C.R.I.C. N° 27 (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

Lundi 26 octobre 2015

*Application de l'art. 162 du règlement

SOMMAIRE

Ouverture de la séance..... 1

Organisation des travaux.....1

Examen de l'arriéré..... 1

Demande de débat en application de l'article 71 du règlement sur le service minimum..... 1

Désignation d'un rapporteur

Intervenants : M. le Président, Mmes De Bue, Moucheron, Géradon, M. Wahl, Mme Waroux.....1

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites ou reportées..... 3

Projets et propositions..... 4

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).....4

Désignation d'un corapporteur

Intervenants : M. le Président, M. Dodrimont, Mme Waroux, MM. Dermagne, Wahl.....4

Exposé 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

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.....5

Organisation des travaux (Suite)

Intervenants : M. le Président, M. Dodrimont, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal.....20

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) (Suite)..... 21

Exposé de M. Dodrimont, coauteur de la proposition de décret

Intervenants : M. le Président, M. Dodrimont..... 21

Exposé de Mme Waroux, coauteure de la proposition de décret

Intervenants : M. le Président, Mme Waroux..... 23

Interpellations et questions orales..... 24

Question orale de Mme De Bue à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le développement de Uber en Wallonie »

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

Question orale de Mme Géradon à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'application d'un tarif spécial à destination des réfugiés » ;

Question orale de M. Destrebecq à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les tarifs préférentiels au sein des TEC pour les réfugiés »

Intervenants : M. le Président, Mme Géradon, M. Destrebecq, 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..... 25

Question orale de Mme Salvi à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les récentes déclarations de la ministre fédérale en charge de la Politique aéroportuaire belge »

Intervenants : M. le Président, Mme Salvi, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 26

Question orale de M. Hazée à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la nouvelle limitation des moyens du groupe TEC »

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

Question orale de M. Tzanetatos à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les conséquences pour Charleroi de l'accord intervenu à Liege Airport »

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

Question orale de Mme Ryckmans à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'étude de la ligne express du TEC Gembloux-Wavre Nord »

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

Question orale de Mme Waroux à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la formation à l'écoconduite des chauffeurs du groupe TEC »

Intervenants : M. le Président, Mme Waroux, 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..... 30

Question orale de M. Jeholet à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les instances dirigeantes des sociétés d'exploitation des aéroports wallons »

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

Question orale de M. Jeholet à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la gestion des surcharges constatées sur certaines dessertes des bus des TEC et la sécurité des voyageurs »

Intervenants : M. le Président, M. Jeholet, 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..... 33

Question orale de M. Stoffels à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les alternatives à la voiture traditionnelle »

Intervenants : M. le Président, M. Stoffels, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal.....34

Question orale de M. Denis à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le devenir des animaux confisqués aux aéroports »

Intervenants : M. le Président, M. Denis, 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..... 35

Question orale de Mme Ryckmans à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'expérimentation animale en Wallonie »

Intervenants : M. le Président, Mme Ryckmans, 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..... 36

Question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la poursuite de la réflexion relative à la création d'une zone de quarantaine pour les animaux entrant sur le territoire wallon »

Intervenants : M. le Président, M. Dodrimont, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 37

Question orale de M. Denis à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les contrôles en vue d'éviter les possibles abattages sauvages de bovins »

Intervenants : M. le Président, M. Denis, 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..... 37

Question orale de M. Knaepen à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'arrêté du Gouvernement wallon du 19 juillet 2007 adoptant l'avant-projet établissant et révisant le plan de secteur de Charleroi »

Intervenants : M. le Président, M. Knaepen, 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..... 38

Question orale de M. Crucke à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le mécontentement de l'Union wallonne des architectes (UWA) face à l'autoritarisme de l'administration »

Intervenants : M. le Président, M. Crucke, 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..... 39

Question orale de M. Hazée à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'état de la mise en œuvre du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale »

Intervenants : M. le Président, M. Hazée, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 41

Question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la notion de construction visée à l'article 90, § 1er, 4 °, du CWATUPE »

Intervenants : M. le Président, M. Dodrimont, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 42

Question orale de M. Crucke à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'installation des portiques visant à percevoir la taxe au kilomètre pour les camions de plus de 3,5 tonnes »

Intervenants : M. le Président, M. Crucke, 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..... 43

Question orale de Mme De Bue à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'implantation d'éoliennes en zones d'activité économique (ZAE) »

Intervenants : M. le Président, Mme De Bue, 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..... 44

Question orale de M. Bouchez à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les méthodes du fonctionnaire délégué de la Direction provinciale Hainaut 1 »

Intervenants : M. le Président, M. Bouchez, 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..... 45

Interpellation de M. Stoffels à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les maladies dont la cause est environnementale »

Intervenants : M. le Président, M. Stoffels, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 47

Question orale de Mme Baltus-Möres à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le recrutement d'un collaborateur germanophone au sein de la Direction de Liège de la police de l'environnement »

Intervenants : M. le Président, Mme Baltus-Möres, 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..... 49

Question orale de M. Denis à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le soutien à la biométhanisation »

Intervenants : M. le Président, M. Denis, 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..... 49

Question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la diminution annoncée de l'incinération des déchets et ses conséquences »

Intervenants : M. le Président, M. Maroy, 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.....51

Question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'interconnexion des réseaux pour éviter les coupures d'eau »

Intervenants : M. le Président, M. Maroy, 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.....53

Question orale de Mme Trotta à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les invendus non alimentaires »

Intervenants : M. le Président, Mme Trotta, 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..... 55

Question orale de M. Stoffels à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les faillites d'entreprises dangereuses »

Intervenants : M. le Président, M. Stoffels, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal.....56

Question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'étude de faisabilité sur les consignes commandée par la Flandre »

Intervenants : M. le Président, M. Maroy, 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..... 57

Question orale de M. Destrebecq à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la réduction du subventionnement des conseillers en environnement »

Intervenants : M. le Président, M. Destrebecq, 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..... 58

Question orale de M. Henry à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le pesticide Sulfoxaflor » ;

Question orale de Mme Morreale à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le pesticide Sulfoxaflor »

Intervenants : M. le Président, M. Henry, Mme Morreale, 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.....59

Question orale de M. Sampaoli à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les conditions d'exploitation des salles de fitness »

Intervenants : M. le Président, M. Sampaoli, 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..... 62

Question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le lancement par l'intercommunale INTRADEL d'un projet pilote visant à remplacer les sacs bleus PMC par des sacs mauves »

Intervenants : M. le Président, M. Dodrimont, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal..... 62

Question orale de M. Bouchez à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la répercussion du coût-vérité en matière de déchets sur les ménages et les entreprises »

Intervenants : M. le Président, M. Bouchez, 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..... 64

Question orale de M. Crucke à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la pollution le long des autoroutes ou sur les axes majeurs »..... 65

Question orale de M. Fourny à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'interprétation de l'administration quant à la procédure d'octroi d'autorisations pour l'exploitation des déchets issus d'ardoisières »..... 65

Liste des intervenants..... 66

Abréviations courantes..... 67

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 14 heures 8 minutes.

M. le Président. - La séance est ouverte.

Nous avons un menu un peu chargé aujourd'hui. Le quorum est atteint.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

M. le Président. - L'ordre du jour appelle l'examen de l'arriéré de notre commission. Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole sur celui-ci ?

Personne. Merci.

Demande de débat en application de l'article 71 du règlement sur le service minimum

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la demande de débat en application de l'article 71 du règlement sur le service minimum.

Je suppose que cela concerne les services des TEC. Je vais donner la parole à Mme De Bue pour expliquer sa demande. Ayant relu brièvement le règlement, voici ce que dit l'article 71 : « Une commission ou un comité peut proposer qu'un débat ait lieu sur un thème particulier. Le cas échéant, la Conférence des présidents décide de sa tenue en séance plénière. La commission, le comité ou la Conférence des présidents peuvent décider que le débat sera précédé d'un rapport introductif. Dans ce cas, la commission ou le comité désigne un ou plusieurs rapporteurs ». C'est le premier exercice que nous devrons faire.

« Le ou les rapporteurs disposent d'un délai de six mois pour établir un rapport introductif. Ils peuvent requérir l'aide d'un expert. Si, dans le délai de six mois, le ou les rapporteurs n'ont pas présenté leur rapport, la Conférence des présidents peut prolonger le délai de six mois maximum ou le ou les remplacer par un ou plusieurs autres rapporteurs. Le rapport visé au point 3 du présent article est expédié au député au plus tard sept jours calendrier avant la date fixée pour le débat. Le ou les rapporteurs représentent le rapport avant le débat et clôturent le débat par l'exposé d'un rapport contenant une synthèse des travaux ».

Désignation d'un rapporteur

M. le Président. - Nous devons désigner un rapporteur. Y a-t-il un candidat volontaire ?

La parole est à Mme Waroux .

Mme Waroux (cdH). - Je propose Mme Moucheron.

M. le Président. - Avez-vous une autre proposition ?

Mme De Bue (MR). - Au niveau de mon groupe, comme j'avais initié l'idée, je me proposais d'être corapporteuse également. Je ne sais pas si je peux.

M. le Président. - Vous serez l'auteure du rapport, mais pas le rapporteur des travaux en commission. Vous pouvez faire une proposition, on aura deux rapporteurs.

Mme De Bue (MR). - Je propose M. Dodrimont.

M. le Président. - Tout le monde est-il d'accord ? Mme Moucheron et M. Dodrimont sont désignés en qualité de rapporteurs à l'unanimité des membres.

Madame De Bue, en ce qui concerne le service minimum, par rapport au titre, il faut apporter des précisions.

La parole est à Mme De Bue.

Mme De Bue (MR). - Monsieur le Président, dans la foulée du débat que nous avons depuis plusieurs années, même lors de mandatures précédentes à ce sujet, il serait bon que l'on se dote d'un document de référence et surtout d'une étude comparative. Souvent, l'on prend comme exemple ce qui se passe ou pas dans l'un ou l'autre pays. Ma démarche est de profiter de cette opportunité du règlement pour réaliser une étude comparative sur des initiatives d'autres pays. Je n'ai pas encore la liste de tous ces pays ; j'ai bien quelques idées, mais cela fera également l'objet d'une première démarche, d'une première phase de l'étude.

On peut travailler sur la définition du service minimum, mais c'est, en cas de grève préavisée ou non

préavisée, la manière dont on assure le service à la population dans le cadre de transports publics.

M. le Président. - Il faut comprendre le terme « rapporteur ». Quand je parle de rapporteur dans un premier temps, ce sont les rapporteurs sur les travaux de la commission. Tandis que le rapporteur, dans le sens de l'article 71, est l'auteur du rapport. C'est le même terme, mais ce sont deux notions différentes.

Y a-t-il des demandes de prise de parole par rapport à la demande de Mme De Bue ? Ce n'est pas le cas. Puis-je interpréter le silence comme un accord ?

La commission a décidé, de façon tacite, de demander à Mme De Bue de nous présenter un rapport.

Mme Géradon (PS). - Monsieur le Président, on a une petite précision au niveau du groupe. On aimerait s'opposer, savoir s'il peut y avoir un vote d'opportunité sur les rapports.

M. le Président. - Le point 1 dit : « Une commission ou un comité peut proposer qu'un débat ait lieu sur un thème particulier. Le cas échéant, la Conférence des présidents décide de sa tenue en séance plénière ». En commission, c'est la commission qui décide. Si c'est en séance plénière, c'est la Conférence des présidents qui décide.

Le point 2, « la commission, le comité ou la Conférence des présidents peuvent décider que le débat sera précédé d'un rapport introductif. Dans ce cas, la commission ou le comité désigne un ou plusieurs rapporteurs ». C'est la commission qui décide s'il va y aura ou non un rapport introductif. Je lis le règlement.

Mme Géradon (PS). - On aimerait un vote sur l'opportunité du débat.

M. le Président. - Y a-t-il d'autres demandes de prise de parole ?

Il y a une demande de rédiger un rapport introductif et il y a une demande d'avoir un vote sur la demande.

La parole est à Mme Moucheron.

Mme Moucheron (cdH). - Je suis étonnée de la demande du vote pour éclaircissement. Il me semblait que l'on avait déjà voté. Par rapport à ce que vous avez proposé, sur le fait que ce soit tacite. Ici, va-t-on voter sur la demande de Mme De Bue ? Est-ce bien cela que nous sommes en train de faire ?

M. le Président. - J'écoute, j'essaye d'enregistrer ce qui se demande dans la commission.

Mme De Bue(MR). - Je n'avais pas compris. Dans le règlement, il n'est pas écrit très clairement qu'il y a un vote. Dans la mesure où l'on a désigné deux rapporteurs en plus de l'auteure, je m'étonne de la demande de vote. Je ne suis pas certaine qu'il faille un vote.

M. le Président. - Souhaitez-vous répondre par rapport à Mmes De Bue et Moucheron ?

La parole est à Mme Géradon.

Mme Géradon (PS). - La manière dont on interprète cela est qu'une commission peut proposer qu'un débat ait lieu. Quand on dit que l'on peut proposer, cela sous-entend un vote. On n'est pas obligé de l'accepter. On peut l'interpréter de deux manières.

M. le Président. - Si elle peut proposer, c'est qu'en principe elle peut se positionner sur une demande d'avoir un débat. Cela veut dire qu'elle peut voter. Oui ou non, aura-t-on le débat ? Idem pour le point 2 concernant le rapport introductif. La commission, le comité et la Conférence des présidents peuvent décider qu'il y ait un rapport introductif. Si l'on peut décider, c'est que l'on a la faculté de décider de si on le fait ou si l'on ne le fait pas.

La parole est à M. Wahl.

M. Wahl (MR). - Monsieur le Président, excusez-moi. Je suis membre suppléant de la commission. Je tombe un peu comme un cheveu dans la soupe puisque je n'ai pas assisté au début de la discussion. À partir du moment où une demande est formulée, n'appartient-il pas au président de la commission de soumettre la situation et la problématique à la Conférence des présidents qui statuera ? Vous avez entendu une demande et je crois qu'il vous appartient de la transférer et de la soumettre à la Conférence des présidents qui statuera.

M. le Président. - Je relis encore une fois les points 1 et 2 : « Une commission ou un comité peut proposer qu'un débat ait lieu sur un thème particulier. Le cas échéant, la Conférence des présidents décide de sa tenue en séance plénière. C'est uniquement si le débat a lieu en séance plénière que la Conférence des présidents statue. Si le débat doit avoir lieu en commission, exclusivement, c'est la commission qui peut décider de l'avoir. § 2. La commission, le comité ou la Conférence des présidents peuvent décider que le débat sera précédé d'un rapport introductif ». Là, on a la possibilité qu'un des trois – la commission, le comité ou la Conférence des présidents – puisse décider.

Mme Géradon (PS). - Monsieur le Président...

M. le Président. - D'abord M. Wahl qui avait... Non, d'accord.

Mme Géradon (PS). - Mon voisin me dit que le débat a eu lieu en Commission des pouvoirs locaux également. Peut-être, serait-il bien que la Conférence des présidents puisse se positionner sur le sujet et qu'il puisse y avoir jurisprudence en la matière. Nous ne

sommes pas forcément contre la proposition de M. Wahl au niveau de notre groupe.

M. le Président. - Cela vous agréée-t-il ?

M. Wahl (MR). - Monsieur le Président, je suis membre de la Conférence des présidents, vous l'êtes également, et nous ne sommes pas les deux seuls, nous pouvons relayer cette demande à la Conférence des présidents.

M. le Président. - C'est ce que j'allais proposer pour sortir de cette impasse qui se présente effectivement, que la Conférence des présidents tranche sur la question étant donné que, suivant la formule reprise dans l'article 71, il y a quelques ambiguïtés et qu'il faut trancher au niveau de la Conférence des présidents comment cet article doit être interprété.

Cela, on doit acter. La Conférence des présidents sera sollicitée et on repose la question à la prochaine séance.

M. Wahl (MR). - Sauf, Monsieur le Président, si la Conférence des présidents décide que c'est une bonne idée.

M. le Président. - Dans ce cas-là, c'est tranché d'office.

Mme Waroux (cdH). - Monsieur le Président, on a parlé aussi de plusieurs rapporteurs. Mme De Bue pour la proposition actuellement, est-ce un seul rapporteur ? On pourrait éventuellement proposer un corapporteur. Est-ce cela ?

M. le Président. - Le rapport introductif peut être rédigé par un auteur ou plusieurs auteurs qui devront alors se concerter.

Mme Waroux (cdH). - D'accord.

Mme De Bue (MR). - Monsieur le Président, si j'ai bien compris, a-t-on a acté qu'il y a deux rapporteurs en la personne de Mme Moucheron et M. Dodrimont ou pas ?

M. le Président. - Pour ce qui concerne les travaux de la commission.

Mme De Bue (MR). - D'accord.

M. le Président. - Cela ne concerne pas le rapport introductif qui introduira le débat.

Mme De Bue (MR). - D'accord.

M. le Président. - En tout cas, c'est comme cela que je le comprends. Rapporteur et rapporteur, c'est toujours le même mot, mais qui désigne deux fonctions différentes. Une fois le rapporteur des travaux de la commission et, l'autre fois, l'auteur du rapport introductif. C'est un peu comme on va traduire la notion de dérogation et d'écart. En allemand, c'est le même terme, c'est toujours un terme unique.

On retient la question de Mme De Bue qui sera exposée d'abord devant la Conférence des présidents et, le cas échéant, tranchée. Si c'est tranché, c'est acté. Si la Conférence des présidents se contente de nous aider à interpréter l'article 71, on reviendra dans trois semaines afin de trancher ici.

D'accord ?

Que cela peut être compliqué ! Il faut être mathématicien pour travailler avec un tel règlement.

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites ou reportées

M. le Président. - Les questions orales de :

- M. Imane, sur « l'implantation de Uber en Wallonie » ;
- Mme Gonzalez Moyano, sur « les investissements relatifs à l'accessibilité des TEC pour les personnes à mobilité réduite (PMR) » ;
- M. Dermagne, sur « la *task force* de suivi du Code du développement territorial (CoDT) » ;
- M. Arens, sur « la centralisation des données urbanistiques » ;
- Mme De Bue, sur « les implications de la biométhanisation » ;
- Mme Moucheron, sur « la fin des pénuries d'eau en Wallonie » à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sont transformées en questions écrites.

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)

M. le Président. - L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret et des propositions de décret suivants :

- 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).

Désignation d'un corapporteur

M. le Président. - Nous devons désigner le ou les rapporteurs.

Lorsque l'on a discuté sur la première version du CoDT, il y avait plusieurs rapporteurs. Étant donné que les travaux prendront une certaine ampleur, c'est ce que je vais proposer que l'on fasse cette fois également, afin d'être certain d'avoir toutes les chances qu'un des rapporteurs soit toujours présent.

La parole est à M. Dodrimont.

M. Dodrimont (MR). - Je propose que Mme De Bue soit corapporteuse dans ce dossier.

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

Mme Waroux (cdH). - Je propose Mme Moucheron comme corapporteuse.

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

M. Dermagne (PS). - Je proposerai Mme Géradon comme corapporteuse. Elle signera en force son retour au Parlement.

M. le Président. - Mmes De Bue, Moucheron et Géradon sont désignées en qualité de rapporteuses.

M. Dermagne (PS). - Je voudrais soulever un petit élément de procédure. Cela devient récurrent dans mon chef. Si l'on joint les propositions de décret au projet de décret, on se trouvera dans des difficultés pour désigner des corapporteurs ou des rapporteurs, puisque tant

Mme De Bue que Mme Moucheron sont cosignataires de l'une des deux propositions. Nous sommes peu nombreux à pouvoir être rapporteurs du texte si les propositions de décret sont jointes. Ce qui est le cas en l'espèce.

M. le Président. - On a découvert ce qui fait d'un juriste ce qu'il fait, à savoir quelqu'un qui m'aide à résoudre les problèmes que je n'aurais pas sans lui.

(Rires)

Effectivement, il a raison.

M. Wahl n'aurait pas dû faire son entrée en commission !

(Rires)

Chers collègues du MR et du cdH...

Aujourd'hui, on est là. La fois prochaine, il faudra que l'on choisisse deux rapporteurs supplémentaires.

M. Wahl (MR). - Monsieur le Président, certains compliquent les choses, d'autres essaient de les résoudre...

(Rires)

On ne sait pas désigner les deux mêmes rapporteurs pour les trois textes. Mais rien n'empêche – un rapporteur est impartial, par définition – que soit désigné, comme rapporteur pour la proposition pour laquelle Mme De Bue a cosigné, un membre du cdH ou du PS qui, à mon avis, n'a pas signé ; même chose, dans le même sens, pour la troisième proposition. Le problème est réglé.

M. le Président. - Cela voudrait dire que l'on devra délier les trois décrets.

M. Wahl (MR). - En leur demandant de faire un rapport commun néanmoins. Cela ne me semble pas impossible.

M. le Président. - La Conférence des présidents, dans son immense sagesse, a décidé de regrouper les trois projets et propositions de décret.

M. Wahl (MR). - Mais la commission est maître de la désignation des rapporteurs. Cela ne me semble pas poser de problème. En plus, je pense que tout le monde s'en fiche.

(Rires)

M. le Président. - Puisque c'est sur mes doigts que les instances, Conférence des présidents et autres, taperont si une erreur est faite, je propose que l'on retienne les trois noms, sous réserve d'une approbation par la Conférence des présidents, car, là, nous serons en présence de l'interprète suprême du règlement.

Est-on d'accord ?

Monsieur le Ministre, nous avons décidé de vous accorder la parole pour faire l'exposé – uniquement et exclusivement l'exposé aujourd'hui. Le débat aura lieu à d'autres moments.

Exposé 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

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Mesdames et Messieurs les députés, vous avez tous les éléments. On peut distribuer le PowerPoint. Je pense que vous avez reçu également, comme convenu, les arrêtés tels qu'approuvés en première lecture.

Pour cette présentation générale, concernant nos engagements en termes de développement durable et attractif du territoire, on se base sur certains textes européens qui veulent assurer la promotion d'un territoire compétitif.

La Déclaration de politique régionale insiste sur la nécessité de développer une vision territoriale à long terme. On reprend les termes de l'Observatoire européen LEADER qui définit : « Un territoire devient compétitif s'il peut affronter la concurrence du marché tout en assurant une durabilité environnementale, économique, sociale et culturelle fondée sur des logiques de réseau et d'articulation interterritoriale ».

L'agenda territorial de l'Union européenne, en termes de cohésion territoriale, définit les choses de la façon suivante : « Un ensemble de principes visant à un développement du territoire harmonieux, équilibré, efficace et durable. La cohésion territoriale accorde aux citoyens et aux entreprises, quel que soit l'endroit où ils se retrouvent, les mêmes chances de tirer le meilleur parti du potentiel de leur territoire ».

Quels sont les objectifs poursuivis par la réforme du CoDT ?

Utiliser notre territoire en bonne intelligence nécessite une vision du développement de nos espaces. C'est le schéma de développement du territoire. L'échéance, c'est le travail suivant, après le CoDT ; l'échéance est une approbation en 2017.

Le texte qui devra entrer en vigueur en 2016, c'est la mise en œuvre de cette vision et la capacité de développer des projets d'urbanisme sur le terrain. C'est la boîte à outils, c'est le Code du développement territorial. Suivra ensuite un travail pour 2018 qui sera

d'encadrer ces projets sur le terrain, avec des normes et des indications urbanistiques ; cela, c'est la réalisation du guide régional d'urbanisme.

Nous aurons dès lors les trois outils : le schéma, le code et le guide d'urbanisme à l'horizon 2018.

Concernant les objectifs poursuivis aujourd'hui par la réforme du CoDT, le contexte européen insiste sur la nécessité de lutter contre l'étalement urbain ; c'est une priorité qui s'inscrit dans les options développées par la charte de Leipzig sur la ville européenne durable. La charte est complétée par la déclaration de Tolède qui préconise des méthodes de planifications urbaine et régionale permettant d'empêcher l'étalement urbain. Elle souligne l'importance de la régénération urbaine et intégrée et de son potentiel stratégique pour un développement urbain plus intelligent, plus durable et plus inclusif socialement en Europe.

Les objectifs sont repris, plutôt le défi démographique. Nous serons plus de 4 millions en 2035, ce qui donne 12 000 nouveaux ménages par an de manière régulière jusqu'en 2035.

Le texte doit également contribuer au redéploiement économique de la Wallonie, simplifier et accélérer les procédures au bénéfice des citoyens, des entreprises et des pouvoirs publics.

Pour rappeler les avancées majeures du CoDT du 24 avril 2014, ce décret s'est attelé à offrir un cadre plus propice au développement des projets des acteurs publics et privés pour rencontrer les besoins de la collectivité. Je peux citer, parmi les avancées majeures, une meilleure lisibilité et maniabilité du code – un des éléments que l'on a voulu conserver, par sa structure plus abordable par sa présentation et par sa numérotation. L'idée était de rendre le droit de l'urbanisme plus accessible et plus efficace.

Assurer la promotion de documents à valeur indicative en vue d'augmenter la souplesse et la créativité dans la conception des projets. C'est le passage de la valeur réglementaire à la valeur indicative pour des outils d'aménagement du territoire en vue de favoriser un urbanisme de projets plutôt qu'un urbanisme de contraintes.

Troisième élément, c'est la simplification et l'accélération des procédures en vue de l'amélioration du processus décisionnel. Un exemple : c'est la procédure conjointe plan-permis pour les projets d'ampleur régionale, les procédures de révision de plans de secteur en deux étapes au lieu de trois et le développement d'outils simplificateurs comme le périmètre d'enjeu régional et le périmètre U.

Meilleure prévisibilité aussi des décisions par l'instauration des délais de rigueur avec les difficultés que je vais évoquer plus loin par rapport à la manière dont les délais de rigueur étaient conçus dans le CoDT du 24 avril.

Il y a d'autres avancées majeures :

- une meilleure sécurité des projets régionaux ou d'intérêt général, les permis parlementaires, successeurs du DAR ;
- un renforcement de l'économie de proximité, notamment pour soutenir le secteur carrier par la création de zones de dépendance d'extraction en tant que zones urbanisables ;
- le basculement de la zone d'extraction en zone non urbanisable qui ne devra plus faire l'objet de compensations planologiques ou alternatives.

C'est une avancée importante pour le secteur carrier et que nous avons voulu maintenir.

Une meilleure concertation des acteurs grâce à la création de la réunion de projets pour un dialogue des acteurs en amont de la procédure afin d'éviter des demandes de permis mal conçues, donc avec une volonté d'avoir des procédures plus efficaces.

Quatrième point, la création d'une taxe régionale sur les plus-values en vue de permettre l'indemnisation des moins-values. C'est un bon principe qui participe à la lutte contre l'étalement urbain. Malheureusement, cette partie a été recalée par le Conseil d'État par manque d'éléments dans le décret. J'y reviendrai lorsque nous aborderons ce point plus en détail.

Que fallait-il modifier dans le CoDT du 24 avril – ce que j'ai appelé les problèmes de ce décret ?

Tout d'abord, l'absence de véritables délais de rigueur pour les permis. Le défaut de décision par rapport au texte du 24 avril conduit à la clôture de l'instruction de la demande de permis avec un double mécanisme dont les modalités d'exécution ne sont pas précisées. Soit cela ouvre le droit au recours, soit le demandeur peut réactiver sa demande de permis. Mais il faut passer par une phase qui est le refus du permis par non-respect du délai avec des possibilités d'en sortir via un recours ou en réactivant une demande.

L'instauration des périmètres U et des périmètres d'enjeu régional ou de sites à réaménager en tant qu'outils de planification pose des questions de sécurité juridique et de praticabilité, puisque deux procédures doivent être élaborées : celle du périmètre et celle du schéma.

Pour vous donner un ordre d'idées du nombre de documents qui auraient dû être produits : 500 périmètres U avaient été identifiés ; 20 auteurs de projet disposant de l'agrément et une subvention d'un schéma de l'ordre de 25 000 euros, on voit ce que cela peut représenter.

Deuxième problème de ces instaurations de périmètre U et de périmètre d'enjeu régional : le plan de secteur ne cesse pas de produire ses effets. C'est un schéma indicatif en vigueur. Le plan de secteur reste inscrit dans ce que nous avons proposé ici. On est plus radical puisque l'on modifie, en tant que tel, le plan de secteur.

Concernant les sites à réaménager, la procédure était trop compliquée, trop chère et trop longue. L'assainissement des friches industrielles impliquait l'adoption d'un périmètre, d'un programme de réaménagement, l'approbation d'un schéma et seulement la délivrance des permis. On verra plus loin, dans la nouvelle formule, on va beaucoup plus vite.

Le texte du 24 avril permettait l'implantation d'éoliennes en zone agricole, donc une diminution de la protection de cette zone agricole vis-à-vis de l'éolien avec un risque de la dénaturer. Le choix a été modifié. Nous ne pouvons en placer en zone agricole que près du réseau structurant. Par contre, nous rendons les éoliennes non dérogatoires au plan de secteur en zones d'activité économique, dans les zonings. C'est la logique inverse : mettre le plus possible d'éoliennes là où elles impactent le moins l'environnement.

J'ai encore quelques remarques par rapport au CoDT du 24 avril. Il n'y a pas de possibilité d'adopter, de mener un projet supracommunal qui est l'échelle d'intervention intermédiaire entre la Région et la commune, une échelle bien souvent pertinente pour développer des projets pluricommunaux. Cela permettra de remplacer le fait de devoir mener parallèlement plusieurs schémas de développements communaux.

La base décrétale pour la taxe régionale sur les plus-values avait été déclarée insuffisante. Il manquait également de nombreuses articulations avec les autres législations. Celles-ci avaient évolué en toute fin de mandature dernière. Ce n'était pas toujours facile d'en tenir compte dans le CoDT du 24 avril. Néanmoins, cela devait être corrigé, le permis d'environnement, le décret patrimoine surtout, les décrets voiries communales. Il y avait un risque de blocage administratif des permis.

Quelle a été la méthodologie suivie pour optimaliser ce CoDT ? Les six premiers mois de la législature 2014-2019 ont permis aux acteurs concernés, publics et privés, de mener une lecture approfondie du texte décrétal adopté le 24 avril 2014. En juin 2014, un colloque juridique organisé par l'Association belge francophone pour le droit de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme a présenté les nouveautés de la réforme, ainsi qu'une analyse critique de ces dispositions. Les acteurs ont mis en évidence une série de questionnements, de sources d'insécurité juridique, d'oublis et de difficultés de mise en œuvre. Il ressort de ces analyses que le CoDT du 24 avril n'a pas atteint l'entièreté des objectifs annoncés.

Après l'installation du nouveau gouvernement, au terme de la Déclaration de politique régionale du 18 juillet 2014, le Gouvernement a insisté sur la nécessité de mener à son terme la réforme du CWATUPE dans un objectif de simplification et d'accélération des procédures au bénéfice des citoyens, des entreprises et des pouvoirs publics. Les acteurs de terrain ont été largement consultés pour faire part de leur analyse. Les consultations ont été organisées entre septembre et octobre-novembre 2014.

Dès octobre 2014, des opérateurs publics et privés ont été invités à des réunions de travail dans le but d'analyser ces constats et de proposer les pistes de solution, lorsque cela s'est avéré nécessaire pour pallier les difficultés rencontrées. C'est une concertation très large : plus de 30 acteurs ont été rencontrés régulièrement, 23 semaines de brainstorming intensif, huit groupes de travail, un groupe mixte d'acteurs de terrain et d'administrations, un groupe de travail parlementaire – vous verrez que toute une série de points sont issus de ce groupe de travail parlementaire. Il y a eu plus de 90 réunions au total entre octobre 2014 et juillet 2015 pour le décret comme pour la partie réglementaire, puisque nous poursuivons le travail sur la partie réglementaire selon la même logique de larges concertations.

En mars 2015, le texte proposé intègre bien la synthèse des propositions et les arbitrages par rapport à ces propositions formulées dans les avis des instances consultées : CRAT, CWEDD, CESW, et cetera, dans l'avis de la section de législation du Conseil d'État du 30 juin 2015 et par le groupe de travail parlementaire. Certaines propositions non retenues ou remarques font l'objet de développement dans le commentaire des articles.

La réécriture du nouveau texte décrétal sur base de ces pistes a été élaborée et opérée par mon cabinet, en étroite collaboration avec les juristes de l'administration régionale. Je n'ai pas fait appel à des consultants extérieurs. Le nouveau texte se veut le fruit d'un travail collectif, largement concerté et réfléchi, notamment avec ceux qui seront plus tard en charge de la mise en œuvre de ce texte. C'est un aspect fondamental.

Aujourd'hui, les fonctionnaires délégués et tous les relais de l'administration ont pleinement conscience de ce que le texte contient. Ils ont participé à sa construction. Ils seront pleinement responsables de sa mise en application efficace.

Sont repris les partenaires de la concertation – on a déjà eu l'occasion d'en discuter – et l'ensemble des opérateurs amenés à travailler sur ce texte.

Je passe à la présentation des mesures phares de la réforme livre par livre.

Concernant le Livre Ier, dispositions générales, dans la version du 24 avril 2014, les cinq principes directeurs que l'on retrouve plus loin dans le Livre II se trouvaient dès le premier article. Ils ont été déplacés dans le contenu des schémas, car ceux-ci concrétisent la vision stratégique du territoire.

Mettre dans cet article D.1.1 l'ensemble des principes directeurs de ce qui doit diriger l'organisation, la réalisation des schémas, aurait une implication beaucoup plus large sur les textes. J'y reviendrai lorsque l'on parlera du Livre II, mais c'est beaucoup plus opportun que ces principes directeurs se trouvent là.

Deux organismes sont supprimés aussi dans le Livre 1er : la Cellule de développement territorial la délégation générale au recours. Le personnel de la CDT sera transféré à la DGO4 et la délégation au recours, dont le principe a été inscrit en 2009, n'a jamais été instituée, elle disparaît des textes.

Concernant les commissions, les dispositions générales ont été réduites et renvoyées dans la partie réglementaire dans le but de concrétiser la rationalisation de la fonction consultative comme prévu dans la DPR. Cela concerne, par exemple, la commission régionale d'aménagement du territoire, mais de manière plus globale les commissions.

Une meilleure maîtrise des délais, toutes procédures confondues : les règles relatives aux délais internes des procédures et aux modalités d'envoi ont été déplacées au Livre 1er pour qu'il soit applicable à l'ensemble du CoDT et non plus uniquement aux permis.

Actuellement, les délais d'envoi, les modes d'envoi, et cetera, se trouvent dans le Livre IV. Dans les faits, on est amené à les appliquer à tous les autres livres. C'est beaucoup plus cohérent dans ce sens-là de les mettre dès le Livre 1er et d'en faire une base commune pour l'ensemble du CoDT.

Pour ce qui est des auteurs de projets, la nouveauté de ce Livre 1er, c'est la possibilité d'un avertissement, d'une sanction clairement prévue pour les bureaux d'études défaillants. C'est un aspect important. Nous sommes tous amenés à devoir, dans les communes, suite à des marchés publics, découvrir qu'un auteur de projets s'avère très décevant. Il n'est pas toujours facile d'en choisir un autre. Les règles de marchés publics sont ce qu'elles sont. Ici, il faut pouvoir travailler en amont de cela. Quand des documents non probants sont produits de manière régulière par un auteur de projets, on doit pouvoir le faire sortir de l'agrément ou qu'il remette en question son travail.

Les dispositions transitoires des subventions ont été revues pour limiter l'encours des anciennes subventions. Cela concerne de très anciennes décisions, parfois du début des années 2000, 2003, 2004, 2005 où la décision et le paiement théorique d'une subvention restent toujours d'actualité alors que l'on sait que le dossier a complètement été à l'arrêt.

Le Livre II concerne la planification, donc l'ensemble des schémas et plans de secteur. L'idée était de restructurer en profondeur cette planification wallonne. On a voulu maintenir l'option qui concernait à limiter le nombre d'outils. On supprime, par exemple, le PCA révisionnel.

Deux grandes catégories d'outils dans ce Livre II planification, les schémas et les plans. Concernant les schémas, on a instauré une nouvelle échelle qui est l'échelle supracommunale. Pour ce qui est du plan de secteur, toute une série de recentrages est opérée puisque l'on supprime des périmètres opérationnels dans ce livre plan de secteurs. Pour une meilleure sécurité juridique, les périmètres U, par exemple, ne font plus partie de ce Livre II, ils ont complètement disparu et sont remplacés par une zone d'enjeu communal. Les SAR se retrouvent dans le Livre V, par exemple.

Il y a également la suppression des périmètres de protection gérés dans le cadre de la politique environnementale afin d'éviter les doublons et l'instauration de deux nouvelles zones au plan de secteur. La zone d'enjeu régional et la zone d'enjeu communal, ainsi qu'un certain nombre de précisions apportées à un certain nombre de zones.

Concernant les schémas, ceux-ci sont des outils permettant de traduire une politique territoriale, donc une vision. Ils ont un contenu indicatif adapté à la valeur d'orientation du schéma afin d'éviter de leur donner une force obligatoire. Les objectifs, c'est d'en faire de véritables outils d'aide à la décision, de garantir la souplesse et d'améliorer la fluidité des procédures en sortant notamment du carcan des dérogations, de garantir ainsi la sécurité juridique des décisions. Les schémas ont un rôle de balise et pas de cadre réglementaire.

Quatre schémas sont définis dans ce livre. Tout d'abord, ceux qui sont connus. Les schémas de développement du territoire, actuellement le SDER, schémas de développement communal, actuellement le schéma de structure et le schéma d'orientation local qui remplace l'ancien rapport urbanistique environnemental et le PCA. Nous créons un nouveau niveau qui est le schéma de développement pluricommunal qui permet de favoriser les synergies entre les communes et de décliner sur le plan territorial la nécessaire réflexion à mener à cette échelle décrite de manière transversale dans la DPR.

Cette démarche a induit un certain nombre de modifications dans le Livre II, en particulier dans le contenu des schémas pour conforter leur rôle stratégique et leur valeur indicative.

Concernant le rôle du schéma de développement pluricommunal, c'est un outil d'orientation qui définit les objectifs, les principes de mise en œuvre et la structure territoriale à l'échelle supracommunale. Il s'agit du niveau d'intervention pertinent pour favoriser les synergies entre les communes. Si le schéma de développement pluricommunal couvre l'entièreté d'une commune, il vaut schéma de développement communal et entraîne la décentralisation de la commune concernée pour autant que celle-ci ait une CCATM. C'est un élément de toute grande importance. Une fois qu'un schéma de développement pluricommunal et qu'un schéma communal est adopté, cela entraîne de fait d'être en décentralisation.

L'avis des communes limitrophes est sollicité dès le début du processus. Il y a une organisation qui est une des conséquences du groupe de travail du Parlement qui avait demandé que les communes limitrophes soient consultées de la même façon que la demande de décentralisation est aussi un des résultats du groupe de travail parlementaire.

Qui prend l'initiative du schéma de développement pluricommunal ? C'est sur base volontaire et à l'initiative communale. Le périmètre peut couvrir tout ou partie des territoires respectifs des communes. Les territoires doivent être limitrophes pour assurer une continuité géographique. Une commune peut avoir plusieurs schémas de développement pluricommunal, mais il ne peut y avoir qu'un seul schéma sur un territoire donné en vue de ne pas augmenter le nombre d'outils de manière transversale. Dans ce texte, on essaie de toujours avoir un seul outil qui s'applique sur un hectare de territoire. On ne compte pas avoir des juxtapositions qui posent parfois problème aujourd'hui. On ne va pas reproduire ces problèmes dans le domaine des schémas, mais cela vaut aussi pour d'autres outils notamment les périmètres.

Le périmètre du schéma de développement pluricommunal, je viens de l'évoquer. En ce qui concerne la gouvernance, la manière dont on les approuve, les communes fixent elles-mêmes leurs modalités de fonctionnement. Il n'y a pas de gouvernance imposée. Une réunion préalable fixe les règles dans lesquelles on va travailler. Le Comité d'accompagnement chargé du suivi de l'élaboration du schéma a un rôle purement technico-administratif.

Quel est l'effet du schéma du développement pluricommunal ? Il s'applique aux permis et aux certificats d'urbanisme n° 2. C'est également une demande remontée du groupe de travail parlementaire.

Quel est le contenu ?

Il y a un contenu type identique pour les trois schémas : schéma de développement territorial, schéma de développement pluricommunal et schéma de développement communal. Il y a un contenu obligatoire, il faut qu'il y ait une analyse contextuelle puisque les schémas sont fondés sur des analyses contextuelles, enjeux, perspectives, besoins, potentialités et contraintes du territoire.

Les schémas définissent une stratégie territoriale et peuvent également comporter un contenu facultatif additionnel.

Le contenu obligatoire, c'est la stratégie territoriale. C'est là que se retrouvent les cinq grands principes qui étaient à l'article premier du Livre Ier du CoDT du 24 avril. Ce sont les principes de lutter contre l'étalement urbain, de créer les conditions territoriales pour soutenir le développement socioéconomique et l'attractivité du territoire. Le troisième principe, c'est l'utilisation rationnelle des territoires et des ressources en localisant les activités au bon endroit. Le quatrième principe, c'est gérer qualitativement le cadre de vie par le confort et la convivialité des espaces publics. Le cinquième principe, c'est maîtriser la mobilité pour un déplacement plus aisé et moins chronophage. C'est là que ces cinq principes doivent se situer pour la réalisation des schémas qu'ils soient à l'échelle de l'ensemble de la Région, de plusieurs communes ou d'une commune.

La stratégie territoriale comporte également de manière obligatoire les principes de mise en œuvre de ces objectifs et la structure territoriale qui identifie les pôles, les aires de développement, les réseaux de communication et reprend les sites bénéficiant d'un statut de protection prévu par la loi sur la conservation de la nature.

Un contenu additionnel facultatif peut s'ajouter comme des mesures de gestion et de programmation, par exemple, sous la forme de fiches projets pour concrétiser l'objectif. Et, surtout, l'identification des outils à élaborer, à réviser ou à abroger. Quand on décide de lancer une procédure telle que celle-là, d'un schéma dans une commune ou à plusieurs communes, il est bien identifié dès le départ les outils qui devront être abrogés de fait dès l'approbation de ce schéma. On débarrasse de la sorte toute une série de choses, afin d'éviter ce que j'ai évoqué tout à l'heure et les différentes couches de lasagne.

En ce qui concerne le schéma d'orientation local, l'échelle la plus restreinte, il s'agit d'un contenu obligatoire en deux parties : objectif et carte d'orientation. L'ensemble est repris. Le réseau viaire, les infrastructures et réseaux techniques, les espaces publics et verts, les affectations par zone – pour les affectations résidentielles, la densité préconisée pour terrain non bâti ou à réaménager ou d'ensemble bâti de plus de 2 hectares – le cas échéant, la structure écologique, le cas échéant, les lignes de force du paysage, les limites des lois créées, le cas échéant, le phasage de la mise en œuvre. C'est le contenu obligatoire : objectif et carte d'orientation. De nouveau, un contenu facultatif : les

indications telles que l'implantation, la hauteur des constructions, les équipements techniques, la composition des voiries et des espaces publics et éventuellement les outils de nouveau à élaborer, à réviser ou à abroger.

Concernant la hiérarchie des schémas, il faut pouvoir organiser le fait que chaque schéma s'inspire du schéma de l'échelle supérieure. Si le schéma à l'échelle inférieure s'inspire du schéma à l'échelle supérieure existant et traduit ces objectifs, il peut néanmoins s'en écarter aux deux conditions fixées par le CoDT. S'il ne compromet pas les objectifs de développement territorial ou d'aménagement du territoire contenu dans le schéma de l'échelle supérieure et s'il contribue à la protection, la gestion ou à l'aménagement des paysages bâtis et non bâtis. Cette deuxième condition s'inspire de notions développées dans la convention européenne du paysage adoptée le 20 octobre 2000 à Florence, afin de disposer de définitions adéquates pour les concepts liés au paysage.

Pour ce qui est des effets juridiques des schémas, les demandes du groupe de travail parlementaire ont été intégrées. Il a été précisé dans le commentaire des articles que le plan de secteur, document à valeur réglementaire, ne doit pas juridiquement parlant être conforme au schéma de développement du territoire. Néanmoins, les objectifs et la structure territoriale du schéma de développement du territoire s'appliqueront aux révisions du plan de secteur. À partir du moment où l'on valide un schéma sur un territoire donné, prenons tout le territoire wallon, le futur SDER, le schéma du développement du territoire, il est évident que les modifications du plan de secteur qui suivraient l'adoption de ce schéma devront tenir compte du schéma. Par contre, le nouveau schéma ne va pas modifier le plan de secteur qui existe préalablement. Il y a une hiérarchie entre les deux.

À la demande sur les effets juridiques des schémas, sont repris les deux demandes qui étaient issues du groupe de travail, notamment en ce qui concerne le schéma de développement pluricommunal, qu'il puisse s'appliquer au Livre IV, cela veut dire au permis.

En ce qui concerne le schéma de développement du territoire, qu'il s'applique :

- aux plans de secteur, schémas et guides ;
- permis sur un équipement public et communautaire, soit repris au schéma du développement du territoire ;
- urbanisation d'un terrain de plus de 15 hectares.

On peut appliquer un schéma de cette importance-là sur l'ensemble du territoire, mais il faut des projets significatifs. On ne va pas appliquer un SDER ou un schéma de développement du territoire pour une parcelle d'un hectare.

J'ai évoqué tout à l'heure, dans le contenu facultatif, les possibilités d'abroger des schémas, cela vaut aussi pour le Livre suivant pour les guides. Lorsque les objectifs sont dépassés, des facilités sont établies pour pouvoir abroger les schémas et l'approbation des schémas comme prévu ici a une validité de 18 ans à dater de la publication au *Moniteur belge*. Cela peut être prorogeable une fois pour six ans par simple délibération du conseil communal.

Des dispositions transitoires sont prévues pour tous les anciens outils ; les outils qui existent au moment où ce CoDT sera voté auront une validité de 18 ans comme un nouveau schéma.

Le Conseil d'État ne fait pas – c'est une remarque importante – de réelle différence entre une dérogation et un écart. La motivation des décisions s'avérera plus délicate avec la valeur indicative des outils. Si l'on veut sécuriser les permis et simplifier le travail de motivation, il faut éviter que plusieurs schémas et outils ne s'appliquent à un même territoire. C'est la raison pour laquelle on crée toute cette possibilité d'abroger plus facilement les outils, sinon cela ouvre à un problème juridique et beaucoup de champ pour les recours. Cela rend plus difficile la motivation de la décision.

C'est une des remarques majeures faites aujourd'hui par les promoteurs, lorsque trop de règles s'appliquent à un même territoire, on a des problèmes et l'on ne sait jamais, on est toujours à la merci d'un vice de forme. Il était nécessaire d'opérer un grand nettoyage.

Deuxième outil après les schémas dans ce Livre, le plan de secteur. L'affectation du territoire sous forme de zonage. Le contenu général du plan de secteur reste très comparable à ce qu'il était dans le CWATUPE. Il comprend à chaque fois les affectations du territoire sous forme de zonage ; le tracé existant et projeté ou le périmètre de réservation des principales infrastructures de communication et de transport de fluide à l'exception de l'eau. La notion de fluide a, en effet, été revue pour exclure les canalisations d'eau qui ne doivent plus figurer au plan de secteur dans une logique d'accélération des procédures.

On maintient les périmètres de protection d'un point de vue remarquable de liaison écologique, d'intérêt paysager, d'intérêt culturel, historique ou esthétique ou d'extension de zones d'extraction et des prescriptions supplémentaires, par exemple la clause de réversibilité des affectations régulièrement utilisée dans les révisions de plans de secteur.

Une série de zones ont été légèrement adaptées. La zone de service public et d'équipements communautaires, la disposition est modifiée en vue de favoriser la logique de partenariat public-privé pour, par exemple, la réalisation de logements à prix plancher.

La zone d'activité économique, la disposition est modifiée en vue de permettre le développement des activités qui contribuent à l'économie circulaire au sein de la zone. Si vous avez dans un zoning industriel quelqu'un qui ne remplit pas les conditions pour venir en zone industrielle, mais qui tirerait profit à utiliser les déchets ou les ressources secondaires des entreprises de zoning industriel, nous pourrions permettre qu'il s'installe dans cette zone industrielle. Il s'agit d'une logique d'économie circulaire.

Concernant la disposition en zone d'activité économique, une disposition est également prise pour rendre admissibles les projets éoliens pour autant qu'ils ne compromettent pas le développement économique de la zone. Une demande de permis pour de l'éolien dans les zonings ne sera plus en dérogation, mais sera permise dans la zone.

Au sujet des zones de dépendances d'extraction, la disposition est modifiée en vue de permettre le regroupement de déchets inertes ou la valorisation de terres et de cailloux.

Quant à la zone d'activité agricole, elle se veut moins extensible que celle reprise dans le Code wallon de l'agriculture. Les éoliennes sont redevenues dérogatoires au plan de secteur sauf le long des principales infrastructures de communication.

Pour ce qui est de la zone forestière, à titre exceptionnel, le déboisement à des fins agricoles peut être autorisé.

Concernant les zones de loisirs, des dispositions transitoires ont été adaptées en vue de faciliter la mise en œuvre du plan relatif à l'habitat permanent. C'est notamment aussi un résultat du groupe de travail parlementaire. Le Gouvernement wallon a désormais la possibilité d'abroger le permis d'urbanisation en vue de donner plus de souplesse juridique et permettre l'aménagement de la zone en vue d'améliorer le cadre de vie. Pour les espaces d'habitat permanent, c'est important.

La zone d'enjeu régional est une nouvelle zone au plan de secteur. Il s'agit d'une zone à valeur réglementaire qui remplace le périmètre d'enjeu régional du permis d'avril 2014 pour plus de sécurité juridique.

Cette zone permet de mener les actions prioritaires du Gouvernement et le soutien de développement économique. Il s'agit d'une zone mixte qui peut accueillir de manière différenciée l'activité économique, les équipements de service public, communautaires, récréatifs ou touristiques, et, à titre complémentaire, le logement qui pourrait compléter un programme urbanistique et assurer une transition adéquate avec les quartiers environnants.

Pas de compensation en concurrence de 15 % de la superficie de la zone en cas d'extension d'une zone d'activité économique existante dont il est établi qu'elle ne dispose plus d'espace suffisant pour mener une action prioritaire. Cela en termes de développement des zones d'activité économique, c'est important puisqu'une zone de 100 hectares pourra en inscrire 15 juste en périphérie sans compensation.

La procédure d'inscription de cette zone d'enjeu régional accélérée menée à l'initiative du Gouvernement est prévue en 12 mois. Une procédure de révision peut être menée conjointement à celle de la reconnaissance d'un périmètre économique et d'un périmètre de site à réaménager. Chaque fois que cela a été possible, de manière transversale dans le CoDT, si deux procédures peuvent être menées de front, on le fait. C'est le cas de l'inscription d'une zone d'enjeu régional lorsque l'on doit en même temps avoir la reconnaissance d'un périmètre économique ou d'un périmètre SAR pour notamment l'octroi de subventions au développement économique ou de subventions SAR. Le SAR et le périmètre économique doivent être vus comme des outils opérationnels et non pas planologiques, mais qui sont nécessaires, aujourd'hui, pour le développement de l'activité par le biais des subventions.

Cette zone d'enjeu régional permet également l'abrogation simultanée des schémas et des guides identifiés dans le cadre de la procédure de révision. Même principe que tout à l'heure, lorsque l'on commence l'inscription d'une zone d'enjeu régional, le périmètre choisi implique peut-être des outils existants, schémas et guides qui s'y appliquent. On peut, dès le départ, décider que l'on abroge ces schémas et ces guides de manière simultanée.

Deuxième nouvelle zone au plan de secteur, la zone d'enjeu communal. C'est également une zone à valeur réglementaire qui remplace le périmètre U. Elle remplit l'objectif suivi en créant les périmètres U dans le décret d'avril 2014 et toujours en vue d'une meilleure sécurité juridique.

Son objectif est de dynamiser le développement des centres urbains et ruraux et inciter à reconstruire la ville sur la ville. C'est une zone mixte qui peut accueillir de manière indifférenciée le logement, les services et commerces, les activités économiques compatibles avec les quartiers résidentiels, les équipements de service public communautaires et créatifs et touristiques ainsi que les espaces verts et un réseau de mobilité douce. Son inscription au plan de secteur devra respecter les principes prévus à l'article D2.45, paragraphe 5, à savoir développer le potentiel de centralité d'un pôle urbain ou rural, caractérisé par une concentration aux logements et un accès aisé aux services et équipements et le renforcer par une densification appropriée par le renouvellement, par la mixité fonctionnelle et par l'amélioration du cadre de vie.

De nouveau, pas de concurrence, pas de compensation à concurrence cette fois-ci de 10 % de

superficie supplémentaire au regard des zones urbanisables existantes. Concrètement, un village pour lequel on réalise, en son centre, une zone d'enjeu communale, on peut aller de bord à concurrence de 10 % sur des zones non urbanisables qui existaient en périphérie de manière à concentrer les futurs projets autour de ce centre.

Procédure d'inscription accélérée menée à l'initiative de la commune. Cette procédure peut être menée conjointement à cette reconnaissance d'un périmètre de sites à réaménager. Possibilité toujours, d'une abrogation simultanée des schémas et des guides identifiés dès le départ dans le cadre de la procédure de révision. La facilité de délivrance des permis est renforcée dans cette zone puisque c'est le collège, sans avis du fonctionnaire délégué, qui délivre les permis avec des délais qui sont plus courts. Dispense d'avis obligatoire du fonctionnaire délégué, cela n'empêche pas d'en demander un si la commune estime que c'est nécessaire de le faire.

De manière générale, sur la manière dont les modifications, les révisions de plan de secteur vont s'organiser, en dehors du contenu actuel, il y a des spécificités pour les deux nouvelles zones. Le dossier de base doit être accompagné lorsque la révision du plan de secteur porte sur l'inscription d'une zone d'enjeu communal ou d'une zone d'enjeu régional. Le dossier doit contenir systématiquement une justification particulière ainsi qu'une carte d'affectation des sols.

Cette carte d'affectation des sols est l'outil permettant au Gouvernement de traduire schématiquement ses intentions pour préciser dans les grandes lignes l'aménagement de cette zone d'enjeu communal ou de cette zone d'enjeu régional. Cette dernière est approuvée concomitamment à la révision du plan de secteur, mais avec une valeur indicative et non réglementaire. Le plan de secteur étant modifié, il est accompagné d'une carte d'affectation des sols ayant une valeur indicative.

Les principes applicables en ce qui concerne les compensations. Il est prévu d'habiliter le Gouvernement à non seulement définir les compensations alternatives, mais aussi à arrêter les modalités de leur fixation, ce qui comprend les modalités de détermination de l'importance des compensations alternatives au regard de l'urbanisation nouvelle projetée dans le respect du principe de proportionnalité. Ce sont les discussions dans le cadre de la rédaction des arrêtés.

La nouvelle disposition balise également l'action du Gouvernement en vue de l'inscription d'une zone d'enjeu régional, à savoir mener des actions prioritaires du Gouvernement et soutenir ainsi le développement économique. Elles balisent également l'inscription au plan de secteur d'une zone d'enjeu communal qui doit respecter certains principes en vue de lutter contre l'étalement urbain.

En ce qui concerne la procédure de révision du plan de secteur, nous prévoyons une procédure de droit commun menée en 24 mois à dater de la décision du Gouvernement. L'objectif est d'aller plus vite. Avant, avec le CWATUPE dans la situation actuelle, il faut un minimum de trois ans et c'est un minimum. Le groupe de travail parlementaire avait suggéré qu'une série de sanctions soit prise en cas de dépassement du délai. Malheureusement, on n'a pas trouvé la formule idéale pour cela, donc des procédures de rappel sont prévues, mais pas de sanctions en termes de dépassement de délais puisque c'est très difficile à organiser. On ne peut pas se baser, ici, sur un avis préalable ou modifier le plan de secteur sans qu'il y ait une décision qui soit prise.

Vingt-quatre mois au lieu du temps actuel, puisqu'en fait, au lieu d'avoir trois étapes qui étaient l'avant-projet, l'adoption provisoire et l'adoption définitive, on a ici uniquement l'avant-projet ou le projet et l'adoption définitive.

Une deuxième procédure est possible en 12 mois lorsqu'il n'y a pas de compensation. Dans ce cas-là, dès le départ, lors du dépôt du dossier, le rapport des incidences sur l'environnement, l'étude d'incidences peut être déposée en même temps que le projet et l'on passe directement à l'adoption définitive. Deux étapes au lieu de trois et une procédure organisée en 12 mois. L'objectif est le gain de temps, le soutien à la création d'emploi, la lutte contre l'étalement urbain. Cela implique qu'il n'y ait pas de compensation et que le projet de modification de plan de secteur et de l'inscription d'une zone d'enjeu communale implique de ne pas dépasser les 10 % de zone urbanisable sur une autre zone d'urbanisme.

Si nécessaire, le Gouvernement peut adapter le projet avant l'enquête publique, cela pour essayer d'éviter de devoir refuser des dossiers qui doivent être modifiés sur base du rapport environnemental. Le Gouvernement peut le faire avant d'envoyer à l'enquête publique pour ne pas recommencer la procédure, augmenter la sécurité juridique, avoir quelque chose qui part à l'enquête publique et correspond au projet final sans le ralentir.

Des procédures conjointes sont également possibles, permettent de mener une révision du plan de secteur et une reconnaissance d'un périmètre SAR ou une révision de plan de secteur et une reconnaissance d'un périmètre économique, procédures conjointes qui nous permettent de nouveau de gagner du temps. Une habilitation est donnée au Gouvernement wallon pour baliser le principe de proportionnalité. On aura l'occasion d'en discuter longuement.

Premier exemple concret dans ce domaine-là de modification de plan de secteur : plus suffisamment d'espace dans un zoning pour mener une action prioritaire du Gouvernement. L'extension du zoning est

nécessaire en zone non urbanisable. Comment les choses se passent-elles ? Sous le CWATUPE, deux procédures avec des délais non maîtrisés étaient nécessaires. Une inscription d'une zone urbanisable avec des compensations planologiques alternatives et un permis avec des délais incertains.

Avec le CoDT initial, on passait à quatre procédures :

- l'inscription du périmètre d'enjeu régional à valeur réglementaire, mais hors plan de secteur ;
- l'adoption d'un schéma d'urbanisation ;
- la reconnaissance du périmètre économique ;
- le permis avec délais de rigueur que j'ai appelé aléatoire puisque l'on a évoqué tout à l'heure le cas particulier des permis dans ce décret d'avril 2014.

En ce qui concerne le CoDT, pour le même projet, on a deux procédures avec des délais maîtrisés. On inscrit une zone d'enjeu régional au plan de secteur à valeur réglementaire et sans compensation à concurrence de 15 % de la superficie de la zone avec une carte d'affectation des sols à valeur indicative et un périmètre de reconnaissance économique. L'ensemble se fait en une seule demande, une seule étape et, ensuite, l'on a directement les demandes de permis avec un délai de rigueur garanti ; cela devient, en zone d'enjeu régionale, une compétence du fonctionnaire délégué.

Deuxième exemple, la commune souhaite renforcer son centre en construisant un complexe immobilier, une résidence service et des commerces. Elle veut s'étendre en zone non urbanisable. L'extension en zone non urbanisable est nécessaire. Si l'on voit la version d'aujourd'hui, CWATUPE, les procédures. Tout d'abord, l'inscription d'une zone urbanisable avec des compensations planologiques alternatives, l'adoption éventuelle d'un périmètre SAR, si c'est nécessaire, le permis d'urbanisation nécessaire pour division en au moins deux lots dont un bâti est destiné à l'habitation et le permis d'urbanisme.

Avec le CoDT, trois ou quatre procédures à mener selon qu'il y ait ou non procédures, reconnaissance d'un périmètre SAR. Tout d'abord, l'inscription du périmètre U à valeurs réglementaires, l'adoption d'un schéma de développement communal, la reconnaissance éventuelle du périmètre SAR et le permis avec délais de rigueur aléatoire. Dans la formule, projet de CoDT, deux procédures à mener avec des délais maîtrisés.

Tout d'abord l'inscription d'une zone d'enjeu communal sans compensation à concurrence de 10 %, la carte d'affectation des sols qui est liée à valeur indicative. S'il y a un périmètre SAR, la procédure peut être conjointe. Ensuite, une fois terminée cette première partie, directement les permis avec délais de rigueur garantis, compétences du collège communal sans avis préalable du fonctionnaire délégué, car on est en zone d'enjeu communal et qu'il y a une carte d'affectation des sols, les délais sont plus courts.

Si, par contre, on est en SAR, il y a une compétence du fonctionnaire délégué.

On est dans le cadre de la non-nécessité de permis d'urbanisation, car on est en zone d'enjeu communal et/ou dans un périmètre SAR.

Pour le Livre III, les guides, ce sera beaucoup plus court.

À la demande du groupe de travail du Parlement, certaines dispositions des centres anciens protégés ont retrouvé une valeur réglementaire afin de protéger le patrimoine de nos centres-villes et de villages soumis à une forte pression foncière. Il est proposé de conférer une valeur réglementaire à une partie des dispositions du règlement existant. Les autres dispositions ont une valeur indicative, car les centres-villes sont aussi des lieux où une certaine souplesse est nécessaire pour dynamiser ces centres et y développer des projets architecturaux de qualité et contemporain. On a eu longuement le débat en groupe de travail, il est vrai que l'on a trouvé un compromis qui consiste à donner une valeur réglementaire pour certains éléments de base, comme la largeur des voiries, par exemple, et d'avoir une certaine souplesse pour d'autres éléments.

Les guides communaux d'urbanisme deviennent purement indicatifs. Dans un souci de simplification administrative, le guide communal ne comportera, désormais, plus de normes contraignantes. En effet, le régime hybride prévu par le décret du 24 avril 2014 induisait une insécurité juridique et une complexité administrative.

Les possibilités d'abrogation sont élargies. Tout d'abord, comme on l'a vu dans plusieurs exemples suite à l'adoption d'autres outils. L'abrogation de plein droit est prévue à l'expiration d'un délai de 18 ans prorogeable de six ans. Les guides ont désormais une durée limitée dans le temps.

Les règlements communaux de bâtisses approuvés avant le 22 avril 1962 sont automatiquement abrogés, sauf si le conseil communal en décide explicitement le maintien dans un délai de 12 mois après l'approbation du CoDT.

Le Livre IV, tous les permis, certifications et déclarations.

Les différentes catégories de permis sont :

- les permis d'urbanisation ;
- les permis d'urbanisme en ce compris les permis d'urbanisme de constructions groupées ;
- le certificat de patrimoine préalable ;
- la déclaration de patrimoine préalable. Cela a été créé pour articuler avec le Code du

patrimoine et les exonérations patrimoine pour les permis et les déclarations.

Les exonérations prévues dans l'arrêté du Gouvernement wallon sous la forme d'un tableau en vue d'une meilleure lisibilité, à savoir les dispenses de permis d'urbanisme, les permis d'impact limité délivrés par le collègue ou le fonctionnaire délégué et les permis dispensés de l'intervention obligatoire d'un architecte.

Vous avez pu voir dans les projets d'arrêté toutes les catégories qui ne rentrent pas dans les conditions d'élaboration d'un de ces types de permis.

Concernant les permis d'urbanisation, un des constats du CWATUPE était que les procédures du permis d'urbanisation sont très lourdes et ont amené une diminution du nombre de demandes par rapport au nombre de permis de lotir.

Nous avons proposé un contenu simplifié pour les permis d'urbanisation sans création de voiries. Tout d'abord, les dispenses du permis d'urbanisation sont élargies puisque, dans le CWATUPE, à partir du moment où le permis d'urbanisation est nécessaire, si l'on divise un terrain en deux lots non bâtis en vue d'y construire une habitation sur l'un des deux, dans le CoDT, nouvelle version, le permis d'urbanisation, pour être nécessaire, doit organiser la division d'un terrain en trois lots non bâtis destinés à l'habitation. Il y a toute une série de cas qui ne rentreront plus dans la nécessité du permis d'urbanisation.

Sont également organisées des dispenses de permis dans les zones d'enjeu communal dont la carte d'affectation des sols comporte les limites des lots à créer. Une commune qui va approuver une zone d'enjeu communal pour son centre et qui a une carte d'affectation des sols prévoyant les limites des lots et toute une série de détails ne doit plus passer par la case permis d'urbanisation.

Même chose en ce qui concerne les périmètres SAR, SRPE et périmètres de remembrement urbain et de revitalisation urbaine pour lesquels, compte tenu du fait que ces périmètres sont menés avec une vision globale de l'aménagement du périmètre concerné notamment par le biais d'une évaluation environnementale, il n'est plus nécessaire d'aller rajouter une contrainte telle qu'un permis d'urbanisation. Concrètement, sans devoir passer par le permis d'urbanisation, la vente de lots sera possible dans ces cas que je viens de développer, à la fois les cas de dispense, mais aussi le fait qu'une division en minimum trois lots est nécessaire pour que l'on rentre dans cette catégorie.

En ce qui concerne la répartition des compétences, l'autonomie communale est élargie dans la mesure où le collège statue sans avis du fonctionnaire délégué pour les actes et travaux situés dans un schéma d'orientation locale et situé dans un schéma de développement pluricommunal ou situé dans une zone d'enjeu communal ; trois cas où le collège communal a une autonomie plus importante qu'aujourd'hui.

La répartition entre les fonctionnaires délégués et les communes a été clarifiée pour les projets mixtes et les équipements communautaires. Il y a une reformulation positive pour les projets mixtes, une liste précise et limitative énumère dans le texte décrétal les actes et travaux relatifs aux constructions et équipements communautaires et ceux ayant pour finalité de promouvoir les énergies renouvelables d'intérêt général. Par exemple, les centres d'accueil, de revalidation ou d'hébergement des personnes handicapées, les homes pour enfants.

L'objectif est de garantir une meilleure sécurité juridique des décisions, car actuellement, il y a eu beaucoup de recours au Conseil d'État à propos de la notion de construction communautaire.

Le fonctionnaire délégué est également compétent pour les permis dans les zones d'enjeu régional, ZER.

Outre le collègue communal ou le fonctionnaire délégué, le troisième niveau possible pour être compétent pour la délivrance des permis, le Gouvernement est l'autorité de recours, mais ne statue plus jamais sur les permis en première instance. Il y a là un cas particulier où il a été amené à le faire, lorsque la demande de permis s'étendait sur le territoire de deux fonctionnaires délégués. Ce ne sera plus le cas ici puisque le demandeur choisit le fonctionnaire délégué qui instruit la demande s'il est à cheval sur deux juridictions.

L'objectif est de raccourcir la procédure. Dans ce cas-là, on aura 60 jours de raccourci.

Le Parlement statue, lui, sur les demandes de permis pour motif impérieux d'intérêt général. C'est le quatrième cas de répartition des compétences.

Les dispositions écarts et les dérogations sont rassemblées dans le Livre IV et non plus dans les Livres II et III. Cela rend les choses plus lisibles. Les conditions sont rationalisées et reformulées dans un souci de sécurité juridique des décisions de permis et de praticabilité du texte. Il reste deux catégories, mais ce sont les mêmes conditions d'écart et de dérogation pour l'ensemble des outils.

Les écarts portent sur toutes les notions ayant une valeur indicative. Il existe deux conditions pour qu'un permis puisse s'écarter d'un outil à valeur indicative. Tout d'abord, ne pas compromettre les objectifs de développement territorial ou d'aménagement du territoire contenu dans l'outil et, deuxièmement, contribuer à la protection, à la gestion ou à l'aménagement des paysages bâtis et non bâtis.

Pour ce qui est des dérogations, trois conditions identiques, qu'il s'agisse d'un permis à caractère public ou non. Les conditions permettent de déroger au texte, aux dispositions à valeur réglementaire. Ces trois conditions sont, tout d'abord, le fait de pouvoir se justifier, compte tenu des spécificités du projet, au regard du lieu précis où le projet est envisagé ; elles ne compromettent pas la mise en œuvre du plan ou des normes techniques du guide régional d'urbanisme dans le reste de son champ d'application et contribuent à la protection, à la gestion ou à l'aménagement des paysages bâtis et non bâtis. La condition relative au paysage s'inspire des notions reprises dans la Convention européenne des paysages de Florence afin de disposer de notions précises et de nouveau de renforcer la solidité juridique.

Le champ d'application des dérogations au plan de secteur est élargi pour les énergies renouvelables qui rejettent partiellement leur énergie dans le réseau, par exemple, des éoliennes mixtes.

Concernant les délais d'obtention des permis, dans le CWATUPE, il n'y avait pas de conséquence en cas de dépassement de délais, puisque l'on était dans des délais d'ordre. Pour vous donner des indications venant de Thomas & Piron, sur 600 demandes de permis, 55 % des accusés de réception sont hors délai et 35 % ne sont jamais délivrés. Cela veut dire qu'en pratique il n'y en a que 10 % qui sont en ordre au niveau des accusés de réception.

Pour les permis de maisons, 75 % à 80 % sont délivrés hors délai ; pour les permis d'urbanisation, 40 % sont délivrés hors délai. D'autres chiffres, ceux de l'administration de la DGO4 pour 2014 : sur 8 894 permis d'urbanisme délivrés ou refusés en 2014 par les communes, sur avis ou sur décision du fonctionnaire délégué, 5 821 dossiers ont fait l'objet d'un dépassement de délai. Ce dépassement de délai est, en moyenne, de 57 jours, mais on a des situations très variables avec parfois des dépassements de délai qui approchent les 150 à 200 jours.

En ce qui concerne les délais, le CoDT initial introduisait un délai de rigueur avec la conséquence, en cas de dépassement du délai, d'un refus tacite du permis. Le mécanisme de réactivation de la demande ou de recours était difficilement praticable, puisqu'il y avait soit un recours, soit la possibilité de réactiver la demande, pas de délai non plus pour les recours, y compris plusieurs années plus tard. Cela pouvait être réactivé et rien n'interdisait de mener les deux opérations de front – le recours et la réactivation de la demande. La conséquence est que l'on aboutit à ce genre de raisonnement, on ne sait jamais le temps que cela va prendre, ni ce que l'on va nous demander. On a tous déjà entendu cela de la part de promoteurs ou de gens qui voulaient réaliser un projet.

L'objectif du Gouvernement a été de garantir une décision et la prévisibilité de la décision : tout d'abord, la nécessité de disposer du dossier complet pour décider – vous allez voir le système qui a été mis en place avec l'accusé de réception – ; la complémentarité des autorités compétentes qui garantit une décision – les enchaînements sont automatiques, quand quelqu'un ne décide pas, il perd le dossier – ; prévoir des soupapes aux délais de décision – c'est aussi une des demandes du groupe de travail parlementaire et de l'Union des villes et communes de Wallonie, c'est de dire qu'il faut donner un peu de souplesse à la commune qui n'a pas pu respecter strictement le délai et qui demande pour de bonnes raisons un délai supplémentaire.

Pour ce qui est du nouveau régime des délais de vigueur, le délai pour dresser l'accusé de réception de 20 jours n'est plus comptabilisé dans le délai de décision. À défaut d'accusé de réception, la procédure est poursuivie. Vous allez à la commune, vous déposez votre dossier, vous recevez un récépissé. Si dans les 20 jours vous n'êtes informé de rien, le dossier est censé être complet et la procédure débute. S'il manque un élément au dossier, il doit vous être demandé immédiatement. Rien n'empêche d'aller plus vite, si le dossier est jugé complet le jour de sa réception, l'accusé de réception peut être délivré immédiatement.

Le demandeur qui n'a pas reçu l'accusé de réception dans les 20 jours envoie son dossier au fonctionnaire délégué et en avertit les services centraux, donc le Gouvernement wallon. Si le demandeur n'envoie pas son dossier dans les 50 jours, la demande est irrecevable. Vingt jours après le récépissé, le demandeur a la possibilité de prévenir le fonctionnaire délégué ; donc les 20 jours sont atteints, la procédure doit suivre son cours.

Une possibilité est également introduite de pouvoir ajouter des plans modificatifs avec suspension du délai. On constate, dans l'instruction du dossier, qu'une demande ou un complément pourrait permettre le bon aboutissement du dossier. On a une possibilité de réaliser, d'introduire ces plans modificatifs et on suspend le délai pendant que ce travail se réalise chez le demandeur.

La prolongation du délai de décision de 30 jours est prévue si nécessaire. Par exemple, en attente d'un avis : le service d'incendie n'a pas remis un avis dans les temps, vous voulez attendre parce qu'il est imminent, il est possible de demander 30 jours de prolongation.

Concernant la procédure avec avis préalable du fonctionnaire délégué, on a trois cas :

- si le fonctionnaire délégué ne remet pas son avis, son avis est réputé favorable et la commune peut décider ;
- si la commune ne décide pas dans le délai, l'avis du fonctionnaire délégué vaut décision ;

- si la commune ne décide pas dans le délai et que le fonctionnaire délégué n'a pas envoyé son avis, c'est le Gouvernement qui est automatiquement saisi.

Pour ce qui est de la procédure sans avis du fonctionnaire délégué, si la commune ne décide pas, le fonctionnaire délégué devient automatiquement compétent au terme du délai ; il peut trancher. Si la commune ne décide pas et que le fonctionnaire délégué ne tranche pas, le Gouvernement est automatiquement saisi.

Quant à la saisine automatique du Gouvernement avec possibilité de dessaisissement par le demandeur, c'est une demande du groupe de travail du Parlement de pouvoir laisser cette liberté au demandeur de ne pas laisser courir la saisine automatique du Gouvernement.

Il est prévu que l'auteur de projet soit systématiquement informé des étapes afin qu'il puisse impulser le dossier de son client. Chacune des étapes permet de réagir du côté de l'auteur de projet.

L'outil informatique, qui est en cours de réalisation, permet la traçabilité du dossier pour pouvoir suivre les délais que je viens d'évoquer.

Trois cas sont repris dans ce tableau. Premier cas, je construis ma maison dans un lotissement sans m'écarter des prescriptions ou je crée même un nouveau logement dans ma maison, par exemple un kot ou un appartement. C'est un permis sans avis préalable du fonctionnaire délégué. Avec le CWATUPE, on avait une décision théorique dans les 30 jours avec un retard moyen de 45 jours – la moyenne ne veut pas dire grand-chose là-dedans –, mais on a de nombreux cas avec des retards de 70 ou 80 jours.

Dans le CoDT, on a une décision dans les 30 jours, il faut y ajouter les 20 jours de l'accusé de réception, mais cette fois-ci, ce sont 20 jours maîtrisés préalablement. On connaît tous des dossiers où les gens rappellent en disant : « Mon dossier évolue-t-il bien ? » et en fait, il n'a pas encore fait l'objet de l'accusé de réception, de sorte que la procédure n'a pas encore commencé. Ici, ce sera tout à fait impossible d'opérer de cette façon-là. On a une décision garantie par le renvoi automatique vers le fonctionnaire délégué et vers le Gouvernement wallon à défaut de réaction du fonctionnaire délégué.

Deuxième cas, on construit en zone d'habitat, soit un permis avec avis préalable du fonctionnaire délégué. Le CWATUPE, c'est 75 jours actuellement plus 57 jours de retard en moyenne. Le CoDT nous donnera une décision dans les 75 jours auxquels il faut ajouter les 20 jours de l'accusé de réception. On a une décision garantie, car en l'absence de décision du collège, l'avis préalable du fonctionnaire délégué vaut décision. À défaut de réaction du collège et du fonctionnaire délégué, le Gouvernement est saisi.

Troisième cas, on transforme un bâtiment en vue d'en faire une habitation et il y a une dérogation, il y a un avis conforme nécessaire du fonctionnaire délégué et une enquête publique. Aujourd'hui, on est à 115 jours théoriques plus les jours de retard. Dans le CoDT, on sera à 115 jours avec de nouveau une décision garantie, car en l'absence de décision du collège, l'avis du fonctionnaire délégué vaut décision. À défaut de réaction du collège et du fonctionnaire, c'est le Gouvernement qui est saisi.

Une autre modification de ce Livre IV, c'est la suppression du régime des déclarations urbanistiques préalables. Elles seront orientées vers la dispense de permis dans la partie réglementaire sauf pour une minorité vers les permis sans avis préalable du fonctionnaire délégué. En ce qui concerne les hébergements de loisirs, parcs résidentiels de week-end, des villages de vacances, campings, caravanages, il y a dispense de la réalisation d'un schéma d'orientation local pour les permis inférieurs à cinq hectares et situés en zone d'habitat et en zone d'habitat à caractère rural. C'est une simplification par rapport au CWATUPE qui imposait l'élaboration d'un PCA ou d'un rapport urbanistique environnemental quelle que soit la superficie du projet plus également en zone de loisir.

Le non-respect des critères de salubrité ou d'habitabilité est sanctionné. Les divisions de logement qui ne respectent pas les critères de salubrité en vertu du Code wallon du logement pourront faire l'objet d'impositions, de conditions ou de refus de permis. Notons encore la prise en compte de l'habitat permanent dans certaines dispositions à la demande du groupe de travail parlementaire, notamment les informations contenues dans le certificat d'urbanisme numéro 1 et les informations notariales. En ce qui concerne les charges d'urbanisme, une habilitation est donnée au Gouvernement wallon pour encadrer la nature, les modalités d'application et le principe de proportionnalité.

Dans les actes de vente, il est désormais prévu l'engagement du vendeur qui n'a pas réalisé d'infraction ou qu'un PV a été dressé. C'est aussi une demande du groupe de travail parlementaire. Relevons les délais désormais prévus pour le contrôle d'implantation d'une nouvelle construction par le collège en vue de permettre aux demandeurs de corriger la pose des chaises si nécessaire. C'est également une demande du groupe de travail.

Relevons encore l'articulation avec le Livre III relatif au patrimoine, le lien permis-certificat de patrimoine pour les biens classés. L'articulation avec le décret relatif aux voiries communales est rétablie. L'articulation avec le décret relatif aux implantations commerciales est instaurée, puisque c'est un décret plus récent. Voilà pour le Livre IV sur les permis.

En ce qui concerne le Livre V, l'aménagement opérationnel, les sites à réaménager et les sites de réhabilitation paysagère et environnementale, l'objectif étant de faciliter la réutilisation des friches par une facilitation des procédures.

Le CoDT initial mélangeait deux obligations : un schéma et un programme d'aménagement.

Le projet de CoDT allège les procédures en supprimant du programme de réaménagement et de l'obligation de réaliser un schéma en remplaçant le rapport sur les incidences environnementales plan-programme par une évaluation environnementale liée au projet de réhabilitation et de rénovation – c'est le plus souvent une simple notice.

La chronologie de la procédure est revue de manière à permettre l'aboutissement des SAR, qui sont des propriétés privées, et reprises dans le plan Marshall, l'aboutissement des futurs sites qui bénéficieraient de financements, c'est-à-dire les délais. Des dispositions transitoires ont été revues pour prendre en considération les anciens SAED, SIR ou SRPE reconnus par arrêtés provisoires.

On va prendre un exemple concret pour une friche industrielle pour y faire un quartier de logements. La friche est située en zone industrielle à proximité du centre de la commune, non loin de la gare et des commerces. Avec le CoDT initial, nous avions quatre procédures à mener : une inscription du périmètre SAR à valeur réglementaire, mais hors plan de secteur. Ensuite, l'adoption d'un schéma de réorganisation. Puis un permis d'urbanisation à caractère public et enfin un permis d'urbanisme à caractère public.

Avec le projet de CoDT, on a deux solutions pour mener à bien ce projet. Tout d'abord, on peut travailler en dérogation : on inscrit un périmètre SAR qui vaut permis d'urbanisme pour les actes de réhabilitation et de rénovation. On est dispensé de permis d'urbanisation pour les futures divisions dans le SAR et les permis d'urbanisme ultérieurs avec délais de rigueur délivrés par le fonctionnaire délégué, avec possibilité d'utiliser des mécanismes dérogatoires. On est bien en dérogation plan de secteur. C'était déjà le cas au CWATUPE. Ce n'est plus dans le cas du CoDT d'avril 2014. C'est un outil important que l'on remet dans la possibilité pour activer le SAR.

Deuxième formule utilisable pour ce projet, c'est la révision du plan de secteur, l'inscription d'une zone urbanisable, une zone d'enjeu communal au plan de secteur à valeur réglementaire, avec le lien avec la carte d'affectation des sols à valeur indicative. Si c'est nécessaire, le périmètre SAR qui vaut permis d'urbanisme pour les actes de réhabilitation et de rénovation, procédure accélérée en un an et conjointe plan-périmètre. Il y a dispense de permis d'urbanisation pour les futures divisions dans le SAR, permis d'urbanisme ultérieur avec délai de rigueur délivré par le fonctionnaire délégué.

Dans les deux options choisies, entre la dérogation et la révision du plan de secteur, on gagne beaucoup de temps par rapport à la procédure telle que prévue dans le CoDT d'avril 2014.

Deuxième périmètre, celui de remembrement urbain en vue de concrétiser le principe de la reconstruction de la ville sur la ville. L'objectif était de le reconnaître comme un véritable outil opérationnel en le déplaçant du Livre IV au Livre V. Ce périmètre de remembrement urbain peut être approuvé sur base d'un dossier reprenant le périmètre et sa justification, un rapport des actes et travaux projetés, un plan d'occupation et une visualisation en 3D. Il y a facilité dans la délivrance des permis puisque dispense d'urbanisation dans ces deux périmètres.

L'intérêt ici est de pouvoir faire également la procédure périmètre-permis que je vais évoquer juste après. La mise en action de ces périmètres peut se faire en même temps que la demande des permis. C'est l'instauration de la procédure conjointe.

J'en viens à l'instauration de la procédure conjointe périmètre-permis en vue d'accélérer les procédures et de réaliser plus rapidement un projet concret, dont l'objectif est de mener conjointement et à titre facultatif une procédure de reconnaissance du périmètre SAR, SRPE et de remembrement urbain, une procédure relative au permis d'urbanisme, permis d'urbanisation, permis d'environnement, permis unique du permis technique de voirie.

Le contenu du dossier doit comporter les éléments requis pour le volet périmètre et le volet permis. On fait les deux en même temps, mais il faut que les deux dossiers existent. Il n'y a pas de rapport d'incidence environnementale à réaliser, mais le dossier doit comprendre l'évaluation environnementale liée au projet. La procédure d'instruction du périmètre et du permis s'effectue en parallèle selon leur règle propre, mais le permis est délivré par le Gouvernement. Le délai de permis est prorogé du délai pour statuer sur le permis. La procédure pour le périmètre est plus longue que le délai pour le permis. On a droit, dans ce cas-là, de réaliser une enquête publique unique en 30 jours. Le Gouvernement wallon adopte le périmètre et autorise les actes et travaux relatifs au permis. C'est bien l'arrêté du Gouvernement qui vaut permis dans ce cas précis.

Prenons un exemple. On souhaiterait réhabiliter un site situé en zone d'habitat en vue de créer des logements et services avec création de nouveaux espaces publics, notamment des voiries. On introduit un dossier comprenant le périmètre PRU plus les éléments requis pour la demande de permis d'urbanisme pour la démolition-construction, plus le dossier technique relatif à la création de voiries. On adopte le périmètre U qui

vaut permis d'urbanisme pour les actes de démolition et de construction avec création de voiries. On est bien dans une procédure conjointe périmètre-permis. Il y a ensuite dispense du permis d'urbanisation pour les futures divisions dans ce périmètre de remembrement urbain et les permis ultérieurs sont délivrés par le fonctionnaire délégué.

Le Livre VI concerne la politique foncière. Outre quelques adaptations techniques, comme l'ajout des intercommunales comme pouvoir expropriant et pour le droit de préemption, les principaux changements apportés au Livre VI concerne la taxe régionale sur les plus-values, le régime de taxe régionale sur les plus-values résultant d'une modification planologique modifiée en vue d'une plus grande équité et de garantir son caractère opérationnel.

Le décret adopté le 24 avril 2014 a mis en place le régime de la taxe régionale sur les bénéfices découlant de la planification. Dans son avis du 30 juin 2015, le Conseil d'État appelle à revoir en profondeur les dispositions relatives à cette taxe. Il incombe, en effet, au législateur de fixer les éléments essentiels de l'impôt, notamment la base et le montant de l'imposition et les règles essentielles nécessaires pour déterminer les sommes à déduire en vue d'établir le montant de la taxe sont insuffisantes.

Dès lors, en vue d'établir une plus grande équité et de garantir le caractère opérationnel de cette taxe, le projet de décret intègre une série de modifications qui s'inspire du régime applicable en Région flamande. On a fait un parallèle avec la Région flamande.

Les éléments essentiels de l'impôt sont fixés dans le décret, comme nous le demande le Conseil d'État. La base taxable a été élargie, ce qui permet de réduire le taux de taxation initialement prévu. Toute modification engendrant une plus-value entre désormais dans le champ d'application, qui n'est plus limité au seul cas du transfert d'une zone non destinée à l'urbanisation vers une zone destinée à l'urbanisation. Ceci permet de respecter les principes constitutionnels d'égalité et de non-discrimination.

Le fait générateur de la taxe est précisé. Deux conditions doivent être rencontrées simultanément pour générer la taxe : tout d'abord la modification-destination suite à l'élaboration, la révision du plan de secteur. Soit le passage de l'acte authentique, soit l'obtention d'un permis en dernier ressort administratif.

Vous avez un terrain qui fait l'objet d'une modification qui génère une plus-value, rien ne se passe tant que vous ne décidez pas, soit de le vendre, soit de demander un permis et de l'obtenir. C'est à ce moment-là que la taxe est calculée.

La taxe est clairement établie de manière globale et non plus au cas par cas. Le bénéfice présumé est calculé sur base de montants forfaitaires qui, de surcroît, sont actualisés. Les déductions sont forfaitaires, notamment par le fait que la partie taxable est égale à 50 % du bénéfice présumé.

Plutôt que de commencer à déduire toute une série de choses – des frais, et cetera – on a pris la décision de dire que l'on sait calculer la plus-value à travers des tableaux de valeurs de différents types de terrains, on ramène cela à 50 % et on ne déduit plus rien.

Les exemptions du texte adopté en deuxième lecture sont maintenues et complétées par des hypothèses pragmatiques. Sur la proposition du groupe de travail qui a planché là-dessus, les tranches d'imposition sont plus progressives.

Où va le produit de cette taxe ? Le Fonds des bénéfices fonciers et le Fonds d'assainissement des sites à réaménager et réhabilitation paysagère sont fusionnés en vue de rencontrer l'objectif de simplification administrative. Le CoDT d'avril 2014 avait créé un deuxième fonds, le Fonds des bénéfices fonciers. On remet ces montants dans le même fonds. Le Fonds des bénéfices fonciers est supprimé et le Fonds d'assainissement des sites à réaménager a été adapté pour intégrer, dans les recettes, la taxe sur les bénéfices résultant de la planification et, dans les dépenses, l'indemnisation des moins-values. Souvenez-vous que l'objectif de cette taxe est d'indemniser à contresens des moins-values lorsqu'une opération de modification au plan de secteur aboutit à celle-ci.

Dans un souci de transparence, une disposition transitoire est prévue pour que la taxe soit applicable aux révisions du plan de secteur dont le Gouvernement wallon a adopté le projet après l'entrée en vigueur du CoDT. Toutes les modifications du plan de secteur en cours ne sont pas touchées par cette taxe. Ne commenceront à être touchées que les modifications au plan de secteur dont la première étape de la procédure débutera après l'entrée en vigueur du CoDT.

Concernant le Livre VII relatif aux infractions, le mécanisme d'avertissement préalable en vue de permettre au contrevenant de se remettre en ordre avant qu'un procès-verbal de constat d'infraction ne soit dressé a été renforcé. Il faut, le plus souvent possible, faire preuve d'avertissement préalable pour éviter les cas plus compliqués.

L'obligation de tenir une réunion de concertation a été supprimée. Cette dernière est désormais facultative en vue de permettre aux autorités d'apprécier l'importance des faits litigieux. L'objet de cette réunion a été modifié à la demande des parquets pour supprimer le volet négociation sur les mesures de restitution, par exemple en cas de litige non régularisable. Il n'appartient, en effet, pas au contrevenant de transiger sa peine.

Les infractions patrimoine ont été rétablies. Nous avons constaté un petit oubli dans le CoDT d'avril 2014. Il n'y avait plus d'infractions lorsque l'on démolissait un bien classé, ce qui était un peu embêtant. Dès lors, on l'a rétablie. Désormais, l'amende transactionnelle sera versée concomitamment à la délivrance du permis de régularisation. Cela évitera des permis refusés alors qu'une amende a été versée. On avait un certain nombre de cas un peu bizarres : parfois, l'amende est payée, mais le permis ne suit pas. Il n'y a pas de paiement tant que le permis de régularisation n'a pas été délivré.

La procédure infractionnelle a été adaptée afin de tenir compte des délais de rigueur dans le cadre de l'instruction des permis de régularisation.

Concernant le Livre VIII, qui a fait l'objet d'un grand débat sur le fait de savoir s'il devait y avoir un Livre VIII ou si l'on se référait au Code de l'environnement, nous avons choisi cette version parce que cela nous permet, dans un outil d'aménagement du territoire, d'avoir des procédures environnementales adaptées à cela. L'objectif est de revoir le Code de l'environnement par la suite pour faire en sorte de simplifier à ce niveau-là et de créer dans l'outil Code de l'environnement, permis d'environnement, une partie applicable à l'aménagement du territoire.

En ce qui concerne les modalités d'enquête publique, dans le CWATUPE, les enquêtes publiques sont jugées trop nombreuses, chronophages et coûteuses par les communes. Les procédures connues et maîtrisées ne posent pas de problèmes majeurs et représentent un nombre important de dossiers. L'idée était de ne pas les modifier. Dans le CoDT initial, on prévoyait des consultations de voisinage qui n'apportaient pas à notre sens de réponses convaincantes. Le problème potentiel de *standstill* est soulevé par le Conseil d'État ; pour les acteurs de terrain, il semblait que les procédures étaient alourdies.

Dans ce projet de CoDT, on regroupe les dispositions dans un nouveau livre, le Livre VIII. Certaines modalités organisationnelles des enquêtes publiques ont été simplifiées. On remplace la consultation de voisinage par l'annonce de projet en parallèle à ce qui se fait en France. Comme je l'ai évoqué tout à l'heure, à moyen terme, notre volonté est de mener une réflexion pour intégrer les simplifications directement dans le Code de l'environnement et de pouvoir supprimer ce Livre VIII.

L'enquête publique est complétée par un dispositif plus léger qui est l'annonce de projet. L'enquête publique est conservée pour les dérogations au plan de secteur, pour les normes de guide régional d'urbanisme et dans les cas décidés par le Gouvernement wallon. L'annonce de projet est plus légère et s'appliquera pour les écarts, pour les permis d'urbanisation. On doit le faire parce qu'il y a un certain nombre de droits acquis, des gens qui sont déjà concernés par les lots mis en œuvre. Cela s'applique également aux plans communaux d'aménagement, règlements régionaux et communaux du CWATUPE devenus respectivement, dans le CoDT, des schémas d'orientation locaux et guides régionaux et communaux d'urbanisme, et ce, jusqu'à leur révision ou abrogation.

La procédure d'annonce de projet, c'est l'affichage par le demandeur pendant trois semaines, minimum cinq jours entre le début de l'affichage et le dépôt des observations. La commune affiche aux valves communales et publie sur son site Internet, s'il existe, pendant le même délai. L'avis comporte une description des caractéristiques essentielles du projet – écart ou non, dérogation ou non – période durant laquelle les réclamations peuvent être déposées, modalités de consultation du dossier, observations des citoyens déposées pendant 15 jours. C'est une procédure beaucoup plus légère.

En ce qui concerne les évaluations environnementales, le contenu de l'évaluation environnementale est simplifié et adapté aux outils de l'aménagement du territoire. On regroupe dans un seul livre les principes généraux. Exemption et contenu du rapport des incidences sur l'environnement sont fixés par l'autorité qui adopte le document d'aménagement et non pas, dans tous les cas, par le Gouvernement wallon. Un contenu simplifié du RIE est à préciser selon le contenu ou le degré de précision du document d'aménagement. La suppression du RIE pour les SAR et SRPE. La suppression de certaines consultations, par exemple, les CCATM pour les exemptions. Possibilité pour certains documents d'intégrer à la fois les spécificités de l'aménagement du territoire, les évaluations socioéconomiques et l'aspect évaluation.

Quelques derniers éléments hors texte. C'est l'information sur la formation des acteurs de terrain. Les acteurs sont préparés, une subvention a été préparée, les documents de support le sont aussi pour avoir trois mois de formation des agents avant l'entrée en vigueur du texte. Les acteurs à former pour intégrer le texte comme un outil de travail au quotidien sont les administrations régionales et communales, les architectes et auteurs de projet, les développeurs de projet. Ce sera une étape indispensable et importante pour éviter de bloquer le secteur de la construction et le développement économique de la Wallonie. Un certain nombre d'outils sont prévus : des colloques, des modules de formation, une procédure d'e-learning.

Un comité de suivi de la réforme a été mis en place. C'est une *task force* chargée d'assurer le monitoring de la réforme ; une réunion tous les quatre mois est prévue pendant deux ans. Il est composé d'acteurs privés et publics ayant participé à l'ensemble des groupes de travail. C'est une évaluation opérée au moyen d'indicateurs décidée en collaboration avec la DGO4 et l'IWEPS. Leur mission sera d'identifier les améliorations apportées par rapport au CWATUPE et les

facteurs de ralentissement ou de blocage. Un *reporting* est prévu à mi-parcours au Gouvernement wallon.

Cette *task force* est constituée de l'Union wallonne des entreprises, de Wallonie Développement, de l'Union des villes et communes de Wallonie, d'Inter-Environnement Wallonie, de la DGO4, de deux représentants de conseillers en aménagement du territoire et en urbanisme et des représentants du cabinet du ministre de l'Aménagement du territoire.

Les indicateurs sont en cours de réflexion par la DGO4 et l'IWEPS et concernant notamment les délais de rigueur des permis, les outils d'aménagement du territoire et de l'urbanisme et la taxe régionale à moyen et long termes. Cette *task force* aura pour mission d'identifier les améliorations apportées par rapport au CWATUPE, mais pourra également s'élargir, le cas échéant, à des groupes de travail pour amener plus de gens autour de la table, notamment tous ceux qui ont contribué à la rédaction de ce texte, mais qui seront aussi des acteurs de demain pour cette réforme.

ORGANISATION DES TRAVAUX
(Suite)

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

M. Dodrimont (MR). - Avant de donner quelques indications sur le texte que nous avons déposé, je souhaiterais fixer la manière dont le débat intervient aujourd'hui.

Je sais toute votre attention par rapport à la façon dont les travaux s'organisent, mais je tiens à exposer ici notre vision du suivi des débats. Aujourd'hui, nous avons l'intention d'intervenir uniquement dans le cadre de notre texte, de notre proposition, et nous n'apporterons pas de commentaire à l'exposé spécifique du ministre, même si les deux textes déposés sont en lien, fatalement, puisqu'ils ont été groupés avec la présentation de M. le Ministre. Cependant, je voulais que l'on soit d'accord, au niveau de tous les groupes, sur cette façon de faire et que l'on ne puisse pas intervenir, aujourd'hui, dans le cadre de ces discussions sur ce que M. le Ministre vient de nous exposer, sinon il faut revoir la façon d'organiser ces travaux. C'est pour cela que, préalablement à cette intervention, j'aurais aimé vous entendre, Monsieur le Président, sur l'organisation de nos travaux en général.

M. le Président. - En ce qui concerne la séance d'aujourd'hui, elle sera consacrée exclusivement aux exposés des trois documents, sans commentaire et sans discussion. Néanmoins, je poserai des questions qui nous permettront, pour la fois prochaine, de nous prononcer quant à la méthodologie à utiliser pour l'organisation des travaux. Des choses doivent se préparer qui ne peuvent pas être improvisées en dernière minute. La prochaine fois, on se prononcera sur la méthodologie à adopter, mais je rappelle aussi ce que nous avons déjà adopté jusqu'à présent.

Le 16 novembre sera réservé au budget et aux questions. Le 19 novembre, on se penchera sur la manière et la méthode de travail et commencer, le cas échéant, le débat général. Le 30 novembre, on continue à travailler sur le budget. Le 3 décembre aura lieu le débat général. Le 14 décembre, il faudra trancher si, effectivement, on aborde la suite de la discussion générale ce jour-là et les questions orales qui devront être posées et auxquelles on devra répondre ou si, le 14, on n'aborde pas le suivi du débat général pour laisser la place aux questions, mais le 17 décembre sera réservé au suivi du débat général. Après quoi, nous serons en janvier et nous aurons la même question pour le 11 : questions orales et CoDT ou uniquement l'un des deux. Ensuite, le 14 janvier, très probablement, il y aura le suivi du débat sur le CoDT.

Ai-je répondu à votre question ?

Pour ce qui concerne le 19, pour que l'on puisse trancher sur la méthode définitive que nous adoptons et dans l'hypothèse que les uns et les autres souhaiteraient, parce que je sens venir les questions et les objectifs des uns et des autres, si jamais on souhaitait entendre l'un ou l'autre, il faudrait nous l'annoncer pour que l'on puisse préparer les choses en temps utile et pas uniquement en dernière minute.

D'accord ?

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 suis pas certain, mais il me semble que l'on avait évoqué également les jeudis après-midi des semaines Fédération, les 12, 26 novembre et 10 décembre.

M. le Président. - La dernière fois, on a dit que, pour cette année-ci, ce serait les jeudis des semaines du Parlement, étant donné que les jeudis de la Fédération doivent aussi être consacrés à la question du budget qui doit être traitée également. À cause de ce parallélisme entre le budget à la Région et le budget à la Fédération et les travaux du CoDT, la dernière fois, il a été jugé difficile par la commission de travailler en même temps sur les deux. C'est ce que j'ai retenu et on peut relire les textes. Cela a été souhaité de façon unanime par la commission.

M. Dodrimont (MR). - Je confirme le calendrier que vous venez de nous présenter, Monsieur 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. - À partir de janvier, ferions-nous toutes les semaines ?

M. le Président. - À partir de janvier, le rythme peut changer, parce que nous ne sommes plus confrontés avec le budget de la Fédération. En tout cas, on l'espère. J'ai ici la liste de tous les jeudis jusqu'à juillet, on peut les réserver tous.

Boutade mise à part, cela vous convient-il ?

Je ferai une petite communication pour l'éventualité que je sens arriver, que les uns et les autres souhaiteraient entendre des personnes, comment faut-il s'organiser pour que cela ne traîne pas de trop.

Pour l'instant, nous sommes à l'exposé sur la proposition de décret par M. Dodrimont.

M. Dodrimont (MR). - Merci pour ces précisions par rapport à l'agenda.

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)
(Suite)

Exposé de M. Dodrimont, coauteur de la proposition de décret

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

M. Dodrimont (MR). - Monsieur le Ministre, dans votre exposé, il y a peu de place pour la dématérialisation des dossiers de demande de permis d'urbanisme – c'est un des points que nous avançons dans notre proposition de décret – et encore moins sur la mise en place d'une traçabilité informatisée des dossiers d'urbanisme. Même si vous nous avez rappelé votre vision des délais à travers ces différents dossiers, même si vous avez évoqué de façon claire votre volonté de

simplifier, à certains égards, quelques procédures, nous n'avons pas le sentiment que le CoDT, version Carlo Di Antonio, soit le CoDT de l'informatisation, de la dématérialisation ou encore de l'avancée significative pour que l'on soit de moins en moins confrontés à cette paperasserie inutile que nous dénonçons, pas uniquement dans le cadre de vos compétences, Monsieur le Ministre, mais de façon globale, en Wallonie.

Pour nous, il est question de donner un coup d'impulsion à cette volonté d'une plus grande traçabilité, d'une meilleure écoute de ce que le citoyen demande. Vous avez dit tout à l'heure dans votre exposé qu'il n'est pas rare, de temps à autre, de recevoir un coup de fil pour voir où en est un dossier. Sur cette échelle, en termes de procédure, si je vous entends aujourd'hui – peut-être y aura-t-il une réponse différente à la suite de notre intervention et de la défense de notre proposition – il semble qu'il n'y ait pas de réelle avancée significative par rapport à cette volonté. Pourtant – vous y avez fait référence à plusieurs reprises –, il y a eu un groupe de travail et je pense que le plaidoyer unanime au sein de ce groupe de travail, toutes formations politiques confondues puisqu'elles étaient toutes représentées, était de dire qu'il fallait apporter une plus grande réponse à cette volonté citoyenne de pouvoir, en temps et en heure, être mieux informés de l'état d'une procédure lorsque l'on a déposé un dossier. Cela me semble être la moindre des choses.

Dans la volonté citoyenne, on peut aussi y englober tous les acteurs concernés par nos dossiers relatifs à l'urbanisme, en terme général : les auteurs de projet, même les promoteurs qui entourent les demandeurs dans le cadre de projet de ce type.

J'ai cru jusqu'au dernier moment, Monsieur le Ministre, surtout lorsque vous avez ouvert un dernier chapitre lors de votre exposé, celui des formations et du suivi, que vous comptiez opérer à votre nouveau projet de texte, qu'il y aurait, ne fût-ce qu'un mot ou l'autre sur cette volonté d'être plus lisible en termes de dématérialisation, d'informatisation des procédures. Encore une fois, je n'ai pas vu grand-chose, puisque à aucun moment, même lorsque l'on évoque le comité de suivi de la réforme, on n'a le sentiment que c'est une priorité.

Pourtant, nous le pensons réellement et, pendant toute cette période de discussion sur une nouvelle version du CoDT par rapport à celui d'avril 2014, si nous nous sommes abstenus de déposer des textes pour attendre réellement quelles seraient vos propositions précises, il y en a un que nous avons voulu déposer et c'est celui dont on discute en ce moment. En effet, cela nous semble être un fil conducteur, un fil rouge. Cela doit être, à notre sens, le document en filigrane de l'ensemble du texte, parce que sans la concrétisation de procédures très claires, sans l'instauration de cette dématérialisation, sans la mise en place de cette traçabilité, il nous semble que le texte, aussi bon pourrait-il être – nous n'allons pas évoquer cela aujourd'hui, on sera sur la balle dans les prochaines semaines – le meilleur du monde, si le citoyen ne peut pas s'en rapprocher par les moyens modernes de communication d'aujourd'hui, ce serait, à notre sens, un échec par rapport à cette volonté de mise en place d'un texte qui se veut – c'est comme cela que vous nous le présentez – plus proche du citoyen avec plus de facilités pour celui-ci de faire en sorte que son cadre de vie, son habitat, l'ensemble de ses besoins puissent être assouvis avec une nouvelle formule administrative que celle qui existait par le passé.

Nous avons tenu au dépôt de cette proposition de décret. Elle est simple : se dire que, dans le texte du CoDT, il y a différents articles. On va donner un petit adjuvant à ces articles en permettant – ce n'est pas coutumier dans notre chef, nous sommes plutôt adverses à ces habilitations nombreuses – que l'on donne au Gouvernement wallon, mais ici, car nous pensons que le Gouvernement wallon peut prendre ses responsabilités, qu'il peut, de façon très précise, arrêter des modalités, des conditions très claires pour ces problématiques de dématérialisation et de traçabilité informatisée, nous souhaitons que les articles du CoDT, que nous visons dans notre proposition de décret, soient complétés par cette possibilité de donner au Gouvernement wallon d'arrêter des modalités et des conditions relatives à nos demandes de permis. Tout cela pour que la voie informatique, électronique puisse être celle qui soit en place lorsque les possibilités en sont offertes.

Les articles DIV-80, DIV-84, DIV-85, DIV-30 sont des articles que nous souhaitons voir complétés par ces termes qui permettent au Gouvernement wallon d'arrêter les modalités pour que la voie électronique soit une voie permise pour que nous puissions voir le citoyen mieux rapproché de cette consultation informatique de manière à être en phase avec le dossier qu'il a déposé.

Je ne serai pas plus long pour défendre notre proposition de décret sachant qu'elle fera l'objet de discussions futures lorsque nous entrerons dans le vif du sujet, lorsqu'il y aura des discussions article par article. Mais nous tenions à donner un signal par rapport à la volonté de notre groupe, de donner une meilleure réponse à l'ensemble des acteurs du secteur, les demandeurs au premier chef, ceux qui les accompagnent, de manière à ce qu'ils puissent disposer de quelque chose qui fait défaut au sein de votre administration, mais pas uniquement, au sein des administrations communales qui sont en première ligne. De grâce, ayons un outil informatique clair qui soit uniforme à l'ensemble des administrations qui se succèdent, que ce soit au niveau du Gouvernement wallon, au niveau des fonctionnaires délégués ou au niveau des administrations communales, pour que l'on travaille tous dans une même direction.

Nous reviendrons aussi sur une demande formulée lors des discussions de notre groupe de travail qui était l'audition des responsables du Service informatique de la Wallonie et, plus singulièrement, de celles et ceux qui s'occupent de l'informatisation au sein des directions de votre administration. Il est indispensable de compléter, de l'ensemble des informations qui nous seront données lors de ces auditions, la connaissance des parlementaires par rapport aux procédures.

Encore une fois, j'y reviens par rapport à votre présentation. On a beau déterminer de façon très claire des délais et se dire que, si les délais ne sont pas respectés c'est, in fine, le Gouvernement wallon qui prend la main. Plusieurs fois, on s'interrogeait avec mon collègue, M. Wahl, sur la manière dont le Gouvernement wallon allait pouvoir faire face à ce qui sera inévitablement une forme d'encombrement au sein des différents services. Cela étant, ne soyons pas, au départ, négatifs à l'égard des bonnes intentions manifestées. Nous verrons. Mais il est sûr que s'il n'y a pas une traçabilité des dossiers, s'il n'y a pas de la performance sur le plan de l'informatisation des dossiers d'urbanisme, ce sera – il ne faut pas être grand clerc pour le dire – un échec par rapport à tous ces beaux souhaits exprimés quant au respect des délais.

Voilà, Monsieur le Président, ce que nous voulions exprimer sur cette proposition de décret. Nous aurons l'occasion d'y revenir lorsqu'une discussion plus pointue interviendra sur la nouvelle version du CoDT, ainsi que M. le Ministre vient de nous la présenter aujourd'hui.

Exposé de Mme Waroux, coauteure de la proposition de décret

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

Mme Waroux (cdH). - Actuellement, une infraction urbanistique réalisée après le 21 avril 1962 peut être imputée aux propriétaires successifs ou aux ayants droit du bien auquel elle se rapporte, et ce, malgré la bonne foi de l'acquéreur ou de l'ayant droit. De même, celui qui reçoit un immeuble en héritage peut être poursuivi si cet immeuble est en infraction.

La situation a été dénoncée par l'Union des villes et communes de Wallonie qui préconisait de mettre en place une amnistie pour les infractions anciennes qui n'auraient pas fait l'objet de poursuites. De même, la Fédération royale de notariat belge recommandait ce même type de réaction.

En 2012, le groupe cdH déposait une proposition de décret instaurant un régime d'amnistie similaire à celui qui prévaut en Région flamande. Toutefois, cette proposition de décret n'a que partiellement été intégrée dans le CoDT. À ce jour, les transactions immobilières ne bénéficient pas suffisamment de sécurité juridique.

C'est pourquoi il est proposé de mettre en place un mécanisme de présomption irréfragable de conformité des actes et travaux réalisés avant le 1er mars 1998. En effet, on peut considérer que les infractions commises avant cette date et qui n'ont pas fait l'objet d'un procès-verbal de constat d'infraction – on peut considérer qu'il s'agit d'infractions les moins significatives qui peuvent être considérées – comme ne compromettant pas le bon aménagement des lieux et ne portant pas atteinte à l'environnement.

Cette présomption ne vaut que pour les actes et travaux qui sont conformes à la destination de la zone du plan de secteur sur laquelle ils se trouvent. Ainsi, une maison construite en zone forestière ne peut bénéficier du mécanisme de présomption instauré par la présente proposition de décret.

Pour pouvoir bénéficier de cette présomption, une demande de certificat de conformité urbanistique doit être adressée à l'autorité compétente. Lorsqu'elle réceptionne des demandes, l'autorité compétente ne peut se contenter que de vérifier si les travaux ont été réalisés avant le 1er mars 1998 et s'ils sont conformes à la destination de la zone plan de secteur.

Si la vérification révèle que les actes et travaux respectent les deux conditions énumérées ci-dessus, l'autorité compétente doit délivrer un certificat de conformité urbanistique. Dans le cas contraire, elle doit refuser de délivrer le certificat.

Une fois le certificat délivré, les actes et travaux sont présumés de manière irréfragable être conformes au droit de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. Cela signifie que le propriétaire du bien ne peut plus faire l'objet de poursuites. Ce mécanisme de présomption irréfragable participe ainsi à la sécurité juridique.

Il y a un élément à signaler, à savoir une petite coquille dans le texte, était que l'on expliquait que la date qu'il faut retenir correspondait à la date d'entrée en vigueur du CWATUPE et, à l'époque, c'était juste le CWATUP.

Il s'agit pour nous de pouvoir sécuriser ces fameux propriétaires de la manière la plus rapide possible, puisque, si ces infractions n'ont pas fait l'objet de procès-verbaux pour infraction, on peut considérer qu'elles peuvent être amnistiées.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE MME DE BUE À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LE DÉVELOPPEMENT DE UBER EN WALLONIE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme De Bue, sur « le développement de Uber en Wallonie » à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal.

La parole est à Mme De Bue pour poser sa question.

Mme De Bue (MR). - Monsieur le Ministre, j'aimerais revenir sur la question d'Uber en Wallonie. Dans une récente question écrite, vous m'aviez parlé de votre rencontre avec les représentants d'Uber Belgique.

Vous y expliquiez que leurs services ne respectent pas la réglementation régionale en vigueur, mais que vous avez décidé d'étudier comment développer ce service en Région Wallonne en n'écartant pas la possibilité d'adapter le décret en vigueur. Vous avez également affirmé que le développement d'Uber impliquerait de revoir les charges qui pèsent sur le secteur des taxis.

Récemment, le responsable d'Uber Belgique, M. Filip Nuytemans, a déclaré dans la presse qu'il comptait lancer très prochainement leur service UberX, avec chauffeurs professionnels, à Liège et Charleroi.

Où en êtes-vous de vos discussions avec Uber ?

Avez-vous trouvé un moyen de faire cadrer leur service avec la réglementation en vigueur ou avez-vous décidé d'adapter le décret qui réglemente les taxis ? Si c'est le cas, quand cette modification prendra-t-elle effet ?

Où en êtes-vous dans la révision des charges qui pèsent sur les taxis ? Combien cela représentera-t-il ?

Quand ces changements prendront-ils effet ? Ces changements se feront-ils en concertation avec le secteur ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame la Députée, comme vous le mentionnez, j'ai rencontré les responsables d'Uber en septembre dernier. Je n'ai cependant pas encore reçu de leur part la note d'analyse juridique promise en vue d'approfondir la question, puisqu'ils se sont engagés, après avoir analysé notre législation, à faire une proposition qui pourrait nous permettre d'analyser, dans le cadre du service UberX pour professionnels, comment travailler éventuellement en fonction de la législation wallonne.

Je relève d'ores et déjà que les représentants d'Uber m'ont fait part de leur volonté de respecter les règles en développant leurs activités par la voie de la location de véhicules avec chauffeur. Si le statut de service de transport par location de véhicules avec chauffeur est confirmé, il s'agit de professionnels soumis à des obligations similaires sociales, fiscales, d'assurance et d'entretien des véhicules autorisés. En fonction des précisions données par Uber, je vérifierai la conformité aux règles ou je pourrai envisager éventuellement une modification de celle-ci en vue d'améliorer la mobilité en général en Wallonie.

Vos questions relatives au changement de cadre législatif wallon pour une implantation de ce service dans notre Région aux révisions des charges qui pèsent sur les taxis et au calendrier sont prématurées. Néanmoins, une concertation avec le secteur sera bien organisée.

Très concrètement, dès qu'Uber va nous expliquer ce qu'ils veulent faire, nous vérifierons si cela peut coller à notre législation et, notamment, celle concernant le service de transport par location de véhicules avec chauffeurs. Si ce n'est pas le cas, il faudra dès lors éventuellement adapter, mais cela ne pourra se faire qu'en concertation. Aujourd'hui, il est très difficile d'avancer, puisqu'ils ne précisent pas exactement ce qu'ils veulent mettre en place et ce qui est déjà rassurant, c'est qu'ils parlent bien d'UberX pour professionnels ; ce qui implique du personnel qui remplit une série de conditions.

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

Mme De Bue (MR). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse et je constate une ouverture de votre part, puisqu'il y a quelques mois vous étiez assez fermé au développement de ce service en Wallonie. Effectivement, l'économie de partage est une réalité, qu'on le veuille ou non.

Il est important que vous évoluiez en concertation avec le secteur et d'éviter des tensions que l'on connaît en France et à Bruxelles. Très vite, il faudra élaborer un cadre juridique clair qui permette à différents pans de ce secteur de coexister en Région wallonne en bonne harmonie.

QUESTION ORALE DE MME GÉRADON À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « L'APPLICATION D'UN TARIF SPÉCIAL À DESTINATION DES RÉFUGIÉS »

QUESTION ORALE DE M. DESTREBECQ À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LES TARIFS PRÉFÉRENTIELS AU SEIN DES TEC POUR LES RÉFUGIÉS »

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

- de Mme Géradon, sur « l'application d'un tarif spécial à destination des réfugiés » ;
- de M. Destrebecq, sur « les tarifs préférentiels au sein des TEC pour les réfugiés ».

La parole est à Mme Géradon pour poser sa question.

Mme Géradon (PS). - Monsieur le Ministre, la Croix-Rouge liégeoise a introduit une demande auprès des TEC afin que l'on puisse appliquer un tarif spécial pour le transport des réfugiés en Wallonie, comme c'est d'ores et déjà le cas chez De Lijn en Flandre ou à la STIB à Bruxelles.

Ce tarif adapté s'appliquerait uniquement pour les réfugiés politiques devant se déplacer afin d'effectuer les démarches administratives nécessaires à la reconnaissance de leur statut.

Comme énoncé précédemment, la Flandre, via le groupe De Lijn, prévoit depuis plusieurs années une garantie de transport pour les demandeurs d'asile. À Bruxelles, la STIB a, pour sa part, mis en place des tarifs sociaux pour certaines personnes, en association avec les CPAS.

En Wallonie par contre, les TEC n'ont jamais voulu changer leur politique tarifaire pour les personnes en grande difficulté, et ce, malgré de nombreuses sollicitations d'ASBL, entre autres liégeoises.

Les tarifs des TEC étant établis par la Société régionale wallonne du transport, elle-même tributaire du Gouvernement wallon, allez-vous soutenir cette demande visant à aider ces réfugiés politiques qui arrivent dans notre Région ?

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

M. Destrebecq (MR). - Monsieur le Ministre, la Croix-Rouge liégeoise a demandé aux TEC qu'ils appliquent un tarif spécial pour le transport des réfugiés en Wallonie, comme c'est le cas chez De Lijn en Flandre ou à la STIB à Bruxelles.

La Croix-Rouge prend aujourd'hui ces frais à sa charge : 4 euros par jour et par réfugié. Le principe est le suivant en Flandre. Les abonnements exceptionnels coûtent 40 euros pour 12 mois, soit 3,33 euros par mois pour chaque réfugié. La requête doit venir de Fedasil, la Croix-Rouge ou l'autre institution néerlandophone qui les finance.

La STIB a mis en place des tarifs sociaux pour certaines catégories de personnes, en associations avec les CPAS. En Wallonie, il n'y a pas de tarifs spécifiques. Le tarif des TEC est établi par la Société régionale wallonne du transport, elle-même tributaire du Gouvernement wallon.

Certains réfugiés doivent se déplacer jusqu'en Flandre pour leurs formalités.

Monsieur le Ministre, la question des tarifs préférentiels pour les réfugiés est-elle à l'étude au niveau des TEC ? Quelles pistes pourraient être dégagées en Wallonie afin de garantir des tarifs moins élevés pour ces personnes ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame et Monsieur les députés, le groupe TEC propose déjà un tarif spécial pour les déplacements des réfugiés en Wallonie. En effet, les demandeurs d'asile peuvent disposer de tickets unitaires d'une journée sur tout le réseau TEC au prix de 4 euros, soit une réduction de 50 % sur le prix normal de 8 euros. Ces tickets spéciaux sont vendus à Fedasil, à la Croix-Rouge et aux CPAS.

Ce dispositif est explicitement repris dans l'arrêté tarifaire adopté annuellement par le Gouvernement et publié au *Moniteur belge*. En 2014, ce sont 117 000 titres « 1 jour - Horizon+ » qui ont été vendus à tarif réduit à ces partenaires, Fedasil, Croix-Rouge, CPAS ont déjà acheté 117 000 tickets avec cette réduction de 50 %.

Face à l'afflux de réfugiés de ces derniers mois, la SRWT avait pris l'initiative de contacter Fedasil afin d'anticiper l'augmentation des besoins sur le terrain et réfléchir ensemble aux titres de transport à proposer à ces personnes en grande difficulté. Fedasil n'a toutefois pas été en mesure pour le moment de donner une suite à

cette demande de la SRWT, compte tenu de toutes les urgences auxquelles Fedasil devait faire face par ailleurs. La Croix-Rouge et les CPAS ont également été contactés par la SRWT.

Ainsi, la concertation avec ces organismes sera organisée dans les jours qui viennent afin d'évaluer la possibilité pour le groupe TEC d'éventuellement adapter sa gamme tarifaire aux besoins des candidats réfugiés. Je souhaite qu'au-delà de la formule 50 % aujourd'hui, 4 euros au lieu de 8, on puisse avoir des formules pour des gens qui ne sont pas amenés à utiliser ponctuellement les TEC, mais de manière plus régulière.

Pour le surplus, pour répondre de manière particulière à Mme Géradon, la SRWT n'a pas connaissance de demandes formulées par des ASBL liégeoises à cet égard. N'hésitez pas à nous les faire suivre, parce qu'apparemment, tant à la SRWT qu'au TEC Liège-Verviers, on n'a pas retrouvé trace de cette demande spécifique en dehors des trois opérateurs cités.

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

Mme Géradon (PS). - Je note, Monsieur le Ministre, cette volonté d'appliquer un tarif préférentiel ici pour les réfugiés politiques et la porte ouverte que vous laissez pour ces ASBL et cette demande que l'on ne retrouve apparemment pas, mais d'appliquer un tarif préférentiel peut-être pour d'autres catégories de personnes en grande difficulté. C'est une piste intéressante à suivre.

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

M. Destrebecq (MR). - Je n'ai rien à ajouter. Je remercie M. le Ministre pour ces précisions.

QUESTION ORALE DE MME SALVI À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LES RÉCENTES DÉCLARATIONS DE LA MINISTRE FÉDÉRALE EN CHARGE DE LA POLITIQUE AÉROPORTUAIRE BELGE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Salvi à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les récentes déclarations de la ministre fédérale en charge de la Politique aéroportuaire belge ».

La parole est à Mme Salvi pour poser sa question.

Mme Salvi (cdH). - Monsieur le Ministre, alors que le sujet continue à susciter de nombreuses interrogations et déclarations dans notre pays, j'aurais voulu revenir cet après-midi, de façon générale, sur la politique aéroportuaire belge et plus particulièrement wallonne.

En effet, il y a quelques jours – oserai-je dire de nouveau – votre homologue ministre fédérale en charge des Aéroports estimait cette fois que la Belgique comptait trop d'aéroports et s'interrogeait par ailleurs sur la véritable nature de l'actionnariat des aéroports wallons. Nous savons pourtant combien ces pôles économiques sont utiles et importants pour le développement de notre Région. Il suffisait d'accompagner l'importante délégation de la commission ce jeudi, aussi bien à Charleroi qu'à Liège, pour se rendre compte de combien nous avons là deux fleurons importants pour le développement économique de l'ensemble de la Région wallonne. Suite à ces visites, il n'y a plus de doutes chez personne quant à l'intérêt de soutenir aujourd'hui ces aéroports.

Monsieur le Ministre, suite à ces nouvelles déclarations, j'aurais souhaité faire avec vous le point sur les différentes thématiques abordées et, in fine, sur la stratégie aéroportuaire du pays.

Comment s'organise concrètement, pour autant qu'elle s'organise, la concertation entre les différents niveaux de pouvoir sur ce sujet important ?

Nous pouvons imaginer que la concertation ne doit pas être particulièrement aisée ni facile au regard des écarts de discours entre les uns et les autres. J'aurais souhaité savoir, in fine, si les choses iront dans le bon sens dans les prochains mois, parce que l'on ne peut pas continuer tous les 15 jours ou tous les mois à voir de nouvelles déclarations sur des sujets aussi importants et qui mettent mal à l'aise les uns et les autres, mais qui ne mettent pas de l'eau au moulin d'une politique qui se veut être la plus efficace possible. J'aurais également souhaité savoir, Monsieur le Ministre, quels étaient les plans en termes de développement des aéroports au nord du pays.

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame la Députée, en vertu de la loi spéciale de réforme institutionnelle du 8 août 1980, la Région wallonne est compétente en matière d'équipement et d'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles National.

La concertation entre les Gouvernements, en vertu de cette même loi, concerne :

- l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relative aux communications et aux transports, ainsi que les prescriptions

techniques relatives aux moyens de communication et de transport ;
- l'élaboration des règles relatives à l'organisation et à la mise en œuvre de la sécurité de la circulation aérienne sur les aéroports régionaux.

La stratégie aéroportuaire relève bien des Régions. C'est ainsi que la Wallonie a :
- concédé des missions aux sociétés de gestion, et ce, depuis 1991, c'est-à-dire l'exploitation commerciale, l'incendie et la sûreté ;
- mis également en place les mesures d'accompagnement en faveur des riverains autour des aéroports ;
- permis l'entrée de société privée dans le capital des sociétés de gestion.

Les aéroports régionaux flamands d'Anvers et Ostende ont récemment – très récemment, puisque c'est en 2014 – été concédés à la société Egis comme concessionnaire, afin d'assurer l'exploitation commerciale et la gestion des plateformes des deux aéroports. Les infrastructures dites de base, les pistes et voiries aéronautiques restant de la compétence de la Région flamande. Cette décision 2014, le nord du pays n'a pas fait ce que la Wallonie a mis en place il y a à peu près 25 ans.

Quant aux autres éléments, j'épinglerai certaines inexactitudes de la ministre fédérale, puisque je songe, notamment, à la nature publique de l'actionnariat en Wallonie et les propos quant au nombre d'aéroports sur le territoire belge. Pour ma part, je ne vois pas quel aéroport wallon serait surnuméraire, vu leur évidente complémentarité et l'impact économique qui peut être le leur.

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

Mme Salvi (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour ce rappel nécessaire des obligations wallonnes et les choix qui ont par ailleurs été opérés au niveau flamand.

Je peux entendre que l'on s'étonne tous in fine des différentes déclarations, les unes après les autres. J'ai envie de dire qu'à un moment il faudra pouvoir créer le dialogue utile et nécessaire pour aller de l'avant dans un dossier qui est important, pas seulement pour la Région wallonne, mais pour l'ensemble du développement économique de la Belgique. J'ose espérer que l'on pourra atterrir de façon positive, ce qui n'est malheureusement pas le cas aujourd'hui. J'en appelle au bon sens des uns et des autres, plus particulièrement de la ministre Galant.

QUESTION ORALE DE M. HAZÉE À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LA NOUVELLE LIMITATION DES MOYENS DU GROUPE TEC »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la nouvelle limitation des moyens du groupe TEC ».

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

M. Hazée (Ecolo). - Monsieur le Ministre, vous avez récemment été interrogé sur les économies 2015 à effectuer au sein du groupe TEC. Là n'est pas mon propos aujourd'hui puisque je souhaite, pour ma part, vous interroger relativement à l'impact du conclave budgétaire 2016 du Gouvernement sur le groupe TEC.

Le Gouvernement a en effet confirmé de manière générale la poursuite de la politique de restriction budgétaire, notamment à l'égard des organismes d'intérêt public, puisqu'il a annoncé ou confirmé une réduction de 8 % des dotations en 2016 par rapport au budget 2014. C'est ce que m'indiquait votre collègue en charge du Budget. Il ne s'exprimait pas sur le groupe TEC, mais sur l'ensemble des organismes d'intérêt public, c'était le 12 octobre dernier, en commission.

Il confirmait également la trajectoire d'une réduction de 10 % en 2017.

Une telle décision est très inquiétante pour le groupe TEC, compte tenu de sa structure des coûts, puisqu'une grande part est composée des services de bus et, dès lors, des emplois qui y sont liés. Nous avons les plus vives craintes par rapport à cet impact pour l'offre des lignes TEC et pour l'emploi.

Dès lors, Monsieur le Ministre, qu'en est-il de l'impact du conclave budgétaire 2016 du Gouvernement pour le groupe TEC ? L'an dernier, vous avez effectué différentes opérations qui ont eu pour effet, pour faire simple, de geler la dotation du groupe TEC à son niveau de 2014. Cela la privait d'une partie significative de la trajectoire prévue par le contrat de service public, de l'ordre de 12 millions d'euros.

Il y avait un gel permettant de limiter la casse, si je puis dire. Qu'en est-il dès lors cette année ? Quelle dotation le Gouvernement a-t-il prévue pour le groupe TEC, au-delà des moyens prévus en 2015 ? Vous m'aviez indiqué en commission que ces opérations que vous aviez conduites pour 2015 étaient pérennes. Qu'en est-il dès lors de cette réduction de 8 % pour 2016 ?

Le Gouvernement a-t-il prévu de rendre une perspective au groupe TEC, au-delà de cet exercice 2016 ? Qu'en est-il de la réduction de 10 % qui avait été annoncée de façon générale ? Dans quel cadre au bout du compte le groupe TEC doit-il effectuer ses propositions budgétaires pour l'année 2016 ?

Des efforts seront-ils mis à charge du groupe ? Comment seront-ils répartis entre les TEC ? Quelles seraient les conséquences concrètes pour l'usager ? Le Gouvernement envisage-t-il de supprimer des lignes ou des services ?

Vous aviez évoqué l'an dernier la suppression des trajets du dimanche pour toutes les lignes qui ne ralliaient pas un hôpital. Cette idée s'est un peu perdue et tant mieux, parce que l'on ne disait pas d'où partaient les lignes qui allaient vers l'hôpital, d'où partaient les usagers. Cette idée est-elle appelée à revenir ou avez-vous d'autres propositions du même ordre qui mettraient à mal l'offre des TEC ?

Voilà pour l'essentiel les questions que je voulais aborder avec vous, en ce compris l'impact sur l'emploi que d'éventuelles restrictions budgétaires pourraient 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. - Monsieur le Député, pour rappel, mais vous l'avez fait à ma place, la trajectoire de retour à l'équilibre budgétaire pour 2018 implique, pour tous les OIP wallons, une diminution de 5 % en 2015, 3 % en 2016 et 2 % supplémentaires en 2017. C'est bien une mesure générale pour tous les OIP wallons.

Pour le groupe TEC, les augmentations prévues par le contrat de service public – index +1 % : + 4,5 millions d'euros en 2015, +3 millions en 2016 – ont bien été appliquées et sont maintenues, et les réductions ont été ensuite calculées sur les montants obtenus.

Afin d'atténuer l'impact de ces mesures, j'ai aussi obtenu une dotation complémentaire, structurelle et récurrente de 7 millions d'euros à partir de 2015. Au final, le groupe TEC a pu bénéficier d'un budget en croissance en 2015 par rapport à 2014 pour organiser son offre de transport et réaliser ses investissements. L'augmentation entre 2015 et 2014 était de 1,384 million d'euros.

Pour 2016, ces questions seront débattues à l'occasion des prochaines discussions budgétaires prévues au sein de cette assemblée. Ce que j'avais annoncé lors du débat budgétaire 2015 est confirmé, nous serons bien à moyens constants. Le groupe TEC pourra, en tout état de cause, conserver son offre de transport telle qu'aujourd'hui, à moyens constants, sans suppression de ligne et sans licenciement.

Cela n'évite pas d'avoir des adaptations de lignes comme il y en a à tout moment, y compris dans des trajectoires budgétaires qui sont plus positives.

L'application des -3 % en 2016, compensée par d'autres mouvements budgétaires, fait en sorte que la dotation budgétaire 2016 sera égale à la dotation budgétaire 2015. Le travail auquel nous sommes astreints au sein de la SRWT est bien d'organiser les choses pour 2015, 2016, 2017, d'avoir une dotation constante et d'avoir des économies internes qui soient réalisées sur le fonctionnement essentiellement, sur les frais généraux de manière à tenir le coup ces trois années-là, tout en conservant des moyens suffisants pour les investissements qui continuent à être réalisés normalement.

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

M. Hazée (Ecolo). - Je prends note des explications principielles du ministre. Nous aurons l'échange plus en profondeur lors des discussions budgétaires. À ce stade, ses propos ne me rassurent guère puisque c'est la même politique que l'an dernier qui est proposée. On supprime la progression prévue par le contrat de service public, les transports en commun ne sont plus guère une priorité.

En même temps, j'entends que vous prévoyez des opérations budgétaires semblables à celles que vous avez conduites l'an dernier. J'attire l'attention sur le fait qu'il y a aussi une inflation et que, l'an dernier, vous avez également pris en compte, dans votre épure budgétaire, l'impact d'une mesure que nous contestons, que vous avez également contestée au niveau fédéral, l'impact du saut d'index. Je ne pense pas que le Gouvernement fédéral ait prévu, et fort heureusement, un nouveau en 2016. Cela veut dire que l'étau dans lequel le groupe devra agir est plus restrictif encore.

Vous avez indiqué qu'il n'y aurait pas de licenciement. J'en prends bonne note. Cela veut dire que 102 personnes prennent chaque année leur pension et pourraient ne pas être remplacées, avec un impact possible sur non pas des lignes, mais, à tout le moins, des services. Cela reste une perspective assez noire pour le transport en commun.

Sans doute lors de l'examen du budget dans son ensemble faudra-t-il discuter d'une vision plus large, prenant en compte l'ensemble de la politique budgétaire du Gouvernement, l'ensemble de la politique de mobilité et voir comment investir davantage dans le transport en commun.

QUESTION ORALE DE M. TZANETATOS À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LES CONSÉQUENCES POUR CHARLEROI DE L'ACCORD INTERVENU À LIEGE AIRPORT »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Tzanetatos à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les conséquences pour Charleroi de l'accord intervenu à Liege Airport ».

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

M. Tzanetatos (MR). - Monsieur le Ministre, il apparaît qu'un nouvel accord de partenariat est intervenu entre la Wallonie et un des actionnaires privés de Liege Airport, à savoir les Aéroports de Paris.

Concrètement, Liege Airport verrait dès 2016 le subside qui lui est alloué pour le poste *marshalling*-sûreté augmenter jusqu'à concurrence d'un montant de 9,5 millions d'euros et le subside lié aux services incendie et activités non économiques ramené en 2018 au niveau qui était le sien en 2014 pour être ensuite indexé.

Lors de la toute récente visite des aéroports, dont celui de Liege Airport, visite très intéressante, nous avons appris que le parallèle de cette augmentation serait, d'une part, un investissement de plus de 50 millions d'euros de la SOWAER pour un investissement de plus ou moins 40 millions de la part de Liege Airport, en échange de quoi il y aurait une augmentation de la redevance que j'imagine variable, ou augmentation dont on ne connaît pas encore les détails à ce stade, mais que j'espère nous connaîtrons dans le prochain budget qui sera analysé.

Monsieur le Ministre, on en revient presque un an jour pour jour à ce que l'on annonçait, puisque dans le cadre de Liege Airport, même si j'en connais pas encore les précisions, les détails, cet accord permettrait d'investir dans Liege Airport et d'anticiper toute légalité de ces investissements, au regard de la décision de la Commission européenne. Pour Charleroi, on sait que la décision de la Commission européenne a eu pour impact d'augmenter sa redevance variable jusqu'à 15 millions d'euros, somme que BSCA verse actuellement.

Monsieur le Ministre, quand je vous dis que l'on en revient plus ou moins à ce que j'annonçais ou ce que je vous proposais, ne pourrions-nous pas envisager une même augmentation des subsides incendie, activité non économique ou *marshalling* pour BSCA ? Je ne pense pas que cela pourrait grever négativement votre budget tant vers la SOWAER que pour vos autres missions, puisque la SOWAER reçoit un montant indexé suite à l'adaptation de la redevance variable de BSCA au regard de la décision de la Commission européenne.

Je voudrais avoir votre avis et éventuellement les prémisses de votre futur budget sur ce point-là.

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, je serai bref, mais cela devrait vous satisfaire. Les propositions budgétaires 2016 en ce qui concerne les aéroports vont dans l'esprit d'un traitement symétrique entre ceux-ci.

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

M. Tzanetatos (MR). - Je vérifierai, mais c'est une bonne nouvelle.

QUESTION ORALE DE MME RYCKMANS À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « L'ÉTUDE DE LA LIGNE EXPRESS DU TEC GEMBLOUX-WAVRE NORD »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Ryckmans à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'étude de la ligne express du TEC Gembloux-Wavre Nord ».

La parole est à Mme Ryckmans pour poser sa question.

Mme Ryckmans (Ecolo). - Monsieur le Ministre, je reviens vers vous concernant l'étude de faisabilité de cette ligne express du TEC sur la N4 Gembloux-Wavre Nord passant par Corbais et Louvain-la-Neuve.

Vous le savez, une ligne de transport collectif présente un intérêt important pour faire face à l'engorgement important de la N4.

Il importe de répondre aux besoins des employeurs et des entreprises situées tout le long de cet axe, des étudiants qui rejoignent l'université, les hautes écoles et les écoles de Louvain-la-Neuve, des citoyens désirant se rendre dans les commerces ou dans les lieux culturels de Gembloux, Corbais, Louvain-la-Neuve et Wavre.

Cette étude doit permettre de cerner le potentiel de cette déserte ainsi que l'intérêt potentiel sur les pôles à desservir, écoles, universités, entreprises, centres commerciaux.

J'aimerais savoir si cette étude a été lancée.

En effet, le 10 août dernier, vous me répondiez qu'une étude allait être lancée dès septembre pour analyser la faisabilité de cette ligne.

Les bourgmestres des communes concernées ont écrit au TEC en septembre. Il leur a été répondu, en octobre, par le TEC que l'étude était en cours. Cependant, récemment, le conseil d'administration du TEC s'est positionné pour dire qu'il n'y aurait pas d'étude, faute de moyens pour la réaliser.

Qu'en est-il ? Cette étude a-t-elle démarré ? Quel en est le calendrier ? Si oui, à quelle date et selon quelles modalités ? Qui la réalise et qui la paie, puisque les moyens de la réalisation de cette étude pose question ? Envisage-t-elle bien la concertation, y compris budgétaire, avec les entreprises, les institutions scolaires ou d'enseignement et les commerces concernés ?

Si cette étude n'a pas démarré, quelles en sont les raisons ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame la Députée, je vous confirme une nouvelle fois que le TEC Brabant wallon a lancé une étude approfondie pour analyser le potentiel de voyageurs intéressés par une nouvelle liaison entre Gembloux et Wavre via la nationale 4.

Cette étude est réalisée par les services du TEC Brabant wallon.

Sur base des résultats que donnera cette étude, et pour autant qu'ils soient positifs, le TEC pourra définir les pôles à desservir et déterminé l'itinéraire et les arrêts possibles.

Il devra ensuite tenir compte des contraintes globales, notamment budgétaires auxquelles il est confronté dans l'organisation générale de son offre, c'est-à-dire, sur l'ensemble de ses lignes et de manière à décider ou non de la mise en place effective d'une nouvelle ligne forcément déficitaire.

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

Mme Ryckmans (Ecolo). - Monsieur le Président, je vais faire appel à mon joker de requestionner M. le Ministre sur une question orale, pour essayer d'avoir réponse à mes questions.

Quel est le calendrier de cette étude ? Si ce sont les services du TEC qui la réalise, ce sont les services du TEC qui la financent ?

Comment est envisagée la concertation avec les différents acteurs, les différents demandeurs et les différentes clientèles touchées ?

La réponse que vous m'avez donnée, vous l'aviez déjà formulée en août, c'est de dire que l'étude sera menée et que, en fonction des résultats et des trajectoires budgétaires, on verra.

Je pense important d'indiquer qu'un certain nombre d'entreprises concernées par les enjeux de mobilité de leur personnel seraient éventuellement prêtes à en partie contribuer au financement de cette ligne, comme cela s'est fait à d'autres endroits pour permettre la mobilité du personnel sur les zonings.

Ces différentes concertations avec les entreprises seront-elles assurées ?

M. le Président. - Le joker existe pour les questions d'actualité, mais pas pour les questions orales. Ce sera pour la fois prochaine. Désolé.

Mme Ryckmans (Ecolo). - Excusez-moi, je vais répliquer...

M. le Président. - La réplique a été donnée. Vous avez deux minutes. Vous avez largement utilisé les deux minutes.

Mme Ryckmans (Ecolo). - À ce moment-là, il y a un problème au TEC Brabant wallon, parce que les instances qui décident ne sont pas les instances visibles. Le CA du TEC, les administrateurs du TEC dans le CA, ne sont pas au courant de cette étude. Si les services du TEC le réalisent, il y a un problème, parce que le CA n'en a jamais palé.

QUESTION ORALE DE MME WAROUX À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LA FORMATION À L'ÉCOCONDUITE DES CHAUFFEURS DU GROUPE TEC »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Waroux à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la formation à l'écoconduite des chauffeurs du groupe TEC ».

La parole est à Mme Waroux pour poser sa question.

Mme Waroux (cdH). - Monsieur le Ministre, outre les récentes révélations sur les moteurs plus polluants qu'annoncés, il existe une autre manière beaucoup plus commune de perdre les bénéfices écologiques de véhicules motorisés : il s'agit du style de conduite.

Consciente de son impact énergivore, la STIB a annoncé récemment d'importants investissements pour inciter ses chauffeurs à adopter une écoconduite. Les bus les plus récents de la compagnie, soit 571 des 688 véhicules, seront équipés d'un boîtier situé sur le tableau de bord, pour un coût de 559 euros par dispositif. Le système comporte cinq indicateurs destinés à aider le conducteur. Celui-ci est notamment averti lorsqu'il freine trop brusquement, accélère trop rapidement ou laisse le contact trop longtemps alors que le bus est à l'arrêt.

Les 2 000 chauffeurs de l'entreprise recevront, d'ici juin prochain, un accompagnement, qui se tiendra dans des conditions réelles de circulation, dispensé par l'un des quatre coaches de la STIB.

Selon les premières données disponibles, la consommation des véhicules pourvus de ce système a baissé de 7 %. Si ces performances devaient être confirmées à plus grande échelle, l'écoconduite permettrait à la STIB d'atteindre ses objectifs en matière de réductions d'émissions polluantes, comme stipulé dans son contrat de gestion. De plus, cette conduite moins brutale apporte un confort de roulage indéniable aux passagers.

Monsieur le Ministre, le groupe TEC s'inscrit-il également dans cette démarche ?

Actuellement, la formation de ses conducteurs comprend déjà une journée de théorie et une journée de pratique destinées à l'écoconduite. Est-ce suffisant ?

Cette formation est-elle continuée dans le temps ? Disposons-nous d'outils pour aider les chauffeurs à appliquer ces conseils et mesurer leur impact ?

Sinon, peut-on envisager d'en installer ?

Par ailleurs, quels sont les objectifs de diminution de consommation d'énergie fixés aux TEC et quels moyens sont mis en œuvre pour les atteindre ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame la Députée, tout d'abord, à toutes fins utiles, je précise que le groupe TEC n'est pas concerné par les récentes révélations que vous évoquez à propos de la falsification des données d'émission polluante du groupe VW.

Ceci étant dit, le groupe TEC accorde beaucoup d'attention à la régularisation des émissions des autobus et, à cet égard, investit notamment depuis plusieurs années dans la formation de son personnel, en particulier les conducteurs tout au long de leur carrière.

Il s'agit bien d'une formation continuée.

Les formations à l'écoconduite sont ainsi dispensées depuis 2012.

Le cycle de formation actuel sera clôturé en décembre 2015.

Dans un souci d'amélioration continue, le module d'écoconduite est actuellement en réécriture pour un cycle suivant.

Les bénéfices attendus par cette formation à l'écoconduite sont de plusieurs ordres :

- une diminution de la consommation de 8 % après formation et un maintien à moins 5 % de manière structurelle ;
- une diminution des accidents et des coûts associés ;
- une diminution des coûts d'entretien ;
- plus de confort pour les clients ;
- plus de confort pour les conducteurs.

S'il est démontré que ces formations portent leurs fruits, leur impact sur la réduction de consommation reste néanmoins complexe à isoler compte tenu de l'impact cumulé avec d'autres mesures telles que le renouvellement du parc de véhicules.

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

Mme Waroux (cdH). - Moi-même sensible à la question des véhicules économes en énergie et à l'écoconduite, disons que l'on peut nous apprendre beaucoup. Le fait de disposer de ces boîtiers, visiblement, permet de mieux sensibiliser et de voir quand on est en erreur ou quand on est dans le bon sens.

Visiblement, les résultats ont l'air de se confirmer du côté de la STIB, peut-être y réfléchir à l'avenir, par rapport au TEC, aller au-delà de l'écoconduite, mais avec des équipements qui permettent de confirmer ces résultats d'écoconduite.

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

QUESTION ORALE DE M. JEHOLET À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LES INSTANCES DIRIGEANTES DES SOCIÉTÉS D'EXPLOITATION DES AÉROPORTS WALLONS »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Jeholet à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les instances dirigeantes des sociétés d'exploitation des aéroports wallons ».

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

M. Jeholet (MR). - Monsieur le Ministre, nous avons déjà souvent abordé l'actualité des aéroports régionaux et, lorsque l'on évoque la stratégie future, le futur modèle économique ou l'actualité, que ce soit l'actionnariat, les relations avec le partenaire privé, on parle d'avenir et de stratégie.

Pour cela, je pense qu'il est opportun d'avoir des instances qui fonctionnent et des instances qui correspondent aussi au résultat des dernières élections.

Il y a eu des déclarations, notamment de l'aéroport de Charleroi, en disant que les mandats étaient arrivés à échéance déjà en décembre 2014 et qu'il était temps et opportun de renouveler le conseil d'administration et des instances. Qu'en est-il ?

Par rapport à Liege Airport, même dossier, même sujet, vous avez été très dur dans la presse à une époque, vous ne voulez pas.

Je pense que vous ne vous rendez toujours pas à Liège pour discuter avec les dirigeants, notamment le directeur et le président du conseil d'administration, parce qu'il y a un dossier judiciaire en cours. Il y a eu un rebondissement dans ce dossier judiciaire, puisque les cadres et dirigeants de Liege Airport ont été renvoyés devant le tribunal correctionnel. L'actualité est d'autant plus importante, plus brûlante. Il y va également de l'image de nos aéroports.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous préciser ce qu'il en est par rapport au renouvellement des instances et aussi des personnes qui, demain, dirigeront nos aéroports régionaux ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, sur base des statuts de Liege Airport, 14 administrateurs sont nommés sur proposition des actionnaires représentant les actions de catégorie A. Sept de ces 14 administrateurs sont nommés sur proposition de la Région wallonne, les autres administrateurs dont le président sont désignés par TEB Participations. Le Gouvernement n'a pas à se positionner sur les actions judiciaires en cours, et ce, conformément au principe de la séparation des pouvoirs.

En ce qui concerne la gouvernance, suite aux négociations avec les Aéroports de Paris, il est prévu que deux observateurs de la Région assistent aux réunions du comité de direction avec voix consultatives. Cela, c'est un élément important de la dernière négociation : l'entrée des observateurs de la Région au comité de direction, puisque nous n'y étions plus présents.

Des négociations sont en cours dans le cadre du renouvellement d'une convention entre la Région et TEB Participations, puisque l'on a une convention qui arrivera à échéance fin de cette année. Dans le cadre de ces négociations, nous cherchons encore à renforcer le pouvoir de la Région, puisque avec un peu moins de 25 % du capital, on n'a pas toujours des facilités d'intervenir dans les comités de direction. Cela s'est fait déjà en partie à travers la négociation avec TEB. Nous négocions d'autres aspects complémentaires aussi avec TEB Participations.

En ce qui concerne Charleroi, le mandat des administrateurs publics du conseil d'administration est arrivé à échéance en date du 10 décembre 2014. Les administrateurs en place poursuivent leur mandat sur base du principe de continuité, et ce, jusqu'au renouvellement des mandats.

À Liège, suite aux négociations, il était prévu que deux observateurs de la Région assistent dorénavant aux réunions du comité de direction avec voix consultatives. De manière générale, d'autres propositions en matière de Gouvernance et de représentation de la Wallonie sont en cours de discussion au sein du Gouvernement. Nous sommes en train de discuter d'une note, globalement, stratégie aéroport avec l'ensemble du financement futur des aéroports, la discussion de la fin des concessions, de comment les rendre plus pérennes et comment répartir les moyens entre les investissements dans les aéroports, le développement des zonings périphériques et le maintien des infrastructures et leur entretien. Il y a encore tout un volet gouvernance qui fait partie de ces négociations, mais qui n'est pas terminé aujourd'hui. Je préfère ne pas entrer dans les détails.

À travers les négociations avec les partenaires privés, que ce soit à Liège ou à Charleroi – des partenaires ont parfois obtenu, lors de leur entrée, des moyens assez importants, des droits de veto, des présences renforcées dans les instances dirigeantes – nous essayons de rétablir une présence régionale forte dans ces différents niveaux de décision.

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

M. Jeholet (MR). - Monsieur le Ministre, votre réponse est assez paradoxale. Vous évoquez à la fois des défis à relever pour les aéroports régionaux et je peux vous rejoindre en matière d'investissement, de développement, de bonne gouvernance, de transparence. Il est important d'avoir des instances en ordre de marche et des personnes qui justement décideront de la stratégie à développer pour les aéroports régionaux et qui en seront responsables.

Or, aujourd'hui, des administrateurs doivent se sentir très peu concernés, parce qu'ils ne le seront plus demain, et vous avez aussi un rapport de force qui a été modifié par rapport aux élections régionales. Je comprends très difficilement que la Région ne puisse pas presser les différentes parties autour de la table. Vous dites que, notamment à Liège, la Région désigne sept administrateurs. Je le sais. Vous avez demandé aux différents partis politiques les noms des administrateurs. En attendant, cela ne bouge pas.

TEB a aussi, manifestement, proposé ses administrateurs. Je ne vois pas en quoi cela peut bloquer et en quoi on ne peut pas accélérer le renouvellement des différentes instances.

Vous êtes plus prudent aujourd'hui par rapport au dossier judiciaire en cours. Cela me posait un problème que vous disiez que vous ne vouliez plus discuter avec le président et le directeur de Liege Airport, parce qu'ils étaient inculpés. Je tiens au principe de justice et à la présomption d'innocence. À un moment donné, il me paraît aussi paradoxal de ne pas, en tant que responsable de tutelle, discuter avec les personnes qui sont, aujourd'hui, aux manettes de l'aéroport. Je reste inquiet par rapport à ce que je qualifie d'un certain immobilisme dans le renouvellement des instances, parce que ce n'est pas anodin. Ce n'est pas un renouvellement des instances pour un renouvellement des instances. Il s'agit de définir la stratégie à venir et de l'assumer.

QUESTION ORALE DE M. JEHOLET À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LA GESTION DES SURCHARGES CONSTATÉES SUR CERTAINES DESSERTES DES BUS DES TEC ET LA SÉCURITÉ DES VOYAGEURS »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Jeholet à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la gestion des surcharges constatées sur certaines dessertes des bus des TEC et la sécurité des voyageurs ».

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

M. Jeholet (MR). - Monsieur le Ministre, pouvez-vous dresser, aujourd'hui, le paysage des dessertes des TEC considérées comme en surcharge depuis la rentrée scolaire du 1er septembre 2015 ?

Chacune et chacun d'entre nous voyons régulièrement, aux heures de pointe, et lors de la rentrée scolaire le matin et de la sortie fin d'après-midi, des bus bondés, parfois surbondés, avec tous les problèmes de sécurité et de responsabilités que cela peut poser.

Comptez-vous apporter des mesures structurelles, avec les budgets nécessaires ?

Pouvez-vous préciser à partir de quelle capacité un bus est considéré comme en surcharge ? Certains échos font part de sept voyageurs par mètre carré. Est-ce exact ? Ce critère est-il validé par le Gouvernement ? Dans l'affirmative, est-il compatible avec les règles élémentaires de sécurité et de respect de l'être humain ?

En outre, si la vitesse commerciale des bus urbains n'est peut-être pas très élevée – je ne dis pas que cela n'engendre pas des problèmes de sécurité – c'est beaucoup plus problématique pour des lignes suburbaines ou rurales par rapport, notamment, à la vitesse de circulation des bus.

Qui serait responsable en cas d'accident grave, voire mortel, d'un bus occupé par plus 80 voyageurs dans un bus standard, par exemple ?

Monsieur le Ministre, pouvez-vous assurer que la sécurité de tous les voyageurs empruntant les lignes des TEC n'est jamais mise en danger ? Si ce n'est pas le cas, quelles corrections à court et moyen termes le Gouvernement mettra-t-il en œuvre ?

En termes de responsabilités, il y va aussi d'une inquiétude de la part des chauffeurs de ces dessertes, de ces lignes, parce qu'ils n'ont pas nécessairement le choix. S'il arrivait quelque chose, ils seraient responsables d'une situation qu'ils n'ont pas nécessairement voulue ou choisie.

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, le nombre de voyageurs étant plus important en heures de pointe, le parc et l'effectif des TEC sont calculés sur base de la plus forte pointe.

Régulièrement, et en particulier lors de chaque rentrée scolaire – j'ai déjà eu des questions similaires

l'année dernière – les TEC doivent réaliser une optimisation de leurs moyens de production. Des comptages sont effectués afin d'identifier d'éventuelles surcharges et, en cas de surcharge avérée, les TEC recherchent des solutions afin de prendre en charge l'ensemble des voyageurs, par des aménagements horaires, des transferts de capacité, voire des dédoublements.

Le groupe TEC procède également au remplacement progressif de son parc de bus standards par davantage de bus articulés de plus grande capacité. La capacité moyenne d'un autobus standard est de 90 voyageurs, celle d'un autobus articulé est de 140 voyageurs.

Ces capacités sont calculées conformément à la réglementation en vigueur inscrite dans l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, à savoir un voyageur par place assise et sept voyageurs par mètre carré pour les places debout.

Il s'agit d'une norme fixée par un arrêté royal depuis presque 50 ans. Ceci dit, en pratique, les calculs réels se font souvent sur base d'une norme indicative de quatre voyageurs par mètre carré ; ce qui semble plus acceptable à notre époque.

La norme de terrain, c'est quatre par mètre carré. La norme théorique de l'arrêté royal, c'est sept par mètre carré. Dans le courant de ce mois d'octobre, les glissements, les dédoublements, les transferts de capacité s'organisent en fonction des nouveaux chiffres de la rentrée du mois de septembre.

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

M. Jeholet (MR). - Monsieur le Ministre, on a beau vous poser la question ou l'avoir déjà posée, il y a une rentrée scolaire chaque année. Je n'ai pas l'impression qu'il y ait une amélioration d'année scolaire en année scolaire. Votre réponse ne me rassure aucunement par rapport à cette problématique.

QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LES ALTERNATIVES À LA VOITURE TRADITIONNELLE »

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

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

M. Stoffels (PS). - Monsieur le Ministre, le secteur du transport, avec l'industrie et le logement, produit une grande part de nos émissions de gaz à effet de serre. Nous avons des engagements internationaux à tenir et des objectifs à atteindre. C'est pourquoi il est plus que nécessaire de permettre le développement d'alternatives crédibles à la voiture traditionnelle. Ainsi, on voit deux pistes se dégager clairement : la voiture électrique et la voiture qui roule au CNG.

Pouvez-vous faire le point sur le développement de ces alternatives et des initiatives que la Wallonie peut prendre pour promouvoir les voitures électriques et au CNG ? Qu'en est-il du développement d'un réseau de bornes permettant de recharger les voitures électriques ? Qu'en est-il des stations au CNG ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, au niveau technologique, les derniers développements du secteur sont de plusieurs ordres : les nouveaux véhicules sont sortis et le prochain salon permettra à tout un chacun de découvrir des innovations telles que les hybrides triénergies : CNG + électricité + essence, les nouvelles familiales CNG, les moteurs hydrogène et les nouveaux véhicules électriques.

Au niveau réglementaire, les conditions sectorielles permettant le déploiement plus aisé des stations-services délivrant du CNG ont été approuvées par le Gouvernement wallon, sur ma proposition, en première lecture le 8 octobre dernier et, comme le veut la procédure, ont été envoyées au Conseil d'État. Elles devraient être adoptées courant novembre pour prendre effet fin 2015. Cet acte de simplification administrative permettra l'accélération de la réalisation des projets et l'uniformisation du traitement de ces dossiers.

Concernant l'électrique, la technologie est à promouvoir, mais la priorité doit être au CNG pour des raisons d'indépendance énergétique et de rationnement de l'électricité en hiver. Je fais référence au plan de délestage.

La technologie de la pile à combustible transformant l'hydrogène en électricité est également à promouvoir, en particulier pour les flottes d'entreprise et les transports en commun. Malgré un coût plus élevé actuellement, cette solution peut être très intéressante comme prolongateur d'autonomie des véhicules électriques. Du point de vue des pouvoirs publics, notre attention se portera sur les conditions d'installation des

réservoirs d'hydrogène dont la pression peut aller jusque 700 bars.

En parallèle, j'ai approuvé le 19 octobre, en compagnie des autres ministres de l'Énergie ou de la Mobilité du Benelux, une déclaration sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Cette infrastructure a pour but d'offrir aux usagers une solution de mobilité alimentée par d'autres produits que les classiques essence ou diesel. Cette solution devra être robuste. Pour cela, l'accent sera mis sur l'interopérabilité des technologies et sur la disponibilité en points de ravitaillement.

Dans ce cadre, des experts des trois pays procéderont prochainement à un échange de connaissances et de bonnes pratiques.

Les pays du Benelux sont la première région à concrétiser le souhait de l'Europe de créer des réseaux d'infrastructure durables. L'expérience acquise par les trois pays pourra ensuite être partagée avec l'Union européenne mettant ainsi en avant la fonction de précurseur du Benelux au sein de l'Union européenne.

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

M. Stoffels (PS). - Je remercie M. le Ministre pour les informations données qui ont toutes été formulées suivant la formule d'utiliser : « Je ferai et je serai ». On utilise une formule d'avenir. Je crains fort que l'objectif en matière de transport – un des objectifs à respecter dans le cadre des engagements que nous avons pris à l'égard de l'Union européenne, tant en consommation d'énergie qu'en réduction des émissions de gaz à effet de serre – ne pourra pas être respecté d'ici 2020.

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

QUESTION ORALE DE M. DENIS À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LE DEVENIR DES ANIMAUX CONFISQUÉS AUX AÉROPORTS »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Denis à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le devenir des animaux confisqués aux aéroports ».

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

M. Denis (PS). - Monsieur le Ministre, lors de contrôles aux aéroports, il arrive que les services de douane et de police mettent la main sur des animaux issus du trafic illégal ou amenés par des personnes suite à un séjour à l'étranger sans être en ordre d'un point de vue légal.

Que fait la police avec les animaux qu'elle parvient à sauver ? Certains de ces animaux sont-ils renvoyés dans leur pays d'origine – notamment les espèces en voie de disparition ? Certains d'entre eux sont-ils donnés aux parcs animaliers du pays ? Que faites-vous lorsque ces parcs sont débordés et incapables d'en accueillir davantage ?

Possédez-vous des statistiques sur le nombre d'animaux ayant pu être sauvés aux aéroports de Liège et de Charleroi ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, dans les aéroports, les services de la douane et de la police saisissent les animaux principalement pour des raisons sanitaires ou pour infraction à la Convention internationale sur le commerce des espèces sauvages.

Les suites à donner aux saisies pour raisons sanitaires relèvent des compétences de l'AFSCA. À ce sujet, j'ai recontacté M. le Ministre Borsus afin de poursuivre la réflexion relative à la création d'une zone de quarantaine pour les animaux venant de l'étranger et pour lesquels il existe un risque sanitaire en utilisant une aile ou une annexe d'un établissement existant.

Les suites à donner aux saisies dans le cadre des infractions au règlement sur la Convention internationale sur le commerce des espèces sauvages sont de la compétence du SPF Santé publique. Les autres saisies d'animaux que pourraient effectuer les agents des douanes ou de la police dans les aéroports relèvent, quant à elles, du droit pénal et, donc, de la justice. La destination finale des animaux saisis est fixée par un juge. Les agents régionaux ne sont jamais intervenus dans le cadre de ce type de saisie. Je ne suis pas en mesure de vous donner des statistiques en la matière.

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

M. Denis (PS). - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses. Je n'ai pas de remarque particulière à avancer.

QUESTION ORALE DE MME RYCKMANS À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « L'EXPÉRIMENTATION ANIMALE EN WALLONIE »

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

La parole est à Mme Ryckmans pour poser sa question.

Mme Ryckmans (Ecolo). - Monsieur le Ministre, début octobre, la presse relayait les chiffres du SPW Agriculture relatifs aux animaux utilisés pour la recherche, en Wallonie, en 2014. Cela concerne 286 252 animaux dans 74 centres utilisateurs agrées.

En avril, vous nous aviez annoncé que ces chiffres de 2014, qui n'étaient alors pas encore publics, feraient l'objet d'une analyse. Êtes-vous aujourd'hui en mesure de nous la présenter ?

Quelle est l'évolution des chiffres par rapport aux années précédentes ?

Quels sont les principaux types d'expériences pour lesquelles il y a recours à l'expérimentation animale ?

Quelles conclusions tirez-vous des grilles d'analyse élaborées par l'administration par type d'expérience en termes de fréquences et de recours à des méthodes alternatives ?

Les utilisateurs agréés ont l'obligation légale d'utiliser des méthodes alternatives « qui ne font pas appel à des animaux, qui utilisent peu d'animaux ou qui mettent à contribution des animaux moins sensibles ». Cette obligation influence-t-elle le nombre d'animaux utilisés ?

L'expérimentation animale est un sujet complexe qui soulève une série de questions. Je ne doute pas que cette problématique fera l'objet de discussions avec les différents secteurs concernés et sera également abordée au sein du Conseil wallon du bien-être animal pour, in fine, figurer dans le Code wallon du bien-être animal. Pouvez-vous nous le confirmer et nous préciser la méthodologie et le calendrier que vous comptez mettre en place ?

Comment comptez-vous intégrer les résultats de l'étude européenne qui devrait proposer, fin 2016, des moyens pour renforcer le principe des trois R – remplacement d'animaux, réduction d'animaux et raffinement, c'est-à-dire des protocoles expérimentaux organisés pour le moins d'inconfort possible pour l'animal – contenus dans la directive de 2010 ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame la Députée, la compétence du bien-être animal n'est régionalisée que depuis 2014. Les chiffres d'utilisation des animaux dans les expériences des années précédentes étaient gérés au niveau fédéral et donnaient des informations nationales sans distinguer les Régions.

Ce n'est que depuis 2013 que les données wallonnes sont disponibles : 296 543 animaux ont été utilisés en 2013 en Wallonie. Ce qui traduit une légère diminution en 2014 avec 286 252 animaux utilisés, de l'ordre de 10 000 animaux en moins. Tous les chiffres détaillés relatifs aux espèces utilisées et aux types d'expériences effectuées sur animaux en Wallonie sont disponibles sur le site de la Direction générale de l'environnement.

Aussi paradoxal que cela puisse paraître, il est difficile de tirer des conclusions sur l'impact de l'utilisation des méthodes alternatives en termes de variation du nombre d'animaux utilisés. En effet, il n'existe aucune donnée statistique permettant de mettre en valeur le nombre d'animaux épargnés par cette utilisation des méthodes alternatives. On voit l'évolution du nombre d'animaux utilisés. Cette diminution est-elle due à l'utilisation de méthodes alternatives ou à des échantillonnages différents, à des recherches abandonnées ? On n'a pas cette vision.

L'élaboration d'un code wallon du bien-être animal vient d'être entamée. J'ai déjà communiqué le calendrier que je me fixe pour réaliser un travail serein et mener toutes les concertations nécessaires, à savoir une partie décrétale pour 2017.

Je mets également sur pied, en collaboration avec le secteur et des représentants de la société civile, un groupe chargé de proposer une stratégie wallonne en matière de développement des méthodes alternatives à l'expérimentation animale. Il ne fait aucun doute que les résultats de cette réflexion seront intégrés dans le code ou dans ses arrêtés d'exécution. J'ai demandé à un professeur de l'Université de Namur de piloter la mise en place de ce groupe de réflexion. Nous devrions aboutir dans le courant 2016 à l'organisation d'une journée, d'un colloque, d'une réflexion qui viendra alimenter le débat sur les textes en fonction du futur code.

La directive européenne 2010/63 ancre déjà fermement le principe des 3 R dans la réglementation. En conséquence, avant d'entreprendre un projet

expérimental, tout chercheur doit obligatoirement considérer que les expériences sur les animaux devraient être remplacées par des méthodes ne recourant pas à l'utilisation d'animaux. La directive ne mentionne pas d'étude spécifique à l'échéance de fin 2016.

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

Mme Ryckmans (Ecolo). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces précisions. On constate que l'on n'a pas d'information chiffrée, notamment pour les centres utilisateurs installés en Région wallonne, mais pour lesquels il n'y a pas de spécification. Il est toujours difficile de cerner des évolutions à ce moment-là. Il y a une légère baisse, mais on ne sait pas exactement à quoi elle est due.

J'entends que vous créez un groupe de travail sur des stratégies alternatives piloté par un professeur de l'Université de Namur. Il est important d'être attentif à ne pas voir se retrouver dans ces groupes de travail, qu'ils soient entendus peut-être, mais qu'ils ne soient pas à la manœuvre, puisque l'on sait les dérives des industries agroalimentaires et pharmaceutiques dans ce secteur.

Avec REACH, le médiateur européen devrait faire rapport, notamment sur les moyens de faire moindre recours à l'expérimentation animale. Ce sont certainement deux mécanismes qui devraient fonctionner en parallèle.

QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LA POURSUITE DE LA RÉFLEXION RELATIVE À LA CRÉATION D'UNE ZONE DE QUARANTAINE POUR LES ANIMAUX ENTRANT SUR LE TERRITOIRE WALLON »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la poursuite de la réflexion relative à la création d'une zone de quarantaine pour les animaux entrant sur le territoire wallon ».

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

M. Dodrimont (MR). - Monsieur le Ministre, je reviens sur notre échange lors d'une commission, en mai dernier. On avait évoqué une problématique précise pour faire état de la situation en général. Bien que le Gouvernement fédéral n'envisage pas de créer un centre de quarantaine en estimant le coût de celui-ci trop élevé, vous m'aviez mentionné vouloir interpeller à nouveau le ministre en charge de la problématique au niveau fédéral, en l'occurrence M. Borsus. Vous m'aviez dit que vous pourriez suggérer que l'on examine une autre possibilité de créer un centre de quarantaine au niveau fédéral, par exemple, en utilisant une annexe d'un établissement existant, une aile d'un refuge, soit une formule plus souple.

Avez-vous pu entreprendre ces démarches auprès du ministre Borsus ? Lui avez-vous proposé une alternative ? Avez-vous obtenu une réponse ? Quelles suites comptez-vous donner à cette thématique ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, suite à votre question du 4 mai, j'ai recontacté M. le Ministre Borsus concernant ce sujet, puisque vous m'avez signalé que créer un centre spécifique était difficilement payable, ce que je peux comprendre. J'attends un retour de son cabinet. Il a été recontacté avec la volonté de trouver une solution plus souple dans un établissement existant, tout simplement.

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

M. Dodrimont (MR). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

QUESTION ORALE DE M. DENIS À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LES CONTRÔLES EN VUE D'ÉVITER LES POSSIBLES ABATTAGES SAUVAGES DE BOVINS »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Denis à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les contrôles en vue d'éviter les possibles abattages sauvages de bovins ».

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

M. Denis (PS). - Monsieur le Ministre, avec le retour de la saison hivernale et l'allongement des nuits, et lorsque la pleine lune fait son apparition, les conditions sont optimales pour l'abattage sauvage de bovins.

Je vous avais interrogé à ce sujet il y a maintenant un an, car notre Région avait dû faire face à une vague

d'abattages sauvages nocturnes. Fort heureusement, nous n'avons pas encore eu de cas cette année.

L'essentiel du bétail sera rentré pour la période hivernale, mais certaines bêtes sont encore en prairies.

Afin de prévenir toute répétition de ce type d'incidents et malgré l'absence de cas cette année, avez-vous prévu de renouveler les opérations réalisées en octobre 2014, c'est-à-dire la surveillance par des agents de l'UAB et de l'URP ?

Une communication et/ou une campagne spécifique a-t-elle été réalisée en vue de prévenir et préparer les éleveurs ?

Outre une opération de surveillance générale telle qu'instaurée l'année dernière, et sur base de cette première expérience, avez-vous prévu d'autres opérations pour parer à une nouvelle vague d'abattage sauvage ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, de manière générale, pour tout ce qui concerne le bien-être animal, les inspecteurs de l'Unité du bien-être animal interviennent essentiellement sur la base de plaintes reçues. En effet, compte tenu du nombre élevé de cas de maltraitance dénoncés et du nombre d'agents, il n'est pas possible de mobiliser des équipes à des fins préventives.

Pour ce qui est des abattages sauvages de bovins en prairie, je reste sensible à cette problématique, et une communication entre les éleveurs et mes services est importante afin d'éviter au maximum d'éventuels abattages sauvages. Les indices de mouvements suspects la nuit autour des prairies concernées doivent nous être signalés ainsi qu'aux polices locales. Je ne souhaite pas voir se reproduire les actes barbares de l'année dernière.

En tout état de cause, je suis prêt à renouveler l'action menée en 2014, si nous devions à nouveau faire face à cela.

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

M. Denis (PS). - Merci pour vos réponses, Monsieur le Ministre. J'enregistre votre sensibilité au problème, mais également le fait de directement porter plainte en cas de suspicion aux polices locales. Je comprends bien qu'au niveau de l'UAB, il n'y a pas pléthore de travailleurs et ils interviennent sûrement sur plainte.

QUESTION ORALE DE M. KNAEPEN À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « L'ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT WALLON DU 19 JUILLET 2007 ADOPTANT L'AVANT-PROJET ÉTABLISSANT ET RÉVISANT LE PLAN DE SECTEUR DE CHARLEROI »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Knaepen à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'arrêté du Gouvernement wallon du 19 juillet 2007 adoptant l'avant-projet établissant et révisant le plan de secteur de Charleroi ».

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

M. Knaepen (MR). - Monsieur le Ministre, en date du 19 juillet 2007, le Gouvernement wallon a adopté l'arrêté adoptant l'avant-projet établissant et révisant le plan de secteur de Charleroi en vue du développement de l'activité et des infrastructures de l'aéroport de Charleroi-Gossellies, en ce compris les infrastructures ferroviaires et routières, ainsi que de l'activité économique jouxtant la zone aéroportuaire.

Le Gouvernement wallon a décidé de l'adoption d'un périmètre de réservation d'une largeur de quelque 300 mètres en surimpression aux zones du plan de secteur sur les deux tracés projetés pour la desserte de la nouvelle gare de Gosselies et leurs raccordements à la ligne 140, d'une part, et à la ligne 124, d'autre part, sur le territoire des communes de Charleroi, Les Bons Villers et Pont-à-Celles ; d'un périmètre de réservation d'une largeur de 300 mètres en surimpression aux zones du plan de secteur sur les deux tracés projetés pour la nouvelle dorsale ferroviaire wallonne dans les limites de la planche 46/4S sur le territoire des communes de Charleroi et Pont-à-Celles ; d'un périmètre de réservation d'une largeur de 300 mètres en surimpression aux zones du plan de secteur au droit du pont n° 84 de la A15 sur le territoire des communes de Charleroi et Les Bons Villers.

Cependant, à ce jour, rien ne vient et pour les milliers de riverains ; c'est encore et toujours l'incertitude qui prévaut. Les biens, immeubles, terrains, et cetera, situés dans la zone de réservation demeurent gelés, pratiquement inutilisables et invendables depuis 2007. Le préjudice subi par ces personnes est considérable et ne semble guère susciter d'émoi du côté du Gouvernement wallon.

N'est-il pas envisageable d'enfin tenir compte des riverains du tracé en décidant la suppression de la zone de réservation au plan de secteur ? Quelles sont les intentions du Gouvernement wallon dans ce dossier ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, sur le plan strictement légal, la zone de réservation que vous évoquez n'est pas inscrite au plan de secteur, étant donné que l'adoption définitive du projet de plan n'a pas eu lieu.

Le préjudice que vous évoquez doit être fortement relativisé. S'il est exact que l'article 107, §2, du CWATUPE prévoit qu'un permis peut être refusé en se fondant sur une révision en cours du plan de secteur, le refus de permis fondé sur ce motif devient caduque si le nouveau plan n'est pas entré en vigueur dans les trois ans qui suivent la décision d'établissement ou de révision du plan de secteur.

Dans ce cas précis, le Gouvernement wallon a adopté provisoirement cette révision du plan par arrêté le 23 décembre 2010 ; dès lors, aucun permis ne peut être refusé sur cette base.

Néanmoins, je comprends l'inquiétude des riverains de cette zone de réservation et de l'incertitude relative à la création d'une liaison ferroviaire vers l'aéroport de Charleroi, et ce, d'autant plus que la ministre Galant s'est exprimée sur ce point en précisant que, concernant le PPI 2013-2025, on repartait d'une feuille blanche. Cette décision unilatérale remet en question le projet de gare à l'aéroport de Charleroi. Je n'ai aujourd'hui aucune idée du financement qui sera mis à disposition de la Région pour mener à bien les projets considérés comme prioritaires en Wallonie.

Ce n'est qu'en fonction de ces financements que le Gouvernement sera en mesure de décider ou non de la poursuite de la procédure concernant le périmètre de réservation en surimpression des zones du plan de secteur concerné.

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

M. Knaepen (MR). - Monsieur le Ministre, merci pour ces réponses. Le futur CoDT n'aborde pas non plus de réponse auxdites zones de réservation ; donc, elles ne tombent pas automatiquement. Les riverains de cette zone de réservation hésitent toujours quand ils doivent soit vendre leurs biens, soit faire des investissements dans leur maison. Quand ils veulent vendre leurs biens, le notaire fait inscrire dans les promesses de vente que le bien est situé dans une zone de réservation. Je peux vous garantir qu'ils ne tiennent pas compte du délai de 36 mois. Certains riverains vivent dans l'inquiétude en permanence.

Je souhaiterais voir si vous ne pourriez pas, au niveau du Gouvernement wallon, prendre un arrêté d'abrogation complète de cette zone de réservation, car les mots de la ministre Galant – que nous n'aurions pas de gare avant 2035 – du côté du Gouvernement wallon, par rapport à l'argent à consacrer à cet investissement, il faut être clair et prendre un arrêté d'abrogation de cette zone de réservation pour que les gens soient plus paisibles.

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LE MÉCONTENTEMENT DE L'UNION WALLONNE DES ARCHITECTES (UWA) FACE À L'AUTORITARISME DE L'ADMINISTRATION »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le mécontentement de l'Union wallonne des architectes (UWA) face à l'autoritarisme de l'administration ».

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

M. Crucke (MR). - Monsieur le Ministre, on a déjà évoqué le fait que le Grand Prix d'architecture de Wallonie 2015 avait attribué dans le cadre du Prix de l'habitat collectif aux architectes de Matador, à titre posthume, pour des édifices et un quartier montois euthanasiés par un autoritarisme administratif. Je ne reviendrai pas là-dessus, mais je veux voir plus loin, car le mécontentement exprimé par les architectes va au-delà de ce dossier, fut-il important en termes d'investissements.

Cette situation n'est malheureusement pas isolée. Je suis de plus en plus confronté à de nombreux architectes et investisseurs qui se heurtent à une forme d'abus de compétences et de fonctions, où l'autonomie communale bafouée, où des conceptions personnelles d'un fonctionnaire délégué prennent le dessus sur des modèles de créativité ou d'innovation recherchés en architecture faisant souvent la valeur architecturale, la plus-value d'un bâtiment, et qui peuvent commercialiser ce métier qui, s'il ne devait être que quelque chose très stéréotypé, ne mériterait pas le nom d'architecte. Par définition, si l'on fait appel à un architecte, c'est pour chercher quelque chose qui peut différencier un projet d'un autre. Que cela ne plaise pas à tout le monde, c'est un peu subjectif ; c'est cela aussi l'architecture.

Sur base de ce « coup de gueule » de l'Union des architectes, je vous voulais vous interpeller plus clairement. Comment peut-on aujourd'hui, à travers ce magma de réglementations, concilier ou réconcilier l'architecture et l'urbanisme ?

Ce débat, en termes de lourdeurs administratives, d'autorités – conception très précise de l'architecture et qui n'en acceptent pas d'autres – existe-t-il seulement en Hainaut ? Retrouvez-vous cela à d'autres endroits de la Wallonie également ? Est-ce une priorité dans le Hainaut de devoir subir ce genre de conception que je trouve rétrograde ?

Comment encourager la recherche dans la conception de l'architecture contemporaine, la créativité si elle doit systématiquement se heurter à des jurisprudences qui sont éculées ? Comment attribuer la priorité à l'architecture sur des règlements désuets ?

Concernant ma commune, je viens de vous écrire pour mettre fin à un règlement sur les bâtisses protégées. Cela existe depuis 10 ans et n'a strictement rien apporté, si ce n'est de permettre au fonctionnaire délégué de mettre des balises supplémentaires pour tous ceux qui veulent créer. J'ai décidé d'y mettre fin. Vous apprécierez si vous allez le faire ou pas, puisque c'est un arrêté qui le décide, qui accorde cette dérogation à la commune. Ce n'est pas une dérogation, c'est un empêchement de tourner en rond. J'en ai assez de voir des architectes qui disent que l'on ne peut plus rien faire si ce n'est être conforme à un dogmatisme qui n'est pas ce qu'il faut suivre.

Monsieur le Ministre, je voulais avoir vos réactions. Je sens bien que le ras-le-bol monte. Ce n’est pas une question politique, car, quel que soit celui que l'on rencontre, ce ras-le-bol est présent. Va-t-on un jour mettre fin à cet assassinat de l'architecture perpétré par quelques fonctionnaires ou par un fonctionnaire en particulier ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, vous parlez d'assassinat, de créativité et d'innovation. Relativisons ce dont il s'agit ici. Le cas qui sous-tend votre question où une dérogation est demandée, est obtenue, l'autre pas. Il est question d'une brique noire. Je pense que les architectes en question avaient la ferme volonté de mettre cette brique-là. Le fait qu'ils n'aient pas obtenu de dérogation les a amenés à mettre tout le monde devant le fait accompli ; c'est la conclusion qui s'impose.

Comme je l'ai rappelé dans ma réponse à la question d'actualité de M. Bouchez, il revient au seul juge civil d'arbitrer les conflits de droits subjectifs. L'autorité administrative ne peut s'immiscer dans les relations contractuelles entre le promoteur et son architecte, ni entre le promoteur et les tiers. En effet, il faut constater ici qu'un accord validé, devant un tribunal, entre le promoteur et l'autorité administrative, est ensuite contesté par l'architecte. Il ne m'appartient pas, ni à l'autorité administrative, de nous immiscer dans ce débat entre le titulaire du permis et son auteur de projet.

En l'occurrence, le promoteur a exécuté les travaux convenus conformément au dernier jugement intervenu le 24 juin 2015. Dès lors, ce dossier infractionnel est à présent clôturé.

Pour l'aspect plus général et plus intéressant de la question, ce dossier appelle un certain nombre de réponses de fond pour éviter que pareilles situations ne se reproduisent.

Je constate que l'émotion suscitée par ce dossier est pour le moins importante, sans nuance, voire orientée en ne prenant pas en compte l'ensemble du dossier ; c'est la contestation sans avoir connaissance de l'ensemble du dossier, donc, du caractère infractionnel de la situation. Le CoDT apporte un certain nombre de réponses qui permettront d'éviter ceci. J'en pointerai trois.

Premièrement, la réunion de projet permettant de formaliser l'indispensable contact qui doit avoir lieu entre le promoteur, son auteur de projet et les autorités administratives ; la réunion de départ permettant sans doute de résoudre ce genre de cas même si, dans le cas précis qui nous occupe, j'ai des doutes qu'ils aient pu trouver un accord sur cet aspect.

Deuxièmement, concernant le caractère indicatif des prescriptions urbanistique, vous avez évoqué le règlement général des bâtisses en site rural, le RGBSR. Il est clair que rendre un certain nombre d'obligations avec une vocation plus indicative que réglementaire permet de donner de la souplesse.

Troisièmement, la phase d'avertissement qui précédera dorénavant la procédure d'infraction. Dans la présentation du CoDT, j'ai évoqué les modifications du livre liées aux sanctions, aux infractions. On prévoit dorénavant une phase d'avertissement qui précède la procédure d'infraction proprement dite, sachant que lorsque le PV de constat d'infraction est dressé, il reste très peu, voire pas du tout, de marge de manœuvre pour rectifier le tir. L'idée est de pouvoir intervenir beaucoup plus tôt avec un avertissement.

Par ailleurs, au sein de l'administration, la nouvelle directrice, Mme Fourmeaux, est en train de rédiger le contrat d'administration de la DGO4. Dans ce cadre, les missions des fonctionnaires délégués ne manqueront pas d'évoluer afin de rencontrer au mieux les objectifs poursuivis par la réforme du CoDT. Le premier d'entre eux est de favoriser la concrétisation de projets d'urbanisme porteurs pour la Wallonie, donc de projets d'urbanisme où l'on peut faire preuve de créativité et d'innovation.

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

M. Crucke (MR). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Quelques éléments ont été avancés qui

permettront, en tout cas partiellement, de corriger la tendance que j'ai décrite.

Où je suis moins certain, c'est sur cette réunion de projet. J'en discuterai sûrement dans le cadre du débat, car si la réunion de projet se rythme à avaliser une théorie qui est celle d'un fonctionnaire délégué, l'administration préconçue, cela n'aura servi à rien, si ce n'est avoir un mur à qui l'on parle et qui ne va jamais rien rendre. Je suis plus sceptique à cet égard.

Par contre, le caractère indicatif des prescriptions urbanistiques est une bonne chose, parce que cet indicatif n'est pas obligatoire, on est tenu dans ses formes dérogatoires.

Sur la phase d'avertissement, je trouve également que c'est une mesure intéressante dans l'analyse.

Quant à l'évolution des missions du fonctionnaire délégué, on ne sera peut-être pas d'accord là-dessus. Je considère qu'un fonctionnaire délégué doit être d'abord un concepteur d'avis. Aujourd'hui – je ne vais pas généraliser la fonction, car ce n'est pas partout la même chose –, ce n'est plus un concepteur d'avis, ce sont réellement des doctrines par rapport à une position architecturale qui a été prise et qui est défendue ; je trouve que cela ne va pas.

Croyez-moi ou pas, j'aime l'architecture et je suis certain que sa valeur économique, c'est le progrès dans l'architecture, l'innovation et le contemporain aussi. On ne peut pas aujourd'hui mettre tout cela de côté. Vous vous souviendrez d'un fameux débat sur la verdurisation des toits de la prison de Leuze. Cela m'a toujours choqué de dire que ce dossier a perdu du temps pour quelque chose qui est vanté partout dans le monde aujourd'hui, à savoir la verdurisation. Là, on l'a refusée parce qu'un fonctionnaire ne voulait pas et avait mis un halte-là.

On trouve toujours un règlement quand on veut avancer une théorie, mais j'aimerais tant que cela puisse changer, tant que vous et moi sommes encore dans ce Parlement, pour terminer sur une note plus positive.

QUESTION ORALE DE M. HAZÉE À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « L'ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DU DÉCRET DU 6 FÉVRIER 2014 RELATIF À LA VOIRIE COMMUNALE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'état de la mise en œuvre du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale ».

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

M. Hazée (Ecolo). - Monsieur le Ministre, durant la dernière session parlementaire, j'ai eu l'occasion de vous interroger, ainsi que votre collègue en charge de l'Équipement et du Patrimoine, concernant la mise en œuvre du décret relatif à la voirie communale adopté par notre Parlement en février 2014.

Lors de notre dernier échange, en juin dernier, vous aviez fait état d'un certain nombre d'éléments tels que l'adoption imminente d'un projet d'arrêté d'application relatif au recours notamment, la relance d'un groupe de travail chargé de tester, via des communes pilotes, une méthodologie afin d'actualiser le réseau viaire communal.

Depuis lors, la Région a défini les communes pilotes qui seront dotées de moyens humains pour l'actualisation et la numérisation de l'atlas des voiries. Plusieurs communes ou groupes de communes ont d'ores et déjà lancé la procédure de recrutement du personnel qui sera affecté à cette tâche importante et passionnante.

À travers cette question, je souhaitais vous donner l'occasion de faire le point sur le processus en cours et les étapes encore à franchir.

Monsieur le Ministre, combien de communes ou groupements de communes ont déposé une candidature dans le cadre du projet pilote d'actualisation de l'atlas des voiries ? Combien ont été retenues ? Sur base de quels critères la sélection a-t-elle été effectuée, à moins que l'ensemble des candidates ait été retenu ?

Quel budget la Wallonie affecte-t-elle à ce projet pilote en 2015 et en 2016 ? Quelle est la durée de ce projet pilote ?

À quelle date l'arrêté déterminant les formes de recours en matière d'ouverture de modification ou de suppression de voiries communales a-t-il pris ses effets ?

En ce qui concerne ces arrêtés d'exécution, lors de notre dernier échange en juin, vous m'indiquiez que le projet d'arrêté déterminant les formes de recours en matière d'ouverture, de modification ou de suppression d'une voirie communale sera proposé en seconde lecture au Gouvernement d'ici 15 jours. Nous étions avec une perspective à juillet 2015. Or, sauf erreur de ma part, je ne l'ai pas encore vu au *Moniteur belge*. Je voulais voir avec vous où nous en étions, puisque vous indiquiez, au mois de juin, qu'il sera publié dans la foulée et entrera immédiatement en application.

Complémentairement, est-ce bien la DGO4 qui est l'administration compétente pour le suivi de ces recours ?

Le groupe de travail a-t-il à présent repris son ouvrage pour les autres arrêtés ? Vous aviez évoqué fort opportunément la poursuite de la méthodologie utilisée lors des précédentes étapes, avec un groupe de travail rassemblant les partenaires du dossier. Quelle est la feuille de route de ce groupe de travail ?

Enfin, quel est votre calendrier quant aux prochaines étapes devant mener au bout du compte à la mise en œuvre du décret sur l'ensemble du territoire wallon ?

Voilà pour faire un état d'avancement intermédiaire de ce dossier qui a une certaine signification et qui est au croisement d'un certain nombre de compétences dans notre Région, puisque derrière les sentiers, c'est aussi la mobilité, le patrimoine, le tourisme, des connexions avec l'agriculture, avec la vie en milieu rural.

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, lors du parcours parlementaire du décret, celui-ci a été suivi avec intérêt par plusieurs communes et provinces qui se sont spontanément portées candidates pour participer au projet pilote. Vu le nombre suffisant de candidatures, il n'y a pas eu d'appel à projets complémentaire.

Les communes ont été sélectionnées sur base de critères géographiques et techniques.

Les arrêtés de subventions sont en cours de rédaction. Il est trop tôt pour communiquer la liste définitive des communes participantes. Elles sont de l'ordre d'une vingtaine. Il y a une province, la région germanophone qui doit faire l'objet d'une attention particulière puisqu'il n'y a pas d'atlas ; la méthodologie doit être différente. Des petites communes sont regroupées entre elles. On essaie de faire travailler par deux ou trois communes, puisque les chemins et les sentiers ne s'arrêtent bien souvent pas aux limites des communes.

Cette expérience sera évaluée durant une période de 24 mois et permettra de rédiger un arrêté d'exécution. Le but de ce projet sera de réaliser un atlas numérisé et actualisé des communes.

Afin de soutenir la réalisation de ce projet, chaque commune pilote bénéficiera d'un subside couvrant le coût de l'engagement d'un agent jusqu'à la fin de la mission, lequel procédera à l'examen et à l'inventaire systématique et exhaustif des plans généraux d'alignement et des voiries ou des voiries supposées.

J'ai désigné une équipe, au sein du cabinet, afin de gérer le projet et de constituer un comité de pilotage. Parallèlement, un groupe de travail technique sera mis sur pied afin d'encadrer l'expérience pilote.

Le projet d'arrêté déterminant les formes du recours en matière d'ouverture, de modification ou de suppression d'une voirie communale sera présenté prochainement au Gouvernement. Il est toujours dans l'état dans lequel il se trouvait en juin, mais on m'a dit que c'est imminent. Suite à l'avis du Conseil d'État, quelques adaptions ont été nécessaires.

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

M. Hazée (Ecolo). - Je prends note des éléments fournis. Concernant les communes, j'entends que des candidatures spontanées ont été prises en compte. J'espère qu'il n'y a pas eu de délit d'initié, que cela ne résulte pas d'un choix partisan ; nous verrons lorsque la liste sera connue.

Je n'ai pas eu de réponse sur le budget et la durée, mais je reviendrai éventuellement en question écrite.

Pour ce qui concerne l'arrêté, j'entends son adoption imminente. J'espère que ce retard n'est pas le signe de blocage au sein du Gouvernement et que c'est simplement un travail technique qui devait se prolonger. Pouvez-vous me répondre quant à l'administration compétente : est-ce bien la DGO4 qui sera compétente ? Vous me faites signe de la tête que oui ; c'est tout à fait cohérent.

Je reviendrai également sur les autres étapes puisque vous êtes resté fort concis. En espérant que ce soit l'objectif défini par le décret qui prévale dans l'ensemble du processus : préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité des voiries communales et améliorer leur maillage. Il ne faudrait pas que des sentiers peu utilisés, actuellement labourés ou accaparés par d'autres usages soient purement et simplement supprimés lorsque ce travail se fera. Ces expériences pilotes seront tout à fait déterminantes, notamment à l'égard des critères qu'il s'agira de définir pour retenir ces chemins et sentiers au sein de l'atlas. C'est un dossier que nous continuerons à suivre avec intérêt.

QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LA NOTION DE CONSTRUCTION VISÉE À L'ARTICLE 90, § 1ER, 4 °, DU CWATUPE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du

territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la notion de construction visée à l'article 90, § 1er, 4 °, du CWATUPE ».

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

M. Dodrimont (MR). - Monsieur le Ministre, je ne vais pas relire cet article 90 du CWATUPE et plus précisément son premier paragraphe et le 4 ° de celui-ci. On y fait état de la division d'un bien situé entre deux constructions existantes et on décline l'ensemble des conditions pour pouvoir réaliser l'opération.

Cependant, une circulaire ministérielle vient compléter quelque peu le dispositif de cet article. Dans cette circulaire ministérielle du 3 juin 2010, on ajoute que les deux constructions existantes susmentionnées doivent être « affectées principalement à l'habitation ».

Je voudrais en savoir davantage sur cet ajout au texte décrétal. Pensez-vous que cela soit opportun ?

Certains juristes critiquent cette notion d'habitation pour les constructions prises en référence pour l'opération prédécrite. Si cela est critiqué par certains juristes, c'est aussi contrarié quelque peu par un membre éminent de la Direction générale de l'aménagement du territoire, en tout cas au moment où a été commise une lettre ou une interprétation puisque la directrice générale faisait état que : « Par le bâti, il y a lieu d'entendre un lot sur lequel se trouve une construction » et on précisait « peu importe son affectation ». Cette interprétation est toujours disponible sur le site Internet de la DGO4. C'est comme cela que j'ai pu en prendre connaissance.

Dès lors, il y a contradiction entre la circulaire et cette indication. J'aimerais, Monsieur le Ministre, que vous puissiez nous éclairer quelque peu quant à cette problématique.

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, la circulaire ministérielle du 3 juin 2010 relative au permis d'urbanisation inséré dans le CWATUP par le décret du 30 avril 2009 précise à propos de cette disposition que l'exemption vise : « La division d'un terrain situé entre deux constructions existantes, affectées principalement à l'habitation depuis au moins cinq ans ».

La précision quant à l'affectation principale d'habitation se fonde sur les travaux parlementaires, comme stipulé par les notes, in fine, de la circulaire. Cette circulaire ministérielle n'a pas été déclarée illégale, de sorte qu'il appartient aux autorités compétentes de l'appliquer.

Le courrier daté du 24 mars 2005 auquel vous faites allusion a été rédigé avant l'entrée en vigueur du permis d'urbanisation. Celui-ci est toujours d'actualité, mais il ne porte pas sur la dispense de permis d'urbanisation fondée sur le comblement qui vous préoccupe. Ce courrier vise à préciser la notion de « lot bâti » et n'est pas contradictoire avec la circulaire de 2010.

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

M. Dodrimont (MR). - Je remercie M. le Ministre pour son éclairage. En effet, ce qu'il nous dit est clair, même si je ne suis pas satisfait de l'interprétation qu'il fait. J'estime que la politique menée pour combler ce que l'on a appelé des dents creuses se doit d'être la moins restrictive possible, qui respecte des conditions qui sont les constructions existantes.

Ajouter ici cette notion d'habitation avec un délai de cinq ans, et cetera, me semble être contre-productif par rapport à ce que je pense, pour avoir suivi quelques travaux au sein de cette Commission sur l'aménagement du territoire ; il l'est dit par les uns et les autres. Je présume que nous aurons l'occasion d'y revenir lorsque le texte définitif du CoDT sera remis en débat.

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « L'INSTALLATION DES PORTIQUES VISANT À PERCEVOIR LA TAXE AU KILOMÈTRE POUR LES CAMIONS DE PLUS DE 3,5 TONNES »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'installation des portiques visant à percevoir la taxe au kilomètre pour les camions de plus de 3,5 tonnes ».

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

M. Crucke (MR). - Monsieur le Ministre, ces portiques qui fleurissent maintenant le long des autoroutes – il y en a quelques-uns en Wallonie – et qui doivent permettre d'effectuer le comptage et l'identification des camions qui seront soumis à la taxe kilométrique ont été placés avec une certaine désinvolture en termes de sécurité qui peut susciter autant de craintes.

Quant à l'installation même de ces portiques, sont-ils installés sur le domaine public wallon ou le sont-ils sur un territoire qui aurait été concédé à la SOFICO ? Quel est le détenteur de cette parcelle de terrain sur lequel reposent les portiques ?

Ces portiques n'ont pas été couverts par un rail de sécurité qui est essentiel. On imagine bien les dégâts que cela peut poser avec un véhicule qui les frapperait. Or, c'est indispensable, pas seulement pour la sécurité, mais aussi dans le respect de la loi.

Satellic a-t-il été mis en demeure de respecter les prescriptions ? Si demain il y a un accident, si ces portiques doivent être installés, c'est aux frais de qui ? De la Région, la SOFICO ou Satellic ?

Soit il faut un permis, soit il n'en faut pas. Un permis n'aurait éventuellement pas été délivré ? Ces portiques auraient-ils été installés sans permis ? Est-ce possible ? Je pose la question ; j'attends la réponse.

Entre ce qui lie l'opérateur, Satellic et Viapass et la SOFICO, on est partis pour une période de 12 ans. Après 12 ans, à qui revient l'appareillage ? Qui sera propriétaire ? Est-ce la SOFICO ou la Région ?

Enfin, qui supporte ces charges d'entretien ? Une convention a-t-elle été signée par les intéressés ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, l'article 262, 12 °, H, du CWATUPE dispense de permis le placement de certains dispositifs sur le domaine public.

Les portiques nécessaires au comptage et à l'identification des camions en vue de la perception de la taxe au kilomètre entre dans le champ d'application de cette disposition. Ils sont dispensés de permis et ont été installés en toute légalité.

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

M. Crucke (MR). - Je remercie M. le Ministre pour la réponse. J'entends bien qu'il ne faut pas de permis en fonction et en regard de l'article cité par le ministre. Mais est-ce pour cela que l'on peut autoriser le placement sans les mesures de sécurité nécessaires, car c'est là le danger, pour moi ?

Tant mieux s'il n'y a pas de lourdeur administrative, mais cela ne corrige pas la responsabilité en termes de danger. Si demain il y a un accident, qui supportera cela ? Ce rail devait-il être placé ou pas ? C'était cela aussi mes questions.

QUESTION ORALE DE MME DE BUE À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « L'IMPLANTATION D'ÉOLIENNES EN ZONES D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE (ZAE) »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme De Bue à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'implantation d'éoliennes en zones d'activité économique (ZAE) ».

La parole est à Mme De Bue pour poser sa question.

Mme De Bue (MR). - Monsieur le Ministre, on a abordé cette question dans la première présentation du CoDT. Mais j'avais déjà eu l'occasion de vous interroger, par écrit, pendant les vacances parlementaires sur la question de l'implantation des éoliennes en zones d'activité économique.

Vous entendiez adapter le cadre de référence pour faciliter le développement éolien dans des zones d'activité économique déjà construites, tout en préservant leurs habitants selon les spécificités de ces zones.

J'ai pu prendre connaissance d'un projet de note méthodologique élaboré par un bureau privé, justement pour aborder ces questions d'implantation d'éoliennes dans les ZAE.

Je reviens vers vous à ce sujet. Cette note aborde des questions notamment de définition de risques des impacts potentiels en termes de distances, de bruits et d'ombres portées.

J'aurais voulu avoir plus d'informations sur les adaptations du cadre de référence pour permettre justement l'implantation d'éoliennes dans les ZAE existantes.

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame la Députée, le guide méthodologique annexé à votre question met en évidence certains points à adapter pour faciliter l'implantation d'éoliennes en zones d'activité économique, telle que notamment la distance par rapport aux habitations situées dans la zone d'activité économique.

La question de l'interprétation de l'étude de risques requise dans le cadre de l'implantation d'une éolienne dans certaines hypothèses, dont celle des zones

d'activité économique, pose question dans la mesure où elle aboutit à des résultats différents selon que le projet est situé en Flandre ou en Wallonie.

Ces aspects doivent être abordés dans la réflexion que je mène actuellement sur l'adaptation du cadre de référence. Les groupes de travail ont d'ores et déjà été réunis pour aborder ces sujets.

Par ailleurs, le CoDT apporte plusieurs avancées significatives pour le secteur éolien dont, entre autres choses, la conformité des éoliennes à destination des zones d'activité économique du plan de secteur.

Le cadre de référence pour l'implantation des éoliennes en Wallonie nécessite aussi des adaptations par rapport au CoDT.

Ma volonté est de faciliter les projets éoliens dans les zonings, et le CoDT y contribuera. Un nouveau cadre de référence est également prévu, mais ce travail d'adaptation ne peut précéder les débats parlementaires sur le CoDT compte tenu du lien entre les deux. Il est dès lors prématuré de détailler davantage la portée de ce travail et le calendrier de ce projet. Vous avez bien compris que notre volonté était de permettre ce développement. Je suis interpellé par le fait qu'une étude de risques puisse être interprétée différemment selon la région dans laquelle on se trouve. On doit trouver une forme d'interprétation de cette étude de risques qui permette le développement dans les zonings tout en protégeant ces zones d'activité économique de l'affectation principale qui est l'installation des entreprises.

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

Mme De Bue (MR). - Je remercie M. le Ministre pour les précisions. On avance lentement, mais sûrement, j'espère.

J'attire votre attention que différents projets sont à l'étude en Région wallonne à ce sujet. Ce secteur a beaucoup souffert d'un manque d'orientation et de décisions politiques, notamment lors de la mandature précédente. Il serait bon, le plus rapidement possible, de donner un signal clair au secteur, en tout cas dans cette possibilité d'implanter des éoliennes dans les zones d'activité économique.

QUESTION ORALE DE M. BOUCHEZ À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LES MÉTHODES DU FONCTIONNAIRE DÉLÉGUÉ DE LA DIRECTION PROVINCIALE HAINAUT 1 »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bouchez à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les méthodes du fonctionnaire délégué de la Direction provinciale Hainaut 1 ».

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

M. Bouchez (MR). - Monsieur le Ministre, il faut parfois de la suite dans les idées. Je vous ai déjà interrogé, Monsieur le Ministre, on ne va pas revenir sur les circonstances de l'espèce puisque vous les connaissez.

Je vous avais expliqué l'idée de pouvoir passer au-delà de considérations personnelles et d'objectiver le litige dont il est question pour le projet « I love Mons ». Mais ici, je voudrais vous interroger davantage sur la manière dont le fonctionnaire délégué a lui-même appliqué sa mission et ses responsabilités, car cela pose question sur son fonctionnement traditionnel.

Cela me permet de préciser également que, si certains ont voulu résumer le débat sur une couleur de brique, il y a deux éléments.

Le premier, ce n'est pas moi qui ai amené ce débat. Si l'on a un fonctionnaire délégué qui, lui, s'attarde sur la question, il faut parler du problème. Le deuxième, ici, on n'est pas sur un problème de couleur de brique, mais du comportement de quelqu'un qui doit être un fonctionnaire indépendant, qui doit avoir un rôle de facilitateur, mais qui agit totalement dans le sens contraire.

Je m'arrête, à présent, sur la procédure. Ce sera peut-être une manière, pour vous, d'évoquer de bonnes pratiques pour un fonctionnaire délégué, ou en tout cas celles que ce fonctionnaire délégué en question aurait dû mettre en œuvre.

Monsieur le Ministre, pourquoi le fonctionnaire délégué ne s'est-il pas concerté avec la ville par rapport à ce problème ? Il n'y a pas eu de discussion préalable qui aurait permis de trouver une solution alternative au problème. Vous l'avez vous-même évoqué dans la réponse en question d'actualité. Vous avez dit qu'il était possible d'avoir d'autres compensations si, encore une fois, une compensation était nécessaire, mais je continue de penser que ce n'était pas le cas.

Par ailleurs, vous avez indiqué que, pour le fonctionnaire délégué, la brique était infractionnelle. J'ai un souci, c'est qu'un fonctionnaire délégué agit en février 2013. Or, la brique de parement est mise en œuvre à partir du mois d'août 2012. On est au mois d'août 2012, on commence à poser cette brique et on se retrouve en février 2013 avec l'avis du fonctionnaire délégué. Pourquoi dis-je cela ? Là aussi, en matière de pratique, cela pose question. À un moment donné, on fait avancer le chantier à un stade où l'on ne peut plus, par la suite, corriger quoi que ce soit, on ne peut plus rien discuter, puisque les choses sont ce qu'elles sont.

Deuxième volet – le premier volet étant la phase de concertation – on en vient au moment de la réaction. Là, on peut s'interroger sur les finalités de la motivation réelle du fonctionnaire délégué. C'est beaucoup plus fondamental, car cela pose la question du ministre et de sa responsabilité et surtout de son rôle par rapport à son fonctionnaire.

Jusqu'à preuve du contraire, le fonctionnaire est dit délégué parce qu'il a une délégation de signature que vous lui attribuez, en tant que ministre ; jusqu'à preuve du contraire, il n'est que fonctionnaire, c'est-à-dire que le rôle de décision revient, quoi qu'il en soit, au ministre qui peut confier cette délégation de signature à n'importe qui d'autre.

Ce que je ne comprends pas, c'est qu'il n'y a pas de nouvelles négociations menées par le fonctionnaire délégué après qu'il ait reçu une note verte du ministre Henry. Ce qui se passe, c'est qu'il reçoit une note de son ministre en mars 2014, et c'est seulement en mars 2015 qu'il y a la recherche d'une issue au problème.

Cela veut dire que, sur la base de cette note verte où le ministre est très clair, le fonctionnaire, lui, dit : « Je m'en fous, c'est le ministre, il y aura bientôt des élections, il ne sera peut-être plus ministre. Ce que je vais faire, c'est que je vais m'asseoir sur le papier, et puis on verra ce qui se passera ».

En sachant que vous, vous n'avez pas adopté la même attitude que le ministre Henry. Ce qui peut aussi poser question, puisque vous aviez la possibilité de confirmer ce que votre prédécesseur avait indiqué dans sa note verte. Ce qui aurait certainement contraint le fonctionnaire délégué à agir d'une tout autre manière.

Enfin – ce sera peut-être l'occasion de généraliser le propos – de quelle manière considérez-vous que vous avez une responsabilité ? L'octroi d'un permis, c'est une décision qui est hautement politique. J'ai l'impression que, avec ce rôle de fonctionnaire délégué – on aura certainement l'occasion d'en débattre dans le cadre du CoDT –, toute cette matière de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme échappe de plus en plus aux politiques. Puisque le politique, dès qu'il doit prendre une décision un peu courageuse ou un peu difficile, dit : « Ce n'est pas moi, c'est le fonctionnaire délégué, ce sont les services de la ville qui le veulent. C'est la Région wallonne qui dit que (...) ». Mais, à un moment donné, on est sur des matières qui constituent des enjeux fondamentaux pour l'avenir de notre Région, pour la qualité de vie, pour l'augmentation du nombre de logements.

Il serait intéressant que, en tant que ministre, vous puissiez aussi reposer votre rôle face à de telles situations et voir comment on peut aller au-delà d'une situation de blocage ; surtout savoir quels étaient les outils à votre disposition dont vous avez fait usage ou ceux qui étaient à votre disposition, mais dont vous n'avez pas fait usage.

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, on va de nouveau faire l'histoire. En juin 2008, une société anversoise obtient de la ville un permis unique pour des appartements, un parking, des commerces et des services. L'obtention du permis fut précédée, notamment, d'une enquête publique qui mettait en évidence que la teinte de la brique prévue au projet ne correspondait pas aux exigences du règlement communal d'urbanisme. Si vous pensez que cela n'a pas d'importance, je vous invite à ne pas hésiter à abroger cette partie de votre règlement communal d'urbanisme, Monsieur Bouchez.

Nonobstant les conditions du permis, il est constaté que la teinte de la brique posée en cours de chantier est différente de celle exigée par le permis, et ce, sans qu'il ait été jugé opportun de consulter le fonctionnaire délégué. Toute une série de dérogations a été obtenue, mais celle-là ne l'a pas été. Néanmoins, en cours de chantier, il est constaté que la brique qui avait été jugée différente par l'enquête publique est posée.

Un arrêt de chantier est ordonné par le fonctionnaire délégué, pour cause d'infraction à une condition du permis, en l'espèce la pose d'une brique d'une teinte ne correspondant pas aux exigences du règlement communal d'urbanisme.

Le fonctionnaire délégué est resté dans son rôle, le code lui réservant des pouvoirs d'attribution.

Le pro justicia fut l'objet de discussions entre les parties concernées, mais la contestation portant sur la couleur de la brique n'a pas donné lieu à un débat judiciaire. Les parties se sont accordées rapidement sur des travaux d'aménagement portant sur la modification du parement posé illégalement.

Vous l'ignorez peut-être, mais l'autorité administrative ne peut s'immiscer dans les relations contractuelles entre le promoteur et son architecte – le promoteur a accepté les termes de la négociation – ni

entre le promoteur et les tiers. II revient, en effet, au seul juge civil d'arbitrer les conflits de droits subjectifs.

Seul un nouvel accord entre les parties entériné par jugement du tribunal de première instance pouvait annuler le jugement du 9 octobre 2013. C'est ce qui a été fait puisque le 24 juin 2015, le Tribunal de première instance du Hainaut, division de Mons, a entériné un deuxième accord qui met un terme au litige entre le fonctionnaire délégué, le promoteur en charge des travaux et la Ville de Mons.

C'est à deux reprises que le promoteur, la ville de Mons et le fonctionnaire délégué ont signé une convention portant sur des travaux à exécuter sur deux façades du bâtiment. La convention fut entérinée à chaque fois par le Tribunal de première instance du Hainaut. Chaque partie, représentée par un avocat, a donné son consentement en toute connaissance de cause.

Le promoteur a, alors, exécuté les travaux convenus. Dès lors, ce dossier infractionnel est à présent clôturé pour ce qui concerne la Direction générale opérationnelle de l'aménagement du territoire.

De quoi s'agit-il ? Simplement d'un désaccord entre un investisseur et son architecte. Un accord a été validé devant un tribunal entre le promoteur et l'autorité administrative. Il est aujourd'hui contesté par l'architecte. Or, il n'appartient pas à l'autorité administrative de s'immiscer dans ce débat entre le titulaire du permis et son auteur de projet. À chaque contact avec le titulaire du permis, il nous dit : « S'il vous plaît, ne bougez plus à rien, ne prenez plus aucune décision, c'est bon comme cela, je suis en train de vendre ».

Sur le plan administratif, il n'y a aucun litige porté devant le Conseil d'État, section du contentieux administratif.

En conclusion, sur le plan disciplinaire, il n'y a aucune mesure à prendre à l'égard du fonctionnaire délégué.

Par ailleurs, d'un point de vue procédural, un chef de cabinet ou son ministre n'a pas à donner des instructions à un fonctionnaire délégué, mais seulement au directeur général de la DGO4 qui les répercute via la voie hiérarchique. La note verte que vous évoquez n'a aucune valeur qui pourrait conduire à des sanctions disciplinaires.

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

M. Bouchez (MR). - Monsieur le Ministre, celui qui refait l'histoire, c'est vous, car le point de départ est justement la question de savoir s'il y avait véritablement une infraction ou non au RCU. Je suis désolé. Des études indiquaient que la couleur de la brique respectait le RCU puisqu'elle était au niveau du brun.

À partir de là, tout ce que vous expliquez derrière n'a plus beaucoup de sens. Vous, en tant que ministre, à partir du moment où vous avez connaissance que le fonctionnaire délégué invoque une violation légale qui n'existe pas, puisque ce n'est pas enregistré, vous dites que oui. Cela veut dire que vous, en tant que ministre, vous considérez que cette brique est noire. Si vous considérez que la brique est noire, que le fonctionnaire délégué le considère, tout ce qui s'ensuit peut avoir une logique, mais la brique n'est pas noire selon deux études. Soit vous en avez une troisième qui nous dit l'inverse...

Honnêtement, quand je la vois, elle n'est pas noire, mais ce n'est pas grave. L'enjeu ici est la couleur de la brique. Pourquoi ? Parce que selon la couleur de la brique, on est constitutif d'une infraction au RCU ou pas. L'enjeu est de se dire : face à une infraction supposée du RCU, cette infraction est-elle réelle et auquel cas la procédure doit suivre son cours ? Si cette infraction n'est pas avérée, dans ce cas, il y a véritablement un problème d'application des règles.

Je comprends le sens de votre réponse qui est de dire : si les acquéreurs et/ou les architectes n'attaquent pas en justice, rien ne bougera, je ne changerai pas d'avis, la brique n'est pas noire. Mais comme les enfants, on va dire qu'elle est noire, dans ce cas, tout le reste de la procédure tient la route. Le problème est qu'il suffit de poser les yeux sur le bâtiment pour se rendre compte que ce n'est pas le cas et, au-delà, il y a des études véritablement objectives. Ce n'est pas de la perception.

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

INTERPELLATION DE M. STOFFELS À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LES MALADIES DONT LA CAUSE EST ENVIRONNEMENTALE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les maladies dont la cause est environnementale ».

La parole est à M. Stoffels pour développer son interpellation.

M. Stoffels (PS). - Monsieur le Ministre, l'interpellation porte sur les maladies dont la cause est environnementale. En 2012, en Belgique, 16,3 % des décès sont dus à des maladies respiratoires, soit

17 777 personnes. Au Royaume-Uni, on trouve le pourcentage le plus élevé d'Europe.

En Belgique, le cancer des poumons est responsable de 37,7 % des décès dus aux maladies respiratoires, ce qui la place à la treizième place au niveau européen. Il est également responsable de 40 % des décès en Europe, ce qui en fait le plus meurtrier. Le taux de mortalité est de 70 % chez les hommes contre 30 % chez les femmes. Cela s'explique par la prévalence du tabagisme chez les hommes et les femmes il y a 20 à 30 ans, explique le Professeur Éric Marchand, pneumologue au CHU de Mont-Godinne.

À l'heure actuelle, le tabac est consommé de manière égale chez les hommes et les femmes, mais il y a un délai différent de l'expression de la maladie en fonction du sexe du patient.

Numéro 2 de ces maladies les plus meurtrières, avec 26,4 %, sont les maladies respiratoires intitulées bronchites et autres affections chroniques des voies respiratoires inférieures. C'est aussi une maladie liée au tabac ; ce qui explique de nouveau qu'il y ait toujours plus d'hommes que de femmes à l'heure actuelle. Pourtant la bronchite n'est pas une maladie mortelle, nous explique le professeur Marchand, mais on retrouve dans le top 10 des décès au niveau mondial le BPCO, ou broncho-pneumonie chronique obstructive, qui s'accompagne d'emphysème et de bronchite chronique.

Quant à la pneumonie, elle est responsable de 20,5 % des décès en Belgique. Elle est surtout cause de mortalité chez les très jeunes enfants et les personnes âgées, mais également très dangereuse pour les personnes fragilisées par rapport aux infections, par exemple la chimiothérapie. Un des facteurs qui peut expliquer l'augmentation de la mortalité liée aux infections est la résistance aux antibiotiques.

Les plus graves et les plus mortelles, ce sont les pneumonies qui sont nosocomiales, attrapées lors d'une hospitalisation. Pour ce type de pneumonie, l'antibiotique est disponible uniquement par voie intraveineuse, ce qui implique une hospitalisation prolongée. La grande difficulté est de trouver le type d'antibiotique qui sera efficace.

Aujourd'hui, de plus en plus de spécialistes indiquent que ces maladies respiratoires sont également déclenchées par des causes environnementales. Il y a quelques années, je me suis livré à l'analyse de certaines données en la matière et j'ai pu en déduire qu'à certains niveaux d'altitude par rapport au niveau de la mer, le nombre de maladies de ce genre avec conséquence létale est statistiquement plus élevé qu'à d'autres niveaux d'altitudes.

Quel rôle la Wallonie peut-elle jouer en matière de santé-environnement ? Sous la législature précédente, une cellule environnement-santé a été mise sur pied au sein de l'administration. Quel est son travail aujourd'hui ? Comment l'évaluez-vous ?

Existe-t-il un monitoring wallon des liens existant entre la qualité de l'air et le développement de certaines pathologies graves ? Peut-on aujourd'hui encore ignorer les liens existant entre environnement et santé ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, on ne peut nullement ignorer les liens existants entre environnement et santé et l'impact négatif des polluants atmosphériques sur la santé ne fait plus aucun doute.

Les liens entre qualité de l'air et développement de certaines pathologies sont en effet suivis et analysés à travers différentes études. Dans ce cadre, la Cellule permanente environnement-santé octroie, notamment depuis 2012, une subvention à l'Université libre de Bruxelles afin d'analyser l'impact d'une exposition aiguë de la pollution atmosphérique sur la morbidité et mortalité cardiovasculaire et respiratoire.

Je reviendrai prochainement, lors de la note de politique générale, vous détailler l'ensemble des mesures en faveur de la qualité de l'air.

Par exemple, il me semble nécessaire de préciser que toute mesure prise, que ce soit en matière de gestion des déchets, des sols, d'infractions environnementales ou encore de qualité de l'eau contribue également à réduire l'impact de l'environnement sur la santé.

Concernant plus spécifiquement la Cellule permanente environnement-santé, son travail actuel est similaire à celui qui lui a été confié lors de sa mise en place en 2010. Entre autres, elle assure la gestion du guichet unique et du Portail environnement-santé, elle s'assure de la bonne mise en œuvre des actions, elle agit en coordination avec les institutions et entités concernées et répond aux sollicitations des ministres.

Cette cellule apporte une réelle plus-value en répondant à la nécessité de disposer d'une interface réactive coordonnant l'approche environnement-santé en matière de gestion des problématiques transversales, d'information et de communication.

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

M. Stoffels (PS). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Pour aujourd'hui, je me contente de prendre acte. Mais j'adresse également la demande à ce que cette cellule environnement-santé puisse exposer devant notre commission un rapport pour faire le bilan de ses activités et nous faire part des constats et de ses observations qui doivent nourrir notre politique en

matière d'environnement qui aboutit à une politique de protection de santé.

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

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

QUESTION ORALE DE MME BALTUS-MÖRES À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LE RECRUTEMENT D'UN COLLABORATEUR GERMANOPHONE AU SEIN DE LA DIRECTION DE LIÈGE DE LA POLICE DE L'ENVIRONNEMENT »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Baltus-Möres à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le recrutement d'un collaborateur germanophone au sein de la Direction de Liège de la police de l'environnement ».

La parole est à Mme Baltus-Möres pour poser sa question.

Mme Baltus-Möres (MR). - Monsieur le Ministre, si l'occasion n'était pas aussi triste, l'on pourrait fêter un anniversaire aujourd'hui, car cela fait plus d'un an maintenant que je vous interroge sur l'entrée en fonction d'un collaborateur germanophone au sein de la Direction de Liège de la police de l'environnement.

Avec la compréhension nécessaire pour les procédures de recrutement et les difficultés liées aux critères de sélection afin de correspondre aux profils disponibles sur le marché du travail, j'aimerais savoir si, et surtout quand, cette recherche sera couronnée de succès.

En août 2015, vous m'aviez expliqué que vous aviez demandé de relancer la recherche en assouplissant les critères de sélection.

Cet appel a-t-il été lancé ? Quels critères ont été assouplis ?

A-t-on trouvé une personne ? Quand est-elle entrée ou entrera-t-elle en fonction ?

Je souligne que ce poste d'agent germanophone au sein de cette direction est plus que nécessaire. Récemment, j'ai interpellé votre collègue, M. le Ministre Lacroix, sur le poste vacant de chef de zone du district de Verviers où, malheureusement, la connaissance de la langue allemande n'est pas un critère d'application. Pendant notre discours, on a parlé également du poste toujours inoccupé au Département de la police et des contrôles au sein de la direction de Liège, et il m'a promis de s'engager aussi pour que cette situation soit réglée dans les plus brefs délais. Aujourd'hui encore, il m'a confirmé que cela sera bientôt le cas. J'espère que vous pourrez confirmer cette information.

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame la Ministre, l'engagement par transfert de budget fonctionnel n'a pas été possible. La seule solution pour l'engagement de cet expert est de passer par le budget de remplacement du directeur général.

J'ai demandé, via une note verte, au directeur général de la Direction générale opérationnelle de l'agriculture, des ressources naturelles et de l'environnement de prévoir cet engagement de manière prioritaire dans son enveloppe.

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

Mme Baltus-Möres (MR). - Monsieur le Ministre, merci pour cette réponse qui ne me rend pas trop euphorique. J'ai entendu que vous être en train de régler la question du budget. C'est un élément nouveau. Jusqu'à présent, on n'avait pas encore parlé du financement de ce poste.

Le processus de recrutement était assez difficile. Je constate que l'on ne peut toujours pas s'attendre à ce que la situation soit réglée dans les plus brefs délais, comme promis ; c'est dommage.

QUESTION ORALE DE M. DENIS À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LE SOUTIEN À LA BIOMÉTHANISATION »

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

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

M. Denis (PS). - Monsieur le Ministre, il y a déjà un certain temps, vous avez exprimé votre volonté de diminuer l'incinération des déchets et d'inciter la

biométhanisation. Nous brûlons encore trop, notamment des déchets organiques pouvant être revalorisés au travers de la biométhanisation et créant du biogaz et un résidu pouvant être répandu sur les terres agricoles afin de les fertiliser.

Si l'augmentation de la collecte des organiques est généralisée, les capacités de l'unité de biométhanisation de Tenneville ne seront pas suffisantes. Il sera alors nécessaire d'en créer de nouvelles dans les Provinces de Liège et de Hainaut. Cette dernière servirait principalement d'unité de préparation en vue d'alimenter les unités des exploitations agricoles.

Concernant le développement de la biométhanisation, l'intercommunale IPALLE s'est rendue au Danemark, pays pionnier dans cette démarche, afin de recueillir leurs expériences sur le sujet. Les Danois ont fait marche arrière, car la biométhanisation nécessite des déchets organiques de qualité, ce qui n'est pas le cas lors des collectes de déchets organiques. Comment s'assurer que les déchets organiques collectés soient de bonne qualité ? Y a-t-il moyen de biométhaniser des déchets organiques mal triés ?

Les digestats qui résultent de la biométhanisation sont répandus sur des terres agricoles. Il apparaît que les unités de biométhanisation existantes peuvent avoir des difficultés pour se débarrasser de ces digestats, les agriculteurs n'ayant pas besoin de ces résidus régulièrement. Les intercommunales devront alors stocker ces restes, ce qui risque d'engendrer des nuisances olfactives importantes pour leurs riverains. Ces futures unités auront-elles des partenaires réguliers pour éviter ce problème ?

Dans le Hainaut, l'intercommunale Hygea possède deux « bonbonnes » de biométhanisation, dont une n'a jamais reçu de déchets et l'autre a produit une qualité de méthane relativement médiocre. N'envisagez-vous pas de rénover ces bonbonnes et remettre en route ces unités ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, la Région dispose d'une installation de biométhanisation, gérée par l'Aive, d'une capacité nominale de 35 000 tonnes par an.

Intradel prévoit une unité de biométhanisation d'une capacité nominale oscillant entre 35 000 et 40 000 tonnes par an. Le projet d'Intradel est conforme à un développement des collectes sélectives de déchets organiques sur le territoire de la Région.

Une unité devra être prévue dans le Hainaut, soit une unité de type Intradel, soit une unité réalisant un prétraitement des déchets organiques collectés sélectivement. Ce prétraitement vise à produire une liqueur pouvant alimenter un biométhaniseur, en substitution d'intrants agricoles. Les installations de biométhanisation qui traiteraient cette liqueur seraient considérées comme des installations de traitement de déchets.

Seuls les digestats générés à partir de déchets organiques issus de collectes sélectives sont potentiellement valorisables en agriculture, dans le respect de normes de qualités prévues conjointement par la Région et le Fédéral. Les ordures ménagères brutes, même prétraitées, ne peuvent conduire à la production d'un digestat destiné à une valorisation agricole. On doit bien avoir, au départ, un tri dans les ménages et une collecte organisée en conséquence.

En ce qui concerne les éventuelles nuisances olfactives, des conditions de stockage sont prévues dans les permis pour les déchets entrants et les digestats. Il ne saurait être question de nuisances olfactives importantes pour les riverains.

Le bénéfice occasionné par un éventuel post-traitement du digestat – compostage, déshydratation, et cetera – dans les futures installations sera également étudié au cas par cas, en vue de concilier les besoins en capacité de stockage et les contraintes relatives aux périodes d'épandage prévues par le PGDA, le programme de gestion durable de l'azote, qui implique d'épandre à certains moments. On ne pourra pas, en continu, utiliser le digestat. Il faut pouvoir le stocker aussi de manière provisoire.

Les besoins en matière d'unités de biométhanisation sont actuellement évalués dans le cadre de la finalisation du volet infrastructures du Plan wallon des déchets.

Concernant les deux digesteurs de l'intercommunale Hygea, la décision d'investissement pour leur rénovation pourra être prise dans ce volet infrastructures. Des possibilités réelles, pour l'installation, de produire encore du biogaz et un digestat valorisable au profit des sols agricoles, dans des conditions économiquement acceptables seront avancées. Il faudrait une évaluation précise de l'état de ces deux digesteurs qui sont là depuis très longtemps et qui, pour l'un d'entre eux au moins, n'ont jamais été utilisés.

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

M. Denis (PS). - Monsieur le Ministre, je vous remercie et prends note de vos réponses. Pour ce qui est de la qualité du déchet organique concernant la fabrication de biométhanisation, le Danemark fait marche arrière. Chez nous, on a des éléments de réponse qui pourraient nous inciter à nous inscrire dans la biométhanisation, avec des déchets peut-être mal triés.

Pour ce qui concerne les digestats, je note ce que vous m'avez expliqué. L'agriculture a les capacités

d'absorption. Aujourd'hui, on doit encore faire de la promotion et nouer des contacts.

Pour Mons-Borinage, il serait plus judicieux de faire quelque chose de neuf et de compétitif plutôt que d'investir dans un outil qui est passablement dépassé, et qui a déjà fait preuve de ses défectuosités à certains moments.

QUESTION ORALE DE M. MAROY À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LA DIMINUTION ANNONCÉE DE L'INCINÉRATION DES DÉCHETS ET SES CONSÉQUENCES »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la diminution annoncée de l'incinération des déchets et ses conséquences ».

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

M. Maroy (MR). - Monsieur le Ministre, récemment vous avez affirmé votre volonté de fermer un certain nombre d'outils d'incinération. Votre objectif est de réduire les capacités d'incinération de 1 million de tonnes actuellement à 606 000 en 2025. Inversement, on passerait de 39 000 à 108 000 tonnes en biométhanisation. Il faudra réduire le volume de déchets envoyés dans les incinérateurs. Là, vous avancez deux solutions : généraliser la collecte des organiques et récupérer, dans les sacs bleus, les plastiques que l'on jette aujourd'hui dans les sacs blancs.

En théorie, tout cela peut sembler logique et cohérent, mais sur le terrain, certains acteurs du secteur se montrent sceptiques, voire très critiques.

Plusieurs critiques sont formulées.

La première, si l'on envoie moins de déchets ménagers dans les incinérateurs, les fours atteindront plus rapidement la température maximale acceptable dans ces fours. Il faudra alors ralentir la cadence, de sorte que le coût à la tonne augmentera. Cela se répercutera sur les communes et, au final, sur la facture des citoyens via une augmentation de la taxe communale et/ou du sac blanc.

Monsieur le Ministre, les citoyens ne risquent-ils pas d'être les dindons de l'histoire ? Moins de déchets brûlés, cela ne risque-t-il pas de faire flamber leur facture ?

La deuxième, vous voulez pousser Fost Plus à récupérer tous les plastiques via les sacs bleus et pas seulement une partie, comme c'est le cas aujourd'hui. Cela veut dire que Fost Plus devra développer une filière de recyclage. Certains experts disent que c'est plus facile à dire qu'à faire, que cela va s'avérer très coûteux et très difficile. J'ai lu, par exemple, que la Suisse, et plus particulièrement le Canton de Neuchâtel, fait marche arrière dans ce domaine. On y invoque même un non-sens écologique et économique d'une collecte de tous les plastiques. Que répondez-vous face à ces critiques ?

La troisième, tous les incinérateurs wallons ne sont pas logés à la même enseigne. Pourquoi avez-vous accordé le permis pour moderniser le four n° 3 de l'intercommunale ICDI à Pont-de-Loup alors que votre politique va justement dans le sens d'une diminution de l'incinération ? On s'étonne. D'autant que, dans le même temps, à Virginal, dans le Brabant wallon, la ligne 1 de l'incinérateur de l'IBW ne pourra pas être modernisé ; il devra fermer en 2024.

J'aimerais que vous m'expliquiez le pourquoi de cette différence de traitement.

Pourquoi 2024 pour la fermeture de l'un des fours de Virginal alors que, d'après mes renseignements, le permis d'exploiter court, non pas jusqu'en 2024, mais jusqu'en mars 2026 ? Que se passera-t-il pour ces deux années d'écart ?

Ensuite une quatrième critique, mais ce sera la dernière, ce n'en est pas une, mais plutôt une interrogation. Avec la fermeture de certaines lignes et toute la réorganisation que cela entraînera, ne se dirige-t-on pas vers une globalisation à l'échelle de toute la Wallonie des instruments de traitement des déchets ? Est-ce là votre ambition ? Est-ce cela qui est en filigrane ?

Dans le secteur des déchets, fera-t-on ce que l'on a fait dans le secteur de l'épuration des eaux avec la création de la SPGE ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, je commence par la fin, vous avez raison, en matière d'infrastructure, il faut aller vers une globalisation de la gestion.

Cela n'a pas de sens d'estimer que chaque intercommunale doit disposer, à elle seule, de l'ensemble des outils : un incinérateur, un biométhaniseur, et cetera.

Le territoire est relativement petit et les quantités à traiter de l'ordre de 1 000 kilotonnes justifie que l'on ait

un traitement qui soit étudié, que les infrastructures soient pensées au niveau de l'ensemble de la Région et pas uniquement dans l'intérêt d'une intercommunale.

Aujourd'hui, la Wallonie dispose de quatre unités de valorisation énergétique, quatre incinérateurs, quatre groupes d'incinérateurs, dits fours, développant une capacité de 1 000 kilotonnes et dispose également d'une unité de biométhanisation ayant une capacité de 39 kilotonnes.

Dans le cadre de l'élaboration du futur Plan wallon des déchets, j'ai proposé au Gouvernement d'évaluer les besoins à l'horizon 2025.

Depuis des années, les actions visaient à réduire les besoins en décharge au strict minimum. On a ainsi constaté une réduction de près de 60 % de l'élimination depuis 10 ans.

En 1996, le Parlement avait pris la décision de ne plus mettre en CET des déchets organiques provenant de déchets ménagers, et cela à partir de 2010.

Place désormais à de nouvelles options. Ainsi, j'ai souhaité donner un signal clair aux investisseurs quant à la ligne de conduite en Wallonie pour les 10 ans à venir.

Les déchets organiques seront traités dans un processus de recyclage par biométhanisation ou compostage ; 150 communes collectent déjà séparément cette fraction.

Plusieurs nouvelles communes se lanceront également au 1er janvier 2016, dont celles de Chastre, la première dans le Brabant wallon, avec conteneur à puce. Je pense que la voie est lancée et que l'on ne reviendra pas en arrière.

Pour ce qui est du recyclage des matières de déchets plastiques, cette technique de recyclage a encore un potentiel de développement. Vous semblez partir du principe que les expériences que Fost plus lance pour du P+MC à Hannut, Marchin et Frameries au 1er janvier 2016 seront des échecs. Ce n'est pas l'avis du Gouvernement. Il faudra assurer les filières. C'est pour cela que la Wallonie donne déjà un signal aux investisseurs pour les prochaines années. Nous généralisons les P+ des emballages et le recyclage des plastiques durs provenant des encombrants.

N'oublions pas que tous les emballages plastiques génèrent des recettes chez Fost Plus. On n'en récupère qu'une partie, mais sur tous les emballages, vous avez le point vert. Les recettes, elles sont là. Cela a fait l'objet de débats ici puisque non seulement elles sont là et parfois elles restent chez Fost Plus.

Des moyens pour traiter des plastiques qui ne le sont pas aujourd'hui existent.

Si certains plastiques ne sont pas recyclables et ne peuvent qu'être brûlés, qu'on les pénalise et qu'ils disparaissent. Il y en a d'autres qui peuvent l'être.

À terme, Fost Plus, c'est aussi une association des producteurs d'emballage. S'ils ont trop de difficultés à recycler certains types de plastiques, qu'ils abandonnent ceux-là et qu'ils se concentrent sur les autres qui ont une seconde vie possible, une utilisation dans une filière de recyclage.

J'insiste aussi sur notre volonté de développer une collecte pour les biens réutilisables sur appel des citoyens via des ressourceries et de l'économie sociale. Nous arriverons à cinq types de collectes en porte à porte : le plastique + métal + carton, donc le PMC, les organiques, le papier carton, le verre et les biens réutilisables.

Cela fait diminuer fortement la quantité à incinérer puisque, compte tenu de ces éléments, il devrait y avoir des besoins en incinération liés aux déchets publics, donc, déchets ménagers, mais aussi déchets communaux et déchets hospitaliers de l'ordre de 600 kilotonnes à comparer avec les 1 000 kilotonnes disponibles aujourd'hui.

Il y a également du partenariat public-privé à hauteur de 276 kilotonnes.

Vu les capacités actuelles, il y a une surcapacité à terme d'environ 120 kilotonnes.

Les 1 000 moins les 606, moins les 276, égale 119 kilotonnes nécessaires de surcapacité.

N'oublions pas que certaines intercommunales considèrent comme positif le partenariat avec le secteur industriel.

Concernant la biométhanisation, les besoins sont estimés, quant à eux, à 108 kilotonnes.

Cela prendra du temps puisque le Plan wallon des déchets à un impact sur les futures infrastructures. Les communes devant rejoindre ce système de tri, doivent s'organisent. On est parti pour trois, quatre, cinq ans de mise en œuvre progressive, commune par commune de ces dispositifs.

Nous avons une progressivité sur 10 ans et, dans l'intervalle, il faudra s'assurer que nous disposons de capacités de traitement suffisantes.

C'est la raison pour laquelle j'ai accepté de renouveler le four n° 3 de ICDI. Quand on regarde la diminution espérée grâce aux politiques de recyclage et de tri qui seront menées, on a un creux entre dans deux ans à la fin du four ICDI et pendant six, sept, huit ans, il y a un problème si ce four n'existe pas.

Le danger, c'est d'avoir une augmentation des prix liée à un manque de capacité d'incinération sur le territoire. Ne pas renouveler ICDI était délicat par rapport à cela.

Il faudra se poser la question de l'intérêt des suivants : le suivant, c'est Virginal qui arrivera en fin de vie aux environs de 2025, qui rencontre déjà pas mal de problèmes aujourd'hui. C'est vrai que l'IBW a une certaine expérience dans le transport de déchet sur d'autres infrastructures puisque, ces dernières années, en 2010, 2011, 2012, 2013, un peu moins en 2014, elle a dû exporter des déchets dus à des problèmes sur l'unité.

Cela tombe sur Virginal, mais je pense que la suivante, donc, le dernier four de IPALLE, si nos objectifs sont rencontrés en matière de tri et de recyclage, on aura peut-être aussi là un four en excédant. Cela devra être évalué en 2020 pour voir sur 2026 et 2027 s'il ne faut pas remplacer un des quatre fours d'IPALLE.

Je constate qu'il y a un intérêt pour une gestion cohérente de tous les outils subsidiés pas la Région wallonne. Vous avez dit, la quatrième, ce n'est pas une critique, c'est plutôt une remarque, je pense que, puisque des investissements de cette ampleur – on parle de 20, 30, 40 millions d'euros pour une unité – il serait beaucoup plus cohérent d'avoir une gestion globale de ces outils. On doit également réfléchir à la gestion globale de certains aspects liés aux parcs à conteneurs, les systèmes d'accès, les types de catégories de substance, des matières reprises dans les parcs à conteneurs. On peut avoir une forme de gestion en commun. J'ai demandé ce travail à la Copidec, de manière à harmoniser l'approche de gestion des parcs à conteneurs.

Mon souhait est de continuer dans cette voie pour d'autres outils et aussi pour l'accès de ces parcs à conteneurs.

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

M. Maroy (MR). - Je remercie M. le Ministre, en particulier sur la question de la globalisation, parce que vous n'avez pas pratiqué la langue de bois.

Je pense que des arguments plaident pour une mise en commun de tous les outils. Cela n'a pas de sens que chaque intercommunale veuille disposer de tous les outils. Sur le principe, cela me semble une piste intellectuellement intéressante. Maintenant, là où cela risque d'être un peu délicat, c'est au moment où il faudra valoriser le prix de ces outils. Cela ne sera pas une mince affaire.

On peut partager l'objectif de mieux valoriser nos déchets, recycler le plus possible ce qui peut l'être. Il n'y a pas de problème avec cet objectif. Là, vous n'avez pas répondu à ma question. L'argument ne vient pas de moi. Des spécialistes que j'ai rencontrés me disent que si l'on est privés des déchets organiques qui sont, par définition, humides et, donc, qui brûlent moins bien, ce qui nous restera à brûler fera que les fours atteindront plus rapidement leur température. On devra alors ralentir la cadence. Le coût à la tonne augmentera et on devra sans doute reporter le coût sur les communes et les citoyens. Vous n'y avez pas répondu. Toutes les personnes présentes, ici dans cette commission, sont également des citoyens et savent très bien à quel point le coût de la prise en charge des déchets, le montant de la facture a augmenté au cours des dernières années.

Pour ce qui est du recyclage des plastiques, vous me dites que les moyens sont là. Je ne conteste pas qu'il y a des moyens chez Fost Plus. Des expériences sont actuellement menées, mais vous n'attendez pas que celles-ci soient terminées et que l'on en ait tiré les leçons pour aller de l'avant. J'aime les gens qui vont de l'avant, mais je pense que, là, vous allez un peu vite, parce que les technologies ne sont pas encore là.

Dans le Canton de Neufchâtel, on avait apparemment décidé de récupérer tous les plastiques comme vous voulez faire et ils sont en train de faire marche arrière. Concernant ces plastiques, on s'est rendu compte que les technologies ne sont pas encore présentes. Résultat des courses, ces plastiques retourneront de nouveau dans les sacs que l'on met devant le pas de sa porte. Là, je constate qu'il y a, dans le secteur, quelques inquiétudes par rapport à cela.

Au sujet de Pont-de-Loup IBW, je ne peux que regretter que l'incinérateur de Virginal soit réduit à terme à une seule ligne ; cela le handicapera fortement, car une trentaine d'arrêts sont programmés sur l'année pour faire des opérations techniques. Ce sera un handicap pour l'unité de Virginal ; ce que je déplore.

QUESTION ORALE DE M. MAROY À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « L'INTERCONNEXION DES RÉSEAUX POUR ÉVITER LES COUPURES D'EAU »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy, sur « l'interconnexion des réseaux pour éviter les coupures d'eau » à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal.

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

M. Maroy (MR). - Monsieur le Ministre, la Wallonie est réputée pour son or bleu. Notre Région dispose d'abondantes réserves d'eau souterraine. Pourtant, dans certaines communes, en cas de période

de sécheresse, il arrive que l'eau vienne à manquer. Deux raisons principales : la faible taille de certains captages et l'afflux de touristes en été.

Pour éviter les coupures et les mesures de rationnement, vous avez demandé à la SWDE de réaliser un audit. Un plan d'action a été élaboré. Il consiste à interconnecter les différents réseaux. Les zones à risque seraient intégrées à des réseaux de distribution capable de les secourir en cas de besoin. Tout cela a un coût : 750 millions d'euros.

J'ai pu lire que la SWDE prendrait en charge un tiers de ces travaux, soit 250 millions d'euros. Il n'en reste pas moins que la facture s'avère salée – en espérant que l'eau ne le soit pas.

Monsieur le Ministre, qui payera le solde, soit 500 millions d'euros ? Cela aura-t-il un impact sur la facture de chaque citoyen ? Pouvez-vous nous en dire plus concernant les travaux envisagés ? Quelles communes seraient particulièrement concernées ? Combien d'habitants ?

De tels travaux ne se réaliseront pas en deux coups de cuillers à pot. Quel est le planning prévu pour ces interconnexions ? Est-il prévu également de prospecter pour créer de nouveaux captages, ce qui peut être également une solution ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, étant donné que les zones à besoins en eau ne sont pas situées à proximité des prises d'eau les plus productives, la pose de conduites de liaison entre les réseaux est nécessaire pour permettre d'apporter les volumes d'eau vers les différentes zones demandeuses. Pour ce faire, il s'agit de valoriser le potentiel en eau disponible, barrages de l'est de la Wallonie, par exemple, et d'interconnecter les réseaux des grands opérateurs : Vivaqua, la CILE, l'INASEP, la SWDE et Farys.

L'état des lieux dressé par la SWDE à la demande du Gouvernement a montré que la Wallonie dispose de ressources suffisantes pour faire face à la demande en eau actuelle et même future. L'amélioration du rendement des réseaux permettrait en outre de récupérer un volume d'eau non négligeable, environ 5 millions de mètres cubes par an, si tous les réseaux avaient un rendement d'au moins 75 %.

Les principaux sites de production fournissant plus de 100 000 mètres cubes par an d'une eau de qualité se situent principalement au nord du sillon Sambre et Meuse et dans l'est de la Wallonie. Il apparaît dès lors que le nombre de prises d'eau pourrait être réduit afin de privilégier les gros sites de production et de les interconnecter. Ce maillage, suffisamment dimensionné pour alimenter chaque raccordement avec une eau de qualité et en quantité suffisante, devrait à terme couvrir le territoire wallon.

La première phase des travaux correspond au schéma régional des ressources en eau établi par la SWDE suite aux synergies connues fin 2014. Il représente un budget de 250 millions d'euros pour environ 300 kilomètres de conduite et la sécurisation de 620 500 raccordements : 576 000 pour la SWDE et 44 500 autres pour les autres opérateurs wallons, hors ceux de Bruxelles-Capitale, de la Flandre, 35 000, et en France, 135 000. Les travaux ont débuté en 2014 en collaboration avec les opérateurs concernés et devraient durer une dizaine d'années.

Cette sécurisation de l'alimentation a un coût, à l'instar d'une assurance. En l'absence d'augmentation des volumes d'eau produits et distribués, l'impact des investissements est reporté sur l'ensemble des consommateurs via une augmentation tarifaire. Afin de maîtriser la facture d'eau, tout en réalisant la sécurisation de l'ensemble du territoire wallon, une intervention financière via le Fonds pour la protection de l'environnement est nécessaire.

Enfin, l'état des projets transfrontaliers est le suivant :

- la collaboration avec Métropole européenne de Lille : un projet d'interconnexion dans la région à l'ouest de Tournai est envisagé afin de sécuriser le réseau d'eau lillois en cas de besoin, d'une période hivernale avec entretien des stations de potabilisation. Il s'agit d'une fourniture très temporaire, quatre ou cinq jours an, de volume de l'ordre de 10 000 mètres cubes par jour ;
- la collaboration avec Noréade, à Quiévrain : il est prévu une fourniture par Noréade à la SWDE à partir de 2017 d'un volume d'eau de 550 mètres cubes par jour en vue de diluer l'eau wallonne locale qui contient beaucoup de nitrates. Une étude des possibilités de fourniture d'eau wallonne à Maulde et Vieux Reng vient de débuter ;
- la collaboration avec Aluseau, le Grand-Duché de Luxembourg : un projet de liaison entre les adductions provenant du barrage de Nisramont et le barrage d'Esch-sur-Sûre est envisagé afin de sécuriser l'alimentation en Wallonie et au grand-duché. En effet, Aluseau gère le barrage d'Esch qui assure le rôle de réserve stratégique d'eau pour les opérateurs luxembourgeois. Ceux-ci privilégient leurs propres prises d'eau et n'utilisent l'eau de la réserve qu'en cas d'extrême nécessité en raison de son prix élevé.

En conclusion, le souci d'assurer la sécurisation des réseaux d'eau est partagé par la plupart des opérateurs qui souhaitent ainsi développer des collaborations

permettant des échanges d'eau plutôt que de trouver des solutions uniquement locales. Vous verrez, lors de l'examen des propositions budgétaires 2016, que des montants sont prévus sur le Fonds de l'environnement, section eau, pour subvenir pour partie aux besoins de la SWDE sur ses projets d'interconnexion.

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

M. Maroy (MR). - Monsieur le Ministre, je dirais des fleurs et des épines. Des fleurs, c'est que, oui, c'est une question de bon sens d'interconnecter les différents réseaux de manière à éviter ce que l'on constate au moins une fois tous les deux ans, voire tous les trois ans. C'est ce que l'on appelle, dans le jargon journalistique, un marronnier. Ce sont des périodes de sécheresse qui font que, pour les raisons que j'ai dites tout à l'heure, certains habitants se retrouvent privés d'eau. Cela va dans le bon sens, il faut faire ces travaux.

Petit cocorico du Brabançon wallon que je suis, l'IECBW a déjà réalisé ces interconnexions, notamment avec les réseaux de grosses conduites de Vivaqua qui traversent le Brabant wallon. Quand il y a un problème, il y a la solution de secours, on peut se connecter sur le réseau de secours et cela fonctionne très bien.

Les épines, c'est que vous nous dites que l'impact sera reporté sur l'ensemble des consommateurs, via une hausse de la facture d'eau. Là, je m'inquiète un peu. J'espère que cette hausse sera la plus petite possible, parce que là aussi la facture augmente. De ce côté-là, on ne peut pas ad vitam æternam augmenter le prix de l'eau pour les consommateurs.

QUESTION ORALE DE MME TROTTA À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LES INVENDUS NON ALIMENTAIRES »

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

La parole est à Mme Trotta pour poser sa question.

Mme Trotta (PS). - Monsieur le Ministre, selon une étude de l'Agence française du don en nature, qui collecte des produits neufs non alimentaires invendus auprès des industriels et les redistribue à des associations de lutte contre la pauvreté et l'exclusion en France, 630 millions d'euros de produits neufs non alimentaires sont détruits chaque année en France. L'agence estime que les entreprises détruisent six fois plus que ce qu'elles donnent et que cette destruction génère 5 à 20 fois plus d'émissions de gaz à effet de serre que la réutilisation.

Parmi les invendus non alimentaires détruits, il peut y avoir des produits périmés, défectueux ou non conformes à la réglementation, mais souvent, des produits classés comme défectueux ne présentent que des défauts d'aspects et pourraient être reconditionnés et utilisés. Sont aussi détruits des produits recyclables de secteurs ayant une plus forte tradition du recyclage, comme des livres, du papier hygiène, de la vaisselle, de la verrerie, et cetera. Parmi les produits détruits, figurent également des produits utilisables, mais qui peuvent perturber le marché ou abîmer l'image de la marque. L'ADN souligne que cela concerne surtout, mais pas seulement, les marques de luxe, pour tout ce qui est vêtements, hygiène et beauté.

Tout comme pour les invendus alimentaires, il est important d'améliorer la gestion des invendus non alimentaires selon des principes de solidarité, d'éthique et d'écoresponsabilité, plus seulement principe économique, ainsi éviter autant que possible leur destruction. Un débat et une réflexion doivent, par conséquent, être menés.

Cela m'amène à vous demander, Monsieur le Ministre, si vous disposez de données sur l'ampleur de ce phénomène dans notre Région, en termes de valeurs, mais aussi de volumes détruits.

Je voudrais également savoir si la question de la destruction des invendus non alimentaires a déjà été étudiée par vos services. Avez-vous l'intention de rencontrer Comeos et le secteur de la lutte contre la pauvreté pour éviter la destruction des invendus non alimentaires qui pourraient être valorisés, redistribués et reconditionnés ?

Je pense aussi à Good to Give, association belge née il y a trois ans, qui s'est donné la même mission que l'Agence française du don en nature et qu'il serait intéressant d'associer au débat afin de donner de l'ampleur à la démarche.

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame la Députée, toutes les marchandises ne sont pas écoulées et la gestion des invendus est devenue un métier en soi. Ainsi, l'étude que vous portez à notre attention souligne plusieurs modalités utilisées par les entreprises faisant face à cette question, parmi lesquelles figurent, en dernier ressort, la destruction et les dons.

Il convient de noter que, tant que l'entreprise ne se défait pas des invendus et conserve l'espoir de les vendre, il ne s'agit aucunement de déchets. Il en va de même pour la réutilisation. Par contre, leur destruction

est une opération de gestion des déchets devant se conformer aux obligations légales. La destruction n'empêche cependant pas le recyclage. L'étude montre que 45 % des produits détruits sont des livres, recyclés en pâte à papier.

Par ailleurs, le marché wallon n'est pas le marché français, notamment au niveau des grands producteurs de biens de luxe ou de la taille. Il est probable que des retours logistiques des distributeurs vers les maisons mères, par exemple en France, soient également monnaie courante. Ceci induit qu'une partie non négligeable des destructions n'est probablement pas organisée en Wallonie.

Enfin, l'étude émane d'une association ayant des intérêts particuliers dans la question. Dès lors, un examen critique approfondi doit être mené avant de considérer ces conclusions comme indéniables.

Je suis cependant favorable à débattre avec Comeos des pistes de dons d'invendus non alimentaires. Cet aspect avait déjà été abordé lors des contacts pris pour la réalisation du programme de lutte contre les pertes et gaspillages alimentaires.

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

Mme Trotta (PS). - Monsieur le Ministre, je suis d'accord avec vous, il ne faut pas prendre cette étude à la lettre. Il serait utile aujourd'hui d'avoir des chiffres sur le gaspillage et la destruction des invendus non alimentaires, car ils font défaut en Belgique.

Malgré tout, il est légitime de penser qu'une alternative à la destruction, via la redistribution, les dons, pour lutter contre l'exclusion, la pauvreté, est réelle. Il faut s'y pencher, vu les enjeux de la société et les défis environnementaux actuels.

Aujourd'hui, des entreprises participent sur base volontaire à la démarche, mais je pense qu'elles devraient être tenues de le faire ; c'est très important.

À cet égard, je déposerai, avec d'autres collègues, une proposition de résolution sur le sujet. Des efforts modestes, mais fournis par beaucoup d'acteurs, amènent des impacts très importants et il serait intéressant de s'y pencher.

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

QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LES FAILLITES D'ENTREPRISES DANGEREUSES »

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

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

M. Stoffels (PS). - Monsieur le Ministre, suite à la découverte de 2,5 tonnes de cyanure de sodium, dans les ateliers de galvanisation d'une ancienne entreprise à l'arrêt depuis 2013, vous avez pris, dans l'urgence, deux décisions :

- la première, vous avez mandaté la SPAQuE de procéder à l'évaluation environnementale, la sécurisation des lieux, et à l'évacuation urgente de différents produits dangereux, site qui a été sous surveillance 24 heures sur 24 ;
- la deuxième, un décret qui oblige les curateurs à informer les communes et la Région wallonne lors de faillites d'entreprises susceptibles de détenir dans leurs ateliers des produits dangereux et hautement toxiques.

Quant à la première réaction, on ne peut qu'être d'accord. Quant à la deuxième, si l'objectif est intéressant, de quel poids pèsera-t-il face à la pression des créanciers ?

Comment les entreprises pourront-elles répondre à ces nouvelles obligations si elles sont déjà fermées ou si leur personnel est déjà parti ?

Ne faudrait-il pas, si ce n'est pas le cas, imposer via le permis d'environnement la tenue d'un inventaire permanent des substances dangereuses détenues ?

Dans le système que vous envisagez, que se passerait-il si le curateur fait une erreur, estimant qu'une substance n'est pas dangereuse alors qu'elle l'est en réalité ? Qui en prend la responsabilité, notamment en cas d'accident ?

Ne serait-il pas plus intéressant que le curateur puisse demander le passage du Département de la police et des contrôles du SPW ?

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

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

Monsieur le Député, la situation rencontrée à Herstal nous oblige à réfléchir à la mise en œuvre de mécanismes de suivi environnemental des entreprises potentiellement dangereuses qui tombent en faillite. Ces mesures sont nécessaires pour que de tels événements ne se reproduisent pas.

Le décret du 11 mars 1999 relatif aux permis d'environnement prévoit déjà certaines mesures. Ainsi, dans le cadre des conditions particulières d'exploitation fixées, il peut être imposé à l'exploitant d'informer les instances compétentes et de sécuriser le site lors de la mise à l'arrêt et/ou lors de la cessation partielle ou définitive des activités ou en cas d'incident et/ou d'accident affectant de manière significative l'environnement.

Par ailleurs, l'exploitant est tenu d'informer l'autorité compétente et l'administration de toute cessation d'activité au moins 10 jours avant cette opération sauf cas de force majeure.

De plus, lors de l'analyse des demandes portant sur le stockage, l'utilisation ou la production de substances dangereuses dans une entreprise, la cellule des risques d'accident majeurs, la cellule RAM, est systématiquement consultée et remet des conditions d'exploitation adéquates.

Outre ces mesures concernant l'exploitant, lorsque l'activité est en cours ou à la toute fin de celle-ci, le constat est qu'il n'existe pas d'obligation d'information dans le chef du curateur qui intervient après la cessation de l'activité. Ma volonté est de combler cette lacune importante dans le cadre des faillites et cessations d'activité. Je vais proposer une modification décrétale pour obliger les curateurs à informer les autorités lors de faillites d'entreprise dont les activités impliquaient le stockage ou l'utilisation de produits, substances et déchets dangereux. Ces derniers devront fournir la liste des produits, substances et déchets dangereux stockés au sein de l'établissement et informer des précautions prises pour éviter ou réduire les dangers, nuisances ou inconvénients.

Indépendamment des pressions éventuelles des créanciers, le curateur doit notamment descendre sur les lieux de la faillite pour réaliser un inventaire des biens du failli. Cet inventaire contient la description aussi précise que possible des biens mobiliers et immobiliers du failli. Le curateur pourrait réaliser la liste des produits dangereux. Cette nouvelle mission serait opérée directement par le curateur dans le cadre de ses missions existantes. Il devrait en outre transmettre les informations pertinentes aux autorités concernées.

Le curateur n'est pas toujours qualifié pour identifier les substances et produits, néanmoins il peut tout à fait recourir à des auxiliaires, par exemple des experts ou conseils techniques. La modification entreprise permettra d'étendre cette possibilité pour qu'il puisse également désigner un expert qualifié lorsque la situation du site le requiert. L'identification correcte des substances dangereuses devrait, de ce fait, être garantie.

Dès son intervention, le curateur détient, seul, le pouvoir de gérer la faillite et, corrélativement, assume la responsabilité de cette gestion. Dans l'exercice de sa mission, le curateur encourt d'ores et déjà une responsabilité à l'égard des tiers comme des créanciers et du failli. Cette responsabilité s'apprécie par rapport à l'attitude du curateur normalement diligent et attentif, compte tenu des particularités de la faillite en cause.

Enfin, concernant le Département de la police et des contrôles, ses missions sont complémentaires. Ce service peut toujours être dépêché sur place lorsque les circonstances environnementales l'exigent.

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

M. Stoffels (PS). - Je pense tout à fait légitime que les autorités – locales et régionales – soient informées si, suite à une faillite dans une entreprise, se trouvent des substances dangereuses, mais je doute très fort que les curateurs soient suffisamment informés pour identifier si une substance est dangereuse, ni ne dispose du personnel qui pourra identifier. Il me semble que la méthode doive essentiellement constituer par l'envoi d'experts formés pour répondre correctement par rapport à ces tâches.

Pour être concret, je pense que les services du DPC sont les mieux placés pour identifier si oui ou non, dans une entreprise en faillite, des substances méritent d'être mises sous scellés.

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

QUESTION ORALE DE M. MAROY À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LES CONSIGNES COMMANDÉE PAR LA FLANDRE »

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

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

M. Maroy (MR). - Monsieur le Ministre, ces dernières semaines, vous vous êtes largement exprimé dans plusieurs médias au sujet de votre politique en

matière de déchets. On a parlé tout à l'heure de la biométhanisation, de l'incinération, et cetera. J'ai été surpris – sans que ce soit du tout une critique – de ne rien lire sur votre projet de consigner les canettes et petites bouteilles en plastique. Du coup, je me suis demandé – sans doute ai-je un esprit tordu – si vous n'étiez pas en train de comprendre que c'était une fausse bonne idée.

On sait que vous attendez les conclusions d'une étude de faisabilité que le Gouvernement flamand a commandée de son côté. Les conclusions avaient été annoncées pour le 3 septembre. Elles ont été reportées plusieurs fois. Votre cabinet a confié qu'il y avait encore beaucoup de discussions sur les conclusions provisoires.

Je voulais faire le point avec vous, mais peut-être est-ce un peu trop tôt encore.

Qu'en est-il à l'heure actuelle ? Avez-vous pu prendre connaissance desdites conclusions ? Dans l'affirmative, quelles sont-elles ? Je vous avoue que si vous aviez un petit scoop, j'adore ça.

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, il n'est pas question de faire marche arrière dans ce dossier. Il serait par contre dommage de se priver des conclusions de la Flandre.

Des auditions sont prévues en Commission de l'environnement début 2016. Je veux prendre une décision en toute connaissance de cause et cela colle bien avec l'agenda flamand. C'est une bonne stratégie.

J'ai obtenu de mes collègues des Régions bruxelloise et flamande l'accord afin de mettre la question à l'ordre du jour d'un prochain Conseil européen. Nous avons également suivi de près le déroulement de l'étude commandée par la Flandre. Les conclusions n'ont pas encore été publiées et ce retard est dû en partie à l'organisation par la Région flamande d'une étude de faisabilité juridique complémentaire à l'étude initiale. Pour m'en être entretenu personnellement avec la ministre flamande il y a quelques semaines – un nouveau rendez-vous est fixé d'ici une quinzaine de jours – elle reste très motivée, et moi aussi, à l'idée de mettre en place cette consigne. Nous sommes persuadés que cela permettrait de résoudre pas mal de problèmes.

Maintenant, il faut trouver les formalités pratiques pour le faire, et puis il faut entendre le secteur. Vous ne partagez pas l'idée du caractère positif de cette mesure, nous entendrons ce que les uns et les autres ont à nous dire début de l'année 2016.

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

M. Maroy (MR). - Caramba ! Encore raté.

(Rires)

Ce n'est pas la peine de faire une thèse de doctorat. On a bien compris que les conclusions tardent à venir et on dit avec cela que les Wallons sont lents...

Je reviendrai vers vous, comme d'autres collègues, au moment où ces conclusions seront enfin publiées. De toute manière, on aura le débat début de l'année 2016.

QUESTION ORALE DE M. DESTREBECQ À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LA RÉDUCTION DU SUBVENTIONNEMENT DES CONSEILLERS EN ENVIRONNEMENT »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Destrebecq à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la réduction du subventionnement des conseillers en environnement ».

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

M. Destrebecq (MR). - Monsieur le Ministre, de nombreuses communes recourent aux services d'un conseiller en environnement dont la mission est de dégager une stratégie et des actions locales en faveur de la protection de l'environnement.

Il me revient qu'une série de communes ont reçu un courrier de votre part les informant de la diminution structurelle du subventionnement de ce poste.

Monsieur le Ministre, j'entends souvent la majorité wallonne critiquer le Fédéral, sous prétexte qu'il s'attaquerait aux communes. Ne serait-ce pas ici une preuve que le Gouvernement wallon devrait sans doute balayer devant sa porte ?

Monsieur le Ministre, à quel pourcentage cette diminution de la subvention s'élève-t-elle ? Ce pourcentage est-il unique ou varie-t-il en fonction des communes ? Cette réduction prendra-t-elle effet sur le budget 2016 ou est-elle déjà applicable au budget 2015 ?

Cette mesure ne risque-t-elle pas d'entraîner le licenciement de certains conseillers environnement et d'opérer un recul en matière de lutte en faveur de l'environnement ?

Merci, Monsieur le Ministre, pour un démenti de cette mesure.

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, on a eu souvent l'occasion d'aborder ce sujet. Lors de la formation du Gouvernement wallon, il a été décidé de réduire de 7 % les subventions réglementaires, toutes les subventions réglementaires. En l'occurrence, ici, cela représente environ 1 400 euros par commune, par conseiller en environnement.

Suite au vote du budget par le Parlement wallon, cette décision a été rendue applicable à partir de l'exercice budgétaire 2015. Concrètement, chaque enveloppe budgétaire consacrée aux subventions visées a été réduite à due conséquence à compter du 1er janvier 2015.

La subvention octroyée actuellement à 69 communes pour l'engagement d'un conseiller en environnement, étant une subvention réglementaire, elle a été diminuée de 7 % ; cette diminution a été appliquée à chaque commune bénéficiaire de ce subside. Une autre manière d'opérer aurait été de supprimer la subvention chez 7 % des communes ; donc, sur les 69, deux ou trois auraient perdu la totalité de la subvention. Nous y avons regardé, s'il y avait eu une ou deux communes qui ne remplissaient plus les conditions, qui n'utilisaient pas le budget disponible, cela aurait été une manière d'agir. Nous avons préféré garder les 69 communes dans le dispositif.

Chaque commune bénéficiaire du subside recevra pour 2015 le montant de 18 600 euros au lieu des 20 000 euros précédemment distribués, pour un emploi à temps plein. Là, rien ne change. Pour un temps partiel, le montant de la subvention est diminué au prorata du temps presté. L'administration a informé les communes concernées.

Quant à votre crainte de licenciement, je tiens à vous rassurer. Je l'ai fait à travers le chiffre des 1 400 euros. Ma volonté est de maintenir le subside des communes inscrites dans ce processus depuis plusieurs années, alors que l'esprit initial était de limiter à trois ans cette aide.

Quand les subventions pour un conseiller en environnement ont été prévues, les communes qui en bénéficiaient – les 69 privilégiées sur les 262 – ont eu ce projet pour trois ans. Ici, il y a un engagement de poursuivre ce subventionnement. Il convient d'y appliquer les 7 % tels qu'ils ont été appliqués à d'autres secteurs.

Par ailleurs, pour permettre à d'autres communes qui le souhaitent de se doter d'un conseiller en environnement pour gérer leurs aspects environnementaux et de développement durable, j'ai réservé un budget supplémentaire en 2016 qui devrait aider à l'engagement de nouveaux équivalents temps plein. Mais l'idée est de couvrir d'autres communes, d'autres territoires, d'autres arrondissements. La réparation aujourd'hui sur le territoire est assez inégale.

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

M. Destrebecq (MR). - Je ne vais pas me réjouir de votre réponse, puisque -7 %, tout étant relatif, ce n'est pas énorme, mais c'est 7 % de moins dans les budgets des villes et communes. Un point positif est que vous avez regardé si toutes les villes devaient continuer à être subsidiées dans ce cadre.

Je me posais la question : quels sont les rapports que vous recevez de ces villes quant à ce subventionnement ? Chacune de ces villes et communes atteint-elle un objectif fixé, déterminé par votre administration, votre cabinet ? Pour celles qui viendront s'ajouter, les normes seront-elles identiques ? La société évoluant, la problématique évoluant, d'autres objectifs seront-ils demandés à ces communes ?

Il n'y a pas de réplique à la réplique. Je vous remercie pour votre réponse. Mais je reviendrai vers vous avec des questions plus précises pour voir exactement l'efficacité et la mise en œuvre de ce travail afin de vérifier s'il faut poursuivre avec l'ensemble de ces communes ; savoir si l'on ne peut pas avoir un travail de rationalisation, peut-être entre plusieurs communes et voir comment on peut développer pour ne pas grever les budgets des communes.

QUESTION ORALE DE M. HENRY À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LE PESTICIDE SULFOXAFLOR »

QUESTION ORALE DE MME MORREALE À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LE PESTICIDE SULFOXAFLOR »

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

- de M. Henry, sur « le pesticide Sulfoxaflor » ;

- de Mme Morreale, sur « le pesticide Sulfoxaflor ».

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

M. Henry (Ecolo). - Monsieur le Président, rien que le mot fait déjà peur. Monsieur le Ministre, l'industrie agrochimique compte mettre sur le marché un nouveau pesticide : le Sulfoxaflor.

Pour ce faire, en vertu des règlements européens, les firmes productrices doivent apporter la preuve de l'innocuité de leur produit sur les abeilles, ce que Dow AgroSciences, la firme productrice, a été incapable de faire en l'espèce.

En outre, l'EFSA, l'Autorité européenne de sécurité des aliments, estime que l'autorisation de ce produit représente un risque élevé pour les populations d'abeilles.

La Commission européenne n'a tenu compte ni de l'absence de rapport d'incidences sur les abeilles ni de l'avis négatif de l'EFSA. Elle a autorisé ce pesticide, en date du 27 juillet, tout en donnant à l'entreprise deux ans pour fournir des données scientifiques sur l'effet du pesticide. La décision de la Commission européenne est tout à la fois incompréhensible et illégale, tenant compte de ces différentes informations. D'ici à ce que le rapport soit fourni, les dégâts sur les populations d'abeilles risquent d'être considérables.

Par exemple, l'année passée, une étude indépendante, menée par le CARI et financée par le plan Maya, a démontré que l'utilisation massive des pesticides constitue le facteur numéro un de disparition des abeilles. Ce n'est pas à vous que je vais l'apprendre, tenant compte de vos compétences précédentes.

Avez-vous entendu parler de ce produit et du danger qu'il représente ? Comment vous positionnez-vous ? Avez-vous pris contact avec les autorités fédérales, afin d'interdire la vente de ce produit en Belgique ?

Dans l'attente d'une décision fédérale et au regard de l'urgence de la situation, des mesures sont-elles prises du côté wallon, notamment via des pratiques agricoles et par les particuliers, pour faire en sorte que ce produit ne soit pas utilisé ?

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

Mme Morreale (PS). - Monsieur le Ministre, dans la famille des néonicotinoïdes, il y a une série de dérivés de produits qui sont tout aussi nocifs les uns que les autres. Alors que la Commission européenne discute encore de l'interdiction des néonicotinoïdes, en partie les trois substances dont on a parlé, de leur prolongation ou non, un nouveau produit vient d'être autorisé sur notre marché, le Sulfoxaflor.

Nous en avons discuté lors de la dernière séance plénière, tous les pesticides doivent passer par un processus d'autorisation avant d'être mis sur le marché. À nouveau, ces processus que Greenpeace dénonçait il y a trois semaines, mais il n'était pas le seul, ont à plusieurs reprises démontré ses failles, puisque de nombreux produits ont été autorisés, puis retirés face aux constats inquiétants et alarmants des scientifiques, comme cela a été le cas pour les néonicotinoïdes.

Dans le cadre de ce processus, le producteur du produit doit lui-même réaliser des tests pour en rendre compte aux autorités ; c'est un conflit d'intérêt évident. Je le mettais déjà en avant lors de ma question d'actualité. Pourtant, en juillet 2015, la Commission européenne autorise un nouveau produit, ce fameux Sulfoxaflor. Contrairement à la procédure habituelle, la firme productrice n'a apparemment pas fourni de tests qui permettaient d'assurer qu'elle réalisait ou qu'elle pouvait garantir la sécurité de ce produit. Ne tenant pas compte de l'avis de l'Agence européenne de sécurité alimentaire qui reconnaît que ce produit représente « un risque important pour les abeilles », la Commission européenne décide d'autoriser sa commercialisation. Pire, elle permet à la firme agrochimique Dow AgroSciences de réaliser elle-même des tests et de les présenter dans un délai de deux ans. Deux ans au cours desquels ces produits seront autorisés, utilisés, sans que nous ne connaissions réellement qu'il peut avoir sur notre biodiversité, partant notre environnement, notre santé, celle des consommateurs et celles des agriculteurs.

Il y a quelques jours, j'apprenais également que ce même produit venait d'être interdit aux États-Unis suite au constat alarmant émis par le monde scientifique. Les effets de ce produit auraient été désastreux pour les abeilles.

Alors qu'une nouvelle fois, cette procédure semble particulièrement poser question, nous devons agir le plus rapidement possible en dénonçant cette arrivée sur notre marché et en l'interdisant purement et simplement.

La Région wallonne n'a pas les moyens, ne donne pas l'autorisation de commercialiser les produits, car cela dépend du Fédéral. J'aurais souhaité, vu le danger et l'intérêt supérieur que représentent notre biodiversité et notre santé, que la Région wallonne puisse intervenir.

Pouvez-vous vous dresser contre cette décision en interpellant la Commission européenne et le Fédéral ? Le Gouvernement fédéral peut-il faire interdire ce produit ? Peut-on plaider en ce sens, puisque nous ne disposons pas d'énormément de temps avant que ce produit ne se répande avec les dangers que nous ne pouvons qu'imaginer ?

Mon collègue, M. Henry, expliquait à quel point cela pouvait faire du tort à nos ruchers et à notre apiculture en général. On connaît l'état de dégradation de nos

ruches depuis un certain nombre d'années. Il ne faudrait pas que cette substance sonne le glas.

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Madame et Monsieur les députés, concernant la procédure d'autorisation, selon le règlement 1107/2009, l'Union européenne est responsable de l'autorisation de la substance active, en l'occurrence, le Sulfoxaflor. Ensuite, il revient aux États membres d'autoriser ou non les produits commerciaux contenant cette substance active.

En Belgique, cette compétence est exclusivement fédérale. C'est le SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement qui s'en charge après avis du Comité d'agréation des produits phytopharmaceutiques dans lequel les entités régionales sont représentées.

Quant au cas particulier du Sulfoxaflor, il n'existe, à l'heure actuelle, aucun produit commercial contenant la substance active qui soit agréé en Belgique.

Dans son rapport sur le Sulfoxaflor, l'Agence européenne de sécurité alimentaire conclut qu'il n'y a pas de préoccupation critique pour ce produit sur la santé et l'environnement, ceci compte tenu des conditions d'utilisation imposées pour atténuer les risques, à l'exception du risque sur les abeilles. On considère toujours qu'il sera utilisé dans les limites de la notice qui suit ces produits. En effet, l'EFSA ne s'est pas prononcée en ce qui concerne l'évaluation du risque pour les abeilles pour les cultures en plein champ, car il y a un manque de données. C'est l'aspect complètement aberrant de cette situation, c'est que l'on considère qu'il n'y a pas tous les éléments, mais on donne l'autorisation de la substance active sur le marché.

En tant que ministre de l'Environnement, je ne peux que m'opposer à ce qu'un produit soit accepté alors que toutes les analyses de risque n'ont pu être réalisées. Je n'ai toutefois pas l'outil décrétal pour le faire. On y travaille et on a un texte approuvé en première lecture. On attend les retours pour avancer, mais ce ne sera pas évident du tout.

À mon niveau de pouvoir, j'ai interpellé le ministre Borsus à ce sujet. J'ai également mandaté le représentant wallon du comité d'agréation pour qu'il s'oppose à la mise sur le marché d'un produit dont l'entièreté des risques n'a pas pu être analysée. La décision finale reviendra aux autorités fédérales.

Les entités régionales sont représentées dans les comités d'agréation et j'ai demandé à notre représentant de s'opposer de toutes ses forces, mais tout dépend de ce qui sera fait en face. Ce produit est notamment utilisé pour des productions maraîchères : concombres, poivrons, tomates sous protection et en plein air. En Flandre, il y en a pas mal ; je ne suis pas sûr que le représentant de la Région flamande aura la même attitude que nous. Ce ne sera pas facile de faire bouger les choses au niveau du Fédéral, mais on s'y emploie.

J'essaie aussi, de mon côté, avec l'outil législatif que l'on prépare, d'avoir des moyens de compliquer l'utilisation réelle sur le terrain de ces produits, un peu dans la logique du décret Coexistence en matière d'OGM où l'on peut sans doute arriver à faire en sorte que les conditions de vente dans les commerces chez nous ou les conditions d'exploitation sur le terrain soient très compliquées.

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

M. Henry (Ecolo). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces différents éléments. La prise de conscience est là et nous partageons les craintes, c'est déjà une bonne chose.

Forcément, le niveau fédéral sera le niveau important à suivre pour la décision de commercialisation. L'autre élément rassurant est qu'il n'y a pas encore d'autorisation, à ce stade, pour un produit particulier.

J'entends votre idée de complexifier l'utilisation, mais c'est toujours une voie un peu détournée d'action, car cela suppose aussi que les utilisateurs respectent les différentes conditions d'utilisation et qu'ils ne sont pas forcément totalement contrôlables non plus.

Enfin, très certainement est-il utile de reporter aussi le débat au niveau européen. Il est interpellant de se retrouver dans cette situation et que la procédure d'autorisation ne soit pas plus valable que cela et présente visiblement des failles dans ce cas-ci sur certains aspects du contrôle du produit.

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

Mme Morreale (PS). - Je me joins à mon collègue qui se réjouit du constat et de l'inquiétude partagée par le ministre. Je pense que tous les leviers possibles que l'on peut actionner sont bons, même si les moyens régionaux seront, je ne vais pas dire futiles, mais ce ne sera pas cela qui fera changer fondamentalement les choses.

Par contre, le porter au Fédéral, demander à ce que les autorités régionales puissent avoir un veto – à la fois pour les néonicotinoïdes et d'autres produits phytopharmaceutiques – et le porter au niveau du Conseil européen, là, on a une présence ; on compte sur vous pour relayer nos inquiétudes au plus vite.

QUESTION ORALE DE M. SAMPAOLI À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LES CONDITIONS D'EXPLOITATION DES SALLES DE FITNESS »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Sampaoli à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « les conditions d'exploitation des salles de fitness ».

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

M. Sampaoli (PS). - Monsieur le Ministre, ces derniers temps, la problématique des salles de fitness *low cost* revient souvent dans les débats tant elle est transversale. La Fédération Wallonie-Bruxelles en est consciente puisque le projet portant sur la mise en place d'un label qualité pour les salles de fitness est en cours d'examen. Les arrêtés d'application ont été arrêtés en première lecture, mais ils n'abordent que les aspects sportifs et, dans une certaine mesure, la formation.

Cette étape constitue une avancée intéressante, mais il me semble que le label tel qu'envisagé ne résoudra pas tout le problème tant les aspects santé, hygiène et condition de la pratique sportive y paraissent peu présents. En effet, le label tel qu'envisagé serait octroyé en fonction de la qualité des services rendus. Mais qu'en est-il des conséquences sur la santé lorsque l'absence d'encadrement entraîne des blessures ? Une approche transversale menée parallèlement au niveau des Régions, du Fédéral et de la Fédération permettrait d'aboutir à un résultat plus efficace sur le terrain.

Dès lors, à l'instar de ce qui a été mis en place pour les critères d'exploitation des piscines, une approche semblable pour les salles de fitness permettrait d'encadrer plus efficacement les pratiques actuelles du secteur, ce qui me semble plus qu'indispensable. Une telle approche est-elle envisageable ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, les aspects évoqués dans votre question ne rentrent pas dans le champ d'application du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement. Par ce décret, on encadrera les activités et établissements dans une optique d'approche intégrée de prévention et de réduction de la pollution, la protection de l'homme ou de l'environnement contre les dangers, nuisances ou inconvénients qu'ils sont susceptibles de causer directement ou indirectement pendant ou après l'exploitation.

Par protection de l'homme, il faut entendre la protection vis-à-vis des émissions polluantes – air, eau, déchets, bruit – des établissements, en ce compris leurs impacts éventuels sur la santé. Ce décret n'a pas pour objet l'encadrement des aspects hygiène et conditions de la pratique sportive des salles de fitness, ni de réduire les risques sur la santé lorsque l'absence d'encadrement entraîne des blessures.

Par contre, le décret relatif à la prévention pour la santé dans le sport du 3 avril 2014 a notamment comme objectif l'encadrement médicosportif adéquat et nécessaire à la pratique sportive. Cette législation relève des compétences du ministre en charge des infrastructures sportives.

Je vous invite à adresser vos questions à mon collègue, mais aussi aux instances compétentes en matière de sécurité du consommateur. Cette dernière relève de la loi du 9 février 1994 relative à la sécurité des produits et services et de ses arrêtés d'exécution.

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

M. Sampaoli (PS). - Je remercie M. le Ministre pour ses réponses. On portera le débat, parce que la question et la problématique sont importantes. Notre sécurité sociale dans le futur va contribuer largement aux effets néfastes de ces pratiques.

QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LE LANCEMENT PAR L'INTERCOMMUNALE INTRADEL D'UN PROJET PILOTE VISANT À REMPLACER LES SACS BLEUS PMC PAR DES SACS MAUVES »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « le lancement par l'intercommunale INTRADEL d'un projet pilote visant à remplacer les sacs bleus PMC par des sacs mauves ».

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

M. Dodrimont (MR). - Monsieur le Ministre, ce n'est pas que je n'aime pas le bleu, le mauve est la couleur qui marche au niveau du championnat de première division de football.

M. le Président. - Le mauve est un mélange de rouge et de bleu.

M. Dodrimont (MR). - Depuis quelques semaines, on parle d'un projet pilote initié par INTRADEL, intercommunale gérant les déchets en Province de Liège, qui voit les communes de Marchin et Hannut se lancer dans un projet de sacs mauves qui accueilleront tous les plastiques tels que pots de yaourt, barquettes de margarines ou pots de fleurs, actuellement interdits dans les sacs bleus.

Quelles sont les raisons du lancement de ce projet pilote ? Dans vos déclarations d'intention, vous affirmez vouloir mettre tous les plastiques dans un seul et même sac. C'est ce que l'on évoque lorsque l'on parle notamment du projet de caution pour les canettes. Vous expliquez qu'il y aura du changement.

Ce projet entre Marchin et Hannut est-il la concrétisation de la volonté que vous affichez depuis un certain temps ? Ce nouveau tri sera-t-il définitif pour ces communes après l'opération pilote sur une période donnée ? On peut l'imaginer.

L'ensemble des communes wallonnes, quand il y a des collectes sélectives organisées sur leur territoire, pourront-elles participer à ce qui est un ajout logique de matières dans les sacs que l'on récolte, aujourd'hui qualifiés de sacs bleus PMC ?

Quand pensez-vous que nous pourrions faire le point sur cette opération ? Est-ce un moyen de combler la diminution des déchets dans ces sacs lorsque le projet de caution de canettes sera de mise ?

Fost Plus at-t-il été consulté pour ce niveau type de tri. Quel est son avis ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, la mise en place et le cadre de ces projets pilotes sont repris comme une imposition dans l'agrément de Fost Plus.

Depuis un certain nombre d'années, il y avait une obligation de Fost Plus de mettre cela en place, mais cela traînait un peu les pieds comme souvent quand il s'agit d'engager des moyens supplémentaires pour le tri des emballages et le recyclage.

Fost Plus avait finalisé, en 2012, une étude théorique sur les possibilités d'élargissement de la collecte PMC à d'autres emballages plastiques. Ceci est testé concrètement au travers des projets pilotes.

Au total, plus de 100 000 habitants répartis sur six communes belges testeront l'élargissement de la collecte sélective des PMC selon trois scénarios.

Le premier scénario concerne Frameries et Aalter et consiste en une collecte PMC élargie à l'ensemble des emballages en plastique rigide et flexible.

Le second scénario couvre Hannut et probablement Waregem. Il consiste en une collecte PMC élargie uniquement aux autres emballages en plastique rigide, avec un sac à part pour les emballages en plastique flexible.

Reste le troisième scénario, testé sur Marchin et Wervik. C'est une collecte PMC élargie uniquement aux autres emballages en plastique rigide.

Ces projets ont été retenus par les Régions sur base d'un appel à candidatures lancé par Fost Plus auprès des intercommunales. Ils dureront au minimum un an et pourront s'étendre jusqu'à deux ans.

Les différents scénarios des projets pilotes feront l'objet d'un suivi et d'une évaluation approfondie. Il sera notamment question d'étudier la composition des déchets collectés, la qualité des matières triées, les possibilités de leur recyclage durable, ainsi que de mesurer l'impact économique et environnemental des différents scénarios testés. Le niveau de participation de la population, ainsi que sa compréhension des nouvelles règles de tri seront également évalués.

Il n'y a pas de lien entre le dossier « consignes » et les projets pilotes PMC.

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

M. Dodrimont (MR). - Je remercie M. le Ministre. Je vais tenter de croire les derniers éléments qu'il nous apporte. L'avenir nous dira ce qu'il en est exactement. Si j'ai bien compris, les communes proches de Hannut et de Marchin ne participent pas au même projet pilote. Ce sont des projets pilotes différents puisque vous avez associé Hannut avec une commune néerlandophone. Il en est de même pour Marchin. Merci de ces précisions, cela me permet d'y voir plus clair dans ce dossier. Nous attendrons la suite pour y revenir.

QUESTION ORALE DE M. BOUCHEZ À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LA RÉPERCUSSION DU COÛT-VÉRITÉ EN MATIÈRE DE DÉCHETS SUR LES MÉNAGES ET LES ENTREPRISES »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bouchez à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la répercussion du coût-vérité en matière de déchets sur les ménages et les entreprises ».

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

M. Bouchez (MR). - Monsieur le Ministre, voici une question importante, celle relative au coût-vérité. L'idée est de faire payer le pollueur. En Wallonie, ce coût des déchets n'arrête pas d'augmenter pour une série de citoyens, même quand le tonnage – le volume de déchets – diminue.

Les gens produisent moins de déchets – je ne dis pas que c'est général, mais dans toute une série de régions, le volume de déchets n'augmente pas, voire diminue à certains moments – alors que la facture augmente.

Il y a deux raisons majeures. La première, ce sont des coûts annexes qui augmentent, à savoir les frais de gestion de l'intercommunale. On n'est plus véritablement dans l'idée du pollueur payeur. Le citoyen n'est pas responsable des choix de gestion qui sont posés. La deuxième, c'est le lien au niveau des incinérateurs qui est fait avec le prix de l'électricité et le lien fait selon les capacités de production et de revente d'électricité produite grâce à ces déchets.

Monsieur le Ministre, ma question est très simple. Vu le poids que cela représente de plus en plus dans le budget des ménages, avez-vous des pistes ou éléments qui permettraient de diminuer cette facture, en tenant compte du fait que le volume des déchets n'augmente pas, voire diminue ? Avec ce principe, il serait normal de récompenser ces ménages.

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, le principe du coût-vérité consiste à demander au citoyen de payer le juste prix de la gestion des déchets ménagers, conformément au principe du pollueur payeur.

Le calcul de la taxe ou redevance résulte du différentiel entre les recettes et les dépenses. Les dépenses incluent les coûts de collecte et de traitement. Ces coûts varient selon différents paramètres et sont également liés aux choix posés par les communes lors de la définition du service minimum de gestion des déchets des ménages. Ainsi, les coûts de collecte sont plus élevés dans les zones rurales, par exemple, ou dans les communes pratiquant une collecte régulière à domicile d'encombrants ménagers ou de déchets verts.

J'ai prévu d'accentuer le rôle de conseil et d'assistance de l'office dans la mise en œuvre des dispositions relatives au coût-vérité, en complément de sa mission d'observatoire du coût-vérité.

L'harmonisation du service au citoyen, notamment au niveau des parcs à conteneurs, pourra contribuer à une optimalisation du service au meilleur coût.

L'organisation d'actions de prévention bien ciblées devrait également contribuer à diminuer les quantités de déchets à gérer. J'entends augmenter leur résonance par une coordination régionale appropriée.

Enfin, l'augmentation du tri à la source de certaines fractions permettra d'atteindre, outre les avantages environnementaux, une réduction des coûts supportés au travers de la facture déchets. Je pense notamment à la collecte sélective de nouvelles fractions plastiques.

La stratégie des communes peut avoir une grosse importance. Je vous invite à regarder ce que j'ai fait chez moi. Le coût n'a cessé de diminuer depuis six ans par la mise en place d'un système différent de tris dès le départ. Plein d'autres choses jouent, notamment la collecte. J'ai le privilège, la chance, la caractéristique, dans certaines communes comme la mienne, de ne pas avoir une collecte organisée par l'intercommunale, par exemple. Dans d'autres cas, cela peut être un handicap.

Au cas par cas, la structure des coûts et des dépenses d'une commune est très différente. Il est difficile d'avoir des comparaisons efficaces.

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

M. Bouchez (MR). - J'entends bien, Monsieur le Ministre, les bonnes pratiques. Les communes ou, du moins, les intercommunales compétentes pourraient-elles compter sur le support de la Région pour qu'il y ait une équité sur la gestion du territoire ? Les ménages sont les premières victimes de ces difficultés de gestion. Certaines décisions sont prises, par exemple la création ou non d'un incinérateur. C'est un débat qui peut avoir beaucoup d'influence.

Vous aviez annoncé un plan Déchets. Si l'on ne peut pas au moins uniformiser, il faudrait aller vers plus de convergence pour faire diminuer les coûts, tout en gardant l'objectif de réduction du volume de déchets. Il serait important que ce plan Déchets puisse sortir le plus

rapidement possible ses effets. C'est un problème auquel toutes les communes sont confrontées même si certaines s'en sortent mieux que d'autres.

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LA POLLUTION LE LONG DES AUTOROUTES OU SUR LES AXES MAJEURS »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « la pollution le long des autoroutes ou sur les axes majeurs ».

La question est retirée vu l'absence de son auteur.

QUESTION ORALE DE M. FOURNY À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, DES AÉROPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « L'INTERPRÉTATION DE L'ADMINISTRATION QUANT À LA PROCÉDURE D'OCTROI D'AUTORISATIONS POUR L'EXPLOITATION DES DÉCHETS ISSUS D'ARDOISIÈRES »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fourny à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal, sur « l'interprétation de l'administration quant à la procédure d'octroi d'autorisations pour l'exploitation des déchets issus d'ardoisières ».

La question est retirée vu l'absence de son auteur.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

- *La séance est levée à 19 heures 30 minutes.*

LISTE DES INTERVENANTS

Mme Jenny Baltus-Möres, MR

M. Georges-Louis Bouchez, MR

M. Jean-Luc Crucke, MR

Mme Valérie De Bue, MR

M. Jean-Pierre Denis, PS

M. Pierre-Yves Dermagne, PS

M. Olivier Destrebecq, 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

Mme Déborah Géradon, PS

M. Stéphane Hazée, Ecolo

M. Philippe Henry, Ecolo

M. Pierre-Yves Jeholet, MR

M. Philippe Knaepen, MR

M. Olivier Maroy, MR

Mme Christie Morreale, PS

Mme Savine Moucheron, cdH

Mme Hélène Ryckmans, Ecolo

Mme Véronique Salvi, cdH

M. Vincent Sampaoli, PS

M. Edmund Stoffels, Président

Mme Graziana Trotta, PS

M. Nicolas Tzanetatos, MR

M. Jean-Paul Wahl, MR

Mme Véronique Waroux, cdH

ABRÉVIATIONS COURANTES

ADN	Association pour la découverte de la nature
AFSCA	Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire
AGW	Arrêté du Gouvernement wallon
Aive	Association Intercommunale pour la protection et la Valorisation de l'Environnement
ASBL	Association Sans But Lucratif
BPCO	Bronchopneumopathie chronique obstructive
BSCA	Brussels South Charleroi Airport S.A.
CA	conseil d'administration
CARI	Centre apicole de Recherche et d'Information ASBL
CCATM	commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité
CDT	Cellule de développement territorial
CESW	Conseil économique et social de Wallonie
CET	Centre d'enfouissement technique
CHU	Centre Hospitalo-Universitaire/Centre Hospitalier Universitaire
CILE	Compagnie intercommunale liégeoise des eaux
CNG	Compressed Natural Gas
CoDT	Code du Développement Territorial
Comeos	Fédération belge du commerce et des services
Copidec	Conférence Permanente des Intercommunales wallonnes de gestion des Déchets
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CRAT	Commission régionale de l'aménagement du territoire
CWATUP	Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine
CWATUPE	Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Énergie
CWEDD	Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable
DAR	décret relatif à quelques permis pour lesquels il existe des motifs impérieux d'intérêt général (décret d'autorisation régionale)
DGO4	Direction générale opérationnelle de l'Aménagement du territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Énergie
DPC	Département de la Police et des Contrôles
DPR	Déclaration de politique régionale
EFSA	European Food Safety Authority/Autorité européenne de sécurité des aliments
IBW	Intercommunale du Brabant wallon
ICDI	Intercommunale pour la Collecte et la Destruction des Immondices de la région de Charleroi
IECBW	Intercommunale des Eaux du Centre du Brabant Wallon
INASEP	Intercommunale Namuroise de Services Publics
INTRADEL	Intercommunale de Traitement des Déchets de la région Liégeoise
IPALLE	Intercommunale de Propreté Publique de Wallonie Picarde
IWEPS	Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique
LEADER	Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale
OGM	organismes génétiquement modifiés
OIP	organismes d'intérêt public
PCA	plan communal d'aménagement
PGDA	Programme de Gestion Durable de l'Azote en agriculture
PMC	bouteilles et flacons en plastique (P), emballages métalliques (M) et cartons à boissons (C)
PMR	personnes à mobilité réduite
PPI	Plan Pluriannuel d'Investissements

PRU	périmètre de remembrement urbain
PV	procès-verbal
RCU	Règlement communal d'urbanisme
REACH	EnRegistrement, Evaluation, Autorisation et restriction des substances CHimiques
RIE	Rapport d'Incidence Environnementale
SAED	site d'activité économique désaffecté
SAR	sites à réaménager
SDER	schéma de développement de l'espace régional
SIR	sites d'intérêt régional
SOFICO	Société régionale wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures
SOWAER	Société Wallonne des Aéroports S.A.
SPAQuE S.A.	Société publique d'Aide à la Qualité de l'Environnement S.A.
SPF	services publics fédéraux
SPGE	Société publique de gestion de l'eau S.A.
SPW	Service public de Wallonie
SRPE	sites de réhabilitation paysagère et environnementale
SRWT	Société régionale wallonne du Transport public de personnes
STIB	Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles
SWDE	Société wallonne des Eaux
T.E.C.	Société de Transport en Commun
UAB	unité anti-braconnage
URP	unité de la répression des pollutions
UWA	Union Wallonne des Architectes ASBL
ZAE	zone d'activité économique
ZER	zone d'enjeu régional