser le RIE, le rapport d'incidences environnementales, sur le projet de révision du plan de secteur. En effet, dans le projet de l'article, les RIE se réalisent sur base de l'avant-projet dont le statut n'est pas défini.

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

M. Henry (Ecolo). - Je pense que l'on a une part de trompe-l'œil, comme à l'article précédent, où l'on annonce des délais qui, en fait, ne sont pas des délais, puisque des choses s'ajoutent et font augmenter ces délais.

Je suis surtout interpellé par la réponse de M. le Ministre. Vous lui dites qu'un choix est fait consciemment d'accélérer certaines procédures pour une quantité limitée parce que l'on ne peut pas le faire pour tous. Mais si vous ne prévoyez pas des moyens...

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. - Justement, cela, on le fait pour tous. Il y a deux niveaux dans l'accélération : il y a une procédure aujourd'hui qui, en moyenne, prend quatre ou cinq ans, que l'on a l'ambition de ramener à deux ans et il y a une procédure rapide que l'on a l'ambition de ramener en un an. L'accélération est globale, mais il y a deux niveaux, deux vitesses.

M. Henry (Ecolo). - Alors avec quels moyens ?

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. - Avec les moyens que l'on est en train de définir ici, qui consistent...

M. Henry (Ecolo). - Non, avec quels moyens de l'administration ?

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. - Les moyens de l'administration sont adaptés en fonction des étapes à franchir.

M. Henry (Ecolo). - Non, pas seulement.

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. - À partir du moment où ce n'est pas une adoption provisoire, on enlève une partie conséquente de travail à l'administration puisque l'on a une étape administrative en moins. Cela représente des personnes très clairement.

M. Henry (Ecolo). - Oui, mais ce n'est pas le seul élément. Dans le non-respect des délais aujourd'hui, c'est la quantité de travail qui fait que vous réorganisez les procédures, c'est vrai pour partie, mais vous ne supprimez pas de manière considérable la quantité de travail dossier par dossier.

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. - Quand on voit dans le cadre de cette procédure accélérée la différence de traitement d'administration, ce qui est derrière le dossier quand il arrive au Gouvernement qui décide de la révision, c'est déjà tout le dossier de base, mais aussi tout le RIE, le Gouvernement et ses services. L'administration commence à travailler sur quelque chose qui est déjà beaucoup plus loin dans la procédure qu'aujourd'hui.

Les occasions d'avoir des pauses entre deux transferts de dossier d'un endroit à l'autre sont bien moins nombreuses.

Ces délais, on les a définis avec l'administration. On s'est mis d'accord sur 24 mois et 12 mois. Aujourd'hui, je l'ai dit ce matin, l'administration s'organise en conséquence pour y arriver. Cela est l'autre partie de mon job concernant ceci, c'est qu'en dehors des textes il faut que l'administration suive et parvienne à respecter ses délais.

M. Henry (Ecolo). - On fera un monitoring des dossiers alors, pour voir les accélérations réelles.

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. - Dans certains cas aujourd'hui, on mène déjà des procédures lorsque l'on met la pression et que l'on y va, parce qu'il y a une urgence notamment liée à un financement, un financement européen. On parvient à mettre des mesures, des plans en trois ans.

Ce que nous voudrions, c'est que l'exception d'aujourd'hui, compte tenu des allégements, devienne la règle demain.

M. Henry (Ecolo). - Bien sûr, mais souvent quand on y parvient, c'est parce que l'on met la priorité sur ces dossiers. Vous avez certains délais incompressibles et puis vous avez un problème de charge de travail. Cela, vous ne le réglez pas en décrétant que les délais sont réduits.

Mme De Bue (MR). - Je vous ai bien entendu, Monsieur le Ministre. Tout au début de vos interventions sur la diminution des délais, on a parlé de 24 mois dans la procédure classique, mais on sait très bien que l'on sera aux alentours des trois ans quand on a évalué le temps nécessaire pour l'ensemble du dossier.

Votre justification pour dire que certains délais nécessitent 12 mois et lier ces délais à des subventions, des financements, je ne comprends pas bien, parce que cet argument peut aussi concerner des dossiers et des projets qui, justement, portent sur des projets qui nécessitent des compensations. Je ne vois pas très bien pourquoi, dans un cas, on a besoin de 24 mois et pas de 12. Je peux entendre qu'il y ait des procédures accélérées, même si nous préférions une seule procédure. Je ne comprends pas la justification.

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. - Je vais vous retourner que je ne comprends pas que vous me demandiez en même temps, vous mettez en doute le fait que nous allons accélérer de cinq-six ans, qui sont les délais actuels, vers deux-trois ans et qu'en même temps vous nous dites qu'il y a une autre procédure en un an et l'idéal serait que ce soit celle-ci pour tout le monde. Non, ce n'est pas possible.

Ce qui est possible, d'après le travail réalisé avec les administrations, c'est que la procédure actuelle, trois ans dans le meilleur des cas, en moyenne cinq ans, évolue vers deux à trois ans et que, pour un certain nombre de cas, on a une procédure accélérée qui se fera en 12 mois. C'est possible en fonction, d'une part, des procédures – certaines parties sont incompressibles – et, d'autre part, du personnel que nous avons à disposition.

Ne me demandez pas de tout aligner sur un an, on n'arrivera jamais à le faire. On peut l'écrire, mais on n'arrivera pas à la faire. Ici, nous avons l'impression que ce que nous avons écrit, après les nombreuses discussions que l'on a pu avoir avec l'administration, on sera capable de le tenir. Vous ne pouvez pas me dire en même temps : « Vous n'allez pas y arriver sur les délais que vous vous donnez, mais il faudrait encore aller plus vite ». Je ne sais pas faire cela.

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

Mme De Bue (MR). - Mais alors ce n'est pas la justification que vous avez donnée en fonction des financements. Vous avez décidé en disant que tel dossier nécessitera 24 mois, tel autre 12 mois, parce que c'est une concertation qui eu lieu avec l'administration pour tels et tels types de dossier, mais alors ce n'est pas une autre justification qui doit être à la base de...

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. - Non, nous avons considéré que les deux nouvelles zones au plan de secteur, zone d'enjeu communal et zone d'enjeu régional, faisaient partie de la priorité. C'est la colonne vertébrale de cette réforme, notamment dans la politique de densification des centres urbains, de mise à disposition de terrains pour l'économie, et cetera. Ces deux procédures, ZEC et ZER, si elles respectaient les conditions planologiques, devaient pouvoir se mener à très vive allure ; je dirais en un an au lieu de deux ou de deux et demi, comme vous l'évoquez.

Souvent ces zones, tout au moins pour les ZER, sont liées à des financements et lorsqu'il y a couplage avec des périmètres SAR, on est parfois aujourd'hui en difficulté, ne fût-ce que pour des délais qui sont liés, par exemple, au rythme des programmations européennes.

Une première analyse qui avait été faite du CoDT 2014 était : alerte, on ne peut pas introduire des dossiers dans la programmation européenne qui impliqueraient des mises en œuvre de SAR, parce que nous n'arriverions pas à le faire sur une programmation européenne. Je ne me souviens plus duquel il s'agissait, mais un problème dans le décret de 2014 faisait penser à l'administration qu'il n'était plus possible de faire un projet européen sur une zone qui impliquait une

reconnaissance d'un périmètre SAR. C'est la raison pour laquelle on a fortement changé cet aspect. Ici, on le couple avec la révision de plan de secteur lorsque c'est nécessaire, lorsque l'on a une révision de plan de secteur que l'on doit coupler avec un périmètre qui permet l'accès à des subsides ou un périmètre SAR, en l'occurrence.

M. le Président. - J'ai une question. Ce matin, à l'article 46, vous aviez fait une ouverture pour intégrer, après la décision du Gouvernement de proposer un projet de révision de plan de secteur, une réunion d'information préalable. Elle ne se trouve pas dans la procédure de l'article D.II.51. Cette même ouverture est-elle pensable ?

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. - Ce n'était pas une ouverture, c'était mon engagement d'en reparler avec mes collègues, puisque c'est quelque chose qui avait été refusé à la demande des opérateurs économiques. Nous avions estimé ne pas devoir ajouter cette étape. Je demande donc que l'on puisse y revenir.

Il y a une différence essentielle. Ici, le dossier est déposé avec le rapport d'incidences environnementales. La réunion d'information préalable intervient trop tard.

C'est sur cet aspect-ci en particulier. Même chose pour les ZEC.

M. le Président. - Dans les ZEC, la réunion d'information préalable est prévue. Mais elle n'est pas prévue dans les ZER, alors que cela intéresse la population locale.

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. - La réflexion sur les zones et sur la demande doit être faite globalement sur les deux articles.

M. Wahl (MR). - Il n'y a pas de problème avec le respect de la Convention d'Aarhus ?

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. - Non, c'est la procédure actuelle déjà. Une modification de plan de secteur à l'initiative du Gouvernement ne prévoit pas l'organisation d'une réunion préalable. C'est déjà le cas aujourd'hui. En pratique, parfois, on les organise. Vous n'étiez pas là ce matin quand je l'ai exprimé. Parfois on l'organise spontanément parce que l'on trouve que c'est plus facile de l'expliquer, mais elle n'est pas prévue par le CWATUPE.

M. le Président. - Puis-je considérer la discussion sur l'article D.II.51 comme étant clôturée ?

Nous arrivons à l'article D.II.52 : les ZEC. Je propose, encore une fois, de procéder comme jusqu'à présent : de donner au Gouvernement la possibilité de nous expliquer la ligne du temps, à la suite de quoi nous nous pencherons sur le texte.

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. - Il y a quatre cas où une ZEC peut être activée.

Le conseil communal demande une zone d'enjeu communal sans compensation. On peut bénéficier, dans ce cas, de la procédure accélérée. Le conseil communal demande une révision sans compensation. Le conseil communal demande la révision de la carte d'affectation des sols d'une ZEC ou un opérateur, une intercommunale, une commune, un CPAS ou la SPAQuE demandent une révision pour un site à réaménager ou un SRPE.

Dans ces quatre cas, on peut bénéficier de cette procédure accélérée, qui est détaillée : on commence par le fameux dossier de base ; une décision du conseil ; la réunion d'information préalable. Puis le Gouvernement reçoit le dossier, fixe le contenu du rapport d'incidences sur l'environnement ou son exemption, dans les cas où cela serait possible. Puis le conseil communal ou la personne désignée lance la procédure de RIE ; sa réalisation ; l'avis du CCATM ; et le Gouvernement décide de la révision, l'adopte ou la refuse, avec, de nouveau, la transmission. Ensuite, retour aux collèges communaux – cela, c'est l'article D.II.52, § 3 ; enquête publique. Au terme de cette procédure de projet de révision, l'adoption définitive, avec le même mécanisme que tout à l'heure, avec, j'imagine, les mêmes remarques, puisque l'on est exactement dans la copie de ce qui s'est fait tout à l'heure : le rappel et la décision du plan réputé refusé au bout des 60 jours, s'il n'y a pas de décision suite à un rappel.

M. le Président. - Je suppose que la discussion sera entamée maintenant.

La parole est à Mme De Bue.

Mme De Bue (MR). - Monsieur le Président, il y a quand même une page et demie.

(Réactions dans l'assemblée)

Il est proposé de permettre aux initiateurs d'un périmètre SAR de lancer une procédure de révision au plan de secteur. Dans le commentaire de l'article, ce dispositif ne fait pas l'objet d'un commentaire particulier dans le chef du Gouvernement. Quel est l'objectif ? L'initiateur d'un périmètre SAR pourrait-il, dès lors, initier une procédure d'inscription d'une ZEC ? Pourquoi exclure les personnes titulaires d'un droit réel d'un SAR de ce mécanisme, à l'article D.V.2, § 1er, 3 ° ? Voilà une première enveloppe de questions.

Au niveau du dossier permettant au Gouvernement d'adopter ou non un projet, il est prévu que la CCATM donne son avis. Cet avis fait partie du dossier à transmettre au Gouvernement. Sur quoi se basera l'avis de la CCATM ? Sur quel avant-projet ? Que devra contenir cet avant-projet ?

Monsieur le Président, je présenterai les amendements pour le groupe.

Encore une question, dans quels délais la CCATM doit-elle remettre son avis ?

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

M. Henry (Ecolo). - Ce sera bref.

En lien avec la discussion de l'article précédent, pourquoi, dans ce cas-ci, le Gouvernement ne peut-il pas faire également la demande des avis et l'enquête publique en parallèle et donc réduire le délai ?

M. le Président. - La parole 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. - Sur l'initiative, Madame De Bue, nous réservons ici l'initiative soit à la commune, soit à des opérateurs publics ou dérivés : la SARSI, la SPAQuE, la Société wallonne du logement, et cetera. Il y a déjà une liste assez importante d'opérateurs. Ce que vous suggérez, c'est qu'un propriétaire privé d'un site puisse le faire, d'un SAR.

(Réaction d'un intervenant)

Un privé, en dehors de cette liste.

(Réaction d'un intervenant)

Ici, on a limité aux opérateurs publics.

(Réaction d'un intervenant)

Oui, c'est la même logique que tout à l'heure sur les opérateurs économiques.

Concernant l'avis de la CCATM, cela vient sur le rapport d'incidences sur l'environnement. L'avis de la CCATM, c'est bien sur le RIE. Si le délai n'est pas précisé, c'est 30 jours.

Vous me demandiez sur quoi portait l'avis, c'est bien sur la réalisation du rapport d'incidences sur l'environnement.

Monsieur Henry, concernant les avis en parallèle, dans les avis ici, je ne vois que la CCATM. Quel avis voulez-vous faire en parallèle ? Plus tard ? Quand il y a la CRAT, le CWEDD ?

(Réaction d'un intervenant)

M. Henry suggère que certains avis puissent être demandés en parallèle pour gagner une étape. C'est dans le début de la page 2, quand on demande, en même temps que l'enquête publique, les avis de la CRAT ? Parce que, là, on est obligé d'attendre l'enquête publique pour avoir l'avis du conseil communal, et l'on fait en parallèle de l'enquête publique, les avis CRAT et CWEDD. On ne sait pas ajouter de parallélisme là, on est bloqué par le fait que l'avis de la commune ne peut s'exprimer qu'une fois que l'enquête publique a eu lieu. Il n'y a pas de possibilité de coupler.

On les a mis en parallèle. Dans l'absolu, dans la procédure ordinaire, on fait d'abord l'enquête et l'on remet les avis sur base de l'enquête publique. Ici, comme on a voulu gagner du temps, on les a faits en parallèle. On a peu de marge de manœuvre pour accélérer la procédure, parce que l'on a toutes les contraintes de la directive Plans et programmes et de la Convention d'Aarhus.

M. le Président. - Des réponses ont-elles été apportées à toutes les questions ?

La parole est à M. Wahl.

M. Wahl (MR). - J'ai une remarque que j'aurais déjà pu formuler à l'article D.II.51, qui est plus de nature légistique. Cela a trait au § 1er, sixième alinéa. Dans le cas visé à l'alinéa 3, 6 °, je me permets de le lire, parce que pour le commun des mortels, cela sera quelque chose : « Dans le cas visé à l'alinéa 3, 6 °, l'arrêté du Gouvernement visé à l'alinéa 4 vaut arrêté d'adoption d'un périmètre de site à réaménager au sens de l'article D.V.2, § 2. Le Gouvernement envoie copie de l'arrêté pour avis aux propriétaires des biens immobiliers concernés avec mention de l'obligation visée à l'article D.V.II, § 4 ». Là, vous vous arrêtez, vous prenez deux aspirines.

« Les propriétaires adressent leur avis par écrit au Gouvernement dans les 30 jours de l'envoi. À défaut, les avis sont réputés favorables », c'est là que je cale. Par rapport à notre discussion, nous sommes dans un nouveau cas d'avis. Nous sommes dans un nouveau cas de décision ou d'avis présumé. Mais des avis qui ne sont pas envoyés et qui sont présumés favorables, je n'en avais jamais vu.

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. - Dans la législation aujourd'hui, c'est toujours le cas.

M. le Président. - Cela dépend de ce que vous avez.

M. Wahl (MR). - Je n'ai jamais vu cela.

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. - Dans la législation aujourd'hui, c'est toujours le cas.

M. le Président. - Cela dépend de ce que vous avez fumé.

M. Wahl (MR). - Oui, cela existe peut-être, mais les avis présumés favorables alors qu'il n'y a pas... Je fais une enquête publique, personne ne répond. Je considère que les gens disent que c'est favorable. Cela n'existe pas.

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. - C'est le libellé du Livre V et du CWATUPE et des SAR en règle générale. Ici, ce sont les propriétaires.

M. Wahl (MR). - À défaut, les avis peuvent... Mais ils peuvent ne pas avoir d'avis.

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. - Quand ils sont propriétaires, il vaut mieux qu'il ait dit au moins « oui » tacitement.

M. Wahl (MR). - C'est compliqué.

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. - C'est comme cela.

M. Wahl (MR). - Je fais la remarque, parce qu'au niveau légistique : « à défaut, les avis sont réputés favorables ». Quand je plaide tout à l'heure pour dire qu'il faut une motivation, maintenant ce sont des avis non rendus qui sont réputés favorables. Ce qui est possible d'un côté n'est pas possible de l'autre.

C'est une simple remarque, mais c'est illisible pour le commun des mortels et, même pour ceux qui ne sont pas le commun des mortels, c'est compliqué.

M. le Président. - Après les aspirines, il faut boire un bon verre de cognac, cela va mieux.

M. Wahl (MR). - La simplification administrative. « Des avis réputés favorables », je comprends lorsqu'il s'agit de l'avis du fonctionnaire délégué, l'avis d'une commune, je peux comprendre que l'on présume des avis favorables ou défavorables. Mais les avis de particuliers qui sont présumés favorables, je suis sceptique.

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. - C'est le cadre aujourd'hui.

M. Wahl (MR). - Oui, mais ce qui se passe aujourd'hui n'est pas nécessairement à répéter pour demain.

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. - Sinon, on ne pourra pas avancer dans nos processus. Il ne répondra pas et on n'avancera pas dans le processus, parce qu'il n'aura pas accord sur son terrain.

M. Wahl (MR). - Je me pose la question d'utilité de la phrase : « À défaut, ils sont réputés favorables ». Il n'y a pas d'avis, il n'y a pas d'avis. On ne peut pas présumer... Il y a une obligation de demander l'avis. Il y a le droit de ne pas rendre un avis et de se réserver, le cas échéant, pour des recours, pour tout ce que l'on veut. Mais je ne vois pas comment l'on peut considérer un avis non rendu comme étant un avis favorable.

Une personne considère ne pas devoir remettre d'avis, parce que soit elle est d'accord, soit cela lui est égal ou qu'elle se réserve d'autres moyens.

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. - On avertit tous les propriétaires du terrain pour adopter le périmètre. Des exemples de périmètres de SAR sont contestés devant le Conseil d'État, car le propriétaire n'est pas d'accord. Il lui suffirait alors de ne pas répondre et on ne prendrait jamais le périmètre. S'il se manifeste et dit qu'il n'est pas d'accord, on voit comment on peut adopter le périmètre et l'on voit ce que l'on fait, mais s'il ne répond pas, cela ne peut pas bloquer le processus. Son défaut d'avis est réputé favorable et pris comme un accord.

M. Wahl (MR). - Je suis sceptique.

M. le Président. - On l'a entendu. Y a-t-il d'autres commentaires ou questions ?

(M. Denis, Vice-président, reprend place au fauteuil présidentiel)

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

M. Stoffels (PS). - Une question qui m'intéresse concerne cette procédure de mise en place des zones ZEC : dans l'hypothèse qu'une commune a le projet de mettre en place deux, trois ou quatre zones ZEC sur sa commune, parce qu'elle est polycentrique – il n'y a pas un seul pôle, mais plusieurs – cela veut-il dire que la même procédure doit être initiée pour chaque projet ou la commune peut-elle faire une procédure pour les deux, trois ou quatre projets ?

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. - Les deux sont possibles.

M. Stoffels (PS). - La commune, pour traduire la réponse que vous me donnez, a le choix entre une procédure par projet ou une procédure collective pour l'ensemble des projets.

Cette question m'inspire une autre question que j'avais oubliée il y a quelques instants, cela concerne la procédure de révision d'initiative communale. Dans l'hypothèse où plusieurs communes souhaitent revoir le plan de secteur, cela veut-il dire que par commune une procédure doit être lancée ou peut-on lancer une procédure commune pour l'ensemble des communes ?

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 meilleur cas est ce que font souvent les opérateurs économiques quand ils sont concernés par de gros projets, c'est qu'une demande est faite au Gouvernement que l'initiative vienne de là. Le dossier est à l'initiative, la véritable initiative, des communes, mais c'est le Gouvernement qui pilote, parce que c'est beaucoup plus facile d'initier à ce niveau-là et chaque conseil communal devra s'exprimer dans les phases qui suivront. Il y a déjà des exemples.

M. Stoffels (PS). - Ce n'est pas inintéressant, parce que l'on a le schéma pluricommunal. On peut très facilement aussi s'imaginer que l'on ait des révisions de plans de secteur supracommunaux, qui touchent deux, trois, quatre ou x communes. La question est de savoir dans quel type de procédure on tombe. Dans une procédure à prendre commune par commune, dans une procédure à initier par le Gouvernement – c'est ce que vous suggérez, que les communes demandent au Gouvernement d'initier la procédure – ou peut-on imaginer une procédure collective pour l'ensemble des communes ?

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 toute façon, quand on fera le schéma des moments pluricommunaux, on pourra identifier les révisions de plan de secteur. Sur cette base, on aura un signal et l'on pourra initier une révision de plan de secteur, soit au niveau du Gouvernement, soit commune par commune, mais faire une demande collective de communes sera difficilement gérable.

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

M. le Président. - Je suppose qu'il y a des amendements. Si ce n'est pas le cas, on passe directement à l'article D.II.53.

La parole est à Mme De Bue.

Mme De Bue (MR). - Il y en a six-sept. Il y en a effectivement déjà que l'on remet ici pour être cohérent par rapport à d'autres amendements que nous avons déposés dans le cadre d'autres articles, notamment par rapport à l'article D.II.51.

Tout d'abord, au § 6, il est proposé de remplacer les mots : « la demande refusée par l'avis du fonctionnaire délégué visé au § 3 ou 4 vaut décision en cas d'absence de l'avis du fonctionnaire délégué et l'avis du conseil communal visé au § 4 décision ». C'est dans le débat mené par rapport à l'impact de la non-décision. Nous remettons un amendement pour cet article D.II.52.

Il y a aussi la suppression de la lettre de rappel, au § 6. Il y a l'avis du fonctionnaire délégué que nous proposons de requérir dans le cadre de dossiers de révision accélérée également, puisque cet avis pourra être considéré comme décision en cas de silence de l'autorité.

Il y a également au § 4 le remplacement de « conseil communal » par « collège communal » pour l'instance qui recueillera l'avis des instances consultatives. Je crois que cela participe aussi au processus de simplification de demander que ce soit le collège à la place du conseil.

Il y a également le fait de permettre à l'ensemble des initiateurs d'un périmètre SAR de lancer une procédure de révision de plan de secteur.

Vous avez, déjà dans le cadre d'un débat précédent, refusé d'accepter que des personnes titulaires d'un droit réel d'un SAR, des personnes privées visées à l'article D.V.2, § 1, petit point 3. Cette catégorie ne peut pas lancer une procédure de révision de plan de secteur. Nous proposons de permettre à l'ensemble des initiateurs de SAR de lancer une telle procédure.

Il y a encore un amendement par rapport à l'enquête publique, qui est de restreindre l'enquête publique au territoire des seules communes visées par la révision du plan de secteur. Pour ce faire, nous proposons de supprimer les mots « ou qui ont été désignés en application de l'article D.VIII.4 ».

Avant-dernier point, il y a aussi le fait de supprimer au § 1, alinéa 2, le point 5 « hormis en cas d'exemption, un rapport sur les incidences environnementales réalisées sur le projet ». Nous proposons de réaliser le RIE sur le projet de révision de plans de secteur. Dans le projet d'article, le RIE se réalise sur base d'un avant-projet dont le statut n'est pas défini.

Voilà pour les amendements, mais il y en a encore un dernier qui vise à simplifier le texte ; cela, je crois que c'est M. Wahl qui l'a.

M. Wahl (MR). - Monsieur le Ministre, je suis absolument désolé, parce qu'en relisant les choses je me demande s'il n'y a pas une coquille.

Le dernier amendement vise à supprimer les termes « à défaut, les avis sont réputés favorables ». J'ai un petit souci, parce qu'en relisant le texte je vois à l'alinéa

qui me semble être l'alinéa 6, dans le cas visé à l'alinéa 3, § 6, je pense que ce n'est pas l'alinéa 3, mais l'alinéa 4.

À mon avis, c'est l'alinéa 4.

Je vous ferai grâce de relire l'alinéa 6. Par contre, je vais relire le 6 ° de l'alinéa 4 : « Lorsqu'il est envisagé d'établir un périmètre de site à réaménager en application de l'article D.V.2, § 8, le dossier visé à l'article D.V.2, § 2, ce dernier est établi par la personne visée à l'article D.V.2, § 1er, secundo, et il est accompagné des avis visés à l'article D.V.2, § 3, primo et tertio ». Je suppose que ces mêmes articles risquent de renvoyer à d'autres articles aussi. On demande aux propriétaires de rendre un avis là-dessus.

Les propriétaires adressent leur avis par écrit au Gouvernement dans les 30 jours de l'envoi. À défaut, les avis sont réputés favorables. C'est illisible.

Raison de plus pour supprimer « à défaut, les avis sont réputés favorables ». Déjà, le type qui parvient à lire tout, il a dépassé le délai...

(Rires)

C'est vrai, je suis désolé, mais c'est comme cela. Puis, on ne peut pas présumer un avis favorable d'un particulier, il n'a pas d'avis. On le prive ici d'un éventuel recours. C'est beaucoup plus important qu'on le pense. Il arrivera en recours éventuellement, parce qu'il n'est pas d'accord, s'il a compris tout ce qui précède – ce qui me semble déjà hautement improbable – et puis, on lui dira : « Votre avis était réputé favorable ». Cela ne va pas. Il faut supprimer. C'est l'objet de notre amendement. Ce texte est illisible.

Je le signale, mais je ne pense pas que c'est à l'opposition à déposer un amendement, c'est un amendement technique, mais ce n'est pas l'alinéa 3, 6 ° qui est visé à l'alinéa 6, c'est l'alinéa 4, 6 °.

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. - Oui, on a pris note.

M. le Président. - Le ministre a tout compris, il a pris note.

Le Gouvernement ayant pris note de tout cela, y a-t-il d'autres remarques ?

M. Wahl (MR). - La majorité dépose-t-elle un amendement sur l'alinéa 4 ?

M. le Président. - Je peux vous consoler, l'article D.II.53 est beaucoup plus court et plus lisible.

Si l'on passait maintenant à celui-là, parce que cet amendement technique sera déposé.

La parole est à M. Dodrimont.

M. Dodrimont (MR). - Brièvement, quelques questions par rapport à cet article D.II.53 et son utilité. Tout d'abord, en effet, on répare peut-être un oubli par rapport au CWATUPE, puisqu'il n'y avait pas de dispositions spécifiques par rapport aux zones blanches dans le CWATUPE et, ici, on mentionne que le Gouvernement décide d'élaborer un plan de secteur partiel pour ces zones qui ne disposent pas de couverture par le plan de secteur.

Pourquoi uniquement le Gouvernement ? Ne peut-on pas imaginer qu'il puisse y avoir une autre autorité proposant l'élaboration d'un plan de secteur pour ces zones ? Je pense notamment aux zones aéroportuaires ou encore, plus spécifiquement, aux infrastructures ferroviaires ou encore aux ports autonomes. Si la faculté est inscrite dans le texte, pourquoi uniquement la laisser dans le chef du Gouvernement et ne pas ouvrir à une possibilité autre ?

De façon plus globale, avez-vous un objectif à travers cet article ? L'objectif est-il de dire qu'il y a des zones blanches où cela apparaît comme un manque, une lacune, un trou dans le gruyère ? Si l'on évoque le plan de secteur, y a-t-il un objectif de dire que l'on donnera une affectation spécifique à ces zones blanches ?

Aujourd'hui, quand on veut mettre en œuvre une zone blanche ou quand on veut faire quelque chose dans une zone blanche, cela s'apparente un peu à du pain béni, puisque l'on peut pratiquement y faire tout ce que l'on veut sans restriction. On connaît un peu le principe aujourd'hui, puisqu'il n'y a pas d'affectation sur la zone. De facto, on peut y accueillir pratiquement toutes les demandes sans déroger fatalement une nouvelle fois à des dispositions qui encadrent les zones aux plans de secteur.

Y a-t-il une intention gouvernementale par rapport à ces zones ? Voulez-vous en finir avec ces zones blanches ? Voulez-vous que l'on puisse leur donner spécifiquement un intérêt en réalisant des inscriptions au plan de secteur pour ces zones ?

S'il y a une stratégie, je comprendrais que l'on ait écrit cet article. Sinon, quelqu'un aura-t-il l'ambition, réellement, de proposer quelque chose dans ces zones ? C'est un peu se tirer une balle dans le pied puisque aujourd'hui on peut quasi y faire ce que l'on entend.

J'aimerais voir la plus-value de cet article.

S'il y a réellement une volonté du Gouvernement en disant : « On fait une étude sur l'ensemble du territoire wallon et l'on s'occupe de toutes les zones blanches de manière à ce qu'elles puissent devenir d'éventuelles réserves pour certains types de projets » ; on peut

l'imaginer. Il serait un peu compliqué de faire le discernement entre une zone par rapport à une autre, suivant qu'elle est concernée par du ferroviaire, de l'aéroportuaire ou encore les ports autonomes. Je présume qu'il y a certainement des différences entre certaines de ces zones blanches par rapport à d'autres. J'aimerais comprendre la plus-value donnée par cet article. S'il y a une vision stratégique derrière, je pourrais m'inscrire dans le vote de cet article et lui donner une nécessité. S'il n'y a pas de vision, pourquoi ?

S'il n'y a pas cette intention globale du Gouvernement, pourquoi ne pas ouvrir aux propriétaires des zones concernées ou encore aux communes, puisque l'article précise que c'est seulement le Gouvernement qui peut décider de l'élaboration du plan de secteur partiel sur ces zones ?

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. - Il n'y a pas de volonté générale, globale, sur les zones blanches. C'est la nécessité de disposer d'un outil qui n'existe pas dans le CWATUPE. On clarifie la situation et on pallie l'absence de dispositions spécifiques dans le CWATUPE.

C'est une procédure d'élaboration qui devient possible et qui, dans la plupart des cas, sera vouée à un usage marginal pour affecter les zones blanches ou des espaces qui ne sont plus couverts par un plan de secteur, suite à une annulation, par exemple, par le Conseil d'État. C'est important d'avoir la disposition, mais on n'a pas convenu d'une mise en œuvre spécifique, globale, des zones blanches. La situation dans laquelle on se trouvait par rapport au CWATUPE et le manque de clarté par rapport à ceci nous permet de le faire, mais c'est une reprise du CoDT de 2014. Il n'y a rien de nouveau par rapport à cela.

M. Dodrimont (MR). - Pourquoi alors ne pas permettre l'ouverture à d'autres que le Gouvernement ? Pourquoi spécifiquement seul le Gouvernement peut-il agir sur ces zones ?

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. - La plupart de ces zones sont plutôt à penser au niveau régional. Ce sont des infrastructures régionales.

M. Dodrimont (MR). - Non, je pense plutôt qu'il y a du Fédéral, quand on pense à toutes ces zones...

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. - À l'échelle régionale, je veux dire.

M. Dodrimont (MR). - Je peux partir d'un cas spécifique, puisque vous aimez bien prendre des comparaisons locales quand on évoque le texte. Je le fais aussi, il y a une zone qui jouxte la gare de ma commune, qui est aujourd'hui réservée à un parking. La commune a une convention de location pour ce parking avec la SNCB ou Infrabel. Sur cette zone, il y aurait peut-être la perspective d'y réaliser quelque chose qui permettrait d'augmenter le nombre de places de parking, avec une zone couverte sur laquelle on pourrait se parquer – donc, réaliser un parcage en deux niveaux.

Si la commune voulait l'inscrire dans une réflexion globale par rapport à l'ensemble de la zone blanche, elle devrait déposer directement un permis – puisque j'ai dit tout à l'heure qu'il n'y avait pas de restriction par rapport au plan de secteur, puisque ces zones n'apparaissent pas comme affectées au plan de secteur. Il n'y a pas les conditions des zones qui se doivent d'être respectées puisqu'il n'y en a pas.

Si l'on voulait avoir un projet étudiant l'ensemble de la zone blanche, il serait peut-être bon d'affecter cette zone au plan de secteur. Dans ce cas-ci, la commune ne pourrait pas le faire ou elle ne pourrait pas le suggérer à Infrabel ou à la SNCB. Cela me semble être une légère carence pour les éventualités posées.

Vous avez dit qu'il n'y en aurait pas beaucoup, je le concède. Je ne vais pas imaginer que ces zones blanches puissent être employées à l'envi pour y réaliser une multitude de projets. Néanmoins, il y a des cas de figure où l'utilité qu'une autre autorité que le Gouvernement puisse se saisir d'un dossier me semble assez évidente. La question est posée. Je n'avais pas prévu un amendement spécifique par rapport à cela. Je voulais d'abord vous entendre sur vos intentions par rapport à ces zones.

Vous dites qu'il n'y a pas de plan stratégique, que c'est uniquement pour pallier une carence du CWATUPE. Je ne comprends pas très bien la valeur ajoutée et je comprends encore moins que l'on puisse uniquement réserver la mesure ou la potentialité de la mesure au Gouvernement.

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. - La valeur ajoutée, c'est clairement qu'aujourd'hui dans le CWATUPE on ne dit pas ce qu'il faut faire quand on doit inscrire une zone qui n'existe pas. Quand on part d'une zone blanche, on ne sait pas ce qu'il faut faire. On applique l'article 42, mais ce n'est pas très clair. Cette fois-ci, on a une disposition spécifique.

L'initiative, l'idée, l'envie peut venir de n'importe qui, mais c'est le Gouvernement qui pilote la modification de plan de secteur ; en l'occurrence ici l'inscription au plan de secteur.

M. Dodrimont (MR). - Cela ne s'inscrit pas dans la logique des dispositions qui entourent la révision du plan de secteur, puisque vous ouvrez la porte aux autorités locales et même aux initiatives privées. Ici, on a des zones qui ne sont pas nécessairement la propriété de la Wallonie, puisqu'il y a des cas de figure – je viens d'en citer un – où la propriété de la zone n'est pas wallonne. Pourquoi ne peut-on alors pas ouvrir cette possibilité à ceux qui en sont propriétaires ou à d'autres acteurs que le Gouvernement ?

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 reprenez la ligne du temps, ce que l'on vise ici, c'est que c'est toujours le Gouvernement qui décide la révision du plan de secteur dans les procédures aussi bien ordinaires qu'accélérées, que la demande émane du Gouvernement, du conseil communal ou d'une personne privée. Ici, c'est la même chose. Si par exemple dans une zone d'enjeu communal vous avez envie d'englober la zone blanche, il n'y a aucun souci, vous pouvez le demander, mais celui qui décide c'est le Gouvernement, c'est pour cela que c'est rédigé comme cela.

M. Dodrimont (MR). - Décider de l'élaboration, c'est aussi ce qui est permis à d'autres autorités dans les articles précédents. Il faut alors compléter l'article pour permettre aux autres autorités de demander.

J'ai mieux compris le dispositif maintenant avec le principe de décision, mais il faudrait ajouter que l'initiative peut provenir d'une autre autorité.

Je note l'ouverture de M. le Ministre.

M. le Président. - Pas d'autre remarque sur l'article D.II.53 ?

Nous passons à présent au dernier article de ce jour, l'article D.II.54.

M. Wahl (MR). - Quel est le calendrier, car l'article D.II.54 risque d'être un peu plus long ?

M. le Président. - Le calendrier convenu au départ, c'était 17 heures, 17 heures 30. Il est 17 heures, on a théoriquement encore une demi-heure devant nous.

M. Wahl (MR). - En une demi-heure, on ne l'aura pas terminé. Je me demande si l'on est encore efficaces.

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 voulez bien, vous faites l'intervention de départ, on en reste là après et je recommencerai avec les réponses et vous ferez vos propositions d'amendement en fonction de mes réponses si vous estimez qu'elles ne répondent pas aux interrogations. Au moins, ainsi, on a vos remarques. Si elles sont nombreuses, cela vous permettra d'avoir des réponses de qualité d'emblée.

M. Wahl (MR). - Cela me semble raisonnable.

M. le Président. - Je m'aperçois que nous avons aujourd'hui un ministre particulièrement convaincant à l'adresse de l'opposition.

M. Wahl (MR). - C'est la raison pour laquelle l'opposition ne peut qu'accepter la proposition du ministre. C'est vrai que l'on arrive dans des articles quelque peu compliqués à lire. Ce n'est pas un reproche, c'est un constat.

Monsieur le Ministre, permettez-moi de me limiter à quelques réflexions. C'est vrai que l'on est dans une matière complexe ; on fait un bon débat, mais il n'est pas simple.

Le principe de cet article et le principe de la procédure conjointe de plan permis sont positifs. Ceci dit, la première remarque est que cela ne nous semble pas une réelle révolution. Lorsque l'on examine un peu plus en profondeur le texte, certes, on a l'impression qu'il s'agit d'une procédure unique, mais cela n'en est pas une. Il reste deux procédures conjointes et l'on aurait pu imaginer que, en ayant une seule vraie procédure, on en arrive directement à une décision.

Dans les cas récents, les procédures de révision de plan de secteur et de permis unique étaient déjà globalement conjointes dans les faits. D'autre part, dans le dispositif du texte tel qu'il nous est soumis, les deux procédures sont certes liées, néanmoins, l'une et l'autre sont maintenues. Il n'y a pas de procédure unique et les seules choses qui sont unifiées, c'est l'enquête publique et l'étude d'incidences.

Pour le surplus, chacune des procédures conservera son cheminement propre.

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. - Pourquoi sommes-nous contraints à cela ? Parce que l'on veut permettre une procédure conjointe, en l'occurrence le permis au sein d'un plan, mais le plan est parfois une superficie beaucoup plus grande que l'espace sur lequel on sollicite le permis. On a besoin de deux qui se juxtaposent pour certaines étapes. Ou alors il faut pouvoir faire des procédures très limitées où le plan et le permis portent sur le même espace.

À partir du moment où l'on veut qu'un plan couvre toute une superficie et que, « à l'intérieur de celui-ci, l'on obtienne déjà un permis pour certaines actions, on doit ensuite mettre en œuvre le reste du plan. C'est la différence de périmètre qui fait que l'on est obligé d'avoir une procédure qui n'est pas tout à fait calquée.

La deuxième raison, c'est que le permis est un dossier très détaillé et déjà volumineux. La révision de plan de secteur évolue essentiellement par deux choses : le rapport d'incidences environnementales et l'enquête publique. Ce que l'on dit ici, c'est que les deux dossiers sont déposés – on a bien deux décisions –, mais l'exigence que l'on demande est que le dossier soit déposé juste avant l'enquête publique, de manière à ce qu'il puisse déjà tenir compte des résultats du rapport sur les incidences environnementales.

Imaginez que l'on se rende compte que l'on doit déplacer un peu la zone parce qu'une partie de la zone n'est pas constructible. On ne fera pas un dossier complètement élaboré, alors que cela va peut-être « riper » un peu, ce sera à la marge probablement. Ce serait un peu difficile à la fois de devoir sortir le dossier d'exécution complet sur un projet de périmètre qui est encore susceptible d'évoluer.

On demande au moins que l'on puisse déjà intégrer une des deux sources de modification importante qu'est le rapport sur les incidences environnementales. On peut le faire dès le début. On peut déposer tout dès le début, mais on laisse la possibilité de déposer le permis plus tard.

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

M. Wahl (MR). - Je comprends bien et je comprends bien l'objection. C'est bien la raison pour laquelle je vous disais que ce n'était pas une révolution. En définitive, il reste deux procédures et le surplus de pouvoir faire une enquête publique et une étude d'incidences unique, c'est frappé de bon sens. C'est de la sottise d'en imposer deux.

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. - La jurisprudence du Conseil d'État dit que l'évaluation d'incidences d'un plan n'est pas la même que l'évaluation d'incidences d'un programme. Ce sont des évaluations d'incidences ayant des contenus différents.

M. Wahl (MR). - Je suis d'accord avec vous, je n'ai pas dit que les décisions du Conseil d'État étaient toujours frappées de bon sens. Lorsque vous aurez tant l'enquête publique – qui peut être commune – que l'étude d'incidences, on se retrouvera inévitablement devant l'objection que vous avez vous-même émise pour justifier qu'il n'y ait pas la même procédure, à savoir que l'enquête publique et l'étude d'incidences devront non seulement aborder l'aspect général de la modification, mais également l'aspect particulier du permis.

À partir du moment où, de toute façon, on aura cette enquête, cette étude, qui aura le double aspect – un aspect général, particulier en fonction du permis – on aurait pu, si l'on avait voulu réellement une vraie simplification, peut-être plus préciser dans le texte que l'arrêté de révision du plan de secteur valait également pour le permis.

Il y a l'effort, je ne vais pas critiquer pour critiquer, mais je pense que c'est une fausse simplification. La vraie simplification aurait été la suivante : dès lors que l'on a l'enquête et l'étude qui doivent déjà aborder les deux aspects, on aurait pu faire en sorte que, dès ce moment-là, on en arrive à une procédure unique jusqu'à la décision. C'était une première remarque.

Deux nouveautés apparaissent par rapport au précédent CoDT.

La première, c'est l'intégration du permis d'implantation commerciale, suite à l'adoption du décret sur les implantations commerciales. Le commentaire de l'article fait état de cette modification, mais le dispositif de l'article ne fait pas référence à la notion de permis intégré. Il y a là quelques précisions qu'il serait bien d'apporter pour comprendre les éléments.

Il faut voir également l'articulation entre la procédure conjointe et les permis intégrés au sens du décret du 5 février 2015 relatif aux implantations commerciales.

La deuxième nouveauté par rapport à l'ex-futur CoDT, c'est la possibilité nouvelle d'utiliser la procédure conjointe dans le cas d'extension d'activités, mais où l'extension ne fait pas plus de 2 hectares.

Il n'y a pas de réflexion dans le commentaire des articles sur la référence à la surface de 2 hectares. Il serait bien que nous puissions également avoir quelques précisions à cet égard, d'autant plus que la CRAT, dans son avis, se pose également cette question. On reviendra sur cet aspect des 2 hectares ; je me limite ici à un premier commentaire, si vous me le permettez, ce qui vous permettra une première réponse. Lors de notre prochaine réunion, nous aurons un examen plus en détail des différents aspects de l'article.

Le texte prévoit que tout projet dont la taille et l'impact socioéconomiques sont d'importance pourra utiliser cette procédure conjointe à condition d'être connu par le Gouvernement. Cette reconnaissance s'effectuera par le Gouvernement au cas par cas. Cela ne nous donne pas véritablement de ligne de conduite. Nous souhaiterions également avoir quelques précisions : comment tout cela va-t-il se faire *in concreto* ? Y aura-t-il des arrêtés, des circulaires ?

Cela semble un peu vague à ce stade.

J'en reviens à un problème légistique ; vous voudrez bien m'en excuser.

Le permis est octroyé par le Gouvernement. C'est la conséquence de la procédure soi-disant unique. Qu'en est-il des recours ? Pour le permis, il n'y a plus de recours possible au Gouvernement, puisque c'est le

Gouvernement qui le délivre. Nous sommes directement devant le Conseil d'État, mais d'autres règles.

Il y a réellement un problème dans cet article, mais peut-être qu'avec vos précisions, Monsieur le Ministre, le débat s'orientera différemment. Nous avons le sentiment qu'il y a un problème de praticabilité de l'article. Comme l'a rappelé M. Dodrimont, il est intéressant de parler d'exemples concrets. Il faudrait voir dans un cas d'espèce comment les choses seront mises en œuvre avant que nous puissions juger de ce qu'il en est. En fonction des réponses, nous aurons un certain nombre d'amendements à déposer.

Dans la pratique, le déroulement de la procédure et la réussite des possibilités mises en place par le texte en projet dépendront beaucoup du bon vouloir de l'administration. Comment tout cela va-t-il se concrétiser ? Des exemples, par le passé, permettent d'être quelque peu sceptiques.

Nous avons le sentiment qu'il faut un peu plus de clarté quant au mécanisme mis en place et quant à la manière dont tout cela se déroulera. Ce texte est complexe, car ce sont deux domaines différents, mais en même temps c'est une avancée quant au principe. Le tout est que cette avancée dans le texte soit également une avancée dans la pratique. C'est là que nous souhaiterions un certain nombre d'explications complémentaires de votre part avant d'examiner l'article plus en détail.

(M. Denis, Vice-président, reprend place au fauteuil présidentiel)

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

M. Stoffels (PS). - J'ai quelques demandes à formuler, notamment par rapport à la technique du plan permis qui vise à permettre l'autorisation en cas d'extension d'une activité.

C'est une réponse très pratique, très concrète à l'égard d'un article 111 actuel du CWATUPE épuisé : l'entreprise se trouve sur son site historique, elle a bénéficié quelques fois éventuellement de l'article qui vise l'exception, sur base de l'article 111, § 2, mais on ne peut pas donner des exceptions jusqu'à l'infini. À un certain moment, il arrive la situation que l'entreprise ne pourra plus jamais s'agrandir vu que le plan de secteur ne prévoit pas l'extension à cet endroit.

Ici, on prévoit la possibilité de modifier le plan de secteur pour ne plus être dans le cas d'une exception, mais d'accorder le permis en toute bonne règle, parce que conforme au plan de secteur qui aura été modifié dans le même processus que la demande de permis ou que l'autorisation du permis. C'est en quelque sorte pour permettre aux entreprises qui se trouvent sur le site historique d'aller plus loin que ce que l'actuel article 111 permet.

Voici les questions que je souhaite poser. Il est écrit « Présente sur le site avant l'entrée en vigueur du plan de secteur », c'est très bien. Qu'en est-il alors des entreprises qui, après l'entrée en vigueur du plan de secteur, ont explicitement obtenu une autorisation et qui souhaitent aussi s'étendre ?

Je souhaite que l'on réfléchisse à un moyen d'étendre cette idée présente sur le site ou dûment autorisée.

Ma deuxième question se rapporte à la notion de 2 hectares. Je peux comprendre que l'on n'est pas dans la situation d'une grande révision du plan de secteur et que, sur le plan de la superficie, cela doit rester modeste. Toutefois, les 2 hectares risquent, pour un certain nombre des cas, d'imposer à l'entreprise – une fois qu'elle a bénéficié de l'article 111 du CWATUPE et qu'elle vient de bénéficier d'une première extension – une dizaine d'années plus tard, de devoir passer par la même technique pour permettre encore des agrandissements suivant la situation conjoncturelle de l'entreprise. Est-il envisageable d'avoir une formule qui soit plus souple ?

C'est d'autant plus important que le § 2 prévoit que la révision se fait en fonction des articles D.II.47 et D.II.48 d'initiative communale ou d'initiative privée, avec un délai de procédure de 24 mois. S'il s'agit d'une entreprise qui demande un permis, elle doit être fortement courageuse d'attendre deux ans pour pouvoir avoir une réponse par rapport à sa demande de permis qui ne pourra pas être accordée avant que la procédure de révision du plan de secteur n'ait abouti. Là, je propose que l'on réfléchisse éventuellement à une formule plus souple dans les sens des 2 hectares.

Si jamais, par exemple, une entreprise doit introduire une demande pour 2 hectares et qu'elle doit attendre deux ans avant d'obtenir sa réponse, cela risque de la mettre dans une situation de devoir successivement attendre plusieurs fois deux ans. Par contre, si l'entreprise envisage un projet déjà un peu plus important, un peu plus costaud, dans ce cas attendre deux ans peut se justifier. Si c'est pour des petites révisions de 2 hectares, cela risque d'être extrêmement lourd par la succession des procédures.

C'est une réflexion que j'avance pour permettre de trouver des solutions pragmatiques par rapport à des situations existantes et que chacun d'entre nous rencontre assez souvent sur le terrain.

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

M. le Président. - Des amendements (Doc. 307 (2015-2016) N° 215 à 243) sont déposés.

Je vous propose de clôturer ici nos travaux de ce jour. Les questions ont été abordées ; à la prochaine séance de la commission, on redémarrera avec les réponses du ministre par rapport aux questions posées.

Je rappelle que la prochaine séance de notre commission, qui se penche sur le CoDT, se tiendra très probablement le jeudi dans deux semaines. Le lundi est réservé aux recommandations par rapport aux discussions que l'on a eues en matière d'OWD.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- *La séance est levée à 17 heures 21 minutes.*

LISTE DES INTERVENANTS

Mme Jenny Baltus-Möres, MR
Mme Valérie De Bue, 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. Yves Evrard, MR
M. Philippe Henry, Ecolo
M. Patrick Lecerf, MR
Mme Savine Moucheron, cdH
M. Vincent Sampaoli, PS
M. Edmund Stoffels, Président
M. Jean-Paul Wahl, MR

ABRÉVIATIONS COURANTES

CCATM	commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité
CCW	Confédération Construction Wallonne
CDT	Cellule de développement territorial
CESW	Conseil économique et social de Wallonie
CoDT	Code du Développement Territorial
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CRAT	Commission régionale de l'aménagement du territoire
CWATUPE	Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Énergie
CWEDD	Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable
DGO3	Direction générale opérationnelle de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement
DGO4	Direction générale opérationnelle de l'Aménagement du territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Énergie
Infrabel	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
OWD	Office wallon des déchets
PCA	plan communal d'aménagement
PCAR	plan communal d'aménagement qui révise le plan de secteur
PCDR	programme communal de développement rural
RAVeL	Réseau Autonome Voie Lente
RIE	rapport d'incidences environnementales
SAR	sites à réaménager
SARSI	Société d'assainissement et de rénovation des sites industriels dans l'ouest du Brabant wallon
SNCB	Société nationale des Chemins de fer belges
SOL	schéma d'orientation local
SPAQuE S.A.	Société publique d'Aide à la Qualité de l'Environnement S.A.
SRPE	sites de réhabilitation paysagère et environnementale
UPSI	Union Professionnelle du Secteur Immobilier
ZACC	zone d'aménagement communal concerté
ZEC	zone d'enjeu communal
ZER	zone d'enjeu régional