

# PARLEMENT WALLON

SESSION 2016-2017

## COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance publique de commission\*

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

Lundi 12 juin 2017

## SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i> .....	1
<i>Organisation des travaux</i> .....	1
<i>Examen de l'arriéré</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Waroux, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal.....	1
<i>Projets et propositions</i> .....	2
<i>Proposition de décret modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne concernant la rationalisation des structures des TEC, déposée par M. Jeholet, Mme De Bue, MM. Dodrimont, Lecerf, Knaepen et Maroy (Doc. 244 (2014-2015) N° 1)</i> .....	2
<i>Désignation d'un corapporteur</i> .....	2
<i>Audition de M. Vanheste, Directeur du département Service public d'Ernst&amp;Young</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Vanheste, Directeur du département Service public d'Ernst&Young, Mme De Bue, M. Hazée.....	2
<i>Échange de vues</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme De Bue, M. Vanheste, Directeur du département Service public d'Ernst&Young, M. Hazée, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal.....	4
<i>Organisation des travaux (Suite)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Hazée.....	11
<i>Proposition de décret modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne concernant la rationalisation des structures des TEC, déposée par M. Jeholet, Mme De Bue, MM. Dodrimont, Lecerf, Knaepen et Maroy (Doc. 244 (2014-2015) N° 1) (Suite)</i> .....	11
<i>Audition de M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal.....	11
<i>Échange de vues</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme De Bue, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal, M. Hazée, Mme Morreale.....	12

<i>Proposition de résolution visant à étendre l'application « ComOn » au transport scolaire, déposée par M. Baurain, Mme Waroux, M. Fourny, Mmes Salvi, Moinnet et Vandorpe (Doc. 564 (2015-2016) N° 1).....</i>	19
<i>Discussion générale (Suite)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Baurain.....	19
<i>Reprise de la séance.....</i>	21
<i>Proposition de résolution visant à étendre l'application « ComOn » au transport scolaire, déposée par M. Baurain, Mme Waroux, M. Fourny, Mmes Salvi, Moinnet et Vandorpe (Doc. 564 (2015-2016) N° 1).....</i>	21
<i>Discussion générale (Suite)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme De Bue, MM. Denis, Maroy, Lecerf, Dodrimont, Baurain, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal .....	21
<i>Proposition de résolution visant à promouvoir une consommation écoresponsable en Wallonie, déposée par Mme Waroux, M. Baurain, Mmes Moinnet, Stommen, Simonet et M. Desquesnes (Doc. 758 (2016-2017) N° 1).....</i>	27
<i>Désignation d'un rapporteur</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Maroy.....	27
<i>Exposé de Mme Waroux, coauteure de la proposition de résolution</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Waroux.....	27
<i>Discussion générale</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, MM. Maroy, Denis, Mme Waroux, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal.....	29
<i>Reprise de la séance.....</i>	32
<i>Proposition de résolution visant à promouvoir une consommation écoresponsable en Wallonie, déposée par Mme Waroux, M. Baurain, Mmes Moinnet, Stommen, Simonet et M. Desquesnes (Doc. 758 (2016-2017) N° 1).....</i>	32
<i>Discussion générale (Suite)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Denis, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal, Mme Waroux.....	32
<i>Vote sur l'ensemble.....</i>	32
<i>Confiance au président et au rapporteur.....</i>	32
<i>Interpellations et questions orales.....</i>	32

*Interpellation de M. Wahl à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal, sur « le Code du développement territorial (CoDT) »*

Intervenants : Mme la Présidente, MM. Wahl, Hazée, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal..... 32

*Interpellation de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal, sur « le courrier ministériel du 31 mai 2017 adressé aux communes concernant le CoDT »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Dodrimont, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal..... 36

*Question orale de M. Crucke à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal, sur « les quartiers nouveaux »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Crucke, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal..... 41

*Question orale de M. Hazée à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal, sur « les rémunérations versées par Sofinpro au chef de cabinet du ministre Di Antonio »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Hazée, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal..... 42

*Question orale de M. Baurain à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal, sur « le problème environnemental des courriers publicitaires »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Baurain, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal..... 44

*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 et du Bien-être animal, sur « l'enquête publique sur le Plan wallon des déchets-ressources (PWD-R) »*

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Baltus-Möres, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal..... 45

*Question orale de Mme Waroux à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal, sur « l'impact des décisions fédérale et américaine pour la qualité de l'air et le développement durable »*

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Waroux, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal..... 46

*Question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal, sur « la conformité des chaudières »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Maroy, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal..... 47

*Question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal, sur « les bandes réservées au covoiturage »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Maroy, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal..... 49

*Question orale de Mme Gérardon à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal, sur « la Conférence interministérielle des ministres de la Mobilité »*

Intervenants : M. le Président, Mme Gérardon, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal, Mme la Présidente..... 51

*Question orale de M. Onkelinx à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal, sur « les conclusions du groupe de travail du Conseil wallon du bien-être des animaux sur les reptiles »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Onkelinx, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal..... 52

*Question orale de Mme Waroux à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal, sur « l'encadrement des chiens dits dangereux »*

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Waroux, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal..... 53

*Organisation des travaux (Suite)..... 54*

*Interpellations et questions orales transformées en questions écrites..... 54*

*Interpellations et questions orales retirées..... 55*

*Liste des intervenants..... 56*

*Abréviations courantes..... 57*

Présidence de Mme Gérardon, Présidente

## OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 14 heures 22 minutes.

**Mme la Présidente.** - La séance est ouverte.

## ORGANISATION DES TRAVAUX

**Mme la Présidente.** - J'ai plusieurs communications à vous faire.

La première consiste en une demande de M. le Ministre qui souhaiterait que lors de notre prochaine commission, nous puissions mettre à l'ordre du jour l'audition des jeunes qui ont participé au Parlement jeunesse du Développement durable le 29 mars afin qu'ils puissent venir exposer leurs recommandations en commission. M. le Ministre aurait souhaité fin juin 2017. Je vous propose donc d'acter cela lors de notre prochaine commission qui sera déjà assez bien chargée, mais c'était la demande du ministre.

### *Examen de l'arriéré*

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

La parole est à Mme Waroux.

**Mme Waroux** (cdH). - Je souhaitais extraire la proposition de résolution relative à l'interdiction des perturbateurs endocriniens, déposée par moi-même, MM. Arens, Baurain, Mmes Moinnet, Simonet et M. Desquesnes (Doc. 820 (2016-2017) N° 1). Il est vrai que cela va faire pas mal d'activités.

En fait, derrière le traitement de la proposition de résolution, il y a une question de temps sur d'éventuels votes, mais je ne sais pas si les jeunes pouvaient venir 15 jours après ou s'ils sont tous partis en vacances.

**Mme la Présidente.** - Cela me semble compliqué étant donné que l'on est en plein dans les vacances scolaires.

**Mme Waroux** (cdH). - Je me permets quand même d'ajouter ma demande d'aborder la proposition de résolution que je viens de citer.

**Mme la Présidente.** - Je peux en discuter en Conférence des présidents, mais cela me semble un peu chargé. On a déjà l'ajustement budgétaire. Si cela le reporte, cela reporte alors au 10 juillet.

**Mme Waroux** (cdH). - C'est une question, si je puis dire, de mouvement de la Wallonie par rapport notamment à la Flandre et à la France qui bougent sur le sujet. C'est donc aussi une question de traiter le sujet avant les vacances que je demandais que l'on inscrive.

**Mme la Présidente.** - On va essayer de défendre cela en Conférence des présidents. Peut-être que M. le Ministre pourra nous en dire plus sur sa demande, si effectivement, comme on le présage bien, faire venir les jeunes fin juin, c'est plus simple que de les faire venir début juillet, étant donné les vacances scolaires, pour le Parlement jeunesse du Développement durable.

On a une demande de Mme Waroux de les convier, éventuellement, le 6 juillet, mais cela me semble un peu compliqué, non ?

**M. Di Antonio**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal. - Les jeunes du Parlement jeunesse du Développement durable sont aussi disponibles à la rentrée. C'est une quarantaine de jeunes qui ont participé à toute une série d'ateliers et on a terminé en séance plénière avec une approbation d'un texte avec une série de mesures. À mon avis, on trouvera une délégation pour le faire à la rentrée. Cela ne pose pas de problème.

**Mme la Présidente.** - C'est parfait. Je propose que l'on puisse organiser cela à la rentrée et mettre à notre ordre du jour les perturbateurs endocriniens.

Concernant le groupe de travail, je vous prie d'excuser mon absence aux deux dernières séances, mais pour raisons de santé. J'étais incapable de me déplacer.

Il n'empêche que nous avons quand même continué les contacts dans le cadre des auditions.

On avait souhaité plusieurs auditions, elles sont donc confirmées vendredi.

Nous entendrons :

- Mme Mahy du Réseau wallon de lutte contre la pauvreté ;
- Mme Jansen de la DiCS ;

- Maître Haumont, expert en droit de l'urbanisme et de l'environnement.

**Mme Waroux** (cdH). - Madame la Présidente, vous parlez du groupe informel ?

**Mme la Présidente.** - Du groupe de travail informel aussi.

Y a-t-il une demande d'intervention concernant l'organisation de nos travaux ? Non.

## PROJETS ET PROPOSITIONS

### **PROPOSITION DE DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET DU 21 DÉCEMBRE 1989 RELATIF AU SERVICE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNES EN RÉGION WALLONNE CONCERNANT LA RATIONALISATION DES STRUCTURES DES TEC, DÉPOSÉE PAR M. JEHOLET, MME DE BUE, MM. DODRIMONT, LECERF, KNAEPEN ET MAROY (DOC. 244 (2014-2015) N° 1)**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de décret modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne concernant la rationalisation des structures des TEC, déposée par M. Jeholet, Mme De Bue, MM. Dodrimont, Lecerf, Knaepen et Maroy (Doc. 244 (2014-2015) N° 1).

M. Stoffels a déjà été désigné en qualité de rapporteur.

#### *Désignation d'un corapporteur*

**Mme la Présidente.** - M. Denis est désigné en qualité de rapporteur à l'unanimité des membres.

#### *Audition de M. Vanheste, Directeur du département Service public d'Ernst&Young*

**Mme la Présidente.** - Dans le cadre de cette proposition de décret, nous avons souhaité avoir l'audition de représentants habilités d'Ernst & Young. Il s'agit de M. Vanheste qui est présent et qui est le directeur du secteur public. Nous avons également prévu l'audition de M. le Ministre Di Antonio.

La parole est à M. Vanheste.

**M. Vanheste,** Directeur du département Service public d'Ernst&Young. - Bonjour tout le monde. Merci de m'avoir donné l'opportunité de présenter notre étude ici. Excusez-moi pour les « le » et « la » qui ne vont peut-être pas être corrects, puisque d'origine, je suis

néerlandophone. J'essaierai de vous raconter ce que l'on est en train de faire parce que c'est déjà quelque chose d'important.

Notre mission n'est pas complètement aboutie.

On a complété la phase 2 qui était un rapport de pistes d'amélioration et de suggestions au niveau de la structure et de l'organisation du groupe TEC.

De la troisième partie, la phase 3, je n'en parlerai que très peu aujourd'hui. On est en train d'élaborer un plan de transition qui porte en soi nos pistes d'amélioration et ceci, retravaillé dans un programme de projets d'amélioration.

L'ordinateur et le micro en même temps, c'est un peu difficile. M'entendez-vous bien ?

Quel est l'objectif global ? Je parle ici du texte littéral du cahier spécial des charges qui a été publié par la DGO2. C'est de mener une étude pour laquelle, avec son rapport, on pourrait accentuer les synergies internes au groupe dans l'optique de poursuivre l'amélioration de la qualité et l'efficacité de services.

Pour faire cela, on nous a demandé de faire une évaluation de l'organisation du fonctionnement. Je ne vais pas lire tout le texte, c'est la première de notre mission.

Ceci est le schéma des phasages. Je le montre quand même pour, encore une fois, vous dire que notre mission n'a pas encore abouti et que nous sommes en pleine phase 3. Je passe un peu vite, car on m'a demandé de faire une présentation d'un quart d'heure ou 20 minutes. Il faut donc aller vite.

Ceci, c'est pour l'analyse de l'existant. Qu'a-t-on fait ? On a essayé, de manière intégrée, d'analyser le groupe TEC – les TEC opérationnels et la SRWT – sous plusieurs aspects : l'organisation institutionnelle gouvernance, la qualité de services offres-demandes, l'infrastructure matérielle des ressources humaines, la performance économique et financière et le cadre juridique. C'est donc une analyse multi facettes.

Pour information, pour la petite histoire, on a lu beaucoup de documents et on a vu beaucoup de personnes. Ce ne sont que les interviews que l'on a faits. On a aussi mené beaucoup de groupes de travail, des *workshops* avec les responsables et également avec les personnes de terrain également.

Qu'a-t-on constaté dans l'analyse de l'existant ?

Je devrais encore dire quelque chose en introduction, c'est que ceci est une présentation rapide, concise et cela reflète un rapport de quelque 240 pages. Toute la nuance a presque disparu et la nuance notamment dans un audit tel qu'on l'a effectué est très importante. On ne peut

donc pas dissocier cette présentation ni la note de synthèse que l'on a faite aussi du rapport complet.

En gros, j'ose dire que le groupe TEC est dans le bon et fonctionne assez bien. Il y a toujours de quoi améliorer, mais quand je le compare à d'autres groupes de transport public, le groupe TEC fonctionne bien.

Il y a entre la SRWT et le TEC – là on va plutôt dans le travail ensemble au sein du groupe – une réelle volonté de collaborer et de coordonner. Il y a une marge de manœuvre pour améliorer sur ce point aussi, car coordonner n'est pas facile, mais la volonté est clairement présente. Ils font des efforts pour continuer leur service, même dans le maintien de l'équilibre budgétaire et dans les contraires budgétaires qu'ils vivent. Ils sont en train – cela reflète la volonté de collaborer – de centraliser certaines activités communes encore plus que maintenant.

Cela dit, il y a des marges d'amélioration. Je donne quelques exemples. Vu le poids de cette coordination nécessaire, il y a une marge d'améliorer dans cette coordination et de manière coordonnée. Si l'on voit, par exemple, que l'on commence un grand projet pour des centres de services partagés, c'est quelque chose qui n'est pas encore en place.

Le groupe TEC a un taux de couverture bas. Ainsi, les coûts et les moyens propres par le *ticketing* font bien sûr référence à des choix politiques.

Il y a une faible maturité des principes d'efficacité tels que l'évaluation suivie de performances de gestion de qualité. Ce sont là, les domaines où il y a de la marge.

Ceci, en deux diapositives, sans nuance, est notre analyse de l'existant qui comporte déjà en soi, une centaine de pages. Je vous conseille néanmoins de lire notre rapport, si vous ne l'avez pas encore fait.

La deuxième partie de notre travail était la formulation de propositions d'amélioration de l'efficacité du groupe TEC. Ceci est fait par des groupes de travail, je vous les montre dans un ordre logique. Regardez les enjeux du secteur : enjeux au niveau de la mobilité en Wallonie et la vision du secteur sur cela. On a pris cela comme *input*, entre autres, pour les groupes de travail sur les mots de gestion et gouvernance, sur la qualité de services, l'exploitation et les performances économiques. Tout cela ensemble a servi de mettre sur pied, le groupe de travail qui s'est réuni sur les structures et l'organisation.

Je ne vais pas lire toute cette diapositive, mais ce sont les grands points ressortis du groupe de travail sur les enjeux du secteur tant en interne que les éléments externes. Ce sont les évolutions externes en général qui influencent le futur du groupe TEC et les évolutions externes, spécifiquement en mobilité. Ceci aussi pour l'interne.

C'est une diapositive méthodologique, je vais le passer.

Qu'a-t-on fait au niveau des pistes d'amélioration ? On a généré beaucoup de pistes d'amélioration avec les gens du groupe TEC, donc tant des gens des TEC opérationnels que de la SRWT, et on les a – c'était pour la plupart notre travail – évaluées dans un axe à deux dimensions : l'attractivité d'une piste et la faisabilité. Si une certaine piste est peu attractive – attractive, cela veut dire : « qui a une valeur ajoutée à l'efficacité et à la qualité du service » – et qu'elle est très difficile à implémenter, ce n'est pas la piste à promouvoir dans le premier plan.

Je vous montre, ce n'est pas seulement une seule phrase, une piste d'amélioration, il y a tout un travail là derrière du détail et une analyse sur l'attractivité et la faisabilité comme je l'ai dit.

Qu'est-ce que le Top 20 ? Je ne vais pas vous le citer non plus, mais dans le Top 20 des améliorations, on parle de quelque 70 pistes d'amélioration. Je tiens à dire que s'il y a 70 pistes d'amélioration, cela ne veut pas dire que le groupe, dans la situation actuelle, n'est pas dans le bon.

Il y a beaucoup de pistes qui disent qu'il faut encore optimiser ceci. Il faut aller dans la même direction que vous prenez déjà maintenant et il faut aller plus loin. C'est plutôt, sur plusieurs aspects, encore augmenter la maturité du groupe TEC et encore aller plus loin dans la transversalité et dans la synergie entre les différents TEC et entre le TEC et le SRWT.

Par après, on a regardé l'organisation et la structure. Ce sont deux choses différentes, c'est une question de terminologie, bien sûr, comme nous avons regardé la structure, on parle plutôt de la structure juridique. Parle-t-on d'une seule structure, parle-t-on comme actuellement de six TEC opérationnels distincts avec une personne morale distincte et le SRWT ou plutôt une seule structure ou encore d'autres possibilités ? On a étudié cela, mais ce n'était pas notre travail le plus important, d'après moi. On a plutôt regardé l'organisation potentielle ; ce qui est autre chose que la structure et là, on parle de qui exécute quel processus, quelle tâche des TEC, donc quelle partie de l'organisation.

On a développé cinq pistes sur ce plan. Je vais aller un peu plus en détail. Il y a cinq pistes potentielles au niveau de l'organisation. C'est prendre la structure, l'organisation actuelle et l'améliorer, par exemple, par une cellule stratégique, par une cellule de *marketing strategy*, de bien entendu implémenter ces centres de services partagés et encore d'autres exemples.

Deuxième possibilité, c'est de réorganiser. Là, on est dans une réorganisation conséquente du groupe, en *business unit*.

Autre possibilité encore de travailler avec des *services level agreements* – c'est une décentralisation qui fait marche arrière, ai-je envie de dire, vers la situation d'il y a 15 ou 20 ans. On a étudié cette possibilité et une structure matricielle.

D'où ressort une analyse pareille aux pistes, mais bien sûr avec une autre continue, au niveau de l'attractivité des scénarios organisationnels et la faisabilité.

Comme vous le voyez dans le schéma, pour finir, c'est un choix où nous, comme consultants externes, nous ne pouvons pas dire que c'est cela qu'il faut choisir. Il y a le scénario un qui est assez facile à implémenter et qui a quand même une attractivité assez importante. Il y a le scénario en *business unit* qui est encore un peu plus attractif, mais beaucoup plus difficile à implémenter.

À l'issue de ce travail, on a regardé ensemble, avec le comité de pilotage et ceux qui ont travaillé dans ce groupe de travail dans le comité de pilotage, si l'on pourrait améliorer encore le scénario 2 d'où sortait le scénario *2bis* qui un choix hybride entre le scénario en *business unit* et le scénario actuel qui est un peu plus facile à implémenter que le *business unit* original et apporte encore un peu plus d'attractivité.

Je ne sais pas pendant combien de temps j'ai parlé, mais ceci c'est, en gros, notre travail.

Que sommes-nous en train de faire ? Voici la diapositive la plus « consultante » de toutes, je crois, on est en train de faire un plan d'implémentation pour les pistes d'amélioration. Que cela veut-il dire ? Cela veut dire que l'on prend ces pistes d'amélioration et qu'on les regroupe en projets à effectuer dans le groupe, parfois aussi avec d'autres partenaires, avec la Région, l'administration ou d'autres parties prenantes.

On est en train de regrouper en projets, de faire du phasage de ces projets, de faire des interdépendances et de regarder comment on peut passer aux structures futures du groupe TEC.

Sur ce travail, je ne peux pas encore vous en dire beaucoup plus, car on est encore en train de travailler.

**Mme la Présidente.** - Je propose de céder de suite la parole à M. le Ministre ou préférez-vous l'intervention des parlementaires avant ?

Je me retourne vers mes collègues.

**M. Vanheste,** Directeur du département Service public d'Ernst&Young. - Si cela peut vous aider dans votre choix, je dois absolument partir à 16 heures.

**Mme la Présidente.** - D'accord. Parfait.

On va alors vous questionner, Monsieur Vanheste.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme De Bue.

**Mme De Bue (MR).** - Merci, Monsieur Vanheste, pour votre présentation. Effectivement résumer plus de 140 pages en un quart d'heure n'est pas simple, mais c'est vrai que nous avons pu prendre connaissance du document il y a déjà quelques semaines.

J'avais plusieurs questions par rapport à la méthode que vous avez utilisée. Dans le document, vous faites référence, à plusieurs endroits, à un *benchmarking* ou un *benchlearning*. Je ne me souviens pas avoir vu la liste des publications, mais vous faites référence à d'autres opérateurs, d'autres situations. On n'a pas beaucoup de retours de cette analyse-là et c'est un peu pour vous entendre aussi sur des expériences intéressantes que vous avez analysées et que vous avez pu utiliser dans les propositions pour le TEC.

Au niveau de la méthode, vous avez en fait travaillé en interne ; c'est un travail avec les cadres, le management, qui ont été réunis en groupe de travail. C'est plus, pour moi, une étude interne accompagnée qu'une étude externe puisque vous avez travaillé avec toutes les composantes de la société. Donc la question que je voudrais aussi savoir c'est au niveau du pilotage, avec une question peut-être impertinente, mais avez-vous eu les coudées franches par rapport au cahier des charges, par rapport à la manière dont vous voyez des propositions à faire en terme d'efficacité, si cela n'a pas été trop piloté par le cabinet du ministre.

Des questions peut-être plus au niveau du contenu de l'étude en tant que telle puisque c'est quand même assez dense en termes de concept. Quand vous parlez de critères d'attractivité, de faisabilité, ces critères-là ont été pondérés sur base de vos réunions au niveau du groupe de travail. Ce n'est pas vous qui avez pondéré ces critères-là, c'est venu du terrain.

**M. Vanheste,** Directeur du département Service public d'Ernst&Young. - La pondération, nous l'avons faite.

**Mme De Bue (MR).** - J'aurais donc voulu savoir comment vous avez fait cette pondération et il y a par exemple, des éléments qui m'ont aussi un peu étonnée dans l'étude, c'est dans les enjeux, par exemple, quand on fait la répartition entre le court terme, le moyen terme et le long terme. Le moyen terme et le long terme, c'est quand même 5 ans, 10 ans. On a regroupé moyen et long termes et j'ai été un peu étonnée, par exemple, qu'en termes de mobilité, toutes les propositions en matière de coordination des TEC avec d'autres opérateurs, comme la SNCB, sont indiquées dans le long ou moyen terme. Cela me semble davantage une problématique de court terme puisque l'on est déjà dans cette optique à l'heure actuelle. De même, je vois d'autres solutions de mobilité par rapport au

covoiturage. Personnellement, on est en plein dedans. Je suis un peu étonnée de certains concepts qui ont été répartis comme cela, entre le court et le moyen terme.

Par rapport aux 68 pistes, c'est très intéressant. Chaque piste a fait l'objet d'une fiche et chaque fiche mériterait peut-être un débat puisque à la fiche, les critères de faisabilité et d'attractivité, à moyen et long terme, le type d'unité concerné dans le TEC. C'est assez dense et il est vrai que l'on n'a pas le temps ici de faire l'analyse des 68 pistes.

Par exemple, dans la première, qui est le lien du groupe avec la Région, on dit qu'il faut améliorer les relations et la coordination stratégique avec la Région, mais il y a des obstacles. Cela m'étonne un peu puisque l'on est quand même dans cette philosophie de groupe. Il y a des éléments d'explication que l'on n'a pas nécessairement à chaque fiche et cela aurait peut-être été intéressant d'avoir un mot d'explication sur ce qui peut apparaître comme un obstacle à la réalisation, à la mise en œuvre de la piste.

La même chose par rapport à la question du réseau, la simplification du réseau. Là aussi, c'est assez perçu comme quelque chose qui n'est pas faisable dans l'immédiat, mais je voulais voir aussi le lien avec le réseau 2020 – cela, c'est peut-être plus pour M. le Ministre, ce n'est pas toujours évident de séparer les questions.

Concernant l'étude, quel est votre timing puisque vous êtes dans la phase 3 ? On reste un peu sur notre faim parce que les priorités de ces pistes ne sont pas établies. Il y a eu des propositions en mode d'organisation et en mode de structure, mais on ne voit pas encore comment ces pistes seront mises en œuvre et selon quelle priorité. J'imagine que ce sont des chantiers assez importants et que l'on ne pourra pas tout commencer en même temps. Au niveau de la phase 3, puisque l'étude s'arrête là, comment allez-vous procéder ? Quel est le timing ? Quand aura-t-on l'ensemble du document finalisé ?

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Hazée.

**M. Hazée (Ecolo).** - Bonjour à chacune et à chacun. Merci, Monsieur, pour cette brève présentation.

On voit bien que votre société a étudié en profondeur la structure du groupe, avec une série de dimensions internes d'ailleurs et puis d'autres qui sont plus stratégiques. Certains font d'ailleurs écho à des critiques déjà formulées sur ces bancs, en tout cas pour ce qui nous concerne, notamment sur les enjeux budgétaires, mais nous y reviendrons tout à l'heure avec M. le Ministre.

J'avais une série de questions, les ai groupées en deux temps : une série de questions générales et peut-être des questions plus détaillées dans un deuxième tour pour ne pas vous assommer.

Dans ce premier tour de questions, la première concernait des éléments d'observation que vous formulez sur les relations entre la SRWT et les sociétés d'exploitation TEC. Vous évoquez notamment la faible connaissance de terrain de la SRWT. On évoque, à un moment donné, une méfiance des TEC à l'égard des idées qui viennent de la SRWT. C'était des constats assez interpellants.

Je voulais vous entendre un peu plus sur ce sujet. Est-ce grave, docteur ? Quelles sont sur ce terrain vos propositions ? Y a-t-il un déficit de stratégie d'ensemble de la part du groupe à votre estime ou s'agit-il plutôt de questions interpersonnelles ou de relations de pouvoir ou que sais-je ? Bref, quelle est votre perception des relations entre la SRWT et les TEC et votre diagnostic ?

Deuxièmement, dans le prolongement, on évoque aussi une série de disparités entre les différentes TEC qui s'expliquent notamment par des contextes historiques ; vous le développez assez bien dans le rapport. On évoque notamment des divergences importantes au niveau de l'organigramme des sociétés, au niveau de la culture où l'on indique que la culture de chacune des sociétés TEC est plus forte que la culture du groupe. On évoque aussi des disparités dans les flottes de bus. On évoque une absence de coordination au niveau informatique.

Il m'a semblé – mais le rapport est épais, je le précise volontiers – que certains de ces constats n'étaient pas suivis de propositions. Je voulais également vous interroger sur ces disparités et sur ce qu'il vous paraît être positif et nécessaire à développer pour les rencontrer.

Troisièmement, on sent à plusieurs reprises, dans le rapport, un grand intérêt pour le changement de billettique TEC It Easy, notamment dans les données que ce système doit permettre de collationner pour apprécier les besoins, la manière dont les usagers utilisent les lignes, les horaires et que sais-je ; bref, avoir des données quant aux utilisateurs. Ce qui est un peu interpellant, c'est que vous indiquez que vos interlocuteurs ont mentionné ne pas avoir de perception exacte sur les données qui seront disponibles et utilisables.

D'un côté, il y a une attente et de l'autre, cela reste assez flou quant à ce qui est attendu et surtout, il n'y a pas encore d'utilisation. Vous indiquez : « De grandes attentes reposent sur TEC It Easy qui est supposé apporter une dimension quantitative à l'analyse de l'offre une fois que les mécanismes appropriés d'analyse des données seront mis en place. À l'heure actuelle, ceux-ci ne semblent pas encore être mis en place ». Pourquoi ce hiatus entre des attentes et une absence de mécanisme ? Quel constat posez-vous à partir de là ? Comment peut-on expliquer qu'un changement, intervenu il y a déjà plusieurs années, n'a pas encore été exploité alors qu'il y avait une grande attente quant à ce potentiel ?

Ma quatrième question rejoindra la première de Mme De Bue quant à ce qui se fait ailleurs, car on en trouve peu de traces. Il y a juste un moment donné où vous évoquez, à propos du scénario des *business units* : « Attention aux échecs des autres », entre parenthèses la STIB. Là, c'est assez hermétique pour celui qui ne connaît pas exactement ce qu'a fait la STIB et comment il faut comprendre votre observation.

Plus largement, je suis étonné qu'il n'y ait pas d'analyse comparative par rapport à ce qui se passe en Flandre. Dans le débat, en Wallonie, on entend fréquemment des parallèles faits avec la situation de *De Lijn*. Or, de ce que j'en sais, il y a justement une évolution au sein de *De Lijn* vers une certaine forme de décentralisation. À côté du groupe *De Lijn* et de sa structuration provinciale, on a aujourd'hui une réflexion allant vers 14 *vervoer regio's*, avec une logique d'un travail de territoire. Vous n'en parlez pas du tout à un moment où précisément on s'interroge sur le bon niveau d'action ici, en Wallonie.

J'avais envie de vous entendre sur ce terrain-là. Madame la Présidente, peut-être y aura-t-il des développements complémentaires à faire ? En effet, cela me paraît être de nature à éclairer nos débats.

Enfin, cinquième question dans ce premier tour et puis j'attendrai vos réponses pour revenir sur certains points plus en détail. On sait d'une certaine manière, mais je parle pour moi, que l'étude n'a pas correspondu entièrement aux attentes du Gouvernement, ou en tout cas de M. le Ministre, par rapport à ses conclusions – le scénario *1bis* a été relancé, et cetera.

En synthèse, vous commentez ce que le Gouvernement a préparé au niveau de la composition du conseil d'administration dont, à ma connaissance, on ne fait pas du tout écho dans l'étude et dans les 58 propositions initiales. Vous écrivez : « La révision de la composition des conseils d'administration et l'uniformisation de ceux-ci contribueraient à l'accroissement de l'homogénéité de la décision, pour autant que des mécanismes de consultation et d'avis locaux soient mis en place ».

Ce n'est pas le lieu maintenant, on en parlera tout à l'heure pour questionner et débattre avec M. le Ministre des choix du Gouvernement. Par contre, cela me paraît important de pouvoir entendre ce que vous avez à l'esprit lorsque vous mettez comme conditions à cet accroissement de l'homogénéité que des mécanismes de consultation et d'avis locaux soient mis en place. C'est dans la synthèse qui nous avait été transmise au tout début du processus, ici, en commission, il y a quelques semaines.

Voilà, Madame la Présidente, un certain nombre d'éléments pour ce premier tour de la discussion.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Vanheste.

**M. Vanheste,** Directeur du département Service public d'Ernst&Young. - Merci pour ces questions intéressantes auxquelles je ne peux pas répondre complètement sans aller dans le détail du détail que je n'avais pas prévu.

Est-ce seulement un travail en interne ? Oui, c'était la manière dont l'audit a été conçu. Cela veut-il dire que l'on a été piloté dans le contenu du cabinet ? Non. Je vais peut-être laisser le ministre s'exprimer sur ce sujet.

*(Réactions dans l'assemblée)*

Pardon ? Je pense que c'est plutôt une question politique que de méthode. Pour quelques questions, j'ai des diapositives. Puis-je les montrer, Madame la Présidente ?

**Mme la Présidente.** - Si, d'un point de vue technique, on peut relier l'ordinateur aux écrans, ce serait de nature à être didactique pour les réponses de M. Vanheste, si j'ai bien compris. Voilà qui est fait. Un grand merci au service.

**M. Vanheste,** Directeur du département Service public d'Ernst&Young. - En premier lieu, qu'a-t-on fait avec le *benchlearning* ? On a regardé, pour certains éléments – je peux y revenir – *De Lijn*, Connexion et la région de Lille. Comment avons-nous utilisé cette partie *benchlearning* de l'étude ? C'était un input pour – et j'ai dépassé cette diapositive, parce que je disais qu'il était plutôt méthodologique – les groupes de travail qui ont élaboré les pistes d'amélioration.

Quel était leur input ? C'était les éléments à retenir, à améliorer, donc la synthèse des constats de l'état actuel du groupe, les bonnes tactiques identifiées dans le *benchlearning* et les éléments de réflexion stratégiques. Le but du *benchlearning/benchmarking* n'était pas en soi de faire un *benchmarking/benchlearning*, mais de l'utiliser comme input pour la formulation des pistes d'amélioration. C'est pour cela que vous n'avez pas le travail complet du *benchlearning/benchmarking* dans le rapport. Je vais aller un peu en avant et en arrière pour ces éléments méthodologiques.

Si l'on parle du critère de pondération, des pistes et des scénarios organisationnels structurels, c'est avec ces grilles-ci. Ici, vous avez l'attractivité. Ce sont des grilles de maturité. Je le dis directement : cette cotation, nous l'avons faite nous-mêmes. On a généré des pistes d'amélioration avec les groupes de travail. C'est notre travail, avec ce soutien méthodologique, de coter l'attractivité et la faisabilité des pistes. Ceci, ce sont les grilles « attractivité ». On a une grille identique pour la faisabilité.

Là, c'est un travail indépendant de notre part. C'est davantage un travail de consultant que d'auditeur, si l'on regarde la phase 2.

Les enjeux – je peux voir votre remarque sur le court terme, moyen terme – il y a un an ou un an et demi que l'on a fait cela. Je pense que l'on identifiait le court terme comme dans l'année ou dans un ou deux. C'est une réponse à votre question.

Les questions sur certaines des pistes, la coordination avec la Région. Le processus d'élaboration du contrat de service public et la collaboration avec l'administration, cela peut être amélioré. Que fait-on maintenant ? Cela rend les projets concrets et c'est avec cela que je comprends complètement que vous dites que vous restez un peu sur votre faim. C'est dans les projets et dans les descriptions en détail des pistes que se trouvent beaucoup plus de détails sur les pistes et sur tout cela.

Le lien entre la simplification du réseau, je vais le laisser à M. le Ministre.

Le timing de la phase 3, on est en train d'y travailler avec les personnes du comité de pilotage. Le but est de terminer cette phase 3 avant le *reset*. On espère donc terminer pour fin juin, voire mi-juillet.

En fait, c'est là que la priorisation des pistes qui sont rendues en projet va prendre place et cela a un lien fort avec le processus qui est en train de se dérouler maintenant aussi, à savoir l'évaluation de l'ancien et l'élaboration du nouveau contrat de service public, car si l'on identifie quelque 40 projets d'amélioration de ce programme, cela s'ajoute.

Il y a déjà beaucoup de projets en marche dans le groupe TEC. Il y a déjà des demandes de changements sur la table dans le processus du contrat de service public. Il faut une priorisation, c'est clair. Je pense – c'est ma conviction comme regard extérieur – que tous ces projets – il y en a de très grands, je cite en exemples les centres de services partagés et le management de proximité, mais il y en a des autres – représentent un travail très conséquent pour ce groupe. Dans quel timing peuvent-ils implémenter toutes ces améliorations potentielles ? Cela dépend notamment aussi de ce qu'ils peuvent faire avec les moyens qu'ils ont pour exécuter les projets, car aucun projet ne peut – je crois que tout le monde va être d'accord avec cela – menacer l'exécution du service public actuel opérationnel sur le terrain.

Je n'ai pas parlé de ce que l'on fait encore dans la phase 3 – c'était aussi une question. On n'identifie pas seulement des projets, des interdépendances entre les projets et le temps nécessaire pour les exécuter. On identifie aussi une gouvernance pour le faire dans un programme de projet, de progression à un état de maturité encore plus élevé d'une manière intégrée.

Sur la méfiance entre les différentes organisations, la disparité entre les TEC et l'aspect TEC It Easy, je vois les questions, mais je tiens à dire aussi que sur cet élément, le groupe est déjà en train de s'améliorer et l'on

a identifié selon ces trois points, des marges d'amélioration. Ils sont tout de même déjà assez dans le bon. Il y a encore une marge d'amélioration dans la transversalité et cela a aussi un lien avec la culture d'organisation. Il y a des aspects qui sont les résultats de l'histoire, bien sûr, du passé.

Il y a encore des structures entre le TEC qu'il faut – et vous avez, selon moi, mis le doigt sur un point important et qui va ressortir dans ce plan d'amélioration d'une manière importante aussi – développer, d'autant plus que l'on a maintenant la volonté de travailler ensemble, que nous avons la volonté de la transversalité. Mais il faut une meilleure culture d'organisation. On est bien conscient que c'est nécessaire.

Pour l'aspect TEC It Easy, quand je compare à *De Lijn*, le Groupe TEC est plus loin qu'eux. Ils n'ont pas encore l'exploitation de leurs données, mais ils ont déjà beaucoup plus de données que d'autres – je ne veux pas toujours comparer avec *De Lijn*. Ils sont assez avancés à ce sujet et ils sont en train de commencer – je crois que c'est déjà commencé – un projet *big data*. Bien sûr, cela rapporte sur ces données de TEC It Easy. On prévoit aussi dans le programme d'amélioration un projet sur le marketing stratégique. Il faut un *big data* pour voir ce qui est dans nos données et ce que l'on peut en faire ; la stratégie marketing pour voir comment améliorer notre offre, voir notre politique commerciale de marketing avec ces données et analyser l'offre.

Nous ne sommes pas encore complètement là où nous voulions être, mais on avance.

Je ne sais pas si j'ai répondu à toutes les questions, mais je pense que, dans l'ensemble, oui.

**Mme la Présidente.** - Je vous remercie, Monsieur Vanheste.

Je me retourne vers M. Hazée pour la deuxième série de questions.

La parole est à M. Hazée.

**M. Hazée (Ecolo).** - J'ai d'abord envie de revenir sur certaines questions que l'on a laissées en suspens. Par rapport à Bruxelles et à la Flandre, comment appréciez-vous les choses ? L'analyse de l'existant a-t-elle été utilisée pour réfléchir aux évolutions du groupe TEC ? C'était une des questions. L'autre question pour laquelle je n'ai pas perçu de réponse, c'était ce que vous entendiez par les mécanismes de consultation et d'avis locaux à mettre en place pour que la révision de la composition des conseils d'administration contribue à l'accroissement de l'homogénéité ?

Pour ce qui est des autres questions, on entend bien que vous marchez un peu sur des œufs. Je ne vais pas relancer les questions. J'acte les réponses, puis nous poursuivrons le débat avec M. le Ministre. J'avais donc

d'abord ces deux questions avant d'amener le deuxième tour, Madame la Présidente.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Vanheste.

**M. Vanheste,** Directeur du département Service public d'Ernst&Young. - Ce qu'il faut dans la définition de l'offre, c'est un mécanisme d'implication des communes et d'autres parties prenantes pour définir, pour voir quelle est la demande des sous-régions.

Par rapport à *De Lijn* et son évolution vers 14 régions de mobilité, ce n'est pas encore défini. On parle aussi maintenant de 18 ou de 19 régions de mobilité en Flandre. C'est aussi un choix. Jusqu'à maintenant, *De Lijn* fonctionne dans cinq provinces. On ne les appelle pas provinces, mais entités. Ce sont des entités opérationnelles comme le TEC. Il y a des différences, où l'intégration est mieux définie pour les entités des TEC que pour les entités de *De Lijn*. Il y a des exemples où elle l'est davantage pour *De Lijn*.

Le choix de travailler en 14, voire en 18 régions pour *De Lijn* n'est pas fait par *De Lijn* ; c'est le Gouvernement flamand qui a marqué ce choix dans un décret qui vise la mobilité dans son entièreté. C'est autre chose et c'est cela aussi lorsque l'on parle de coopération avec la Région, que l'on peut aller plus loin en Wallonie dans la façon intégrée de faire face aux enjeux de la mobilité. Ai-je répondu à votre question ?

**M. Hazée** (Ecolo). - En tous cas, c'est votre réponse. Vous indiquez des éléments qui sont en résonance avec cette question, mais j'entends donc que, il n'y a pas eu un examen plus systématique du modèle de *De Lijn* pour réfléchir, avec bien sûr toute une série d'éléments de configuration territoriale qui ne sont pas les mêmes, au modèle à retenir pour le TEC.

**M. Vanheste,** Directeur du département Service public d'Ernst&Young. - Non. C'était dans les esprits, bien sûr, mais nous n'avons pas mené une étude d'analyse des structures et des organisations en détail, ni de la STIB ni de *De Lijn*.

**M. Hazée** (Ecolo). - Quand vous faites – je me permets, avec l'autorisation de Mme la Présidente, de répondre en direct – référence à l'échec de la STIB sur le modèle des *business units*, vous faites référence à un échec sous quel angle ?

**M. Vanheste,** Directeur du département Service public d'Ernst&Young. - Je dois vous dire que je ne connais pas la réponse.

**M. Hazée** (Ecolo). - En ce qui concerne les week-ends d'associations, je suis content de vous entendre quant à la nécessité d'implication des pouvoirs locaux, parce qu'effectivement, lorsque l'on regarde autour de nous – en France, par exemple – quand le tram est revenu dans une série de villes ou d'agglomérations, à chaque fois – ou quasiment à chaque fois – c'est une

impulsion locale de la ville ou plus souvent de l'agglomération, qui a amené – que ce soit à Nantes, à Strasbourg, à Montpellier – qui a amené une vraie émergence d'une réflexion de développement des transports en commun au service de la ville et du tissu urbain.

**M. Vanheste,** Directeur du département Service public d'Ernst&Young. - Au niveau de la définition de l'offre en détail, il faut une application locale, c'est très clair. C'est plutôt une remarque générale que je me permets, comme je travaille assez bien dans le monde de la mobilité.

**M. Hazée** (Ecolo). - Je lisais que, au sein du groupe aujourd'hui – je ne retrouve plus la citation précise, excusez-moi pour mes éventuelles périphrases – il y avait une réflexion au niveau des TEC, pour que l'on considère que cette question qui relève du conseil d'administration devienne une question journalière dans les mains du directeur général et cela me semblait un peu étonnant qu'il y ait une concentration sur un enjeu majeur au niveau stratégique et politique, qu'est la définition du réseau de transport public.

**M. Vanheste,** Directeur du département Service public d'Ernst&Young. - Je vous entends, mais je pense que c'est plutôt une question politique.

**M. Hazée** (Ecolo). - Oui, à chacun son registre, évidemment.

J'en viens à quelques questions plus précises.

Premièrement, dans le rapport, vous évoquiez un sixième chapitre. Vous avez montré la diapositive toute à l'heure, il y a six chapitres et, dans le rapport écrit, on en trouve cinq. Vous dites que le sixième vise l'analyse du cadre juridique du groupe, que l'on y évoque notamment les normes SEC, la TVA, toute une série de questions importantes ; que cela constitue une analyse distincte par sa nature et que c'est présenté au sein d'un rapport distinct dans un document. Je ne sais pas si vous pouvez en dire plus ou si vous nous renvoyez au ministre sur ce terrain-là.

Deuxièmement, avez-vous examiné la valeur des territoires actuels ? Vous évoquiez tout à l'heure, en Flandre, le débat des 14, 18 ou 19 régions de mobilité. Ce sont des éléments qui montrent que ce débat est en cours. Dans la note, vous évoquez un scénario avec huit ressorts territoriaux pour les TEC plutôt que la structure actuelle à sept TEC. Ce n'est pas tout à fait pareil, un ressort territorial la définition d'une offre et une société d'exploitation. Je voulais voir si vous aviez réfléchi sur le bon territoire pour ce qui concerne ce travail de définition de l'offre de transports en commun ou si vous avez considéré que c'était une donnée figée aujourd'hui et qui ne relevait pas de votre périmètre. Bien sûr, cela dépend du cahier des charges. Vous nous répondrez là-dessus.

Troisièmement, on vous sent fort réticent par rapport à la logique de fusion. Vous évoquez les grandes difficultés en termes de faisabilité, vous l'avez évoqué tout à l'heure. Vous dites : « En tout cas, il y a besoin d'avoir un chef fort et reconnu par tous ». C'est une citation du rapport. Est-ce à dire que ce n'est pas le cas, aujourd'hui ? Quelle est votre appréciation sur ce terrain-là ?

Toujours dans l'hypothèse d'une fusion, vous évoquez l'importance des relations sociales et du climat social au sein de l'entreprise et au sein de l'organisation. Chacun le mesure bien. Vous relayez aussi l'intérêt du projet AMÉDIS, qui a amené un certain nombre d'améliorations dans la manière de régler les conflits sociaux.

Là-dessus, j'avais deux questions à vous poser. Pourquoi les syndicats et les organisations représentatives des travailleurs n'ont-ils pas été consultés dans les personnes que vous avez reçues en entretien ? Il est assez impressionnant que ce fût un travail fort institutionnel au niveau des cadres, au niveau de la direction des sociétés.

Deuxième question sur ce terrain-là, AMÉDIS, aujourd'hui, est un travail qui s'opère principalement au niveau de chacune des sociétés, au niveau de l'exploitation. N'y a-t-il pas un danger à centraliser les choses ? Cela ne risque-t-il pas de perturber ce processus dont chacun – je pense et j'ai déjà entendu le ministre aussi sur ce sujet – a pu saluer les progrès qu'il a permis de rencontrer ?

Dernière question, pour ce qui concerne la phase 3. Est-elle faite de manière générique sur l'ensemble des propositions résultant de la phase 2 ? C'est ce que j'ai cru comprendre. Ou y a-t-il déjà eu une validation par le Gouvernement ? En d'autres termes, les recommandations dont vous étudiez la mise en œuvre – les délais, l'interrelation, la hiérarchisation de priorités – est-ce un travail qui se poursuit dans la suite de l'audit ou y a-t-il déjà eu, à un moment donné, un tri par l'autorité politique ? Le cas échéant, ce ne serait pas illégitime. Je le dis d'emblée, ma question n'est pas polémique – en tout cas, celle-ci. Elle me permet simplement de voir, quand vous viendrez en juin ou en juillet vers le Gouvernement avec vos propositions, si c'est déjà le résultat de quelque chose qui a été arbitré ou si c'est de toute façon fait de manière tout à fait générale pour l'ensemble des recommandations.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme De Bue.

**Mme De Bue (MR).** - Par rapport au scénario de la fusion, c'est vrai que j'ai été aussi un peu étonnée du peu d'entrain – ou, en tout cas, pas suffisant fort – par rapport à ce scénario-là puisque, dans les pistes, il y a quand même chaque fois des termes qui reviennent comme « centralisation », « harmonisation », « mise en commun ». Dans les pistes, on va vers une philosophie

de groupe. Donc, j'étais aussi étonnée de l'écart entre ces directions que doivent prendre les pistes et le scénario, qui ne collent pas tout de suite aux pistes, puisque vous dites que ce n'est pas faisable. J'aurais aimé avoir un peu plus d'informations là-dessus ainsi que votre appréciation par rapport au climat social, justement. Pour vous – et c'est vrai que vous n'avez pas interrogé les syndicats – comment est perçu le climat social et comment le percevez-vous dans la dynamique de l'entreprise et ses perspectives de développement ?

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Vanheste.

**M. Vanheste,** Directeur du département Service public d'Ernst&Young. - Sur le volet juridique, c'est un rapport séparé parce que c'est fait par un sous-traitant. Je dois voir avec le pouvoir adjudicataire, la DGO2. De toute façon, c'était fait au début de l'étude. En fait, ce n'était pas dans le rapport complet.

Mon appréciation sur combien de régions, il y a plusieurs choix – je viens de le dire – sur la Flandre. On pourrait, si je dis qu'il y a 14 ou 18 ou 19 *vervoersregels*, c'est parce que cela fait partie d'un choix politique, et on doit regarder aussi – *De Lijn* le fait aussi – ce qu'il faut faire et à quel niveau. Il y a pas mal de choses qui sont faites à Malines ou dans les centres de services partagés qui sont un peu partout dans la Région. Maintenant, l'aspect opérationnel, on va le diviser encore plus en régions.

Il faut apprécier ce qu'il faut dans chaque territoire. Il faut regarder les aspects sociologiques aussi dans les régions pour définir cela. En Flandre, il y aura probablement des régions assez petites – autour de Malines, c'est assez petit – au niveau de la superficie. Par contre, probablement – mais ce n'est pas encore figé – toute la province de Limbourg, ce sera un *vervoersregel*.

J'ai un peu l'impression que vous me demandez quels sont les critères que vous utiliserez pour cela. Ce sont les critères sociologiques, ce sont les critères d'opérationnalisation, les critères de voir les lignes et comment les regrouper. C'est un travail conséquent que les TEC font et que *De Lijn* fait aussi. Mais je n'ai pas de réponse précise.

**M. Hazée (Ecolo).** - Pour être bien clair, je ne vous demande pas de dire quel est le nombre idéal. Parce que, de toute façon, le nombre idéal, c'est une quête impossible. À un moment donné, on cherche à voir quelles sont les hypothèses de travail et puis il y a sans doute un arbitrage. Cet arbitrage est bien sûr politique. Mais c'est vous-même qui évoquiez le fait que l'on passe de cinq à sept sociétés. Cela veut dire que vous aviez, vous-même, déjà introduit dans votre réflexion des éléments pertinents quant à l'échelle de territoire, puisque, à un moment donné, Liège-Verviers était coupé en deux et je pense, de mémoire, que Namur-Luxembourg retrouvait une logique plus provinciale. Je

comprends la logique de ce qui est mis sur la table et, en même temps, vous auriez pu, dans ce cadre-là, avoir une réflexion sur ces territoires. Mais je ne vous fais pas le reproche de ne pas l'avoir fait. Vous avez le cahier des charges et vous travaillez dans un cadre, bien évidemment.

**M. Vanheste**, Directeur du département Service public d'Ernst&Young. - Oui, c'est comme cela.

Sur le climat social et ce que j'en pense, on a, comme vous le dites aussi, le cahier des charges. Le comité de pilotage a décidé, pour le travail que l'on nous a demandé, de ne pas impliquer les organisations syndicales.

**M. Hazée** (Ecolo). - C'est une demande explicite du cahier des charges, en fait, de dire : « Ceux-là, vous ne pouvez pas aller les voir ».

**M. Vanheste**, Directeur du département Service public d'Ernst&Young. - Non, ce n'était pas dans le cahier des charges. C'était une réflexion au début de l'étude.

Au niveau d'AMÉDIS – je pense que c'est un système, un processus de travail au niveau de la concertation – à mon avis, cela fonctionne assez bien. J'ai l'impression que cela fonctionne non seulement au niveau local, au niveau des unités d'exploitation, mais aussi au niveau centralisé. Cela dépend du sujet. Ceci dit – c'est un peu implicite dans la question – dans un groupe TEC qui n'est plus un groupe, mais une entité complètement fusionnée, le climat social sera affecté. Dans quel sens ? C'est à voir. Mais ce n'est pas simplement la concertation sociale comme maintenant et faire un copier-coller dans une nouvelle structure. Cela changera aussi, j'en suis persuadé.

J'ai noté également une troisième question de votre part sur certaines pistes : le scénario fusion est-il en contradiction avec tant de pistes d'amélioration au niveau de la transversalité, l'harmonisation, et cetera ? Je ne pense pas. S'il y a tant de pistes, s'il y a le fil rouge dans les pistes d'amélioration, c'est d'aller plus loin dans l'harmonisation, dans la transversalité, si la marge d'amélioration est plutôt là, cela veut dire de passer à une fusion maintenant, c'est assez difficile parce qu'il y a encore autant d'harmonisation et de transversalité à promouvoir. Je ne pense pas que ce soit en contradiction, c'est en phase, selon moi.

Ai-je oublié quelque chose ?

**Mme la Présidente**. - Je me retourne vers les collègues. Je n'ai rien soulevé, personnellement.

**M. Hazée** (Ecolo). - Les mimiques de M. le Ministre semblaient laisser penser que pour la question relative à l'examen de la mise en œuvre en phase 3, vous travaillez sur l'ensemble des recommandations avec les phases 1 et 2.

**M. Vanheste**, Directeur du département Service public d'Ernst&Young. - Oui, c'était cela les pistes. On travaille sur l'ensemble des pistes, mais comme je l'ai dit, on part des pistes, quelque 70 et on les regroupe, on les remet en phase dans des projets et aussi dans le calendrier parce que même si l'on regroupe en 40 projets, ce sont les mêmes pistes, c'est le même travail. C'est un travail impossible à faire en une seule fois. L'ensemble des pistes d'amélioration, à la grosse louche, ce sont trois à quatre années.

**Mme la Présidente**. - Y a-t-il d'autres demandes d'intervention ?

**M. Hazée** (Ecolo). - En cas de fusion, le besoin d'un chef fort est reconnu par tous. Comment faut-il comprendre cet appel de votre part ?

**M. Vanheste**, Directeur du département Service public d'Ernst&Young. - Si l'on va dans un scénario de fusionner *business units*, et cetera, dans une telle structure, c'est une structure assez pyramidale et cela fonctionne s'il y a un chef fort reconnu par tous. C'est lié au type de scénario. Est-ce le cas maintenant ? Je ne vais pas faire de nouveau le même mot *assessment* des DG ou des AG des organisations actuelles. Ce n'est pas à moi de faire cela, je crois.

**M. Hazée** (Ecolo). - J'acte les différentes réponses.

Je l'ai dit tout à l'heure, la prudence ou la réserve avec laquelle vous vous exprimez sur certains enjeux, pour ce qui est de l'étude juridique, c'est un élément intéressant, mais on peut aussi se retourner vers le ministre parce qu'on le voit plus régulièrement pour ne pas vous demander de revenir et de voir si cet élément-là, puisque vous aviez indiqué transmettre l'ensemble du dossier, un élément formellement n'était pas dans les pièces que l'on a reçues. Peut-il être transmis ? Vous nous répondrez.

Je suis un peu plus surpris que les organisations représentatives des travailleurs aient été sciemment laissées de côté par ordre du comité d'accompagnement, mais on en discutera avec M. le Ministre, également.

Enfin, Madame la Présidente, il pourrait être intéressant d'avoir à un moment donné, dans cette commission, l'audition à tout le moins d'un regard de la Région flamande – ou la Région bruxelloise, pourquoi pas, mais s'il y avait une priorité à mettre ce serait la Région flamande vu l'étendue du territoire et le fait qu'il n'y a pas seulement des enjeux urbains, mais aussi des enjeux périurbains et ruraux. Est-ce un représentant du Conseil flamand de la mobilité ? Là, j'avoue que je n'ai pas encore réfléchi à la formule exacte, mais cela me paraîtrait un élément de documentation utile pour la suite de nos travaux.

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

référence à un « échec » de la STIB est, je pense, liée au fait d'avoir scindé les trois réseaux : bus, métro et tram. C'est à cela qu'il est fait allusion.

**Mme De Bue (MR).** - Je soutiens la demande de M. Hazée pour l'audition.

**Mme la Présidente.** - Je vous propose d'aborder ce point après avoir libéré M. Vanheste. Ainsi, nous pouvons le libérer et discuter de cela avec M. le Ministre. J'ai bien entendu la demande d'audition concernant *De Lijn*.

Monsieur Vanheste, au nom de la commission, je vous remercie pour votre présence et votre disponibilité. On vous libère, comme il était convenu de le faire.

### ORGANISATION DES TRAVAUX (Suite)

**Mme la Présidente.** - Je vous propose d'intervenir maintenant concernant la demande d'auditions. J'entends une demande de la part de M. Hazée, qui est appuyée par Mme De Bue, d'entendre un représentant de *De Lijn*.

**M. Hazée (Ecolo).** - Je ne sais pas si c'est *De Lijn* parce que ce dernier est l'opérateur. J'aurais plutôt envie de réfléchir à un acteur qui puisse avoir un point de vue de la Région. On a le Conseil flamand de la Mobilité. Cela pourrait être une institution compétente pour nous informer sur ce débat.

Ceci étant, comme dans 15 jours, nous avons le débat budgétaire, Madame la Présidente, je pense que l'on peut aussi se donner rendez-vous d'ici la prochaine Conférence des présidents, par exemple, pour voir quelle est la bonne personne et éviter d'avoir un malentendu par rapport à cette réflexion d'ensemble sur la structure, de définition de l'offre, de gestion opérationnelle.

**Mme la Présidente.** - Pour aller dans le sens du débat, il serait intéressant aussi, vu que cela a été évoqué et c'est du moins quelque chose que l'on a déjà pu faire au niveau du groupe socialiste, de voir les partenaires sociaux. Il serait intéressant de pouvoir les joindre également si des auditions sont réalisées. J'ai entendu que la plupart des interventions soulignaient le fait que l'on ne les avait peut-être pas sollicités ou pas entendus. C'est un son qu'il serait intéressant d'entendre aussi.

**M. Hazée (Ecolo).** - Si le Parlement est appelé à réparer les erreurs du Gouvernement, Madame la Présidente, nous vous soutiendrons, évidemment.

**Mme la Présidente.** - Je demande à chacun des groupes de pouvoir revenir dans le cadre de l'examen de l'organisation des travaux. On reviendra sur des auditions à mettre en place vu que cela a été demandé.

Je vais demander à chacun des groupes de réfléchir de façon très rationnelle – vous savez à quel point les travaux de notre commission sont chargés – pour avoir des auditions effectives et efficaces. Merci à vous déjà de réfléchir à cela pour dans 15 jours.

### PROPOSITION DE DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET DU 21 DÉCEMBRE 1989 RELATIF AU SERVICE DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSONNES EN RÉGION WALLONNE CONCERNANT LA RATIONALISATION DES STRUCTURES DES TEC, DÉPOSÉE PAR M. JEHOLET, MME DE BUE, MM. DODRIMONT, LECERF, KNAEPEN ET MAROY (DOC. 244 (2014-2015) N° 1) (Suite)

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

**Mme la Présidente.** - 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 et du Bien-être animal. - Je voudrais d'emblée insister sur le fait que l'exercice demandé aujourd'hui est un peu difficile puisque le travail n'est pas terminé.

Vous avez posé toute une série de questions sur des choses détaillées et précisées, dans le cadre de la phase 3, puisque, là, il faut reprendre toutes les conditions, toutes les propositions du scénario retenu et les développer, créer une ligne du temps par rapport à cela, les prioriser. Le papier, cela se laisse faire, les structures à bouger, c'est beaucoup plus difficile. Il s'agit de dégager des priorités et ne pas résoudre des problèmes qui n'existent pas. Dans ce qui est évoqué parfois, il y a des choses qui ne posent pas de problème aujourd'hui. Bouger des choses, il faut avoir des raisons pour le faire.

L'exercice n'était pas facile et au terme de cette phase 3, on y verra beaucoup plus clair pour la suite.

Un petit rappel de la décision du Gouvernement du 30 mars 2017. Nous avons tout de suite insisté avec la SRWT sur la nécessité, pour ne pas perdre de temps, d'immédiatement mettre en œuvre les pistes d'amélioration proposées par le consultant, notamment tout le volet « Centres de services partagés ». C'est quelque chose qui était déjà en cours et en réflexion dans le groupe. C'est repris comme étant une des priorités lors du travail de consultation de cette dernière. Dès lors, nous insistons pour que dans un premier temps, pendant que nous allons finir la phase 3, adapter le décret, le travail puisse se poursuivre sur ce

renforcement des centres de services partagés notamment.

Ensuite, la décision du Gouvernement du 30 mars était, à moyen et long terme, on évolue d'une répartition, que la répartition et l'organisation des fonctions entre l'entité SRWT et ses succursales correspond au ressort territorial et des actuels TEC avec des modalités et un phasage approfondis dans la phase 3 de l'étude en cours.

Vous ne devez donc pas être effrayés par le moyen et long terme, c'est justement le travail de la phase 3 qui va nous dire à quel rythme nous devons le faire.

Si l'on regarde le diagramme de l'intérêt de chacune des propositions faites, les différents scénarii, on voit qu'il y en a qui ont des faisabilités plus difficiles, qui sont attractifs, mais qui sont difficiles à mettre en œuvre. Nous avons choisi un scénario *2bis* dont l'attractivité est importante – elle est la plus importante de tout ce qui était sur la table –, mais la faisabilité, d'après le travail qui est réalisé, d'Ernst&Young et la structure SRWT, est difficile.

Cela veut dire qu'il va falloir un certain temps. Il y a beaucoup d'étapes à franchir. Nous n'avons pas choisi la facilité. La facilité aurait été de dire : « On ne change pas ». Évidemment, c'était celui qui était le plus à droite, grande faisabilité, peu d'attractivité, on ne change pas grand-chose, on évolue au fil de l'eau et l'on modifie un peu à la fois les choses, pour aller vers une structure plus efficace.

Voilà ce à quoi devrait ressembler le groupe, l'évolution future du groupe : un groupe avec une direction générale de laquelle dépendent un audit interne, une cellule stratégique et ensuite, quatre grandes structures transversales, direction, support, GRH. C'est là que se situent les différents centres de services partagés : ressources humaines, achats et les aspects « finance ». La direction commerciale, la direction technique et la direction exploitation et pour direction technique et direction d'exploitation, la connexion avec les cinq TEC existants, qui sont aujourd'hui des sociétés, donc on pourrait dire qu'aujourd'hui ce sont des filiales qui évolueront vers des succursales, puisqu'elles n'auront plus leur conseil d'administration spécifique à terme et de nouveau, avec un calendrier qui est en train d'être précis dans la phase 3 du travail.

C'est un scénario intermédiaire entre le *business unit*, qui était le scénario 2 et un scénario plus doux au fil de l'eau et cela nous a semblé effectivement être quelque chose de réalisable à court terme, tout en gardant l'attractivité du meilleur des scénarios.

En matière de gouvernance, actuellement, nous avons six conseils d'administration, un pour la SRWT, un pour chacune des cinq sociétés d'exploitation et nous

avons donc au total – ce chiffre m'a été répété à de nombreuses reprises depuis trois ans – 85 administrateurs pour six sociétés. Cela, c'est la situation actuelle.

La décision du Gouvernement du 30 mars impliquait donc une évolution de cela et cela implique donc un projet de décret qui réforme la gouvernance au sein de la SRWT et des sociétés d'exploitation. La première lecture a été validée le 24 mai dernier. Le TEC est actuellement soumis à l'avis du Conseil d'État et donc, la deuxième et dernière lecture est prévue avant les vacances, de manière à ce que l'on puisse avoir la discussion, ici, au Parlement à la rentrée parlementaire pour avoir ce passage des 85 administrateurs vers les 17.

Comment se fera la répartition des 17 administrateurs ? Le but était d'avoir de la transversalité, mais aussi une vraie accroche qui reste dans chacune des différentes Régions, cinq administrateurs transversaux qui assisteront avec voix délibérative à la fois au conseil d'administration de la SRWT et de chacun des conseils d'administration des différents TEC. Ils seront issus de chacun des ressorts territoriaux des différents TEC actuels, donc les cinq, il y a quelqu'un du Brabant wallon, quelqu'un nommé au Luxembourg, Liège-Verviers, Charleroi et Hainaut.

S'ajoutent à ces cinq administrateurs dits transversaux, 12 administrateurs issus des différents ressorts territoriaux, selon la répartition que vous voyez là, donc quatre, trois, deux et un. Cela nous donne donc au total un conseil d'administration de neuf personnes pour le TEC Liège-Verviers, les cinq transversaux et les quatre du ressort territorial et ainsi de suite pour les autres. C'est la manière d'arriver au nombre de 17, avec des conseils d'administration pour les différents TEC, qui varient entre six et neuf personnes, selon la grille de population, car si vous ramenez le nombre d'administrateurs présents par tranche de 200 000 habitants, vous avez une répartition qui montre que ce sont exactement les mêmes nombres d'administrateurs sur l'ensemble. Donc, quand on a un million d'habitants sur son territoire, on a cinq administrateurs, et cetera.

#### *Échange de vues*

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme De Bue.

**Mme De Bue** (MR). - Pour le conseil d'administration du Brabant wallon, ce sera six administrateurs ?

**M. Di Antonio**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal. - Oui, c'est cela, les cinq transversaux...

**Mme De Bue** (MR). - Donc, vous ajoutez à chaque TEC...

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

**Mme De Bue** (MR). - Cinq pour la SRWT ?

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

**Mme De Bue** (MR). - Plus...

**M. Di Antonio**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal. - ... qui vient du Brabant wallon. Donc puisque les cinq transversaux viennent de chacun d'une...

**Mme De Bue** (MR). - Plus les 12, c'est cela ? Pour la SRWT ?

**M. Di Antonio**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal. - Pour la SRWT, ce sont les 12, cinq plus 12.

**Mme De Bue** (MR). - Cinq plus 12, d'accord.

**M. Di Antonio**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal. - Donc, ils sont 17 pour la SRWT.

Quand cette réunion se termine après une heure ou une heure et demie, on fait le premier conseil d'administration, dans lequel n'ont plus droit de vote que les neuf pour Liège-Verviers ou que les huit pour Namur-Luxembourg ou que les sept pour Charleroi, que les sept pour le Hainaut et six pour le Brabant wallon avec un seul jeton de présence pour l'ensemble. J'ai pris la précaution d'indiquer cela à la page suivante.

**M. Hazée** (Ecolo). - Tout le monde est là tout le temps, car vous aviez l'air de dire qu'ils ne votaient pas ?

**M. Di Antonio**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal. - Oui, moi je pense qu'il faut, on va le préciser dans le fonctionnement avec la SRWT, mais si l'on veut aller vers un esprit de groupe, tout le monde est là tout le temps. C'est bien d'entendre ce qu'il se passe sur les autres régions et si l'on doit voter, on a le droit de vote ou on ne l'a pas, mais à terme, on va devoir gommer tout cela, puisque la volonté, c'est d'évoluer vers une seule société, donc...

Donc, pour le conseil d'administration de la SRWT, comme je viens de l'expliquer, les 17 administrateurs ont tous voix délibérative, pour le conseil d'administration des différents TEC. Seuls les administrateurs dits transversaux, ainsi que le ou les administrateurs issus du ressort territorial du TEC en question auront voix délibérative. Cela veut bien dire que les autres sont là, ils assistent à la réunion, mais n'ont pas de voix en cas de vote.

La présidence des conseils d'administration des différents TEC ne pourra être assurée que par un administrateur du ressort territorial dudit TEC, qu'il soit transversal ou non. C'est donc soit un des cinq transversaux, soit un des « locaux » pour désigner les présidents.

Les commissaires du Gouvernement disposeront d'un pouvoir spécifique d'évocation, afin de préserver également les intérêts locaux et les conseils d'administration se réuniront le même jour et donneront lieu, dans tous les cas, à un seul jeton de présence.

*(Réactions dans l'assemblée)*

Oui, une fois que l'on est sur place, c'est difficile d'être venu et de ne pas participer à ces réunions. Chez vous, c'est comme cela, mais pas chez nous.

Pour terminer, j'ai évoqué tout à l'heure – et j'ai entendu des réactions par rapport à cela, suite à la présentation du consultant – le fait qu'il y avait 68 pistes d'amélioration et la difficulté d'analyser tout cela. Madame De Bue, vous avez insisté sur le fait que cela mériterait presque fiche par fiche, une analyse détaillée. Cette analyse, c'est ce qui se fait aujourd'hui à la SRWT avec une volonté de mettre progressivement en œuvre la plupart de ces recommandations, la totalité de ces recommandations, mais en tout cas, progressivement. Il y en a qui sont quand même de toute première importance.

J'en prends quelques-unes : le développement d'une stratégie globale d'achat et le développement d'une stratégie de tarification. Ce n'est pas nouveau à la SRWT, mais on insiste dans les pistes d'amélioration sur le fait d'aller plus loin : mise en place d'un mécanisme d'étude ou de remplacement économique de la flotte. Le système actuel, les 16 ans est-il le meilleur système ou vaudrait-il mieux travailler différemment ? Il y a notamment le fait qu'aujourd'hui, les bus sont relativement figés là où ils sont, presque jusqu'en fin de vie, on devrait améliorer la mobilité, parce que les fonctions sont parfois un peu différentes. L'élaboration d'un schéma directeur informatique, l'amélioration du processus de budgétisation, la mise en place de retours structurés et systématiques d'information du terrain. Il semblerait que les retours de terrain soient traités au cas par cas, en fonction de la personne qui reçoit l'information ou du TEC dans lequel on se situe. Il faut donc qu'il y ait une manière structurée et systématique

de faire revenir ces informations du terrain. Voilà, quelques exemples parmi la soixantaine, dont une quarantaine ont été jugés prioritaires, de propositions faites pour améliorer la situation.

En termes de calendrier, nous avons donc cette phase 3 qui va détailler les propositions telles que retenues, issues de la phase 2 et le scénario *2bis*.

Nous avons voulu avoir très rapidement un premier projet de décret – je l'ai présenté tout à l'heure – qui consiste simplement à réorganiser les conseils d'administration. Nous aurons l'occasion d'en discuter au mois d'octobre. C'est le bon moment pour entendre avant cette discussion, la manière dont d'autres régions veulent évoluer en termes de nombre de ressorts locaux. J'entends que *De Lijn* veut revenir en arrière et aller vers plus de ressorts locaux. À aucun moment, dans le travail effectué ici, il n'a été évoqué l'utilité marquée. Nous n'avons pas pu démontrer qu'il y avait un intérêt à passer de 5 à 7 ou de 9 à 12. Il faut qu'il y ait un intérêt fort. Vous imaginez la réorganisation que cela peut impliquer aujourd'hui d'aller, peut-être qu'il y a des choses relativement simples ; que l'on peut peut-être couper Liège-Verviers en deux et Namur-Luxembourg en deux, peut-être ? Que se passe-t-il aujourd'hui dans la gestion de proximité ? La définition de l'offre à Namur-Luxembourg justifierait d'en faire deux. Je n'ai pas senti dans l'étude – on peut peut-être trouver des morceaux de phrases qui contredisent – qu'il y avait un intérêt à aller vers cela.

Raison pour laquelle, nous nous sommes dits, on voit bouger tellement de choses, on a tellement d'objectifs, d'enjeux qu'aller aujourd'hui passer de 5 à 7 ou à 9. C'est ce que j'évoquais d'emblée en disant : « Nous n'allons pas résoudre des problèmes qui n'existaient pas ». Je n'ai pas entendu de problèmes qui seraient résolus par le fait de découper le territoire autrement, avec les conséquences que nous connaissons aussi. Il faudra des gens pour les diriger et il faudra recréer des équipes. Ce que l'on supprime ici en administrateurs, nous le regagnerons en nombre de directeurs locaux, voilà.

Par rapport à cela, je pense que nous pouvons tout à fait avoir une réforme intelligente et efficace en gardant les cinq structures telles qu'elles sont aujourd'hui et avoir la centralisation, le fait d'avoir un groupe avec des services partagés au profit de l'ensemble des succursales locales. Voilà un peu l'esprit de la réforme et de la manière dont nous l'avons implémentée avec les premières décisions du Gouvernement, l'approbation de la note qui était le point de départ du travail de la phase 3 et le projet de décret sur le nombre d'administrateurs qui datent donc du mois de mai.

**Mme la Présidente.** - Je vous remercie, Monsieur le Ministre.

La parole est à Mme De Bue.

**Mme De Bue (MR).** - Monsieur le Ministre, le scénario *2bis*, qui est celui que vous préconisez, est tout de même très proche de notre proposition de décret. J'ai repris le graphique, si ce n'est que la partie technique conseillée par le consultant, d'être également plus décentralisée. Notre décret date de 2015.

Notre décret a coûté moins cher, il n'a pas fallu faire appel à un consultant.

Notre décret, d'après les enjeux...

**M. Di Antonio**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal. - Il a coûté moins cher, il faut voir combien de députés y ont travaillé.

**Mme De Bue (MR).** - Il a quand même le mérite de coller aux enjeux, aux conclusions et aux pistes qui sont sur la table et en plus, dans la proposition, il y avait aussi une période transitoire qui était proposée puisque évidemment, on ne sait pas atteindre ces objectifs en deux temps, trois mouvements. Il faut une préparation, je crois que le consultant a été clair à ce sujet. J'aurais voulu savoir ce qui avait décidé le Gouvernement. Est-ce le scénario vers lequel vous voulez aller, c'est votre feuille de route, puisque les pistes pourraient être aussi mises en œuvre dans d'autres scénarii ? Je pense que l'étude est aussi assez ouverte. J'aurais voulu savoir ce qui avait décidé, à ce stade, le Gouvernement ?

Je n'avais pas très bien compris dans les articles de presse, comment les conseils d'administration allaient s'organiser et comment les organisateurs allaient se répartir ? C'est un peu plus clair dans votre présentation. En fait, il faut présenter quelque chose, une première réforme, car tout cela met du temps à se mettre en place. C'est une première étape, nous avons toujours été favorable à la réduction du nombre d'administrateurs, cela on ne peut que l'approuver.

Avez-vous réfléchi au cheminement de ce décret ? Ce décret, il est provisoire. Cette répartition des administrateurs si l'on va vers un modèle de fusion, j'imagine qu'à un moment donné, nous aurons un autre modèle, ce n'est qu'une étape vers une fusion plus définitive. J'aurais voulu avoir connaissance de votre feuille de route pour aller vers ce modèle de scénario *2bis*.

**M. Di Antonio**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal. - Le mieux, c'est de vous lire exactement ligne par ligne et mot par mot, la décision du Gouvernement.

« Consolidation stratégique du groupe TEC, il est décidé d'approuver le rapport de la phase 2 », et cetera.

Le Gouvernement retient à court terme le scénario 1, c'est la situation actuelle, au fil de l'eau, c'est à court terme et charge la SRWT. Cela correspond à votre

période transitoire et c'est la période transitoire qui est retenue, qui charge la SRWT de déjà mettre en œuvre les pistes d'amélioration proposées par le consultant, via notamment un renforcement des centres de services partagés, première décision.

Deuxième décision, il charge le consultant d'approfondir dans la phase 3 de l'étude, les modalités, le phasage, permettant une évolution à moyen et à long terme vers une répartition et une organisation des fonctions entre l'entité SRWT et ses succursales, donc les succursales ce n'a pas de personnalité juridique, il n'y a pas de conseil d'administration. Effectivement, la phase 3 va nous permettre d'opérationnaliser le fait de passer de six sociétés à une. Ils nous disent, vous avez choisi quelque chose qui est attractif, mais dont la faisabilité est difficile, cela prend du temps. C'est le but de leur travail, c'est de dire comment procéder.

Très rapidement, on met en place les 17 administrateurs, ils sont ensemble, ils ont des droits de vote séparés lorsqu'ils parlent de sociétés qui continuent à exister, les différentes sociétés TEC. Ensuite, nous évoluons au rythme qu'ils nous donneront dans la phase 3 avec un seul conseil d'administration.

C'est la suite, c'est un seul conseil d'administration de 17 personnes. C'est en fonction du rythme qui nous sera proposé dans la phase 3.

Il charge le consultant et le comité de pilotage de poursuivre l'étude, d'accord. Il approuve immédiatement la révision de la composition des conseils d'administration des TEC, le nombre global d'administrateurs étant réduit de 85 à 17, selon les modalités décrites dans la note, c'est tout. C'est le résumé de la décision. La note disponible détaille ces différents points que je viens de résumer.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Hazée.

**M. Hazée** (Ecolo). - J'aurai une approche un peu différente de Mme De Bue, la question que j'ai envie de poser est : Quel est le projet ? On modifie la structure, pourquoi pas, mais au service de quel projet ? C'est-à-dire quelle est la stratégie de mobilité de la Région ? Cela fait trois ans que le projet de plan régional de mobilité a été mis au frigo, le plan horizon 2020 du groupe TEC idem et donc la question est de savoir où vous voulez aller. Nous avons dans la note du consultant, une série de questions, notamment aux pages 118 et 124 – j'invite chacun à les lire – où l'on nous pose une série de questions qui font partie d'enjeux politiques de la mobilité. Comment favoriser la démission du parc automobile dans les villes ? Proposition de négocier avec la Fédération Wallonie-Bruxelles sur le lien entre l'emplacement des écoles et la mobilité et intégrer les impacts du pacte pour l'excellence ? Quels liens avec la politique du Gouvernement pour favoriser le retour vers les villes ? Politiques ou semi-politiques du Gouvernement ?

Bref, il y a toute une série d'enjeux. Je ne vais pas faire la liste. Je renvoie aux pages 118 et 124. À ces enjeux, le Gouvernement n'y répond pas, cela fait plusieurs années qu'il n'y répond pas, qu'il ne dit pas ce qu'il veut faire, alors qu'il a une série de leviers qu'il peut utiliser ou pas. Cela demande une transversalité, pas seulement uniquement au niveau du Groupe TEC, mais aussi une transversalité au niveau du Gouvernement, d'utiliser les politiques en matière de zonings, d'utiliser les politiques en matière d'économie. Bref, d'avoir une approche transversale.

En prenant Mme De Bue à témoin, ce n'est pas pour dire qu'elle n'est pas d'accord avec ce que je vais dire, elle s'exprime elle-même, mais plutôt parce qu'elle met en exergue les éléments positifs du projet de décret que vous annoncez. Il y a en effet, une certaine parenté avec la proposition de décret déposée par son groupe. C'est tout à fait indéniable, mais il reste étrange de se préoccuper d'abord des questions de tuyauterie avant de voir vers où l'on veut orienter la politique de la Région. Au passage, le rapport met très fort en exergue, comme nous le disions tous les deux, tout à l'heure, les choix des structures du Gouvernement, au niveau budgétaire, qui ont des impacts sur la manière d'agir. On peut citer quelques passages : « Le groupe TEC a vu une diminution de ses subventions de 10 % sur les trois dernières années en raison des restrictions budgétaires. Ces restrictions portent préjudice à l'accomplissement des objectifs et des obligations du groupe vis-à-vis du contrat de service public. La majorité des intervenants de notre étude » – on ne parle pas ici du syndicat ni des usagers, on parle des cadres et des responsables du groupe – « précise que ce manquement impacte les obligations qui en découlent dans le chef du groupe, entraîne potentiellement une réduction du service fourni afin d'assurer l'équilibre budgétaire. Nous remarquons qu'en raison de cette perception de non-respect des dispositions contractuelles, l'objectif principal des sociétés d'exploitation et par extension, du groupe, au travers du contrat, se résume à atteindre un équilibre budgétaire au détriment des autres obligations ».

On a donc là un constat extrêmement sanglant des conséquences des choix qui ont été faits par le Gouvernement. On reste aussi très fort dans le flou par rapport à cet enjeu majeur de la définition de l'offre, qui est de savoir quel service le citoyen, l'utilisateur peut-il attendre des transports en commun par rapport précisément au développement des alternatives à la congestion automobile. On n'y répond guère, en fait. On nous dit que l'on va réduire les coûts dans les CA. D'accord, pourquoi pas, sauf qu'à court terme, on a un choix qui amène à une certaine forme d'hybridité dont on ne voit pas encore bien comment cela va fonctionner, parce que si intégrer davantage le groupe peut amener une série de points positifs – j'ai cité tout à l'heure un certain nombre de disparités – c'est au travers des équipes que cela doit se passer et pas seulement au niveau des conseils d'administration. En effet, amener la réforme des conseils d'administration telle que vous

l'envisagez va, dans les faits, concentrer un peu plus le pouvoir au sein des directions générales. Cela pose un certain nombre de difficultés.

Vous amenez alors un scénario de moyen et long terme, mais comme vous l'avez dit vous-même, on ne peut faire qu'attendre. Le calendrier de mise en œuvre sera déterminant quant à apprécier la réelle volonté du Gouvernement. Si j'évoquais la Flandre tout à l'heure, c'est parce qu'il y a manifestement là une réflexion en cours – dont je sais peu de choses, je vous rassure – quant à une logique où l'on prend en compte la dimension territoriale.

Si j'évoquais le nombre de ressorts, ce n'est certainement pas pour plaider une modification – je n'ai pas d'élément pour faire ce plaidoyer –, mais plutôt parce que c'est le consultant qui, à un moment donné, amenait un scénario qui prenait en compte l'idée de cette société. Je voulais donc voir quelle était la logique qui a amené cette option dans le chef du consultant. Rien de plus.

Au tout du compte, comment le territoire est-il pris en compte en particulier pour la définition de l'offre ? Quand on lit la note au Gouvernement – puisque la chancellerie nous l'a transmise de façon tout à fait courtoise –, on ne trouve pas de réponse. En plus, le Gouvernement avait partagé le constat ; le Gouvernement indique que : « Il a été décidé d'organiser une référence locale forte », sauf que ce n'est pas cela qui a été décidé puisque, si l'on prend le Brabant wallon, il y a deux personnes qui vont être avec la lourde responsabilité dans ce conseil d'administration de relayer, à un moment donné, l'ancrage local.

Je ne dis pas que l'ancrage local doit passer par le conseil d'administration, ce n'est pas cela que je dis, je dis simplement qu'à un moment donné, il faut prévoir un mécanisme fort, par lequel il y a cette assise dans le territoire. Le Gouvernement a l'air de se rendre compte de cette difficulté puisqu'il dit : « Pas de problème, ce sont les commissaires du Gouvernement qui vont pouvoir avoir un pouvoir d'évocation » – oui, c'est le pouvoir classique des commissaires du Gouvernement – « afin de préserver les intérêts locaux ».

Oui, sans doute que subsidiairement, ils pourront aussi le faire, mais les commissaires du Gouvernement ne sont pas spécialement les mieux placés pour prendre en compte les intérêts locaux. Ce n'est pas leur première mission qui est davantage d'être l'oreille, l'œil et, le cas échéant, le bras du Gouvernement.

On reste donc surtout avec un sentiment d'une logique de communication dans le chef de ce qui est amené aujourd'hui sur la table. On verra ce qui suivra dans les prochaines étapes. On verra notamment le rapport que le consultant vous fait par rapport aux étapes à venir et à la mise en œuvre. Lorsque le consultant dresse le constat d'une faible connaissance de

terrain de la SRWT ou d'une méfiance des TEC, on voit l'enjeu culturel qu'il faut prendre en compte de façon claire.

Lorsque le consultant nous dit : « On a travaillé en laissant de côté sciemment, parce que le Gouvernement l'avait demandé, les organisations représentatives des travailleurs », là aussi, cela laisse un peu pantois lorsqu'on a une organisation qui repose sur plus de 5 000 travailleurs avec une série de statuts différents, ce n'est pas une dimension que j'oublie dans mon raisonnement.

Madame la Présidente, au-delà des questions sur lesquelles le ministre peut s'exprimer aujourd'hui, il est pertinent de mener les auditions précisément pour essayer d'élargir les données dont on peut disposer puisque au bout du compte, on en revient avec le scénario *2bis* tel que le ministre a demandé aux consultants de l'examiner – et c'est bien sûr son droit – à une logique d'un postulat : on demande au consultant de faire une étude et comme l'étude n'aboutit pas à ce qui était imaginé, on demande au consultant de travailler sur un scénario *bis* complémentaire qui est, au bout du compte, quasi celui que le Gouvernement a souhaité retenir.

**Mme la Présidente.** - 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 et du Bien-être animal. - Ce n'est pas du tout cela, Monsieur Hazée.

Une série de propositions sont faites par le consultant et lorsque nous en prenons connaissance, il y a une des propositions, le scénario deux qui semble bien, mais qui mériterait d'être un peu amélioré à notre sens. Nous demandons qu'il retravaille sur celui-là et cela devient le *2bis*. Aucun problème avec cela. J'assume tout à fait et le Gouvernement a tout à fait suivi cette logique. D'ailleurs, les conclusions du consultant sont que tant en matière d'amélioration des dispositifs qu'en matière de faisabilité, il est meilleur. Pas beaucoup, il se déplace un peu dans le diagramme, il se déplace un peu vers le haut, il est donc un peu plus attractif, et plus à droite, donc un peu plus faisable.

Je n'ai aucun problème avec cela. Je ne vois pas en quoi cela veut dire que l'on a ramené le consultant vers la proposition de départ du Gouvernement. Il n'y a aucune proposition de départ du Gouvernement. Le cahier était ouvert au départ. La preuve, c'est qu'ils ont examiné des choses très diverses.

Je ne suis donc pas d'accord avec cela. Je ne suis pas d'accord non plus sur l'opération de communication. Un vrai travail de fond a été fait par un consultant qui a examiné 60 pistes potentielles et qui en arrive à la conclusion de 60 pistes d'amélioration potentielle. Il y a

beaucoup de choses qui vont dans le sens d'une efficacité meilleure du service compte tenu de la dotation telle qu'elle est aujourd'hui. Vous dites que c'est une opération de communication ; ce n'est pas du tout le cas. Si cela avait été le cas, je prenais simplement un décret réduisant le nombre d'administrateurs et on n'avait plus 85 administrateurs.

Au contraire, on a voulu être beaucoup plus large dans ce travail et dépasser la réflexion qui ne porterait que sur cet aspect-là, moins de sociétés, moins d'administrations.

Ceci dit, là-dessus, c'est quand même important. Aujourd'hui, peut-être pas les gens qui utilisent au quotidien les bus, mais l'image qu'on peut avoir au niveau des transports en commun, elle est ternie par les grèves et les 85 administrateurs. C'est donc important de répondre à cela aussi, parce que la perception qu'on peut avoir d'un service public, c'est aussi important.

Sur les documents de fond que vous évoquez, il y en a deux importants en préparation : le Plan régional de mobilité et le contrat de service public. C'est évidemment là qu'on va redéfinir les choses sur la part de la SRWT des bus dans la mobilité et la manière dont on compte le mettre en œuvre dans les prochaines années.

Effectivement, on n'a pas que dû faire faire 10 % d'économies puisque les montants sont restés constants, mais si la trajectoire budgétaire de la mandature précédente avait été maintenue, ils auraient aujourd'hui 10 % de plus, puisque nous avons réduit de cinq, de trois, de deux et que cela a gommé les augmentations notamment les indexations plus importantes et les autres enveloppes qui étaient prévues.

C'est indéniable et ces moyens, qui ont été maintenus, ont permis de garder ce qui existe aujourd'hui, mais pas de développer de nouvelles lignes, par exemple. Il n'y a donc pas eu de développement de nouvelles lignes.

Mais quand vous dites qu'il y a eu des réductions du service, dites-moi...

**M. Hazée** (Ecolo). - J'ai cité le consultant.

**M. Di Antonio**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal. - Le consultant a peut-être entendu cela de la part d'un intervenant, mais trouvez-moi une ligne qui disparaît. Franchement, dites-le-moi.

**Mme De Bue** (MR). - Au niveau stratégique, le groupe TEC a été freiné, voire handicapé, par ces contraintes budgétaires. Cela apparaît dans plein de pages du rapport.

**M. Di Antonio**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal. - Évidemment que si nous leur avons donné 10 % de moyens supplémentaires, ils auraient fait d'autres choses.

On peut aussi considérer que nous ne devons pas faire d'économie en Wallonie. Nous avons fait des économies de manière transversale. Il n'y a pas que la SRWT qui était impliquée : tous les OIP, tous les services avaient une trajectoire prévue sur trois ans, de manière à réduire le déficit. Ils devaient s'y coller comme les autres et cela s'est fait de manière intelligente, de manière à ne pas réduire le service.

Je suis un peu étonné de votre vision, Monsieur Hazée, d'une opération de communication alors que l'on est en train de parler d'un vrai travail d'analyse détaillée du fond ; ce n'est pas juste un projet de décret qui arrive comme cela. Ceci dit, et je n'ai aucun problème, il suffit de lire les deux textes, le projet et la proposition, pour admettre qu'in fine ils ressemblent très fort à la proposition de décret du groupe MR, moyennant des modifications.

*(Réaction d'un intervenant)*

C'est vrai que l'on arrive à quelque chose d'assez similaire, mais c'est de bon augure pour le vote du projet de décret.

**Mme De Bue** (MR). - Ceci est l'urbain du périurbain.

**M. Di Antonio**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal. - C'est de bon augure pour le vote du projet de décret.

*(Réactions dans l'assemblée)*

**Mme la Présidente**. - J'entends M. le Ministre qui me glisse à l'oreille qu'une des pistes de solution possibles serait de glisser votre proposition à l'arrière et de la discuter en même temps que le projet du ministre.

**Mme De Bue** (MR). - D'autres auditions sont prévues, le débat n'est pas terminé. L'aspect ancrage local est quand même important et cela permettrait d'avoir un éclairage supplémentaire.

**Mme la Présidente**. - La parole est à M. Hazée.

**M. Hazée** (Ecolo). - Il y a en tout cas une bonne nouvelle aujourd'hui, c'est que cela fait plusieurs années qu'à chaque fois que l'on évoque les budgets du TEC, le ministre nous dit : « Non, il ne s'est rien passé ». De plus en plus, avec les années qui passent, les choses se précisent et on va finir par être d'accord, au moins sur le constat – non pas sur l'opportunité – que, par rapport à la trajectoire prévue par le contrat de service public, on

a une baisse de 10 % des budgets du groupe TEC. À un moment donné, c'est un choix politique.

Ce n'est pas un choix politique que le Gouvernement a fait pour tous les services. Pendant ce temps-là, il y a eu d'autres voies sur le plan de la mobilité, pour ne reprendre que ces exemples-là, qui ont été davantage refinancés. Si l'on prend les cabinets du Gouvernement, on a vu une augmentation de 10 % des effectifs ; certes, avec un jeu autour des agents détachés, mais c'est un élément qui a été établi par la Cour des comptes.

Donc, non, il n'y a pas eu une mise à l'économie de l'ensemble, mais il y a bien sûr eu une mise à l'économie importante du groupe TEC.

Vous renvoyez à plus tard pour les éléments stratégiques quant à la vision de la mobilité. Effectivement, à chaque fois on nous renvoie à plus tard. C'est une critique que j'ai portée tout à l'heure : à un moment donné, quel est le projet défini ? Au bout du compte, au service de quel projet la structure est-elle mise en réforme ? Cette question restera ouverte.

Vous évoquez la problématique du nombre d'administrateurs. On va maintenant passer de 85 administrateurs sur quelques dizaines de personnes, parce que certains étaient déjà dans une situation où ils étaient dans un côté et de l'autre, à 85 postes sur une vingtaine de personnes. Au bout du compte, pour les usagers du transport public – et vous avez bien fait de les exclure de votre formule autour de l'image du groupe TEC – les besoins c'est d'abord : quand y a-t-il des bus, pour aller où, avec quelle fréquence et avec quelle ponctualité ?

Si je me suis permis d'évoquer une opération de communication, c'est parce que, par rapport au consultant, le consultant n'évoque pas ces réductions de mandats d'administrateur. Que le Gouvernement souhaite le faire, il n'y a pas de difficulté avec cela, mais à un moment donné une étude est faite et ce projet de décret que vous avez présenté vient en fait en surplomb. Cela n'enlève rien à l'intérêt d'un certain nombre des recommandations qui sont faites et là-dessus vous avez raison de dire qu'un travail sérieux a été fait. J'ai d'ailleurs commencé tout à l'heure ma première intervention par ce point, même si j'ai regretté le périmètre rétréci des personnes qui ont été consultées.

Néanmoins, on voit bien qu'un travail a été examiné, puis des discussions se poursuivront, en ce compris d'ailleurs au sein du groupe ; j'imagine aussi, en saisissant le moment venu les organes de concertation par rapport à la discussion autour de ces pistes. Dans le chef du Gouvernement, c'est davantage une mise en habit de communication qui est faite et ses enjeux de stratégie, ses enjeux quant à la vision de la mobilité, cette capacité à intégrer les compétences des uns et des autres qui peuvent servir cet objectif, ils sont laissés de côté. Lorsque chacun se réunit, par exemple autour des

objectifs de la lutte contre le dérèglement climatique, ce sont encore des années de perdues par rapport à ces objectifs et, lorsque l'on réduit les budgets, c'est un choix politique qui est le fait du Gouvernement.

Ceci étant, pour ce qui concerne la suite de nos travaux, il appartient au groupe MR de voir ce qu'il fait de son texte, mais si l'on évolue de façon consensuelle vers des auditions complémentaires – non pas pour la prochaine séance qui sera surtout consacrée à l'ajustement budgétaire, mais vers la suivante – est-ce techniquement une mise à l'arrière ou non ? On a en tout cas un rendez-vous sur lequel on a chacun un devoir que vous nous avez assigné tout à l'heure pour préciser les acteurs qu'il serait utile d'auditionner à cette date autour du 10 juillet, de mémoire.

**Mme la Présidente.** - 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 et du Bien-être animal. - Le mieux ne serait-il pas d'examiner cela à la rentrée ? Parce que nous aurons aussi la phase 3 à terminer. Vu le calendrier de ce qui nous attend avant le 15 juillet, avec le texte CoDT, l'ajustement, et cetera, je propose ceci : on aura le projet de décret et on n'est pas une semaine, 15 jours, un mois près pour le voter à la rentrée. Il n'y a pas d'extrême urgence à le voter, on peut prendre le temps d'auditions au début de la discussion sur ce projet de décret. L'avantage est que l'on aura aussi la fin du travail d'Ernst & Young sur la phase 3.

**Mme la Présidente.** - Je me retourne vers les collègues, mais cela me semble être une proposition qui va dans un sens constructif.

**M. Hazée** (Ecolo). - Si le Gouvernement ne finalise pas son projet, parce que l'on sait qu'une fois que l'on est à la troisième lecture, tous les arbitrages sont finis, donc si l'on peut prévoir que, dès la première séance de commission de la rentrée, l'on puisse prévoir ces auditions et que le projet de décret vienne alors quelques semaines après, cela peut être une manière de rencontrer alors les approches des uns et des autres.

**Mme De Bue** (MR). - Je peux marquer mon accord avec cela, mais on peut faire les auditions le plus vite possible, dès qu'il y a un moment dans l'agenda. Les auditions ne sont pas liées à l'agenda de la phase 3, elles peuvent être faites parallèlement. Je n'ai pas de problème avec cela.

J'aurais aussi voulu savoir si le Parlement pouvait disposer de la note du Gouvernement – je sais que parfois on les reçoit – où l'on voit bien le phasage. À un moment donné, j'imagine que vous allez venir aussi avec une proposition de décret qui aille plus loin que celle que vous avez proposée là.

**Mme la Présidente.** - Vous disposez déjà des deux présentations aujourd'hui qui ont été envoyées sur la plateforme : la présentation de M. Vanheste ainsi que celle de M. le Ministre. S'il accepte de transférer ces documents, on vous les remettra.

M. le Ministre va nous transmettre ceci.

**M. Hazée** (Ecolo). - Peut-on y joindre éventuellement l'étude juridique, Monsieur le Ministre, parce que c'est un point que l'on a laissé un peu en suspens tout à l'heure ? Le chapitre 6 évoqué dans le rapport, mais qui a manifestement fait l'objet d'une note. Le consultant a expliqué pourquoi : manifestement c'est fortuit puisque c'est une sous-traitance qui est intervenue en chemin.

**M. Di Antonio**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal. - Je ne l'ai pas ici, mais laissez-moi vérifier.

**Mme la Présidente.** - M. le Ministre s'est déjà engagé pour la note au Gouvernement.

Juste pour vous dire que, dans le cadre de notre agenda, cela nous reporte donc au 25 septembre. Il y avait déjà le document 780 sur les expérimentations animales qui avait été demandé par M. Stoffels, ainsi que, comme on l'a expliqué en préambule, la volonté de faire la présentation du Parlement de la jeunesse du développement durable. À cela nous rajouterions les auditions. Si cela vous convient, voilà le programme de la rentrée parlementaire pour cette commission, qui se tiendrait le 25 septembre.

Je vous prie quand même de me communiquer sous quinzaine les personnes que vous souhaitez voir auditionner dans le cadre du débat du jour. Cela nous permettra de prévenir les personnes à l'avance et qu'elles puissent être présentes le 25 septembre.

La parole est à Mme De Bue.

**Mme De Bue** (MR). - Merci, Madame la Présidente, d'avoir précisé l'agenda. Je voudrais me réjouir de la tenue de cette audition et du débat. Je me réjouis aussi que notre proposition fût quand même un peu avant-gardiste puisque c'est vers ce type de structure que la décision du Gouvernement va converger. Les auditions permettront encore d'améliorer le texte et d'affiner peut-être encore la réflexion.

Je suis quand même étonnée qu'il n'y ait que M. Hazée et moi-même qui soyons intervenus par rapport à ces enjeux qui sont quand même colossaux. On parle du transport public en Wallonie, de la société principale. Je suis un peu étonnée tout en reconnaissant que l'on avance et que l'on progresse dans l'amélioration des déficiences du groupe TEC en Wallonie. C'est une bonne chose, mais je suis quand même un peu étonnée

que ce débat soit limité au niveau des groupes d'opposition.

**Mme la Présidente.** - Pas de souci, vous m'entendrez plus la fois prochaine, Madame De Bue, si cela vous manque.

**Mme Morreale** (PS). - On félicite le ministre effectivement, on peut le redire, parce qu'à force de faire des compliments à M. le Ministre, c'est un peu trop.

*(Réaction d'un intervenant)*

Non, ce n'est pas cela, c'est parce que l'on apprécie l'évolution, on sait qu'il faut du temps aussi pour affiner. En plus, on est en plein dans une approche qui permet de préserver les enjeux locaux.

**Mme la Présidente.** - On ne peut pas dire que c'est la première fois que l'on intervient à ce sujet.

*(Réaction d'un intervenant)*

Non, on n'est pas lassé, on va dire que l'on a eu réponse à nos questions. Veuillez nous excuser de les formuler correctement la première fois et d'avoir correctement les réponses. Il n'y a pas de souci. On fera une séance supplémentaire et on vous ne manquerez pas de nous entendre.

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À  
ÉTENDRE L'APPLICATION « COMON » AU  
TRANSPORT SCOLAIRE, DÉPOSÉE PAR  
M. BAURAIN, MME WAROUX, M. FOURNY,  
MMES SALVI, MOINET ET VANDORPE  
(DOC. 564 (2015-2016) N° 1)**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de résolution visant à étendre l'application « ComOn » au transport scolaire, déposée par M. Baurain, Mme Waroux, M. Fourny, Mmes Salvi, Moinnet et Vandorpe (Doc. 564 (2015-2016) N° 1).

M. Maroy a déjà été désigné en qualité de rapporteur.

*Discussion générale  
(Suite)*

**Mme la Présidente.** - Je déclare la discussion générale ouverte et cède la parole à M. Baurain.

**M. Baurain** (cdH). - Effectivement, lors de la dernière séance de notre commission, nous avons abordé cette proposition de résolution dont je n'avais pas imaginé un instant qu'elle puisse susciter des polémiques.

Pour rappel, il s'agit simplement de l'extension de l'application ComOn au transport scolaire. Le ministre avait manifesté un certain enthousiasme tout en rappelant qu'il a un projet dénommé « Schoolpool » dans les cartons en manière telle qu'il était sans doute intéressant de vérifier les possibilités d'articulation entre ce projet d'extension de l'application et d'autre part, le projet Schoolpool.

Il apparaît que Schoolpool n'est pas une application, contrairement à ce que nous proposons dans ce texte et qu'il s'agit en fait d'un site Internet qui fonctionne sur une base de données différente de ComOn, qui ne jouit donc pas non plus de la même flexibilité mobile.

Par ailleurs, les collègues socialistes avaient fait état de certaines questions par rapport à la sécurité des enfants qui seraient concernés par cette proposition d'extension de ComOn au transport scolaire, notamment par rapport à une certaine forme d'honorabilité des covoitureurs. Il avait été question de certificat de bonne vie et mœurs, de vérification d'absence de condamnation et autres garanties dans ce genre.

On a pris acte des différentes remarques et nous proposons d'amender la proposition de résolution de la manière suivante.

Tout d'abord, demander au Gouvernement wallon de faire analyser la possibilité de développer une section particulière dans l'application ComOn visant à promouvoir le covoiturage en matière de transport scolaire. Cette analyse devra comprendre un chapitre relatif aux mesures de sécurité relatives aux enfants en situation de covoiturage.

Ensuite, en fonction de l'analyse réalisée par Taxistop, si le coût de la mesure le permet et que la sécurité de l'enfant est garantie :

- de lancer une expérience pilote dans plusieurs écoles à raison de minimum une par province et de manière équilibrée, en milieu rural et en milieu urbain afin de tester une section particulière dans l'application ComOn visant à promouvoir le covoiturage en matière de transport scolaire. Cette section fonctionnerait sur un système de communauté fermée ;
- d'exiger des conducteurs de posséder un certificat de bonnes vies et mœurs et de ne pas avoir fait l'objet de l'une ou l'autre condamnation ;
- de prendre part à cette section particulière de l'application fonctionnant en communauté fermée ;
- enfin, d'évaluer le résultat de l'expérience pilote et d'en transmettre les conclusions au Parlement dans les 12 mois qui suivront le lancement de l'expérience pilote.

Il nous semble qu'il est tout à fait important d'organiser une certaine forme de centralisation des

solutions publiques de covoiturage en une seule application parce que si l'on reste dans une offre qui est fragmentée, on a moins de facilité pour toucher le public par rapport aux différentes possibilités qui sont offertes.

Le fait d'intégrer Schoolpool dans ComOn permettra aux parents de prendre connaissance de l'application ComOn, ce qui constitue un grand pas. On sait que très souvent, les avancées qui sont possibles sur le terrain passent justement par le milieu scolaire. En tout état de cause, cette initiative ne peut que favoriser le covoiturage.

Même si cela a été souligné la fois dernière, ce n'est pas très spectaculaire, il nous semble tout à fait inexact, voire incorrect de qualifier l'initiative de gadget comme cela a été le cas lors de la dernière séance de notre commission.

On peut, me semble-t-il, difficilement railler dans le même temps la prétendue inertie du ministre en matière de covoiturage et empêcher dans le même temps toute initiative parlementaire en ce sens sous prétexte que cela ne révolutionne pas la mobilité en Région wallonne.

Nous proposons donc l'amendement (Doc. 564 (2015-2016) N° 2) que je viens de vous soumettre par rapport aux demandes qui sont formulées au niveau du Gouvernement en intégrant une analyse du ministre quant à l'opportunité d'intégrer le covoiturage scolaire dans ComOn.

Voici deux semaines, le ministre nous avait dit que l'expérience pilote était tout à fait envisageable et que les budgets sont disponibles pour ce faire.

Concernant la très importante question de la sécurité des enfants, l'exigence pour les covoitureurs d'être détenteurs de ce certificat de bonne vie et mœurs devrait satisfaire le partenaire de la majorité.

Enfin, je rappelle quant à cette question cruciale de la sécurité, ce que j'indiquais déjà lors de la dernière séance : on fonctionne sur une certaine forme de communauté scolaire, ce que M. Maroy lui-même avait souligné en passant par d'autres solutions qui sont peut-être plus terre-à-terre. En tout état de cause, on pourrait très bien intégrer ce projet « Schoolpool » dans ComOn via une communauté fermée.

Les projets pilotes que nous appelons de nos vœux sont donc tout à fait primordiaux et nous souhaitons pouvoir aller de l'avant au plus tôt par rapport à cela.

**Mme la Présidente.** - Est-ce possible d'avoir l'amendement pour le distribuer aux collègues ? J'imagine que les collègues veulent en prendre connaissance avant de s'exprimer.

Chers collègues, je dois solliciter une suspension de séance dans le cadre de l'examen de la recevabilité de l'amendement (Doc. 564 (2015-2016) N° 2).

Je vous propose une suspension de séance de 10 minutes.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 16 heures 31 minutes.

### REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 16 heures et 50 minutes.

**Mme la Présidente.** - La séance est reprise.

### PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À ÉTENDRE L'APPLICATION « COMON » AU TRANSPORT SCOLAIRE, DÉPOSÉE PAR M. BAURAIN, MME WAROUX, M. FOURNY, MMES SALVI, MOINET ET VANDORPE (DOC. 564 (2015-2016) N° 1)

*Discussion générale  
(Suite)*

**Mme la Présidente.** - Chers collègues, nous reprenons nos travaux.

Vous avez sur vos bancs la proposition d'amendement de M. Baurain. Suite à l'exposé de M. Baurain, y a-t-il des demandes d'interventions des collègues après avoir pu prendre connaissance de cet amendement ?

La parole est à Mme De Bue.

**Mme De Bue (MR).** - On a des questions pratiques par rapport à la problématique de la sécurité. Concrètement, comment va-t-on vérifier le certificat de bonne vie et mœurs, parce qu'un certificat de bonne vie et mœurs, cela évolue aussi dans le temps ? Comment cela peut-il fonctionner via cette application-là ? ComOn est quand même une application très ouverte et ici, vous allez créer un module beaucoup plus fermé. Je me posais cette question-là.

Lorsque vous dites : « Ne pas avoir fait l'objet de l'une ou l'autre condamnation ». Quel type de condamnation visez-vous ? Y a-t-il quelqu'un qui roule souvent trop vite ou des personnes qui ont été prises en état d'ébriété ? J'aurais aimé avoir plus de précisions par rapport à l'amendement.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Denis.

**M. Denis (PS).** - Tout d'abord, je tiens à remercier les partenaires du groupe cdH pour avoir été à l'écoute des demandes du groupe socialiste et particulièrement au niveau de la sécurité.

C'est vrai qu'un certificat de bonne vie et mœurs est quelque chose qui est évolutif et qui, parfois, demande un certain temps à être actualisé et certaines condamnations n'y figurent pas obligatoirement. Je ne sais pas si les entraves au roulage sont reprises systématiquement dans le certificat de bonne vie et mœurs. Par conséquent, au niveau de la sécurité des enfants, je pense que c'est quelque chose de fort important, comme je l'avais déjà dit il y a 15 jours.

Je ne pense pas que les parents soient ouverts à laisser leurs enfants entre les mains d'un chauffard ou de quelqu'un qui pourrait prendre le volant sous l'influence de l'alcool ou d'autres produits stupéfiants.

J'entends la justification de M. Baurain en faisant allusion à une communauté plus fermée au travers de Schoolpool. Une communauté qui serait donc fermée et qui permettrait au-delà de cela d'avoir des garanties par rapport aux membres qui y seraient présents et les parents pourraient être des autoévaluateurs vu que l'on peut remettre des avis. Je pense qu'au terme d'une communauté fermée, il y a peut-être moyen de rencontrer cette préoccupation de sécurité.

Où je suis peut-être un peu plus réservé – mais je ne sais pas si M. le Ministre a des informations –, c'est concernant l'expérience pilote avec Schoolpool, le fait de désigner un certain nombre d'établissements qui pourraient servir d'établissements pilotes, parce que Schoolpool existe déjà en Wallonie, existe à Bruxelles. On n'invente donc pas la poudre avec cela. La Région bruxelloise l'applique depuis 2005, donc depuis 12 ans. Je suppose donc qu'il y a moyen à ce niveau-là d'avoir du retour sur cette expérience. Ils ont probablement eu des expériences pilotes, ensuite ils ont élargi cela à l'ensemble d'un certain nombre d'écoles.

Je voudrais donc savoir si M. le Ministre, par rapport à cela, a du retour, a de l'information par rapport à ces expériences qui ont déjà été menées en Région bruxelloise.

En 2012, l'Union wallonne des villes et communes, dans le cadre du Printemps de la mobilité, a également lancé un appel à projets au niveau des communes pour cette initiative. J'ai trouvé sur le site Internet de Schoolpool – ils ont un siège en Wallonie, à Gembloux – toute une série d'écoles qui fonctionnent sous cette communauté de covoitureurs – si je peux me permettre ce néologisme. Il y a donc notamment Profondeville, Thy-le-Château, Durbuy, Comines, Nivelles, Braine-le-Comte. Il y en a encore certainement une vingtaine d'autres qui est citée.

Au-delà de cela, mon groupe a cosigné la proposition de résolution. Si l'on veut récapituler un peu notre position, la question du transport scolaire est une question bien plus large que cela. Il faut donc autre chose que du covoiturage pour véritablement rencontrer

les engorgements qu'il peut y avoir aux abords des écoles.

L'idée est bonne, mais je ne pense pas que c'est cela qui va révolutionner la matière du transport scolaire. Mais, c'est une réponse complémentaire à d'autres.

Évidemment, il y a la nécessité d'établir la relation de confiance entre le conducteur et les parents. Je me suis déjà épanché suffisamment par rapport à cela, je pense. C'est sans doute, je crois – et cela n'engage que mon groupe, évidemment –, à l'intérieur des écoles qu'il faut promouvoir le modèle et ce n'est peut-être pas au pouvoir public de s'immiscer dans la relation intraparentale.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Maroy.

**M. Maroy (MR).** - Je me demande dans quel jeu on est ici, parce que l'on entend tout et un peu son contraire. D'abord, je voudrais faire remarquer une première chose : pendant le débat extrêmement important sur l'organisation des TEC, on n'a pas entendu la majorité qui n'a posé aucune question. Elle se réveille maintenant sur une proposition que nous avons – et nous l'assumons – qualifiée de gadget lors de la commission d'il y a 15 jours.

C'est une bonne chose qu'elle évolue, mais il y a effectivement toute une série de questions.

D'abord, je note avec une certaine jubilation – je ne sais pas si je dois dire cela comme cela – que le PS cosigne la nouvelle proposition, enfin l'amendement qui revoit complètement les demandes au Gouvernement tout en disant que cela ne va pas être la solution et qui se montre quand même extrêmement critique dans les propos.

Il y a un problème de méthode. Je pense qu'effectivement, tout le monde est d'accord au sein de cette commission pour dire qu'il faut encourager le covoiturage. Cela veut dire y compris en milieu scolaire. Oui, c'est une bonne chose de pousser les parents à s'arranger entre eux pour déterminer : les uns vont conduire, les autres vont rechercher. Je crois que beaucoup de parents font déjà cela et ils n'ont pas besoin qu'on les y pousse.

Par définition – là, je rejoins ce que dit M. Denis –, vous ne confiez pas votre enfant à n'importe qui. Vous allez peut-être effectivement être d'accord, parce que vous les rencontrez à la sortie de l'école, vous vous arrangez avec des parents de l'école que vous côtoyez fréquemment. Mais, de là à faire en sorte qu'un individu que vous ne connaissez ni des lèvres ni des dents – comme dirait l'autre – ni d'Adam ni d'Ève, prenne en charge votre enfant...

Il y a une question technique que je me pose. Il y a un site Internet qui, apparemment, fonctionne et fonctionne plutôt bien. Il existe depuis longtemps à

Bruxelles. En Wallonie, il est développé dans toute une série d'écoles dont j'ai la liste ici. Il y en a 23, apparemment.

Cela fonctionne de manière fermée. Comment allez-vous faire en sorte que dans un outil comme une application qui est, par définition, relativement ouverte – même si sur « ComOn », je suis inscrit moi – où il faut mettre son identifiant, il faut mettre son mot de passe, mais une fois que vous avez fait cela, vous avez accès à toutes les informations, comment allez-vous faire pour, au sein d'une application, créer un outil fermé ? Je ne suis pas un spécialiste du Web, mais mon ancien métier m'a quand même mis en relation avec ce genre d'outils. J'imagine mal comment on peut combiner les deux aspects.

C'est une question pour vous, Monsieur Baurain. C'est bien de dire que l'on va faire en sorte qu'il y a une section soit fermée, mais on ne peut pas rendre tout compatible comme cela, aussi facilement.

Franchement, je m'interroge sur l'intérêt d'utiliser une application qui, par définition, a vocation, je ne vais pas dire universelle, mais à un large spectre alors que ce que l'on cherche ici, c'est mettre en relation des parents d'une communauté scolaire et, éventuellement, de plusieurs établissements qui se trouvent à quelques centaines de mètres l'un de l'autre, mais pas plus, avec d'évidentes questions de sécurité qui se posent. Comment l'ont très bien dit mes collègues, au niveau du certificat de bonne vie et mœurs, il y a tout de même quelques questions qui se posent.

Dans la justification, vous dites que Schoolpool est un site Internet et non une application et qu'il n'a donc pas l'avantage de la flexibilité mobile. Si, prenez votre smartphone, vous pouvez aller sur un site Internet avec celui-ci. On est d'accord que ce que vous voulez dire, c'est que ce n'est pas aussi *user-friendly* qu'une application peut l'être, mais vous pouvez accéder avec votre smartphone, et donc de manière mobile, à un site Internet.

Vous dites des choses contradictoires. Vous dites que Schoolpool n'est pas relié à la base de données ComOn. Les données sont donc fragmentées entre le site d'une part et l'application d'autre part. Vous regrettez le fait que l'on n'ait pas accès à l'ensemble de la base de données. Ensuite, vous dites qu'il faudrait créer quelque chose qui soit fermé à l'intérieur de ComOn. Cela n'est pas très cohérent.

Lorsque l'on regarde votre amendement, il y a beaucoup de « si ». Vous demandez au Gouvernement wallon de faire analyser la possibilité d'un développement ; que, en fonction de l'analyse qui sera faite par Taxistop, si c'est positif, on mette en place une expérience pilote. Je trouve que c'est se chatouiller pour se faire rire, même si sur l'objectif, on est bien d'accord : en matière de covoiturage, il y a des efforts à faire en

matière d'information pour que des parents pratiquent plus le covoiturage. Je pense, toutefois, que c'est plus au niveau des établissements scolaires que cela devrait se faire. Je ne pense pas que ComOn – mais je peux me tromper ; chacun sa vérité – soit, par définition, le meilleur outil.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Lecerf.

**M. Lecerf (MR).** - Je voudrais ajouter un petit élément d'expérience. Beaucoup d'écoles secondaires aujourd'hui, vis-à-vis de leurs élèves mineurs, essaient de « contrôler », de savoir où sont les jeunes quand on les lâche dans la nature, parce que, par exemple, un professeur est absent les deux dernières heures de la journée, de savoir quel est le moyen par lequel ils rentrent chez eux. Pour l'avoir vécu à de nombreuses reprises, si l'on n'a pas une garantie de ce côté là, l'élève reste à l'école. C'est une demande des parents. Il peut aussi y avoir un contact direct avec les parents pour voir si l'on peut laisser l'enfant avec telle personne.

Ici, l'application – c'est son caractère propre – a un caractère instantané, un caractère beaucoup plus efficace, que nous, nous pouvons concevoir pour des majeurs, mais pour des mineurs, je l'exclus complètement, tandis que l'application Schoolpool, qui me semble quand même d'abord soutenue par la Région wallonne, a un autre caractère, celui d'établir des relations plus permanentes entre des parents, avec, derrière, les écoles qui en ont connaissance. Je pense que c'est très très bien. Je pense qu'il faut plutôt aider à développer ce réseau en le promotionnant probablement beaucoup mieux et beaucoup plus au niveau des écoles, mais je crois que l'on va, avec une application, avec tout le caractère instantané qu'elle peut avoir, être confronté à un paquet de problèmes et, surtout, d'oppositions. Cela va à l'encontre des demandes des parents aujourd'hui et de l'usage dans les écoles, où l'on veut le maximum de garanties, et je pense que c'est bien nécessaire.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Dodrimont.

**M. Dodrimont (MR).** - Pourrait-il nous être précisé la façon dont la vérification des certificats de bonnes vies et mœurs va s'opérer ? On parle d'un certificat de bonnes vies et mœurs, mais qu'est-ce qu'un certificat de bonnes vies et mœurs ? C'est parfois quelqu'un qui est condamné pour des faits de roulage et qui va travailler dans une administration et on va considérer qu'il est de bonnes vies et mœurs, malgré des condamnations pour fait de roulage.

Ici, pour véhiculer les enfants des autres, on peut s'interroger sur le fait qu'une condamnation pour fait de roulage soit permise pour adhérer au projet. Le certificat de bonnes vies et mœurs n'est pas non plus le reflet immédiat de la situation des personnes, il ne faut pas l'oublier. On peut tuer sa belle mère le mardi et demander un certificat de bonnes vies et mœurs le mercredi à l'administration communale. Il y a beaucoup

de chance qu'il n'y ait pas encore la condamnation pour un fait pour lequel il peut parfois y avoir de la compréhension, mais qui reste quand même répréhensible. J'éprouve des difficultés à comprendre le mécanisme. Parle-t-on de certificat de bonnes vies et mœurs de modèle 2, c'est-à-dire un certificat qui est vérifié par les services de police, qui peuvent, sur base des informations qu'ils ont, donner un avis après un contact avec les enfants ? On sait que c'est une procédure qui a été mise en place à destination, notamment, du personnel enseignant et de tous ceux qui encadrent les enfants dans des circonstances grandes vacances et autres. Parle-t-on de cela ? Cela ne devrait-il pas être précisé le cas échéant ? Bref, peut-on étayer le mécanisme de vérification de la moralité des conducteurs de manière à ce que l'on essaie le moins possible de se planter par rapport à des gens qui pourraient se servir du système, peut-être à des fins que l'on n'ose pas imaginer, que je ne vais pas décrire, mais que tout le monde comprend ?

Je pense que là, il y a un véritable problème. C'est comme installer un passage pour piétons au milieu d'une route, si on le met dans un virage, je ne conseillerai pas à mon enfant de traverser sur le passage, j'aimerais autant qu'il traverse un peu plus loin que le virage parce que là, au moins, il a une chance d'être vu. Ici, on va « sécuriser » le transport des enfants via un système que l'on met au point, mais on risque de commettre le pire, parce que l'on met les enfants dans des situations de confiance, de proximité avec, peut-être, des personnes qui ne méritent pas cette confiance et qui pourraient abuser de ce phénomène de proximité.

J'ai beaucoup de mal par rapport à cela. Je pense que tant que le système n'est pas contrôlé par des autorités officielles – je pense notamment aux services de police – je ne pourrai jamais me résoudre, en tout cas en ce qui me concerne, à confier un enfant dans des conditions comme celles-là. Je sais qu'il faut progresser, fatalement, sur le transport partagé et qu'il faut essayer de mettre en place des systèmes qui permettent aux uns et aux autres de moins encombrer les routes et de profiter de tout ce qu'il y a comme dispositifs pour partager le transport, mais dans des conditions aussi peu encadrées sur le plan de la sécurité, il me semble impossible d'aller dans cette direction. Vous apporterez, toutefois, peut-être des arguments pour démontrer que le système est sécurisé. Je vous demande donc d'étayer quelque peu sur ce point, si c'est possible.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Baurain.

**M. Baurain (cdH).** - Beaucoup de questions ont été posées. Je vais essayer d'apporter des éléments de réponse. Je tiens à rappeler que l'on est ici au stade de la proposition de résolution. On me demande peut-être des éléments un peu plus pointus sur le plan technique auxquels il faut peut-être encore réfléchir.

Monsieur Dodrimont, qu'est-ce qu'un certificat de bonnes vies et mœurs ? C'est un document qui, l'un dans l'autre, s'apparente à un casier judiciaire, donc à une liste de condamnations qui sont intervenues. On peut, en effet, et je pense que c'est tout à fait opportun dans le cadre de la réflexion à apporter par rapport à ce document, se reporter sur le modèle 2 que vous évoquiez. On est ici dans une mise en présence de mineurs. Vous nous disiez, tout à l'heure, qu'un certificat de bonnes vies et mœurs n'est pas le reflet immédiat de la situation, mais comme vous le souligniez très bien à l'instant, c'est cependant le moyen par lequel on passe par rapport à l'emploi au niveau de l'enseignement, l'emploi dans le secteur de la protection de la jeunesse. On est là dans quelque chose de tout à fait crucial par rapport à cela.

Pour suivre dans l'ordre inverse des différentes questions qui m'ont été posées, M. Lecerf insiste sur le fait que les établissements scolaires en sont aujourd'hui à vouloir absolument établir, à chaque instant, où se trouvent leurs élèves. Contrairement à ce que vous semblez imaginer, pour rejoindre ou anticiper un peu la réponse que l'on peut apporter, en tout cas à l'une des interpellations de M. Maroy, on est dans un système de communauté fermée.

Monsieur Maroy, à la dernière séance, nous a expliqué comment il a procédé à titre personnel, à savoir qu'il a pris le temps de faire le tour au niveau de l'institution scolaire fréquentée par les membres de sa famille, pour rencontrer les uns et les autres et voir avec qui il pouvait s'arranger. Ce qui est proposé par ce texte-ci, c'est précisément pour éviter ce genre de démarche que M. Maroy, à l'époque, nous a dit avoir dû exécuter, à savoir un service qui permet d'identifier des personnes, dans de cette communauté scolaire spécifique, ou peut-être un peu au-delà – on peut parler de bassin, si l'on a plusieurs institutions scolaires qui sont localisées sur un même territoire – permet donc précisément cette mise en rapport, en contact des personnes qui sont susceptibles d'abonder dans le sens du covoiturage que nous souhaitons appuyer et renforcer de cette manière-là.

Je ne suis pas moi non plus, Monsieur Maroy, un spécialiste du web, mais je sais qu'il existe certaines applications qui, de manière tout à fait fermée, par rapport à des connaissances qui sont personnelles à ceux qui adhèrent à ces applications, permettent d'identifier et de localiser, dans un certain périmètre, les personnes avec qui l'on est en contact, sur cette communauté ou cette application dont il est question. Dans mon esprit, je pense que l'on peut parfaitement projeter ce type de mécanisme par rapport donc à ces communautés scolaires dont je parle.

Il est évident que via ComOn, on a un accès qui est ouvert, mais j'insiste. L'application relative aux transports scolaires permettrait, via ComOn, d'aboutir à une communauté fermée qui peut être circonscrite

précisément à ces zones géographiques dont je parle et qui ont déjà cours dans certaines applications. Il est clair que si vos enfants vont à l'école dans une ville, n'ont pas accès les personnes qui sont susceptibles de covoiter des gens sur une ville qui se trouve tout à fait à l'opposé par rapport à votre base personnelle.

Je crois que, techniquement, en fonction des applications qui existent aujourd'hui, c'est parfaitement réalisable. Quant à Schoolpool, je me permets de réinsister sur le fait que c'est un site Internet, et donc, comme je l'ai dit et comme M. Maroy l'a souligné, on n'a pas la même flexibilité, la même immédiateté. On n'a pas cette possibilité, cette flexibilité, cette facilité qu'une application offre et dans les conditions que j'évoquais tout à l'heure.

M. Denis, pour sa part, a évoqué le fait qu'à Bruxelles, Schoolpool existe depuis plus d'une dizaine d'années. J'ai envie de dire que les réalités wallonnes ne sont pas les mêmes que les réalités bruxelloises. En 10 ans ou en 12 ans, les choses peuvent avoir évolué. Ce qui est certain, c'est que le trafic lui a clairement évolué, donc il me semble tout à fait opportun et intéressant qu'au niveau de la Région wallonne, on procède à ces évaluations via les projets pilotes qui sont proposés dans cette proposition de résolution.

Je suis bien conscient que ce n'est pas la solution, mais je pense qu'il n'y a pas de solution unique. Ce mouvement que nous proposons en faveur du covoiturage quant au transport scolaire nous semble devoir être favorisé, porté pour permettre justement d'arriver à une certaine forme de convergence de différentes solutions qui doivent être mises en œuvre pour amener des solutions qui soient durables au bénéfice de tout un chacun dans cet épineux problème du covoiturage en matière de transport scolaire.

Je pense avoir répondu aux interpellations de Mme De Bue par rapport à ce certificat de bonne vie et mœurs, comment le vérifier, qu'en est-il des condamnations ? C'est le système qui existe d'ores et déjà donc pour l'octroi d'emploi dans des secteurs qui sont en rapport direct avec la jeunesse. Je crois que par rapport à cela, oui il y a toujours des limites que l'on ne pourra pas franchir, mais ce sont les mêmes que celles de ces secteurs en lien direct avec la jeunesse. Voilà ce que je souhaitais dire à ce stade.

**Mme la Présidente.** - Avant de céder la parole à M. le Ministre, j'entends bien l'ensemble de vos justifications.

C'est vrai que l'on est tous sensibles à cette thématique du covoiturage et à tout ce qu'elle engendre, mais c'est compliqué pour mon groupe au niveau de la sécurité des enfants. Les collègues ont relevé quelques inquiétudes. Ce serait dommage de ne pas avoir un regard très attentif par rapport à cela, être sûr de ce que

l'on met en place. Cela me semble important, mais M. le Ministre a une intervention à faire dans ce sens.

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 et du Bien-être animal. - Nous avons aujourd'hui une application qui était voulue par le pouvoir public, par la Wallonie et qui s'appelle ComOn. Elle a la particularité d'être ouverte, donc tout le monde voit l'ensemble des demandes et l'ensemble des offres, ce que l'on doit réaliser ici, c'est la possibilité de sélectionner des petits groupes privés où l'on choisit qui s'y retrouve. C'est ce que je propose de faire si la résolution va en ce sens, en demandant la structure qui a porté l'application, d'avoir une déclinaison possible ou, si je résume : j'habite à Blougies, mon fils va à l'école à Saint-Ghislain, j'identifie cinq, six personnes que je connais qui habitent dans le même coin, qui sont susceptibles d'aller à Saint-Ghislain, et je partage avec eux sur une application les dispositions que j'ai, eux font de même. De cette façon, je localise mon voisin ou quelqu'un qui habite deux rues plus loin, va à Saint-Ghislain demain à 8 heures du matin. Cela peut sans doute me permettre de ne pas y aller personnellement, on a économisé une voiture.

, c'est donner la possibilité de faire, si l'on fait référence à Facebook pour ceux qui l'utilisent, un groupe privé, mais appliqué au covoiturage. L'application doit donc permettre ce genre de créations de petites cellules privées. À ce moment-là, il n'est pas question, à la limite, de certificat de bonne vie et mœurs ou de quoi que ce soit. On choisit les gens que l'on connaît et avec qui l'on partage les informations. On a une réactivité immédiate. À la limite, j'ai un problème maintenant, je vois qui a prévu d'aller chercher son enfant à l'école à 18 heures.

*(Réactions dans l'assemblée)*

Oui, mais il n'y a pas d'application de covoiturage spécifique pour le faire. J'insiste bien sur un point : ComOn n'a pas vocation à être la solution unique de covoiturage. C'est un outil public pour favoriser le covoiturage, donc pour en assurer la promotion. C'est important de mettre des enfants et des parents dans le coup, donc d'avoir quelque chose qui leur permet d'utiliser aussi ComOn, parce qu'ils l'utiliseront par ailleurs dans d'autres circonstances, plus tard et parce qu'ils passeront, à un moment donné, peut-être vers une autre application qu'ils trouveront plus sympa ou qui sera liée à un réseau d'entreprise ou peu importe.

C'est intéressant d'avoir une application régionale dont on assure la promotion aussi auprès des écoles si l'on parvient techniquement et je n'ai pas la réponse, à créer au sein de ComOn, des familles restreintes où l'on choisit les gens que l'on veut mettre, puisque c'est un

peu particulier. On leur demande de transporter nos enfants.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme De Bue.

**Mme De Bue** (MR). - La proposition de M. le Ministre serait donc de se passer de l'étape du certificat de bonne vie et mœurs. Justement, je pensais demander à M. Baurain : « Croyez-vous que les gens vont faire la démarche administrative de se procurer un certificat de bonne vie et mœurs pour s'identifier sur le site ? » On sait que ce sont des sites qui mettent parfois du temps à démarrer, parce qu'il y a 40 000 participants sur ComOn, ce n'est quand même pas non plus énorme. Je pense que c'est quand même quelque chose qui est difficilement praticable.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Lecerf.

**M. Lecerf** (MR). - J'entends bien M. le Ministre, mais il y a une différence entre travailler avec cette application avec des adultes et introduire des mineurs dans le système.

Cela, c'est une première chose. Quelle que soit la personne que le mineur va trouver sur son application, l'école ne le laissera pas sortir comme cela. Les parents n'acceptent pas cela. C'est dans le règlement de l'école. Je m'excuse, mais cela, je ne peux pas l'admettre. Cela, c'est clair.

Deuxièmement, le gamin aura aussi l'application qu'il pourra utiliser quand il veut, en dehors du temps scolaire. Là, on ne sait plus du tout ce qui se passe avec une communauté fermée, d'accord, mais dont on ne contrôle pas quand même les personnes qui y sont. On ne les connaît pas spécialement au départ. C'est d'ailleurs, j'ai eu plusieurs témoignages avec Schoolpool, des personnes qui ne se connaissaient pas du tout, mais qui sont entrées en contact, qui se sont rendu visite et qui ont établi un contact pour faire du covoiturage permanent.

Voilà, je ne vous suis donc pas et je ne comprends pas la démarche.

Parallèlement à cela, je voudrais savoir s'il y a eu des contacts et une évaluation du système Schoolpool, d'abord sur ses aspects positifs et peut-être sur ses manquements. Les écoles qui pratiquent ce système ont-elles été contactées ? Y a-t-il un suivi ? Ont-elles émis des avis positifs ou des manquements par rapport à ce système existant ?

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Baurain.

**M. Baurain** (cdH). - Oui, très brièvement.

**Mme la Présidente.** - Monsieur Baurain, excusez-moi, j'ai oublié M. Maroy ; je l'ai oublié. D'habitude, il parle plus, c'est pour cela.

La parole est à M. Maroy.

**M. Maroy (MR).** - J'entends bien les explications du ministre. Il fait un peu évoluer le concept. De nouveau, je ne suis pas technicien du Web. Comment peut-on combiner un aspect, par définition, ouvert et à l'intérieur de cela, un aspect fermé ? Je ne vois pas.

Ce que le ministre dit, c'est autre chose. Il fait un peu référence à la messagerie Facebook. Cela, c'est autre chose.

*(Réaction d'une intervenante)*

En tout cas, le fait que les auteurs aient pensé à mettre un rempart, je ne vais pas dire que c'est l'arme atomique, mais ce n'est pas rien d'aller demander un certificat de bonne vie et mœurs. Ce n'est pas le genre de démarche que l'on vous demande tous les jours dans votre vie.

Le fait que vous ayez pensé à utiliser ce rempart-là montre bien que l'outil tel que vous l'imaginiez au départ n'est pas adapté. Vous identifiez vous-même toutes les dérives auxquelles cela pourrait conduire. Par conséquent, comme le disait l'un de mes collègues, il ne faudrait quand même pas qu'on arrive à quelque chose qui fasse pire que bien.

Je pense que sur l'intention, on est tous d'accord qu'il y a des efforts à faire en matière de covoiturage, mais je reste, à ce stade, pas persuadé que ce soit... voilà, ou alors il faudrait être éclairé par les spécialistes qui, chez Taxistop, travaillent sur ces applications depuis belle lurette. Je pense qu'ils pourraient nous donner un éclairage utile.

Pour ma part, à ce stade, je ne peux pas adhérer à la proposition telle qu'elle est formulée. Elle n'est pas assez aboutie. Je comprends, toutefois, bien. Parfois, on pense à des trucs qui semblent évidents et puis, en grattant, on se rend compte que c'était peut-être une fausse bonne idée. Je ne veux pas du tout lancer la pierre aux auteurs et après tout, il n'y a que ceux qui restent assis qu'on ne critique jamais.

**Mme la Présidente.** - Avant de continuer la suite de notre débat, M. le Ministre souhaite répondre à M. Lecerf.

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 et du Bien-être animal. - Monsieur Lecerf, ce que vous disiez, pour moi, celui qui gère l'application et qui permet les entrées de personnes dans le groupe restreint, ce sont les parents.

Je ne vais pas laisser mon fils choisir qui va dedans et les voyages. Ce sont les parents qui peuvent visualiser ce qu'ils ont comme solutions de covoiturage le

lendemain matin ou le lendemain à 16 heures, à travers un petit réseau qu'ils ont constitué de personnes qu'ils estiment sûres, parce qu'ils les connaissent, parce qu'ils les ont déjà vues, parce qu'ils les ont croisées dans la cour ou à la fête scolaire et qu'ils ont pris un contact avec elles.

Pour moi, il n'est donc pas question de laisser les enfants eux-mêmes à la fois implémenter le groupe avec des contacts supplémentaires et commander un transport.

Ce que je peux proposer : faisons une réunion technique dans mon cabinet, s'il y en a un de chaque groupe qui veut venir – ou plusieurs, peu importe – avec les personnes de Taxistop, et l'on verra si l'application peut évoluer vers quelque chose. On ne va pas se diviser sur un sujet tel que celui-là. On est tous d'accord pour le covoiturage.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Lecerf.

**M. Lecerf (MR).** - Non, non, l'intention est louable, il n'y a aucun problème, comme le dit mon collègue. Cependant, techniquement, j'ai des doutes. Ce que vous dites c'est vrai, c'est mieux que ce que je disais, mais cela enlève le caractère instantané où l'on a effectivement – et cela, c'est une réalité – des enfants qu'on libère sur la voie publique pendant la journée et qui n'ont pas organisé de moyen. Cela, c'est vrai.

Pour l'instant, cela se fait avec une extrême prudence de la part des écoles. Si ce sont simplement les parents qui l'utilisent, cela revient un petit peu à Schoolpool, très franchement. J'en vois encore moins l'intérêt à ce moment-là. Je reste sceptique, mais je suis ouvert à parler, d'une part, avec des personnes qui sont plus techniciens que nous et d'autre part, avoir peut-être un contact ou l'autre avec des écoles qui utilisent le système actuellement pour savoir un petit peu le degré de satisfaction et leurs attentes complémentaires.

**Mme la Présidente.** - Si je comprends bien, Monsieur Lecerf, vous abondez dans le sens de la proposition du ministre, qui est de faire une réunion technique à son cabinet, avec des représentants de chaque groupe politique et, peut-être, des experts, que ce soit au niveau informatique, comme le soulignait M. Maroy, ou Taxistop, ce qui permettrait d'évoluer dans le texte et de nous rassurer, que ce soit d'un point de vue sécuritaire ou de fonctionnalité.

**M. Lecerf (MR).** - Pourquoi pas ? Dans l'état actuel, on n'a pas envie de voter ce texte-là. Si l'on peut donc apporter davantage d'informations et de concertations, cela ne peut être que positif.

**Mme la Présidente.** - Cela peut-il convenir à M. Baurain ?

La parole est à M. Baurain.

**M. Baurain** (cdH). - Oui, si cela permet d'améliorer le texte, pour aboutir, tous ensemble, par rapport à quelque chose qui me paraît quand même assez évident et de bon sens. Il y a quand même des éléments, dans ce que j'entends, qui ne me paraissent pas tout à fait adéquats.

Lorsque j'entends M. Lecerf dire qu'aujourd'hui un gamin ne peut pas sortir de l'école, vous oubliez de préciser s'il n'y a pas d'autorisation parentale. Il est évident qu'à partir du moment – et là aussi, j'abonde dans le sens de ce que le ministre vous a répondu. Il est évident que ceux qui convoitent, ce ne sont pas les mineurs, ce sont les parents.

J'insiste aujourd'hui, ce n'est pas une application, ce n'est qu'un site Internet donc vous n'avez pas cette flexibilité que je soulignais tout à l'heure. Il est évident qu'à partir du moment où les parents adhèrent à cette communauté spécifique du covoiturage scolaire, ils mettront en œuvre les modalités nécessaires pour permettre à leurs enfants d'en bénéficier, dont, notamment, l'établissement de cette autorisation parentale de quitter l'école, exactement comme on l'utilise aujourd'hui.

Aujourd'hui, chaque parent est invité à préciser si l'enfant rentre par ses propres moyens, par les services d'un tiers, en transports scolaires ou si ce sont les parents qui viennent le déposer ou, plus exactement, le reprendre à l'école dont question.

M. Maroy nous a dit qu'à ce stade-ci il ne pouvait absolument pas abonder dans le sens du texte. Le ministre propose une réunion avec Taxistop. La proposition propose une analyse réalisée par Taxistop. On va donc un peu dans le même sens également. Oui, on peut aller vers la proposition du ministre pour rassurer les uns et les autres et, le cas échéant, faire évoluer le texte vers un mieux.

**Mme la Présidente.** - Il y a unanimité sur la proposition de M. le Ministre qui me signale que son cabinet va prendre contact avec les groupes pour organiser cela tout prochainement.

Je considère que le texte est renvoyé à l'arrière de notre commission.

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À  
PROMOUVOIR UNE CONSOMMATION  
ÉCORESPONSABLE EN WALLONIE, DÉPOSÉE  
PAR MME WAROUX, M. BAURAIN,  
MMES MOINNET, STOMMEN, SIMONET ET  
M. DESQUESNES  
(DOC. 758 (2016-2017) N° 1)**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de résolution visant à promouvoir une consommation écoresponsable en

Wallonie, déposée par Mme Waroux, M. Baurain, Mmes Moinnet, Stommen, Simonet et M. Desquesnes (Doc. 758 (2016-2017) N° 1).

*Désignation d'un rapporteur*

**Mme la Présidente.** - Nous devons désigner un rapporteur. Quelqu'un a-t-il une suggestion à faire ?

La parole est à M. Maroy.

**M. Maroy** (MR). - Je propose M. Lecerf comme rapporteur.

**Mme la Présidente.** - M. Lecerf est désigné en qualité de rapporteur à l'unanimité des membres.

*Exposé de Mme Waroux, coauteure de la proposition de résolution*

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Waroux.

**Mme Waroux** (cdH). - J'espère que l'on ne considérera pas cette proposition comme un gadget ou comme une banalité.

C'est vrai que les mesures qui seront ici citées sont déjà mises en œuvre, mais, comme on dit, cela va mieux en le disant, en l'écrivant et, si possible, en le votant.

Je me permets d'introduire ici, en rappelant que la Wallonie doit faire face à des défis importants dans le contexte global et international de changement climatique, surtout en ces temps tendus avec les États-Unis, et notre Région doit mettre tout en œuvre pour atteindre les objectifs de diminution de gaz à effet de serre fixés aux niveaux régional, fédéral, européen et international.

Dans ce contexte, chacun doit prendre ses responsabilités en menant des actions appropriées à son niveau.

Ces défis doivent être aussi l'occasion de créer de nouvelles collaborations et solidarités entre les niveaux de pouvoir et entre les différents segments de la société.

Si les mesures à mettre en œuvre pour se battre pour un environnement plus durable peuvent être déclinées en de multiples facettes, nous avons souhaité porter l'objet de cette proposition de résolution sur le constat de base indéniable du renouvellement de plus en plus rapide des biens de consommation qui impliquent une consommation des flux de ressources naturelles toujours croissants et l'épuisement de ces ressources naturelles.

Par conséquent, la production de déchets issus de produits ayant été rendus obsolètes et de déchets issus de la production de nouveaux biens se multiplie tout autant.

Tout cela se traduit par des problèmes d'épuisement de ressources naturelles et des pollutions liées aux déchets et à l'industrie.

Ces déchets et ces extractions de ressources ont comme résultat des effets sanitaires indésirables sur les populations, particulièrement dans les pays les plus défavorisés.

Actuellement, le paradigme tel que nous le connaissons pourrait être appelé « économie du gaspillage » et les impacts de cette économie se font sentir aux niveaux international, social, économique, sanitaire, et cetera. Le modèle qui consiste à prendre, à fabriquer et à jeter n'utilise pas, de toute évidence, les ressources de façon optimale.

Pour assurer nos besoins en 2030, il faudrait selon d'aucuns au moins deux planètes comme la Terre. Il est donc essentiel d'adopter de nouveaux modes de consommation et de prôner une consommation écoresponsable tout en favorisant l'économie circulaire en Wallonie.

Le réemploi, la réparation, la réutilisation des biens contribuent au prolongement de la durée de vie des produits et participe à l'économie circulaire et à la réduction de la production des déchets.

On le voit, en Wallonie et en Belgique, nous assistons à une lente révolution de l'offre, en cohérence avec les besoins des citoyens qui veulent respecter l'environnement et ses ressources.

En Wallonie, sont en effet présentes de nombreuses coopératives, associations, ainsi qu'un réseau de ressourceries, de *repair cafés* et de magasins de seconde main dont l'objectif est de collecter, trier, réparer, recycler et revendre ces produits, comme je le résume, selon le principe « pas jeter si pas cassé ».

Pour toutes ces raisons, nous avons souhaité, dans la présente proposition de résolution, demander au Gouvernement wallon de mener non seulement diverses actions afin de favoriser des achats durables, la réutilisation et la réparation des biens, mais aussi de mettre en place des partenariats avec le Gouvernement fédéral, notamment pour lutter contre l'obsolescence programmée.

Ainsi, les consommateurs, les producteurs, les citoyens, petites, moyennes et grandes entreprises, les pouvoirs locaux ont chacun une importante responsabilité et participent objectivement à la lutte contre le changement climatique.

En conclusion, comme vous avez pu le lire, nous demandons au Gouvernement wallon :

- de sensibiliser les citoyens producteurs, les petites, moyennes et grandes entreprises afin qu'ils favorisent les achats écoresponsables et que soient privilégiés les achats de biens solides, économes en énergie et en emballage, démontables, réparables et recyclables ;
- de mettre en place des partenariats avec les entreprises pour promouvoir le management environnemental – nous en parlions il y a 15 jours – et la promotion des modèles d'économie circulaire, l'écoconception, fonctionnalité, réparation, réemploi, réutilisation, et cetera ;
- d'impliquer durablement les pouvoirs publics et organismes de la Région wallonne afin qu'ils soient exemplaires en matière d'achats durables et dans leur politique de consommation écoresponsable. L'exemplarité des pouvoirs publics est en effet fondamentale lorsque l'on veut promouvoir les achats durables ; les marchés publics représentent près de 15 % du PIB belge ; c'est donc le levier numéro un pour développer une consommation écoresponsable ;
- systématiser, dans les futurs plans wallons des déchets-ressources, la réparabilité et la démontabilité des biens de consommation en veillant à promouvoir la densification du réseau de structure de collecte, de tri, de réparation et de points de vente de seconde main. C'est vrai que l'on parle souvent de recyclage, mais l'un des premiers critères est quand même d'avoir des appareils démontables et réparables ;
- demander au Gouvernement fédéral de veiller à renforcer les informations à destination des consommateurs quant à une meilleure gestion de leurs achats pour une valorisation plus efficace des déchets qui en découlent, lutter contre la fameuse obsolescence programmée des biens en s'inspirant des législations existantes en France, aux Pays-Bas ou en Finlande.

Il faut savoir que l'obsolescence programmée est une tendance qui s'est généralisée en Europe et dans notre pays. Mais aujourd'hui et de plus en plus, les consommateurs apprécient l'idée qu'un objet puisse être réparé ; c'est le moins que l'on puisse dire. On le voit au quotidien à travers le concept de *repair cafés* qui a été lancé en 2007 et qui se multiplie, les tutoriels sur Internet, et cetera.

Par exemple, il y a peu, le leader mondial du petit électroménager, SEB, a annoncé l'extension à 10 années de la réparabilité de la majorité de ses marques mondiales. Le groupe a même reconnu que 97 % des appareils sont totalement ou principalement réparables.

Malheureusement, au niveau belge et malgré les différentes propositions de loi déposées à la Chambre, aucune disposition n'a encore été prise par le Gouvernement.

Au niveau européen, par contre, la Commission européenne a adopté en décembre 2015 une série de mesures qui visent notamment à inscrire la réparabilité et la recyclabilité parmi les exigences applicables aux produits dans le cadre des prochains plans de travail mettant en œuvre la directive écoconception et a proposé des exigences pour faciliter le démontage, le réemploi et le recyclage des écrans d'affichage électroniques. Mais le travail législatif européen est encore long.

Au Fédéral, les choses semblent seulement bouger. En tout cas, elles sont amorcées, mais ne sont pas encore réellement actées. Il est important donc de déjà agir au niveau wallon avec les moyens dont nous disposons. C'est pourquoi nous avons rédigé cette proposition.

Mais le Gouvernement wallon a un travail important à faire vis-à-vis du Gouvernement fédéral.

Un autre point demandé au Gouvernement fédéral, c'est étendre la durée de la garantie de deux à cinq années, en assurant au consommateur le bénéfice de la garantie entre la fin du sixième mois et son expiration. C'est vrai que c'était un point qui m'avait interpellée. Actuellement, si un problème survient entre l'achat et le sixième mois, il est considéré qu'il s'agit d'un problème présent à la conception et le producteur est obligé de faire fonctionner la garantie. Alors que, si le problème survient entre le sixième mois et les deux ans, le producteur pourra rétorquer que le problème est dû à une mauvaise utilisation de l'appareil de la part de l'acheteur. La charge de la preuve que ce n'est pas le cas revient à l'acheteur et non au producteur, ce qui devient évidemment très difficile à prouver.

On demande donc d'augmenter la garantie pour les produits d'occasion à minimum deux ans. La garantie de deux ans est seulement applicable pour les produits neufs actuellement et pas pour les produits d'occasion qui, eux, sont entre un et deux ans, et en obligeant le fabricant à mentionner sur le produit et les publicités le caractère réparable ou non de celui-ci.

On demande également :

- de rendre obligatoire l'accessibilité aux pièces et aux accessoires de rechange durant 10 années après la fin de la commercialisation d'un produit ;
- de réglementer le prix des pièces uniques séparées à l'achat ;
- de mener une large concertation avec le secteur de la production, de la consommation, des acteurs de terrain et des acteurs industriels, le

secteur de la valorisation et du traitement des déchets afin que chacun soit accompagné dans une démarche menant à une consommation écoresponsable et que soit assurée au maximum la réutilisation des biens ;

- de créer une plateforme wallonne reprenant toutes les informations nécessaires aux citoyens pour trouver des réponses durables et sûres aux biens de consommation qu'ils souhaitent réparer ou démonter afin d'en allonger leur usage dans le temps. C'est vrai qu'entre-temps l'on a eu la création du site [lecliprecup.be](http://lecliprecup.be). C'est un service gratuit, un outil pour le grand public, les collectivités, les entreprises, qui peuvent trouver l'opérateur le plus proche de chez eux pour répondre à leur demande ;
- enfin, de s'inspirer des expériences de consommation écoresponsables menées à l'étranger, comme en France, où la directive-cadre européenne 2008/98 CE relative aux déchets, transposée en droit français, promeut notamment la réutilisation des pièces détachées d'occasion.

#### *Discussion générale*

**Mme la Présidente.** - Je déclare la discussion générale ouverte et cède la parole est à M. Maroy.

**M. Maroy (MR).** - Je remercie Mme Waroux pour l'exposé de sa proposition de résolution dont on a bien compris l'esprit, qui est dans l'air du temps.

Je pense que les citoyens et nos entreprises prennent chaque jour un peu plus conscience de l'impact de notre mode de consommation non seulement sur la consommation d'énergie, mais aussi sur la consommation de matières premières. La Terre et nos ressources ne sont pas inépuisables. Témoin de l'engouement pour ces questions, par exemple, le succès du film « Demain », pas seulement le succès du film, mais tous les petits enfants que ce film a déjà engendrés. J'en veux pour preuve les rubriques, les initiatives que de nombreux médias – je pense notamment à la RTBF – ont prises un peu dans la lignée du film « Demain ».

Il faut quand même examiner tout cela de manière très pointue et ces recommandations vont permettre à la ministre d'établir un cadre réglementaire intégrant les conclusions de cette étude. La ministre a d'ailleurs initié une collaboration avec ses partenaires du Benelux – je vous dis tout cela pour que votre information soit bien complète – afin de définir des critères permettant d'afficher le degré de réparabilité des produits.

Vous voyez qu'au Fédéral les choses avancent. La réflexion est en cours. Ce n'est peut-être pas encore de l'ordre du spectaculaire, mais je pense que, si des efforts

sont à faire, il faut le faire sérieusement. Je voudrais vous signaler enfin, Madame Waroux, qu'au sein de la Commission européenne une dizaine de groupes de travail ont été mis en place dans le cadre de la directive Ecodesign. Un de ces groupes de travail traite plus spécifiquement de la réparation. La Belgique y est représentée et notre Gouvernement fédéral y a accordé la priorité.

En bref, le présent texte part d'une bonne intention, mais il n'invente malheureusement pas grand-chose et nous regrettons qu'il s'adresse à ce point à des compétences qui ne relèvent pas de notre niveau de pouvoir.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Denis.

**M. Denis (PS).** - C'est vrai que le groupe PS abonde un peu dans le sens de certaines remarques adressées par le groupe MR, notamment concernant la rédaction du texte, et particulièrement le fait de s'adresser directement au Fédéral. Nous avons, autant le Fédéral que la Région wallonne, des matières respectives qui nous ont été allouées par le législateur et il appartient donc à ces différents degrés de niveaux de s'occuper de ces matières. Il existe d'ailleurs des partenariats entre la Région et le Fédéral qui permettent de tenter de trouver des accommodements sinon d'arrondir les angles. La philosophie de cette résolution est très consensuelle. Personne autour de cette table ne dira le contraire.

Il faut reconnaître que l'on réinvente le fil à couper le beurre. En fait, il faut consommer mieux, il faut produire moins de déchets, être exemplaire. Il y a 25 ans que la Région wallonne a une politique relative aux déchets, avec des résultats quand même satisfaisants et reconnus par les différents acteurs.

Les opérateurs publics et privés du secteur n'ont pas attendu ce texte pour développer, par exemple, les ressourceries et le réemploi. Évidemment, on peut toujours mieux faire.

Dernier argument, nous sommes dans la phase finale de l'approbation du Plan wallon des déchets-ressources. Déchets-ressources, cela porte bien son nom. Je pense qu'il faut au moins le laisser être adopté et qu'il est prématuré, à ce jour, de discuter de ces matières dans l'attente de ce Plan des déchets-ressources. M. le Ministre aura le dernier mot pour cette question, mais je pense que tout cela peut être abordé dans le cadre des débats que nous ferons pour le nouveau Plan wallon des déchets. Je vous remercie.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Waroux.

**Mme Waroux (cdH).** - Je vois que le texte a quand même été lu, même s'il est considéré comme une banalité.

En réalité, je l'ai dit dès le départ, nous sommes dans des choses qui sont déjà mises en œuvre. Mais, comme

je l'ai dit aussi en introduction, ce n'est pas plus mal, à un moment, de l'acter, de l'écrire, de traduire dans ce texte ce que plein de gens et plein d'entreprises font.

Je voulais rassurer M. Maroy, je connais très bien le monde de l'entreprise, puisque je travaillais justement dans le secteur de l'environnement, en bureau d'études. J'ai côtoyé énormément d'entreprises, je sais les démarches qu'elles font et c'est vrai qu'en général il y a un intérêt économique clair derrière cela. C'est rarement pour la beauté des oiseaux qu'on le fait. Nous avons parlé, il y a 15 jours, de la démarche EMAS management environnemental. Mais, de mémoire, il n'y avait que 32 sociétés qui se lançaient, même s'il y avait beaucoup de sites associés. On peut aller vers des démarches plus simples, on a aussi l'ISO 14 000 ou des démarches beaucoup plus accessibles. Il n'est pas du tout question de considérer que nous avons affaire à de méchantes entreprises. Au contraire, je crois que c'est plutôt les valoriser. En tout cas, celles qui bougent pourraient se retrouver sans problème dans ce genre de texte. C'est plus pour inciter les autres.

Donc, je connais aussi bien l'UWE, l'UCM et autres. Ce travail – nous le savons et je le dis – c'est une véritable traduction écrite de choses. Nous avons tous vu le film « Demain », il y a d'autres documentaires, d'autres réalisations qui sont également intéressantes. Encore une fois, je ne vois pas où est le problème de ce texte. Au Parlement de Wallonie, au Gouvernement, il y a des tas de mesures qui sont prises, c'est clair. Ce que nous avons écrit dans ce texte, le ministre l'applique réellement et régulièrement à travers toutes les mesures qu'il prend. Ce sera notamment le cas dans le cadre du Plan wallon des déchets-ressources.

Maintenant, Monsieur Denis, dire d'attendre. D'un côté, on me dit : « tout cela est déjà fait, mais attendons pour sortir ce texte ». Là, je suis un peu étonnée. Dire aussi que nous avons de nombreuses compétences fédérales qui s'interconnectent. Évidemment, si nous parlons ici de réparabilité, nous avons d'office besoin de mesures connectées du Fédéral.

Je fais confiance à M. le Ministre par rapport à sa capacité de communiquer avec le Fédéral. Il y a des réunions qui se font entre les niveaux du Fédéral et du régional. Le message peut sans problème être transmis par le ministre. Le Fédéral, nous en avons besoin pour rendre cohérentes les mesures qui sont ici écrites au niveau régional.

Quand vous parlez de demandes peu réalistes, Monsieur Maroy, notamment sur la garantie, c'est aussi une question de volonté. Vous dites : « Pour Mme Marghem, il faudrait comprimer le temps ». Or, je crois que Mme Marghem prend généralement son temps, malheureusement. Si l'on peut un peu être en phase et dire les choses, comme elle est en train de le faire vis-à-vis de l'obsolescence programmée – vous avez dit cela avant, ce n'est pas encore spectaculaire au

niveau fédéral – justement, on peut les inviter à être un peu plus spectaculaires.

Vous dites que ce sont de bonnes intentions, que l'on n'invente pas grand-chose. C'est une traduction de cette réalité de terrain que – j'en suis persuadée – pas mal de citoyens aimeraient voir traduite chez nous.

Il me semble que ce texte est, si je puis dire, un « gentil » texte. Ce n'est pas parce qu'il est positif qu'il est à évacuer. Je ne vois pas exactement où est le problème par rapport à quelque chose qui est en partie mis en œuvre, mais qui permet de stimuler d'autres personnes.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Maroy.

**M. Maroy (MR).** - Je veux dire – c'est mon collègue sénateur, dans mon dos, qui me souffle ceci – que, si vous voulez interpeller le Fédéral, vous êtes sénatrice et, comme sénatrice, vous pouvez poser une question écrite au ministre responsable. Ce serait plus efficace, plus direct en tout cas, comme moyen d'action, que d'enfoncer des portes ouvertes ici, au Parlement régional.

**Mme Waroux (cdH).** - Vous n'avez pas vu comment fonctionnaient les interpellations au Sénat.

**M. Maroy (MR).** - Deuxième chose – pour ne pas polémiquer à l'infini – j'ai quand même utilisé des gants pour vous dire que vous n'inventiez pas grand-chose. Je remarque que votre partenaire de majorité, en l'occurrence M. Denis, a été beaucoup plus direct que moi en disant que vous n'avez pas inventé l'eau chaude, ni la machine à courber les bananes.

**Mme Waroux (cdH).** - Vous parliez du film « Demain ». Si, maintenant, on se met à réécrire les mesures qu'il y a dans le film « Demain », c'est quoi ? Est-ce une bêtise, un truc qui ne sert à rien alors que tout le monde est partant et enthousiaste sur ce genre d'actions ? Effectivement, ici, je suis plus sur le volet « pas jeter si pas cassé », c'est un rappel du caractère réparable, recyclable. C'est vrai que l'on n'est pas dans un texte difficile ; je vous en promets d'autres plus tard, plus compliqués. C'est une démarche qui se veut constructive, positive. Je vois que vous préférez des choses beaucoup plus conflictuelles.

**Mme la Présidente.** - Y a-t-il encore des demandes d'intervention ? Je n'en vois pas.

Monsieur le Ministre, souhaitez-vous intervenir ?

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 et du Bien-être animal. - Ce texte ne me pose aucun problème. C'est le Plan wallon des déchets qui

était dedans, je n'ai donc pas de problème que l'on me demande de faire ce que nous avons la volonté de faire.

C'est un signal important d'adhérer à cette démarche. On aura un débat sur le Plan wallon des déchets, s'il va à l'arrière et qu'il vient en même temps que le Plan wallon des déchets puisque la plupart des choses, presque toutes les propositions de la proposition de résolution sont pour le côté wallon liées au Plan wallon des déchets.

Après, il y a évidemment tout l'autre volet, mais je vous laisse maître de ce que vous voulez faire de cela. Il y a tout le volet fédéral, je ne sais rien faire sur ces demandes-là évidemment.

**M. Denis (PS).** - Une question que l'on me souffle dans le dos est au niveau de la recevabilité. Le Parlement wallon peut-il s'adresser directement à un ministre fédéral ?

**Mme la Présidente.** - On demande au ministre d'intervenir.

Chers collègues, que pensez-vous de la proposition du ministre ?

La parole est à Mme Waroux.

**Mme Waroux (cdH).** - Je trouve qu'à ce moment-là on la fait disparaître et c'est vrai qu'elle n'existera plus en tant que telle, il n'y aura plus de messages du Parlement de Wallonie, ce sera le Plan wallon des déchets qui apparaîtra sans les mesures, ici explicitées, de connexion entre le régional et le Fédéral.

**Mme la Présidente.** - Dès lors, s'il n'y a plus d'intervention, suite à la demande de l'auteur, nous allons voter ce texte.

Mme Waroux a demandé que le texte soit soumis au vote.

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 et du Bien-être animal. - Si ce qui concerne le Fédéral consiste à ce que, interpellé par le Parlement, j'écrive à mon homologue fédéral, je n'ai pas de souci à le faire et je le ferai.

**Mme la Présidente.** - La séance est suspendue un cours instant.

*- La séance est suspendue à 18 heures 13 minutes.*

## REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 18 heures et 15 minutes.

**Mme la Présidente.** - La séance est reprise.

### PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À PROMOUVOIR UNE CONSOMMATION ÉCORESPONSABLE EN WALLONIE, DÉPOSÉE PAR MME WAROUX, M. BAURAIN, MMES MOINET, STOMMEN, SIMONET ET M. DESQUESNES (DOC. 758 (2016-2017) N° 1)

*Discussion générale  
(Suite)*

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Denis.

**M. Denis (PS).** - Si nous allons à vote, nous nous rallions à la proposition que fait M. le Ministre, qui est d'intégrer cette résolution dans le futur Plan wallon des déchets-ressources.

À ce niveau-là nous ne sommes pas d'accord de voter positivement par rapport à la résolution.

Au-delà de cela, la proposition de M. le Ministre de demander au Gouvernement d'intervenir directement auprès du Fédéral, nous sommes tout à fait ouverts.

**Mme la Présidente.** - 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 et du Bien-être animal. - Compte tenu de ce que je viens d'entendre de la part de M. Denis, lorsque nous allons débattre du Plan wallon des déchets, dans l'esprit de la résolution, toute une série de mesures complémentaires dont on n'a pas la maîtrise et dont il serait opportun que le Parlement à ce moment-là demande que le Gouvernement wallon intervienne au niveau du Fédéral pour appuyer la mise en œuvre du Plan wallon des déchets puisque l'on sait qu'il y a toute une série de choses que l'on ne maîtrise pas comme les emballages, et cetera. Toute une série de propositions qui sont dans la résolution vont dans ce sens-là.

Une résolution qui se concentrerait sur notre demande vis-à-vis du Fédéral est à mon avis une solution, pour le reste...

**M. Denis (PS).** - Monsieur le Ministre, alors je propose que Mme Waroux réécrive sa proposition de résolution dans ce sens-là de manière à ce que nous gagnions directement injonction au Gouvernement d'attirer l'attention du Gouvernement fédéral sur certaines mesures.

**Mme Waroux (cdH).** - Je ne sais pas. Mon texte me semble cohérent forcément et donc vous pouvez nous avancer des amendements. Ou alors, on reporte de quinze jours.

**Mme la Présidente.** - Je peux le renvoyer à l'arrière, mais vous garantir qu'il sera développé d'ici 15 jours, cela risque d'être compliqué vu nos travaux.

**Mme Waroux (cdH).** - Je demande le vote.

*Vote sur l'ensemble*

**Mme la Présidente.** - Nous allons voter sur l'ensemble de la proposition de résolution visant à promouvoir une consommation écoresponsable en Wallonie, déposée par Mme Waroux, M. Baurain, Mmes Moynet, Stommen, Simonet et M. Desquesnes (Doc. 758 (2016-2017) N° 1).

La proposition de résolution est rejetée par 4 voix contre 2 et 5 abstentions.

*Confiance au président et au rapporteur*

**Mme la Présidente.** - La confiance est accordée, à l'unanimité des membres, à la présidente et au rapporteur pour l'élaboration du rapport.

## INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

### INTERPELLATION DE M. WAHL À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR « LE CODE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL (CODT) »

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Wahl à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal, sur « le Code du développement territorial (CoDT) ».

M. Hazée se joint à l'interpellation.

La parole est à M. Wahl pour développer son interpellation.

**M. Wahl (MR).** - Monsieur le Ministre, le CoDT est à peine entré en application que déjà des choses surprenantes arrivent. En annexe de l'interpellation que je me suis permis de vous adresser, je vous ai envoyé un document qui m'était parvenu, à savoir un contrat de partenariat relatif à la mise en œuvre du CoDT qui est un modèle type signé, d'une, part par le fonctionnaire

délégué de Charleroi et, d'autre part, par le bourgmestre ou l'échevin représentant le collège communal et son administration ci-après dénommé la commune.

Outre le fait que déjà si une telle convention devait se faire, il est évident que ce n'est ni le collège, ni l'échevin qui pourrait engager la commune, ni le bourgmestre, c'est le conseil communal lui-même, mais il y a des choses surprenantes dans ce contrat.

C'est ainsi que le fonctionnaire délégué s'engage activement à soutenir toute démarche de la commune visant à faire réaliser dans un délai maximal d'un an un ou plusieurs sols. Cela vient d'où cela ? Où pêche-t-il cette compétence, le fonctionnaire délégué ?

Lorsque le collège est compétent pour délivrer le permis, le demandeur lui envoie le dossier. Le collège doit lui envoyer un accusé de réception du dossier complet ou la liste des pièces manquantes dans les 20 jours. Si le collège ne le fait, le demandeur doit envoyer sa demande au fonctionnaire délégué dans les 30 jours de la réception du récépissé du dépôt de sa demande au collège ou de son envoi. C'est la règle. Or, dans le contrat, le fonctionnaire délégué entend imposer au demandeur de transmettre son dossier et son accusé de réception également au fonctionnaire délégué.

Où va-t-il trouver cette règle ?

Dans quelle mesure cette disposition va-t-elle dans le sens de la simplification administrative que vous-même, Monsieur le Ministre, avez souhaité par le biais du CoDT ?

Une procédure est-elle prévue par le CoDT ? Il n'appartient pas au fonctionnaire délégué de modifier cette procédure ou de la complexifier ou de rajouter des éléments ?

Illégal encore, le fait pour le fonctionnaire délégué de vouloir imposer par ce type de contrat la fourniture de documents qui ne sont pas repris dans l'arrêté du Gouvernement wallon ni dans les annexes obligatoires de demande de permis. De quel droit est-il là également demandé encore des modifications ?

Dans le projet de contrat, le fonctionnaire délégué – alors là il faut lire le texte – demande à la commune de faire un usage responsable des dispositions définissant les projets dispensés de permis, les projets d'impacts limités et les projets dispensés d'un concours d'un architecte. Qu'est-ce que c'est pour un ton un peu condescendant et un peu infantilisant vis-à-vis des collèges communaux et vis-à-vis des administrations communales ?

Le fonctionnaire délégué entend également imposer que les avertissements envoyés au contrevenant ne soient pas uniquement par l'agent constateur communal désigné, ce qui est une restriction illégale par rapport au CoDT. Le CoDT impose en effet que cet avertissement

soit par les agents constatateurs ou par le fonctionnaire délégué ou le bourgmestre en cas d'avertissement verbal. Par ailleurs, le contrat proposé par le fonctionnaire délégué prévoit que le non-respect d'un ou de plusieurs engagements qui sont contenus ouvre le droit de faire usage illimité de l'ensemble des éléments de procédure prévus au CoDT.

Monsieur le Ministre, je me permets de citer et de lire un passage de ce texte assez extraordinaire où l'on peut lire que l'on met même des taux, décisions communales ou du fonctionnaire délégué : « Comme il est fonctionnaire délégué s'engage à respecter les délais de décisions fixés par le CoDT à maximum 10 % des dossiers déposés. Le fonctionnaire délégué s'engage dans les hypothèses visées à l'article D.IV.22 à limiter le recours à la prorogation, d'un maximum 5 % des dossiers ». Qu'est-ce que c'est que ce texte ?

« Comme il est fonctionnaire délégué s'engage à améliorer ses scores au cours des deux années de la présente ».

Dans un objectif de responsabilisation et de sécurisation juridique des actes qu'elle prend, la commune s'engage à prendre au minimum 90 % de décisions légales. Donc, la commune peut en prendre 10 % d'illégales, c'est-à-dire ne faisant pas l'objet de la suspension du fonctionnaire délégué, tel que prévu à l'article D.IV.62 ; il est même prévu un article avec des sanctions. Là, nous sommes à la limite du pénal. « Le non-respect de l'ensemble des engagements mutuels précités ouvre le droit pour chacune des parties à faire usage illimité de l'ensemble des éléments de procédures prévus au CoDT. » Si vous êtes une commune et que vous ne faites pas ce que l'on vous dit de faire, vous allez danser et je vais utiliser tous les moyens prévus par le CoDT pour véritablement bloquer tous vos dossiers. C'est du chantage. C'est du chantage et le chantage est un délit pénal.

Monsieur le Ministre, je souhaiterais connaître votre réaction. Il me revient qu'une nouvelle version de ce texte a été rédigée par le même fonctionnaire délégué, avec quelques élucubrations élémentaires en ce qui concerne les sanctions prévues. C'est inadmissible. Permettez-moi de vous demander : quelle réaction à avoir par rapport à ce texte, quelle doit être l'attitude des communes concernées ? Ce qu'il convient de faire pour empêcher de tels comportements ?

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Hazée.

**M. Hazée** (Ecolo). - Monsieur le Ministre, je voulais me joindre à cette question importante. D'abord sur cet échange du 1er juin, puisque avec l'écoulement du temps cette date a fini par arriver et il était intéressant de faire le point avec vous sur les éventuels problèmes rencontrés, sur la mise en œuvre du service informatique centralisé et sur les autres initiatives prises par le Gouvernement en termes d'accompagnement.

Plus précisément, alors, M. Wahl a développé un problème important.

Nous savons bien que le nouveau CoDT tel qu'il est rentré en vigueur a mis la pression sur les services des fonctionnaires délégués. Notamment en anticipant les cas de figure d'autorités qui ne pourraient pas traiter un dossier dans le cas du délai de rigueur et étant entendu que les ressources humaines des services extérieurs n'ont pas été augmentées. Ceci étant, la presse évoque des faits extrêmement étranges, en ce que certaines directions extérieures ont élaboré une convention de partenariat avec les communes de leur ressort, un accord-cadre moral, concernant le travail que communes et régions doivent fournir ensemble en matière d'urbanisme. S'agissant de matières politiquement importantes, importantes pour le développement de la Région, importantes dans sa sensibilité juridique ; c'est effectivement une démarche extrêmement curieuse et c'est un euphémisme. En particulier, il s'agirait « de s'engager de manière à ce que la Région en demande pas plus de 5 % de prorogation des dossiers qu'elle reçoit ». Autre élément, « les communes doivent s'engager à demander l'avis facultatif du fonctionnaire délégué que dans de gros dossiers et à respecter obligatoirement cet avis facultatif sous peine de suspension de la décision ». M. Wahl a développé d'autres éléments qui laissent tout aussi pantois.

Monsieur le Ministre, avez-vous connaissance de ces conventions ? Vous-même ou votre cabinet y avez-vous été associés ou avez-vous été concertés dans la démarche ?

Pouvez-vous transmettre ces conventions au Parlement ? En effet, elles semblent prendre certaines libertés par rapport au prescrit du législatif. Ces conventions, de votre point de vue, respectent-elles la légalité des dispositions contenues dans le CoDT ? N'y a-t-il pas matière, si vous vouliez avancer en ce sens, mais les questions sont lourdes à agir alors, à travers des outils mieux connus que ce type d'accord-cadre informel ou de type moral, puisque vous avez d'autres outils dans votre escarcelle, dans votre arsenal ?

Avez-vous également une idée du nombre de directions extérieures concernées par cette démarche ?

Le cas échéant, les conventions sont-elles identiques dans toutes les directions ou les modalités différentes ? Le cas échéant, dans quelle mesure ou sur quels éléments ?

Avez-vous déjà idée des communes qui souscrivent et qui refusent ? Quelles sont les conséquences dans le traitement ? Là derrière, au-delà de la légalité, il y a aussi l'égalité ; l'égalité de traitement à laquelle les citoyens wallons ont droit et qui pourrait être mise à mal dans l'hypothèse où certaines communes agiraient d'une manière et d'une autre.

Comment voyez-vous les choses ?

En termes d'égalité de traitement entre les demandeurs de permis, en tenant compte de ces critères globaux, 5 % par exemple à respecter au bout du compte, quelles sont les initiatives que le Gouvernement a prises par rapport à cette évolution, comme je l'ai dit, étrange ?

**Mme la Présidente.** - 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 et du Bien-être animal. - Messieurs les députés, globalement, sur l'entrée en vigueur du CoDT, les premières demandes relevant de cette législation ont été introduites dès ce 1er juin par les services communaux et régionaux. Je n'ai à ce jour pas de connaissance de gros problèmes, c'est un peu tôt après deux semaines.

Il est donc prématuré à ce moment d'évaluer les mécanismes tels qu'ils ont été mis en place. Pour rappel, une *task force* est également à l'ouvrage en parallèle et va lister l'ensemble des problématiques et des retours et, le cas échéant, m'alerter sur certains problèmes.

Une série de questions techniques, juridiques et pratiques sont parvenues à mon cabinet ces dernières semaines, ces derniers mois. Mon équipe, en collaboration avec l'administration, les analysés et a formulé à la chaque fois des réponses en vue notamment, dans un certain nombre de cas, de les publier sur le site Internet de la DGO4.

Dans la question de base, M. Henry signalait l'absence de renforcement des effectifs. Ce n'est pas exact puisque, aujourd'hui, la DGO4 s'est vue renforcée de sept agents ces dernières semaines, ces derniers mois, et des procédures d'engagement sont encore en cours.

*(Réaction de M. Hazée)*

Globalement, sept. Je ne connais pas la répartition exacte, je peux vous la trouver.

Depuis mars dernier, je rencontre régulièrement les fonctionnaires délégués qui ont attiré mon attention sur certains questionnements des communes et qui ont formulé des propositions en vue d'assurer une gestion optimale des dossiers de permis. Mon courrier du 31 mai, auquel vous avez fait référence dans votre question suivante, Monsieur Dodrimont, va dans ce sens-là puisque nous avons listé une série de préoccupations et nous avons informé les communes dans la foulée.

Un autre aspect qui est important, c'est le système informatique de gestion des permis qui est à présent opérationnel.

En ce qui concerne les modalités de collaboration entre les communes et les fonctionnaires délégués, je suis favorable aux nombreuses initiatives mises en place par les communes et les fonctionnaires délégués pour développer des processus de collaboration permettant d'atteindre les objectifs du CoDT, notamment quant au respect des délais de décision des permis.

Il est important que les fonctionnaires délégués développent un maximum de synergies avec les communes de leur ressort en vue d'assurer une gestion quotidienne efficace des dossiers d'urbanisme. J'ai pu me rendre compte, lors des formations organisées sur l'ensemble du territoire wallon, du dynamisme et des initiatives positives que suscite l'entrée en vigueur du CoDT et je m'en réjouis.

La directrice générale a, à juste titre, fixé des objectifs spécifiques à l'ensemble des fonctionnaires délégués en vue d'une mise en œuvre harmonieuse du CoDT en les incitant à prendre contact avec les communes. Chaque fonctionnaire délégué était libre de formaliser ces objectifs selon le mode qui lui semble le plus approprié.

Ainsi, différentes formules ont vu le jour avec un degré de souplesse ou de rigidité très variable d'une direction à l'autre. Je citerai quelques exemples :

- rassemblement des représentants de plusieurs communes ;
- rencontre des représentants commune par commune sur le terrain ;
- formations complémentaires dispensées ;
- adoption d'une convention de partenariat. C'est ce dont vous voulez discuter ici.

Le fait de formaliser les modalités de collaboration dans une convention n'a rien de répréhensible en soi pour autant que deux conditions soient respectées : les communes doivent rester libres d'y souscrire ou non et cette convention ne peut contenir aucune disposition contraire ou plus contraignante que ce que prévoit le CoDT.

Selon le fonctionnaire délégué de Charleroi, sur 25 communes contactées, 24 ont signé la convention. Une seule commune, bien que partageant les objectifs qui y figurent, n'a pas souhaité signer la convention. Les communes ont pu y faire figurer des modalités spécifiques ou apporter les nuances souhaitées. Il relève par ailleurs que les conventions sont signées par le bourgmestre et le directeur général, ce qui est un gage de la légalité de la teneur de la convention.

Cependant, force est de constater que cette convention contient des restrictions de certaines dispositions du code. À titre d'exemple, je ne peux cautionner le fait que le fonctionnaire délégué ne réponde pas aux avis facultatifs dans les cas où les communes solliciteraient son avis sans en tenir compte, uniquement pour gagner du temps.

Je confirme que les dispositions du CoDT doivent être appliquées telles quelles et que, si correction il doit y avoir, c'est au terme d'une évaluation des dispositions. Si, dans l'année qui vient, l'on constate que cela pose problème, on le corrigera dans le décret ou dans les arrêtés, mais ce n'est pas une convention qui va corriger le texte légal.

Je resterai donc particulièrement attentif à la mise en œuvre uniforme et fidèle des textes sur l'ensemble du territoire wallon. Les travaux de la *task force* sont un des moyens d'y arriver, de même que, si nécessaire, l'adoption d'instructions et/ou de circulaires administratives.

Il y a de bonnes choses, à travers le fait d'organiser la concertation entre les fonctionnaires délégués et les communes. Cela semble ici, pour au minimum 24 des 25 communes contactées, ne pas poser de problème, puisqu'elles se sont engagées à respecter cela, mais on ne peut pas accepter dans cette convention des dispositions qui soient contraires ou plus contraignantes au code. Nous l'avons fait savoir, nous n'avions pas connaissance préalablement de cette convention. Suite à vos questionnements, on a pu en prendre connaissance, la lire et le fonctionnaire délégué a été prévenu des problèmes que cela posait pour nous.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Wahl.

**M. Wahl (MR).** - Monsieur le Ministre, je suis inquiet et je reste sans voix par rapport à votre réponse. Non, une convention signée par le bourgmestre et le directeur général n'a aucune valeur, d'autant plus que vous admettez vous-même que cette convention contient des illégalités. Non, 24 communes sur 25 n'ont pas signé en chantant la Marseillaise ou tout ce que l'on veut, elles ont signé contraintes et forcées, parce qu'il y a eu un véritable chantage. C'est en tout cas toutes les informations qui me sont revenues à ce propos-là.

Lorsque je lis, outre ce que vous avez vous-même dit, avec raison en ce qui concerne les avis facultatifs, parce que je lis le fonctionnaire délégué dans la convention : « Si l'on ne suit pas mon avis facultatif, je n'en donnerai plus ». Qu'est-ce que c'est pour un type ? C'est du disciplinaire !

Quand je lis le recours à la prorogation de 30 jours, elle est limitée contractuellement à maximum 10 % des dossiers déposés. C'est du disciplinaire ! Un fonctionnaire délégué chargé d'appliquer la loi, chargé d'appliquer la disposition légale, la restreindre de cette manière-là, c'est du disciplinaire, c'est de la faute grave, il devrait être viré. « Le fonctionnaire délégué s'engage, dans les hypothèses visées à l'article (...), à limiter le recours à la prorogation dans maximum 5 % des dossiers ». Qu'est-ce que c'est que cela ?

« La commune s'engage à prendre au minimum 90 % de décisions légales ». Ce qui est certain, c'est que ce n'est pas ju

10 % de décisions illégales. Je savais qu'il y avait des recours, je savais qu'une instance supérieure pouvait décider, comme la décision que je prenais était illégale, mais je ne savais pas que j'avais un quota, donc la commune s'engage à prendre au minimum 90 % de décisions légales. J'ai appris quelque chose. Alors la définition de ce qu'est une décision légale, cela vaut de l'or, cela doit être encadré. C'est défini comme suit : « c'est-à-dire ne faisant pas l'objet de la suspension du fonctionnaire délégué, tel que prévu à l'article D.IV.62 ».

En d'autres mots, une décision qui fait l'objet d'une suspension par le fonctionnaire délégué – c'est vous qui devez trancher après cela, Monsieur le Ministre – ce n'est pas vous, c'est le fonctionnaire délégué, parce qu'il engage la procédure en suspension. Cela veut dire, selon le fonctionnaire délégué, qu'il y a une décision illégale de la commune. Je ne sais pas s'il ne serait pas utile que, dans le cadre des formations que vous mettez en place pour les fonctionnaires communaux, vous ne mettiez pas également en place une formation spéciale pour certains fonctionnaires délégués, parce que nous sommes ici en plein dérapage.

Votre réponse n'est pas satisfaisante. Je veux interpellier votre collègue des Pouvoirs locaux sur la validité d'une telle convention. Il va s'empresse de dire que ce n'est pas possible, que ce n'est pas valable. Vous ne pouvez pas vous contenter d'une telle réponse, vous devez agir, vous devez faire autre chose. Nous sommes – je le répète une énième fois et je reviendrai avec cette problématique – ici, je pense, il ne m'appartient pas d'en juger, dans les frontières du disciplinaire et de la faute grave de la part d'un fonctionnaire délégué, de la part d'un fonctionnaire de l'administration wallonne. Il faut donc impérativement que vous ayez une autre réaction.

Monsieur Hazée, le document est devenu officiel, puisqu'il était déposé en annexe de mon interpellation, mais je peux vous le communiquer.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Hazée.

**M. Hazée** (Ecolo). - Je partage les doutes que M. Wahl a évoqués.

Il est important que la législation puisse être appliquée, qu'on l'aime ou que l'on ne l'aime pas, mais une fois qu'elle est votée il est important qu'elle soit appliquée.

Il est aussi important que les agents soient en mesure d'accomplir leurs tâches, notamment en termes d'effectifs. Ceci illustre une nouvelle fois que l'on est à la limite d'un modèle. Votre réponse, Monsieur le Ministre, quelque part, montre que vous en êtes conscient, puisque vous soufflez le chaud et le froid. Vous dites à la fois que la signature du bourgmestre et du directeur général donne un gage de légalité et vous contredisez vous-même votre propre affirmation en

identifiant, plus loin, l'une ou l'autre illégalité des restrictions prises par rapport à la législation.

Enfin, vous ne concluez pas en termes de suivi. Ce suivi, il vous appartient, il engage le Gouvernement. Pour ce qui me concerne, je veux demander que les conventions puissent être transmises au Parlement. Je lirai, bien sûr, l'annexe à l'interpellation de M. Wahl, mais je pense important, en la transmettant au Parlement, qu'elle prenne un caractère public, que l'on puisse voir de quoi il est question. D'autre part, si le Gouvernement entend réguler un certain nombre de conséquences du texte qu'il a lui-même promu, il a des leviers pour le faire en dehors de conventions hasardeuses sur le plan du droit et qui mettent à mal non seulement le respect de la légalité, mais également l'égalité de traitement entre les demandeurs et entre les communes.

**Mme la Présidente.** - Des motions ont été déposées en conclusion de l'interpellation de M. Wahl.

La première, motivée, est déposée par MM. Hazée et Henry (Doc. 838 (2016-2017) N° 1) et la seconde, pure et simple, par M. Baurain et Mme Gérardon (Doc. 839 (2016-2017) N° 1).

L'incident est clos.

**INTERPELLATION DE M. DODRIMONT À  
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE  
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
TRANSPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR  
« LE COURRIER MINISTÉRIEL DU 31 MAI 2017  
ADRESSÉ AUX COMMUNES CONCERNANT LE  
CODT »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal, sur « le courrier ministériel du 31 mai 2017 adressé aux communes concernant le CoDT ».

La parole est à M. Dodrimont pour développer son interpellation.

**M. Dodrimont** (MR). - Monsieur le Ministre, le 1er juin, les 262 communes recevaient un courrier rédigé le 31 mai. Il y a au moins un constat, c'est qu'il y a une administration qui fonctionne, celle de la poste. À J+1, nous recevions donc ce courrier qui faisait état de ce fameux texte qui entre en vigueur le même jour, à savoir le CoDT, et qui apportait quelques précisions, voire quelques interprétations, par rapport à certains dispositifs du texte voté le 20 juillet 2016. Il est important de rappeler la date, parce que si l'on constate que la poste travaille vite et bien, peut-on en dire autant

de votre administration ? Peut-on en dire autant de votre cabinet ministériel puisque c'est le jour même de l'entrée en vigueur du texte que l'on s'attelle à apporter quelques précisions, voire quelques précisions interprétatives de ce texte ? Cela donne sérieusement à penser qu'il y a, quelque part, une forme d'amateurisme derrière le travail qui est fourni.

La première question que j'aurais à vous poser, c'est concernant le statut de ce courrier. On parle d'une lettre aux communes, on évoque quelques dispositions avec, en annexe, une série de précisions. On décrit tout d'abord la procédure, accusé de réception, on en vient ensuite au rapport du collège sur le projet et l'on évoque enfin des mesures transitoires pour les CCATM. S'agit-il bien de votre part d'une volonté d'apporter officiellement des notions d'interprétation au texte au cas où les communes n'auraient pas suffisamment compris le texte, pourtant décrit comme parfait par certains, mais manquant, manifestement, quand même de quelques précisions, puisque même avant qu'il n'entre en application il est déjà question d'éclaircir la vision de ceux qui auront à le pratiquer ?

Pouvez-vous nous confirmer que l'on est bien ici dans une espèce de circulaire interprétative, auquel cas il faudrait alors donner à votre courrier cette notion officielle qui lui manque aujourd'hui ? Ou est-ce un courrier sans aucune valeur, auquel cas ce qui est conseillé dans ce courrier ou ce qui est, je ne sais pas si je dois employer le mot « conseillé » ou bien « enjoint » ? Conseille-t-on ou enjoint-on aux communes de procéder de la façon dont votre cabinet a la vision des choses ? Je pense qu'il serait important de nous éclaircir déjà sur la valeur de cette missive du 31 mai dernier.

Quant au contenu, puisque si l'on parle de la forme, on va parler évidemment du fonds, il y a cette notion d'accusé de réception du dossier de demande de permis d'urbanisme. Là, vous proposez dans ce courrier que le collège doive en aviser le fonctionnaire délégué et l'informer du jour zéro. Je me pose la question puisque là aussi vous donnez une forme d'injonction aux communes. Que se passe-t-il si le collège n'obtempère pas dans ce sens ? La procédure est-elle remise en cause ? Y a-t-il une difficulté qui apparaît juridiquement et qui peut avoir des conséquences – on s'en doute – particulièrement dévastatrices pour ce dossier, si, d'aventure, il devait, en bout de procédure, être contesté par l'un ou par l'autre devant des instances que l'on connaît bien ? J'aimerais que vous puissiez là aussi préciser ce que vous donnez à nouveau comme indication alors qu'il n'est aucunement signalé dans le CoDT lui-même que l'on doit travailler en ce sens. Cela nous semble, là aussi, particulièrement imprécis et cela nécessite que l'interprétation soit claire pour chacun.

Il en est de même pour le caractère incomplet. Quand on l'évoque dans un dossier à deux reprises, ce qui rend le dossier irrecevable, là aussi, vous dites que

le collège doit en informer le fonctionnaire délégué, que se passe-t-il quand on ne le fait pas ? Qu'en est-il exactement de la procédure dans un cas comme celui-là ? Là nous tenons encore une fois non seulement à nous étonner que les logiciels Gesper ne soient évidemment pas disponibles pour les communes et qu'il ne puisse pas y avoir un travail interactif entre les communes et le fonctionnaire délégué, une fois de plus, mais aussi nous voulons, contrairement à ce que vous venez encore d'affirmer dans la réponse que vous adressez à nos collègues MM. Wahl et Hazée, dire qu'il y a des difficultés au niveau de l'application du programme Gesper dans les directions décentralisées auprès des fonctionnaires délégués. Venir dire qu'aujourd'hui le fonctionnement du logiciel Gesper permet d'appliquer les procédures de façon parfaite, ce n'est évidemment pas la vérité.

Là aussi, vous allez dire que l'on est quelques jours après l'entrée en application du CoDT, d'accord, on n'a pas de recul pour faire une évaluation extrêmement précise, je l'entends bien, mais il faut parfois aussi se donner la peine de faire marcher le bon vieux tam-tam avec le recueil des informations qui peuvent émaner de ces services. C'est bien de s'adresser aux gens par circulaire ou par missive ministérielle ou par circulaire interprétative, que sais-je, mais c'est bien aussi parfois de se parler quelque peu. Là, j'ai le sentiment, ou alors on vient vers les communes en disant que l'on a un problème avec le programme Gesper et donc on donne une fausse excuse pour justifier parfois une difficulté dans le traitement de la procédure, ou alors, réellement, ce n'est pas une fausse excuse, c'est le système qui ne fonctionne pas ou qui dysfonctionne – on le dit comme on veut.

Nous pensons une nouvelle fois – je tiens à le redire ici parce que nous l'avons dit lors de nos débats – que le fonctionnement de ce logiciel Gesper ne pouvait être imaginé que s'il fonctionnait corollairement avec les communes. Nous pensons que le fonctionnement unilatéral au sein des services des fonctionnaires délégués n'est pas ce qu'il aurait fallu faire. Il aurait fallu mettre en place un programme qui lie les deux intervenants principaux : les pouvoirs locaux et les services des fonctionnaires délégués.

Cela me semble être une telle évidence aujourd'hui que cela ferait peut-être plaisir que vous puissiez reconnaître que là, nous avions raison au moment où nous l'avons dit, c'est-à-dire s'il y a une bonne année de cela, lorsque l'on nous présentait, à coups de PowerPoint savamment dosés, où l'on évoquait l'entrée en vigueur de telle et telle chose et à tel et tel moment, que l'on allait avoir ce que l'on attendait sur le plan informatique.

Aujourd'hui, je n'ai encore vu aucun contact avec les communes pour dire : « Dans un temps donné, il va y avoir une possibilité d'informatiser les procédures et surtout de rendre cette informatisation compatible avec celle qui est de mise au sein des services du

fonctionnaire délégué ». Il y a là une carence, un manque, un fonctionnement qui ne peut pas être accepté. Je tiens à le rappeler ici.

Toujours au sujet de votre missive, Monsieur le Ministre, et concernant le rapport du collège communal, ce fameux rapport visé à l'article D.IV.38, celui qui doit être transmis au fonctionnaire délégué, vous précisez ceci – là, je dois dire que cela vaut de l'or ; je pense que si l'on transmettait cela à certains étudiants, ils auraient peut-être matière à se « poiler » - : « Enfin, pour des raisons pratiques et dans l'attente d'une dématérialisation des permis – on ne précise évidemment pas de combien de temps sera cette attente – il est conseillé aux collègues, comme aux fonctionnaires délégués, de s'échanger leurs rapports et avis par courriel ». On peut déjà un peu s'inquiéter par rapport à cela, mais quand vous ajoutez : « (...) dans un format permettant des copier-coller », cela donne le ton, encore une fois, du caractère d'amateurisme que j'évoquais, tout à l'heure.

Qu'en est-il d'un document envoyé pour lequel, il est proposé de faire du copier-coller quant à la certitude que le copier-coller se fera dans le respect du texte initial ? Je ne sais pas si l'on imagine les conséquences que pourrait avoir cette manière de faire, notamment dans le cadre d'une procédure, comme je l'évoquais tout à l'heure, vers le Conseil d'État ou autre. Monsieur le Ministre, la question est simple : le procédé est-il bien légal ? Pouvez-vous nous préciser comment se déroulent en pratique les différents échanges et surtout la façon dont va se dérouler la pratique administrative en cas d'oubli ou de transmission de ces fameux courriels utilisables, je le rappelle, en copier-coller ?

Encore une fois, c'est pour nous, dans les communes, pour en parler autour de nous, parce que les communes ont quand même, via leur fonctionnaire, via leur CATU, via leur direction générale, des contacts réguliers avec d'autres communes. Je peux vous dire que cette procédure, cette lettre circulaire, cette information que vous donnez aux communes est raillée de tous. Tout le monde se demande si l'on est en 2017 et si l'on est aujourd'hui en mesure d'appliquer ce que vous évoquez comme étant « un outil indispensable pour la Wallonie », comme vous le dites en bas de votre lettre. Se dire que la réforme est essentielle pour l'avenir de la Wallonie et entendre encore parler de ces échanges de courriels par copier-coller, cela me semble presque en revenir au temps du parchemin ou des tablettes, non pas numériques, mais à graver avec un stylet.

Là aussi, on est quelque part en train de toucher le fond parce que, bien un an après nos discussions, après ces évaluations sur l'état du système informatique de la Wallonie et singulièrement celui en matière d'aménagement du territoire, on est toujours à cet âge de la pierre, que l'on a déjà décrit à plus reprises. Ce n'est pas uniquement sur le banc politique et encore moins sur celui spécifiquement de l'opposition que c'est dit ;

c'est aussi par les pratiquants du code, les acteurs concernés par celui-ci qui se demandent, si l'on n'est pas en train de faire marche arrière plutôt que de progresser, plutôt que d'aller vers cette « réforme essentielle pour l'avenir de la Wallonie », telle que vous le citez dans votre texte.

Le dernier point que je veux aborder, Madame la Présidente, à travers ce courrier adressé aux communes, c'est celui des CCATM avec l'interprétation que vous faites dans ce courrier de la portée des textes du CoDT. Encore une fois, confier le début de mon intervention, est-ce bien l'objet d'un simple courrier d'interpréter une série de dispositions qui concernent cet outil communal ? Un outil, vous le savez, qui est visé dans les procédures d'obtention, de délivrance ou de refus de permis. C'est très clairement, encore une fois, extrêmement dangereux sur le plan juridique, ce qui se passe aujourd'hui.

Monsieur le Ministre, je répète ma question : lorsque vous abordez les CCATM avec des interprétations très claires, et qui dépassent d'ailleurs le CoDT dans sa partie décrétable qui touche la partie réglementaire, lorsque vous interprétez, il faut le faire de façon officielle avec une circulaire qui prend cette forme officielle nécessaire pour, très clairement, non pas informer les communes, mais bien leur donner les directives nécessaires pour l'interprétation des textes.

Une interprétation que nous ne partageons pas, celle relative à l'article D.I.17. En effet, cet article ne vise que la composition de la CCATM et non son fonctionnement. Vous pouvez le relire, je ne vais pas faire perdre du temps à chacun de mes collègues en le relisant. Or, ces deux aspects sont traités par deux articles différents portant des titres bien distincts. L'article D.I.17, pour recevoir l'interprétation donnée par votre courrier, aurait inévitablement dû mentionner qu'il s'appliquait au fonctionnement de la CCATM et non uniquement à sa composition. Il ne peut donc, à nos yeux, s'appliquer à l'article R.I.10.5 du CoDT, qui concerne les modalités de fonctionnement des commissions communales.

Là aussi, on est plein d'incertitudes et je ne dis pas qu'il y a aujourd'hui des centaines de procédures concernées par cette problématique, mais il peut y en avoir et il peut y avoir des conséquences graves. Pouvez-vous nous préciser que votre interprétation n'engendre aucun risque quant au fait d'annuler la décision du collège communal, qui ferait référence à une délibération ou un avis de la CCATM, alors que celle-ci ne comprenait pas par exemple les membres suppléants en présence de leur effectif si ceux-ci étaient présents ? Par rapport à votre interprétation, cela peut rendre caduque la décision qui est prise.

En d'autres termes, l'interprétation proposée par votre courrier ne crée-t-elle pas une forme d'insécurité juridique dont on se serait bien passé ? Ne serait-il pas

plus opportun de se conformer au texte et d'envisager une modification rapide de la législation ? Je pense que ce serait beaucoup plus sécurisé pour les procédures et que cela permettrait à chacun d'y voir un peu plus clair et de ne pas vivre, une nouvelle fois, avec une épée de Damoclès au-dessus de la tête, ce qui empêche les communes d'instruire correctement des procédures et de ne pas faire peser cette incertitude sur les citoyens qui sont en droit d'avoir des réponses conformes à la législation. Votre interprétation ne me semble pas aller dans la conformité de cette législation.

Je demande donc quelques explications et j'espère une prise de position de votre part pour soit proposer une modification de la législation ou, à tout le moins, formuler dans une lettre très claire, avec une forme qui l'est tout autant et qui est surtout une forme légale, ces manques aujourd'hui que nous constatons dans non seulement les textes, mais aussi l'interprétation de ceux-ci.

**Mme la Présidente.** - 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 et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, comme je vous l'ai affirmé à plusieurs reprises, je suis avec la plus grande attention la mise en œuvre du code et, en particulier, je vérifie si les options voulues par le législateur sont correctement appliquées sur le terrain et si le CoDT est appliqué de la même manière par les fonctionnaires délégués.

Dans ce cadre, toute une série de rencontres régulières sont organisées avec les fonctionnaires délégués, aussi des représentants des villes et communes, qui ont attiré mon attention sur une série de questionnements. Nous avons donc décidé d'écrire pour formuler des propositions en vue d'assurer une gestion optimale des dossiers de permis. C'est donc simplement un courrier aux communes pour répondre aux questions qui ont été les plus souvent posées. Mon courrier du 31 mai 2017 adressé à l'ensemble des communes wallonnes fait donc suite à ces préoccupations.

Pour rappel, ce courrier complète l'important programme de formations. On est dans ce cadre-là, on est dans une information complémentaire à toutes les formations, puisqu'il semblait, à l'issue des formations, qu'un certain nombre d'agents n'avaient pas obtenu toutes les réponses et que ce courrier avait donc du sens.

En ce qui concerne ma demande d'envoyer certaines pièces au fonctionnaire délégué et/ou au demandeur – le relevé des pièces manquantes, l'information sur le caractère irrecevable du dossier – l'absence de l'accomplissement de ces formalités ne remet pas en cause le mécanisme du délai de rigueur, mais son application garantit une meilleure coordination entre les autorités compétentes. De plus, elle permet une

meilleure traçabilité du dossier informatique. En ce sens, elle optimise les tâches à accomplir par les agents tant régionaux que communaux. Cela ne change donc rien au délai de rigueur, mais si un agent régional est informé dès le moment où un récépissé est délivré dans une commune, cela lui évite d'attendre 20 jours plus tard pour savoir que ce dossier existe au moment où il entre dans le logiciel de gestion des permis au moment où l'accusé de réception est délivré. Cela ne change rien, c'était une demande des fonctionnaires délégués d'être informés dès le départ et, si ce n'est pas fait, cela ne perturbe en rien la procédure.

En ce qui concerne l'échange des rapports/avis entre les fonctionnaires délégués et les communes, il s'agit de généraliser une pratique qui, dans presque toutes les communes – j'entends que ce n'était pas le cas dans la vôtre – fonctionne déjà entre certains services et qui évite une perte de temps et une possibilité d'erreur dans la reproduction in extenso des avis. Parce que si l'on ne les transfère pas par courriel avec des pièces attachées et un copier-coller de la pièce, il faut alors le recopier. Une manière de ne pas faire d'erreur est d'agir de cette façon-là. Je vous rappelle aussi que l'obligation de motivation formelle des actes administratifs impose en effet que la lecture d'une décision de permis permette de savoir la teneur des avis qui ont été émis au cours de l'instruction de la demande de permis et les raisons pour lesquelles ces avis ont ou n'ont pas été retenus. C'est simplement pour joindre les différents avis, nous proposons de le faire par courriel entre les services. Je ne vois pas en quoi cela pose un problème particulier, sauf à imaginer ce que vous avez dit : « Si un agent va chipoter dans le contenu du courriel », je pense que les agents ne vont pas changer les décisions dans les contenus des courriels. Dans ce cas-là, lorsqu'ils recopient in extenso une décision, on peut aussi se dire : « N'ont-ils pas changé un mot, voire même, par erreur, oublié une phrase ou un bout de paragraphe ? »

En ce qui concerne le logiciel Gesper, la présentation du logiciel qui a été faite devant cette commission ne souffre d'aucune ambiguïté : Gesper est bien le *back-office* de la DGO4 et non celui des communes. Nous avons une série de fonctionnalités qui vont s'ajouter, mais comme le logiciel précédent, le *workflow*, cela n'a jamais été au départ un outil pour les communes. Nous ajouterons des fonctionnalités dans le souci de faciliter les collaborations. Il y a donc une série de modules qui seront ajoutés et qui aideront aux échanges d'informations, mais il ne faut pas confondre ce processus-là avec la dématérialisation, qui est une autre étape et qui sera effective pour 2019.

Pour Gesper, dire qu'il ne fonctionne pas, Gesper fonctionne normalement depuis mardi ou mercredi dernier. Il était effectivement lent le 1er juin, mais pas utilisé, puisque Gesper est utilisé à partir du moment où l'on délivre un accusé de réception et que l'on encode un dossier dans le système informatique. Je dirais donc que c'est maintenant, le 12 juin, 13 juin, 16 juin, que les

premiers accusés de réception de dossiers qui auraient été déposés le 1er juin sont délivrés. Le logiciel Gesper fonctionne donc normalement, c'est ce que me dit la DGO4, c'est ce que me dit NSI, le prestataire de services. Je n'ai aucun retour d'une commune ou d'un fonctionnaire délégué en disant que cela ne fonctionnait pas.

En ce qui concerne les précisions apportées au niveau des CCATM, l'intention du législateur est bien, à l'instar des autres commissions, donc de la CRAT, mais aussi de la Commission d'avis sur les recours, la CAR, que la CCATM reste valablement constituée jusqu'à son renouvellement après les élections communales de 2018. Je ne partage pas votre interprétation de la disposition transitoire. Vous avez lu le code, c'est la disposition transitoire qui s'applique jusqu'au renouvellement et vous limitez la portée de cette disposition transitoire aux règles de composition de la commission à respecter au moment de sa constitution ou de son renouvellement, ce que la disposition ne dit pas. De plus, la CCATM reste valablement constituée non pas sur base des nouvelles règles du CoDT, mais conformément à l'article 7 du CWATUP qui ne fait pas de distinction entre la composition et le fonctionnement.

La disposition transitoire se base donc bien sur le CWATUPE qui, en son article 7, ne distingue pas composition et fonctionnement. La disposition transitoire qui maintient les CCATM en fonction telle qu'aujourd'hui, jusqu'après le renouvellement lié aux élections communales de 2018, permet bien aux suppléants de continuer à assister aux réunions.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Dodrimont.

**M. Dodrimont (MR).** - J'entends M. le Ministre par rapport à ses réponses, je l'en remercie, même si je ne suis guère convaincu par rapport à certains éléments qu'il nous apporte. Il nous parle à nouveau de dématérialisation pour 2019, lorsque, aujourd'hui, il n'y a pas de procédure informatisée commune entre les fonctionnaires délégués, les services et les communes, cela me laisse toujours perplexe. C'est par là qu'il aurait fallu commencer, Monsieur le Ministre, si l'on voulait s'inscrire dans une nouvelle forme de gestion pour les procédures relatives à l'aménagement du territoire. On peut encore aujourd'hui tenter de vous croire. En 2019, où serons-nous ? Où serez-vous et qui rendra des comptes par rapport à cela ? C'est donc un peu facile de continuellement revenir avec cela en disant : « Pas de problèmes, en 2019 on dématérialise, il ne faut pas confondre avec ce qu'il se passe maintenant ». On ne confond absolument rien avec ce qu'il se passe maintenant. Vous dites que les communes ne nous ont pas encore alertés que le système Gesper ne fonctionne pas. Elles ne risquent pas, Monsieur le Ministre, de vous informer que le système Gesper ne fonctionne pas, vu que l'on n'y a pas accès.

Très clairement, nous continuons à fonctionner avec les moyens qui sont les nôtres et certainement pas avec les moyens que la Région wallonne met à disposition des communes. J'aime autant vous dire que, si les communes ne devaient pas se débrouiller elles-mêmes, il y aurait certainement beaucoup plus de problèmes et beaucoup plus de retard dans toute une série de procédures que ce que l'on en connaît aujourd'hui. Je suis donc désolé, mais je ne suis absolument pas convaincu de cette interprétation que vous nous donnez par rapport à ce fonctionnement qui tourne autour d'un manque, celui de ne pas avoir été aussi loin par rapport à cette informatisation telle que nous le demandions. Il aurait même mieux valu entrer en vigueur une année plus tard pour le CoDT que d'entrer mal né, comme c'est le cas aujourd'hui, avec ce lien entre les communes qui n'existe pas. C'est très correct, Monsieur le Ministre.

Vous allez voir, attendez, nous sommes aujourd'hui le 12 juin, il n'y a pas encore un seul dossier rentré dans ma commune tellement tout le monde appréhende la manière dont ce texte va permettre aux acteurs de fonctionner. Vous pouvez sourire, vous pouvez dire que je radote, que je déconne, que j'extrapole, et cetera, je vous entends, mais ici je vous alerte très sincèrement sur le séisme que va provoquer ce code.

*(Réaction d'un intervenant)*

On est exactement dans la même lecture. Demandez aux auteurs de projets ce qu'ils en pensent. Demandez aujourd'hui où ils en sont par rapport à leur potentiel pour activer des procédures et l'on en reparlera.

On est exactement dans le même cas de figure que lorsque l'on a instauré les permis d'urbanisation par rapport aux permis de lotir.

J'ai été mandataire pendant x années avec des responsabilités en matière d'aménagement du territoire. Je voyais le nombre de dossiers de permis de lotir qui rentraient chaque année dans les communes. Du jour au lendemain, on a lancé la nouvelle procédure, à savoir le permis d'urbanisation, il n'y a plus eu un seul dossier qui est entré. On a cherché toute une série d'autres procédures, on a découpé les terrains via des divisions notariales, on n'a évidemment plus eu le même rendement en termes de division de terrain via le permis d'urbanisation par rapport au permis de lotir.

C'est un exemple parmi d'autres et vous verrez que l'on est en train de vivre la même problématique. Tout cela est lié par le fait qu'il n'y ait pas eu, dans la procédure, d'attention à l'égard des communes pour qu'elles puissent travailler en symbiose avec les fonctionnaires délégués via un programme informatique fiable entre les deux.

On vous l'a réclamé à cor et à cri, on le fait encore aujourd'hui, mais manifestement cela n'a guère d'impact par rapport à vos propos.

Le dernier point, Madame la Présidente, j'en termine, je ne partage évidemment pas l'interprétation de M. le Ministre par rapport à la CCATM et je reviendrai via une nouvelle question sur ce problème.

Lorsque vous évoquez qu'aujourd'hui il y a une mesure transitoire liée au CWATUPE, on n'est évidemment pas du tout dans ce cas de figure là. Revoyez les textes, revoyez ce que disent les articles D.I.17, revoyez ce que les articles R.I.10.5 du CoDT nous rappellent au niveau de l'interprétation du texte. On est évidemment encore là face à un problème qui pourra surgir plus tard. On le saura lorsque des procédures éventuelles aboutiront à un refus d'un permis. Ce sera bien dommage parce que légalement, le dispositif n'était pas en adéquation avec les textes légaux.

Je reste donc convaincu, Monsieur le Ministre, qu'on va au-devant de beaucoup de problèmes et qu'on aura l'occasion d'en reparler régulièrement dans cette commission.

**Mme la Présidente.** - L'incident est clos.

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

**Mme la Présidente.** - 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 et du Bien-être animal, sur « les quartiers nouveaux ».

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

**M. Crucke (MR).** - Monsieur le Ministre, il y a deux volets dans ma question. Le premier volet, c'est un volet de suivi du dossier des quartiers nouveaux qui a débuté en novembre 2015 après un appel à manifestations. Dix projets ont été ensuite retenus en juin 2016.

Je voulais que l'on fasse le point sur l'évolution de ces dossiers, notamment par rapport aux opérateurs, puisque chaque dossier a dû être accompagné par un opérateur privé ensemble lié de manière à suivre l'évolution. A-t-on une évolution identique dans chacun de ces dossiers ?

Y a-t-il des difficultés éventuellement qui pointent chez l'un ou l'autre ? Si oui, quelles sont les solutions apportées ?

Ensuite, il y a deuxième volet. Suite à une notification d'une décision du Gouvernement, quatre

quartiers nouveaux sont rentrés dans le *pipe*, si je puis dire. Au départ, il y avait eu 33 projets, 10 ont été retenus par le Gouvernement. Ici, le Gouvernement a décidé, sur base d'une enveloppe complémentaire, d'en retenir quatre. Pourquoi ces quatre-là ? Quel est le critère influent dans la décision ? Comment s'est effectué ce partage ?

Peut-on s'attendre à ce que d'autres quartiers nouveaux, projets initiaux, puissent encore rentrer dans le même *pipe* ?

**Mme la Présidente.** - 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 et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, la sélection des quatre projets supplémentaires a été opérée au départ des 33 candidatures – ce sont quatre qui faisaient partie des 33 candidatures initiales – suite à l'appel à projets lancé en 2015.

En effet, plusieurs projets intéressants déposés lors de cet appel restent d'actualité. De plus, les 25 communes ont réalisé un travail conséquent pour constituer les dossiers et la mise en place du jury en 2016 a mobilisé beaucoup de moyens. C'est pourquoi j'ai décidé d'aller rechercher, j'avais des moyens budgétaires complémentaires qui permettaient de suivre quatre dossiers supplémentaires. Plutôt que d'aller chercher parmi ces dossiers qui avaient nécessité pas mal de travail dans les communes candidates et tenir compte aussi de l'avis du jury qui avait travaillé en 2016 pour établir la liste des projets retenus.

C'est pour cette raison qu'il a été décidé de ne pas lancer un nouvel appel à manifestation d'intérêts, de ne pas réunir à nouveau le jury et de repêcher quatre projets parmi les dossiers connus et analysés en 2016.

La sélection s'appuie donc sur l'appréciation de ce jury à laquelle a été appliqué un critère géographique. Ceci s'explique par le fait que l'objectif de ces projets est de rencontrer la demande en logements découlant de l'évolution sociodémographique. Il est donc important de respecter la structure territoriale régionale et d'éviter les concurrences contre-productives, notamment au regard des 10 premiers projets déjà sélectionnés.

Pour ces quatre nouveaux projets, le processus d'opérationnalisation sera similaire à celui des 10 premiers quartiers nouveaux. Une charte partenariale sera établie et un appel d'offres visant à mettre à disposition de chaque commune porteuse d'un projet labellisé « Quartier Nouveau » une équipe technique spécifique accompagnante sera lancé.

En ce qui concerne les 10 dossiers initialement retenus, le travail de mise en œuvre et du développement des quartiers nouveaux est en cours.

Les projets de Binche, Charleroi et Leuze-en-Hainaut sont accompagnés par l'Association Cosep At Osborne.

Les projets d'Andenne, Ottignies-Louvain-la-Neuve et Tubize sont accompagnés par la société De Ceuster et associés.

Quant aux projets d'Arlon, de Bastogne, de Marchen-en-Famenne et de Liège, ils seront attribués dans les tout prochains jours puisqu'un nouveau marché public a été lancé. Le côté suivi par l'administration a pu débiter, mais le suivi par une *task force* pluridisciplinaire a dû un peu patienter puisque le premier marché public n'avait pas donné de bons soumissionnaires. On a donc dû relancer la procédure. Voilà où nous en sommes aujourd'hui, cela nous donne 14 projets parmi l'appel initial à 33.

J'espère, si les choses avancent correctement, relancer un appel à intérêts en fin de mandature pour peut-être avoir une deuxième série de quartiers nouveaux, en tenant compte aussi des problèmes et des acquis du premier travail en réalisation maintenant avec les premières communes sélectionnées, d'avoir un deuxième arrivage.

Là, on le fera avec un nouvel appel et avec de nouveau un jury, et cetera. On ne reprendra plus dans les dossiers, tels que déposés aujourd'hui.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Crucke.

**M. Crucke (MR).** - Je remercie le Ministre pour sa réponse. C'est un choix qui a été fait par le Gouvernement, mais j'entends bien le critère qui est employé à la fois à une répartition géographique et puis la qualité de l'évaluation qui avait été celle de jury initial.

C'est toujours dérangeant – quand je dis dérangeant, je ne suis pas dans les 33 projets initiaux –, mais il y a une sur 19 qui reste sur le carreau et on se demande quand même pourquoi. Quand on voit Seraing, Mons, Hensies, Charleroi, je ne dis pas qu'il n'y a pas besoin de nouveaux quartiers à ces endroits-là aussi. Je trouve que peut-être, puisqu'il y avait des fonds supplémentaires, c'est cela qui a justifié le choix, pourquoi ne pas utiliser ces fonds supplémentaires sur les 10 choisis de manière à peut-être accélérer la procédure, à tirer les leçons le plus rapidement possible de ces procédures pour alors relancer et peut-être, de manière plus simplifiée, avoir la possibilité d'ouvrir à tous ceux qui n'auraient pas encore été dans la première mouvance.

Enfin, c'est un choix du Gouvernement. Il est ce qu'il est. Je me dois de le respecter à ce stade-ci également.

**QUESTION ORALE DE M. HAZÉE À  
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE  
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
TRANSPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR  
« LES RÉMUNÉRATIONS VERSÉES PAR  
SOFINPRO AU CHEF DE CABINET DU  
MINISTRE DI ANTONIO »**

**Mme la Présidente.** - 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 et du Bien-être animal, sur « les rémunérations versées par Sofinpro au chef de cabinet du ministre Di Antonio ».

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

**M. Hazée (Ecolo).** - Monsieur le Ministre, selon un article publié par le journal Médor il y a quelques jours, il apparaît que votre chef de cabinet percevait une rémunération importante pour une activité complémentaire au sein de la Sofinpro. Il est question de 105 501 euros en 2014, 104 167 euros en 2015 et 84 058 euros en 2016.

Je souhaite donc vous permettre de faire le point à ce sujet.

Premièrement, pouvez-vous confirmer que votre chef de cabinet travaille à temps plein au sein de votre cabinet, comme le mentionne le tableau publié sur le site de votre cabinet ?

Deuxièmement, quelle est, en fait, la position administrative de votre chef de cabinet ? Travaille-t-il au sein de votre cabinet au titre de détaché de la Sofinpro ou est-il dans un statut direct lié à votre cabinet ?

Troisièmement, sous quelle forme votre cabinet le rémunère-t-il pour ses prestations comme chef de cabinet ? Plus précisément, votre cabinet rembourse-t-il à la Sofinpro tout ou partie des rémunérations qui continueraient à lui être payées par la Sofinpro, comme c'est le cas lorsqu'il y a un agent détaché, en tout cas dans certaine circonstance ?

Quatrièmement, comment analysez-vous les rémunérations qui seraient perçues par votre chef de cabinet au sein de la Sofinpro au titre d'activité accessoire ? Êtes-vous informé de ces activités et des rémunérations y liées ? Quelles sont les règles établies au sein de votre cabinet ?

**Mme la Présidente.** - 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 et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, tout d'abord sur les chiffres, il est important de

préciser que les montants cités sont ceux issus des comptes annuels de la société et représentent le coût pour l'entreprise et non la rémunération nette. L'agent concerné insiste pour que la distinction soit faite.

Pour ce qui concerne le temps de travail de mon chef de cabinet, depuis le 7 juillet 2016, il preste deux tiers temps auprès de mon cabinet et un tiers temps auprès de la Sofinpro où il y preste tous les vendredis et pour le surplus en fonction des réunions et des dossiers. En résumé, avant de vous lire le reste de la réponse, il ne perçoit pas une rémunération pour une activité complémentaire, mais il partage son temps de travail entre deux employeurs, deux tiers temps dans mon cabinet et un tiers temps à la Sofinpro.

Ce régime à temps partiel a été rendu possible par l'organisation interne du cabinet et notamment le maintien dans l'équipe actuelle, en tant que chef de cabinet adjoint, de mon précédent chef de cabinet, période janvier-juin 2016. C'est ce qui a permis à mon nouveau chef de cabinet d'arriver avec un deux tiers temps et, à partir de là, d'organiser les choses pour que cela fonctionne de cette manière.

Pour ce qui concerne la rémunération, elle se compose de la manière suivante :

- en tant que détaché de la Cellule fiscale à mi-temps, celle-ci lui alloue 50 % de sa rémunération ;
- en tant que chef de cabinet, il perçoit 50 % de la prime dont le montant est fixé par l'art. 12, § 1er, de l'arrêté du Gouvernement du 24 juillet 2014 ;
- pour ses prestations à la Sofinpro, il y perçoit un tiers de son salaire.

Il ne s'agit pas donc pas d'une activité accessoire, mais plutôt d'un partage du temps de travail.

Le reste de la question était plutôt de M. Jeholet sur le centre sportif de haut niveau.

La Sofinpro n'a pas pour seul objet la construction du centre sportif de haut niveau, elle est aussi active dans le développement d'infrastructures d'accueil d'activités économiques.

La Sofinpro et les dossiers qu'elle gère ne relèvent pas de ma tutelle. Pour ce qui concerne sa place au sein du groupe Nivelinvest, il ne m'appartient pas de me prononcer sur les perspectives de rationalisation.

C'était la question de M. Jeholet.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Hazée.

**M. Hazée** (Ecolo). - Cela reste toujours très étonnant que l'on puisse accomplir des activités au plus haut niveau au service de la Région wallonne en multipliant d'autres activités. C'est un propos constant dans ma bouche. Cela vise autant les ministres que les

chefs de cabinet ou que les parlementaires. J'imagine tellement mal qu'un chef de cabinet, avec les responsabilités qui sont les vôtres, puisse limiter son temps de travail à un deux tiers temps. On est à 38 heures, on en fait deux tiers, à un moment donné on est avec une responsabilité qui en réalité n'est pas limitée. J'imagine d'ailleurs mal que les deux tiers temps tiennent en deux tiers de 38 heures.

D'où ma surprise, d'où aussi le malaise qui a fait suite à ces révélations. Je relirai pour le reste les autres éléments dont vous parlez. Entre la Sofinpro, la cellule fiscale comme agent détaché, l'allocation de cabinet, on n'y voit pas tout à fait clair, mais je doute que les choses soient plus claires en lisant l'ensemble des éléments et également en questionnant alors le ministre par rapport aux informations qui figurent sur son site. Il y a trois mois, nous interpellions M. le Ministre-Président Magnette au sujet de la composition des cabinets. Assez vite et je l'avais d'ailleurs salué, il a fait suite aux suggestions que nous formulions avec l'ensemble des membres du Gouvernement de rendre publique la composition des cabinets. On a sur ces sites un certain nombre de personnes pour lesquelles une fraction de temps de travail est mentionnée. On en déduit donc assez logiquement, je pense, sans mauvaise intention, que les autres travaillent à temps plein. Ensuite, on voit ici des montants quand même assez importants : 84 000 euros, même, comme vous l'avez précisé, à titre de coût employeur, cela reste quand même une très grosse somme. Vous en conviendrez. C'est sans doute d'ailleurs supérieur à la rémunération accordée à la même personne de la part de votre cabinet. Même si je n'en sais rien, je peux formuler cette hypothèse de façon honnête.

Là-dessus, j'ai envie de vous dire une chose : faites à un moment donné le ménage dans toutes ces activités pour que le Gouvernement soit concentré sur sa tâche avec les plus hautes personnalités qui l'accompagnent.

**Mme la Présidente.** - 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 et du Bien-être animal. - Juste une précision sur la liste que j'ai publiée sur mon site Internet avec l'ensemble des agents du cabinet, leur temps de travail n'est pas spécifié. Il y a la liste, les noms ne sont repris qu'à titre de dixième temps que les experts. Les autres, je n'ai pas précisé si c'était mi-temps. Si j'avais dû le faire, vous auriez vu apparaître, effectivement, que mon chef de cabinet a gardé un tiers temps chez son employeur précédent. C'était une des conditions de son engagement à l'époque lorsqu'il est venu renforcer mon équipe.

**M. Hazée** (Ecolo). - Sur ces éléments, comme je l'ai dit déjà au ministre-président, le Gouvernement a donné suite à une bonne suggestion et il l'a fait

opportunément. À un moment donné, on ne peut pas en rester simplement au bon vouloir du Gouvernement. L'objet en fait la proposition et sans doute sera-t-il nécessaire de déposer un texte pour espérer poursuivre le débat que l'on régule par un texte qui permette à chaque ministre d'appliquer cette transparence de la même façon pour ne pas non plus que les informations rendues publiques prêtent à confusion quant à ce qu'elles représentent.

À un moment donné, on a des cabinets qui mentionnent des temps de travail ou des fractions de temps de travail. Vous dites, pour ce qui vous concerne, que vous avez limité cette approche aux experts. J'entends ce que vous dites. En même temps, à un moment donné, il y a une transparence avec laquelle on ne peut pas jouer, sinon l'effet est contre-productif. Ce serait une mauvaise idée. D'autre part, il y a la nécessité d'être concentré à sa tâche, d'éviter les conflits d'intérêts, d'arrêter de prêter l'offre à la critique, avec à un moment donné des rémunérations qui deviennent trop importantes.

Cela me met en mémoire la discussion que nous avons, et j'en termine, Madame la Présidente, avec le ministre-président lorsqu'il a annoncé en janvier dernier la volonté de rendre publiques et de plafonner les rémunérations et où il avait déjà laissé penser que, pour les personnes non élues, on allait encore ajouter 50 % ici ou là par rapport au plafond. Il faut une ligne claire. C'est la ligne claire qui permet d'en sortir, j'en suis convaincu.

**QUESTION ORALE DE M. BAURAIN À  
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE  
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
TRANSPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR  
« LE PROBLÈME ENVIRONNEMENTAL DES  
COURRIERS PUBLICITAIRES »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Baurain à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal, sur « le problème environnemental des courriers publicitaires ».

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

**M. Baurain** (cdH). - Monsieur le Ministre, une enquête annuelle réalisée par BDmyShopi, qui alimente 4,5 millions de boîtes aux lettres, consacrée aux dépliant publicitaires montre que neuf Belges sur dix lisent les publicités qu'ils reçoivent dans leur boîte aux lettres. Ce pourcentage semble énorme et même étonnant ! L'entreprise de marketing ajoute par ailleurs que l'autocollant « Stop à la pub » n'a rien changé, car

les gens lisent tout de même les dépliant à d'autres endroits.

Au contraire, en 2014, le CRIOC estimait que 67 % des habitants estiment recevoir trop de publicités dans leur boîte aux lettres. Les kilos de publicités non sollicitées finissent dans les boîtes tous les ans et entraînent un gaspillage de papier important et par conséquent des incidences environnementales négatives. Un problème connexe est le tri et l'élimination des emballages plastique autour des dépliant publicitaires qui ne peuvent être recyclés.

Avez-vous pris connaissance de l'enquête de cette société de marketing et quelle en est votre analyse ? Pourquoi la démarche volontaire « stop pub » ne fonctionne-t-elle pas bien ? A-t-on évalué les kilos de publicité par boîte aux lettres en Wallonie gaspillés ?

Le décret de juin 2016 donne la possibilité au Gouvernement de s'attaquer, via une interdiction de principe, à ces milliers de tonnes de papier à recycler ainsi qu'à l'usage de plastiques pour les publications gratuites. Où cela en est-il aujourd'hui ? Les acteurs concernés ont-ils été concertés ? Quelles sont les pistes concrètes identifiées afin de diminuer ce gaspillage de ressources et cette production de déchets ?

**Mme la Présidente.** - 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 et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, mes services ne disposent pas de chiffres concordants sur le taux d'apposition ou le potentiel d'apposition de l'autocollant « stop pub ». Il est par ailleurs certain que le secteur ne plaide pas en faveur de la suppression des publicités.

Par contre, les discussions menées avec différents acteurs du secteur depuis plusieurs mois visent à améliorer l'accessibilité et la connaissance de l'autocollant « stop pub », afin que tout qui souhaite appliquer l'autocollant ou refuser de la publicité puisse le faire rapidement et facilement. C'est la condition que j'avais mise au secteur en disant que l'on va faire un « oui pub » ou alors on trouve une solution pour que le « stop pub » devienne beaucoup plus accessible, promotionné, diffusé. Nous avons fait plusieurs choses : nous avons revu la forme de l'autocollant, il existait trois formules, il n'y en aura plus que deux. Les couleurs changent, la visibilité sera bien meilleure.

Le secteur s'engage à avoir une communication annuelle récurrente, chaque année. Avec une publicité annuelle, il y aura une information complète, un pavé d'informations dans le média concerné rappelant que celui qui ne souhaite pas le recevoir peut apposer un autocollant, une publicité pour l'autocollant « stop pub ». Une multiplication des points de mise à

disposition, donc la négociation se termine et on aura beaucoup plus de points où l'on pourra recevoir cet autocollant.

Tout cela est formalisé dans un arrêté approuvé par le Gouvernement en première lecture la semaine dernière, jeudi dernier, et cela nous permettra de conférer un caractère structurel à ces différentes options.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Baurain.

**M. Baurain** (cdH). - Très brièvement, je remercie M. le Ministre pour ces informations. Je resterai attentif au cheminement de ce texte.

**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 ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR  
« L'ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LE PLAN  
WALLON DES DÉCHETS-RESSOURCES  
(PWD-R) »**

**Mme la Présidente.** - 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 et du Bien-être animal, sur « l'enquête publique sur le Plan wallon des déchets-ressources (PWD-R) ».

La parole est à Mme Baltus-Möres pour poser sa question.

**Mme Baltus-Möres** (MR). - Monsieur le Ministre, le Gouvernement wallon a adopté en première lecture le projet de plan de gestion des déchets. Actuellement, il y a l'enquête publique sur le projet de plan de gestion des déchets ainsi que les documents associés au dit projet : l'enquête PWD-R se tient du 8 mai au 21 juin 2017.

Vu que la moitié de la durée de l'enquête est écoulée – un peu plus que la moitié, même –, j'aimerais savoir si vous êtes content de la participation du côté public. J'étais ravie de voir que tout le site et les documents associés n'étaient pas seulement disponibles en langue française, mais également traduits en allemand, en néerlandais et en anglais. Vive le multilinguisme ! Au moins, il n'y a pas de barrières linguistiques pour ce projet.

J'ai vu également qu'il y a eu pas mal d'annonces et de la publicité pour le plan et l'enquête. On a misé fortement sur la visibilité de ce projet.

C'est pour cela que je voudrais savoir si vous vous contentez bien, avec le bilan mi-temps de l'enquête.

Y a-t-il de nombreux participants de toute la Région wallonne ou serait-il nécessaire d'intensifier la communication et la publicité pour cette enquête ?

Généralement, dans le cas de la valorisation énergétique des déchets dans les centrales thermiques, l'accent est-il mis sur une optimisation permanente des valeurs d'émission, en tenant compte des développements techniques les plus récents ?

Si vous comparez par exemple les valeurs d'émission maximales en Région wallonne avec ceux des autres partenaires de la Grande Région, y a-t-il des valeurs relativement hautes en Région wallonne et qui devraient être corrigées ? Lesquelles ? Est-ce visé par le PWD-R également ?

Merci pour vos réponses sur ce sujet de société qui nous concerne tous.

**Mme la Présidente.** - 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 et du Bien-être animal. - Madame la Députée, l'enquête publique est en effet en cours. Je suis heureux de votre appréciation positive sur la publicité faite à ce projet et sur le fait que nous ayons traduit les documents en plusieurs langues. Il nous semblait plus durable de localiser les documents traduits en plusieurs langues dans un site Internet, consultables par toutes les entités wallonnes, belges et étrangères, plutôt que d'envoyer des versions papier d'un dossier pas encore définitif. Évidemment, lorsque le plan sera adopté, on fera des impressions, comme on vient de le faire avec le CoDT, et on les diffusera.

À ce stade, il n'est pas possible de tirer un bilan sur la participation citoyenne. Peu de réponses nous sont parvenues via le lien direct, mais les citoyens ont peut-être remis leurs commentaires à leur commune, et dans ce cas nous n'avons pas encore les données.

Dans le cadre de la valorisation énergétique des déchets, la Région applique une directive européenne transposée, notamment, dans différents textes relatifs aux émissions industrielles, aux installations de combustion et aux installations d'incinération et de co-incinération. En cela, elle applique au minimum les mêmes normes que ses voisins.

En général, la Wallonie est plus sévère dans ses exigences que les autres pays, l'AWAC ajoutant régulièrement des valeurs cibles supplémentaires en termes de valeurs limites d'émissions, comme, par exemple :

- le benzo(a)pyrène ;
- le naphthalène ;
- le formaldéhyde ;
- le furane ;

- le 1,3-butadiène ;
- le chlorure de vinyle ;
- l'acroléine dans le cas de la combustion du bois.

Comme vous avez pu le constater à la lecture du PWD-R, les valeurs d'émissions ne sont pas visées par le plan, donc c'est une législation séparée, ce n'est pas dans le plan, mais je tenais quand même à vous citer les valeurs limites d'émission ; enfin, les substances pour lesquelles des valeurs sont contrôlées.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Baltus-Möres.

**Mme Baltus-Möres (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse tout à fait positive. En ce qui concerne les valeurs maximales d'émission, la valorisation énergétique aussi des déchets, j'ai eu la possibilité de participer à une commission de la Grande Région récemment, où l'on a comparé un peu les valeurs maximales autorisées et là, personne, malheureusement, n'était au courant des valeurs exactes de tous les partenaires de la Grande Région.

Je suis donc contente d'entendre qu'en Région wallonne nous sommes apparemment le bon élève, pour une fois, donc c'est peut-être quelque chose que l'on pourra mieux communiquer et peut-être voir s'il n'y a pas quelques valeurs qui sont à adapter, où il y a peut-être quelque chose à améliorer.

**QUESTION ORALE DE MME WAROUX À  
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE  
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
TRANSPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR  
« L'IMPACT DES DÉCISIONS FÉDÉRALE ET  
AMÉRICAINNE POUR LA QUALITÉ DE L'AIR ET  
LE DÉVELOPPEMENT DURABLE »**

**Mme la Présidente.** - 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 et du Bien-être animal, sur « l'impact des décisions fédérale et américaine pour la qualité de l'air et le développement durable ».

La parole est à Mme Waroux pour poser sa question.

**Mme Waroux (cdH).** - Monsieur le Ministre, la décision de sortie des États-Unis de l'Accord de Paris sur le Climat par le Président américain Trump n'est rien d'autre qu'une décision d'une irresponsabilité historique envers nos générations et les générations futures. Le mépris pour l'avenir de la planète tel qu'affiché doit nous pousser, Européens, à faire bloc derrière cet Accord de Paris que nous avons salué et pour lequel notre Région a donné son assentiment.

Comme pour en rajouter, il y a quelques jours, c'était au tour de Mme Marghem de s'exprimer. Elle souhaitait à cette heure-là assouplir les ambitions climatiques belges, fixées à une diminution de 35 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et comptait le négocier à l'échelon européen.

Vu l'urgence climatique, on ne peut accepter une telle attitude. Au contraire, la Belgique doit accélérer le travail sur le climat, la qualité de l'air et le développement durable pour un environnement plus sain. Nous le rappelons encore, il y a peu de temps, dans les discussions relatives à une politique ambitieuse en termes de qualité de l'air en Wallonie.

Monsieur le Ministre, quelle est votre réaction face à ce retrait américain et à ces déclarations plus ou moins rectifiées de la ministre fédérale de l'Énergie ? La Wallonie va-t-elle intensifier sa politique en faveur du climat et de la qualité de l'air, cette décision américaine et fédérale – pour ce qu'il en reste – ne devant qu'encourager notre Région à adopter des mesures urgentes et efficaces dans la lutte contre le changement climatique et le respect des objectifs de développement durable ?

Avez-vous eu des contacts avec vos homologues des autres Régions pour intensifier les mesures pour parvenir à atteindre les objectifs climatiques et durables ?

**Mme la Présidente.** - 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 et du Bien-être animal. - Madame la Députée, suite au retrait annoncé des États-Unis de l'Accord, je ne peux qu'exprimer ma profonde indignation face à l'annonce faite par le Président des États-Unis.

L'origine anthropique des changements climatiques fait l'objet d'un très large consensus dans le monde scientifique. En septembre 2015, l'ensemble des chefs d'États et de Gouvernement des Nations unies, y compris les États-Unis, ont adopté 17 objectifs de développement durable dont un vise à prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions.

Qui plus est, en décembre 2015, l'Accord de Paris a fait l'objet d'une immense adhésion de la part de toutes les nations de manière à construire un nouvel instrument universel. La réussite de l'adoption de l'accord vient de l'idée que c'est la somme des contributions déterminées des différentes parties qui permettra d'atteindre l'objectif ultime de la convention-cadre. C'est par ailleurs la mécanique du renforcement périodique des différentes contributions qui doit permettre d'atteindre cet objectif.

De ce fait, les États-Unis avaient volontairement décidé de leur première contribution.

Le retrait des États-Unis est donc une décision purement égoïste avec une vision à très court terme. Néanmoins, ce retrait a relancé une réelle dynamique internationale en Europe, également dans les grandes nations comme la Chine ou l'Inde. Cela a aussi entraîné une réaction forte de toute une série d'acteurs américains comme certains États, des villes et des entreprises.

Il est important que la Wallonie s'inscrive pleinement dans cette nouvelle dynamique. C'est la raison pour laquelle nous travaillons avec détermination sur la rédaction d'un nouveau plan Air-Climat-Énergie qui visera à identifier des mesures fortes pour rencontrer les objectifs climatiques et de qualité de l'air à l'horizon 2030. Ce projet ambitieux élaboré suivant une démarche participative sera soumis à une enquête publique au cours du deuxième semestre 2018.

En ce qui concerne « l'erreur de communication » de la ministre fédérale ou à défaut, peut-être, son coup de sonde, si elle a démenti les informations parues dans la presse, je ne peux que m'étonner de lire de tels propos. À l'heure où nous cherchons à nous unir pour faire face à ce défi et au retrait des États-Unis, il est plus que malheureux d'introduire une nouvelle confusion. Nous savons tous qu'il faudra faire des efforts très importants pour rester en dessous d'une élévation de la température de deux degrés. Ces efforts sont indispensables pour garantir un futur viable aux générations à venir. Il n'est donc pas question de remettre en cause nos engagements auxquels toutes les parties belges devront concourir, à savoir tant les trois Régions que l'État fédéral.

Concernant les questions liées aux contacts avec les homologues des autres Régions, je rappelle que j'ai bien la compétence du développement durable, mais pas la compétence relative aux changements climatiques.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Waroux.

**Mme Waroux** (cdH). - Je voulais partager mon indignation – le mot est juste – par rapport à l'attitude de M. Trump.

Effectivement, je vous entends bien par rapport à cette volonté de poursuivre et je signalerai notamment que l'on peut prendre des mesures extrêmement intéressantes comme la consommation écoresponsable pour y parvenir.

**QUESTION ORALE DE M. MAROY À  
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE  
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
TRANSPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR  
« LA CONFORMITÉ DES CHAUDIÈRES »**

**Mme la Présidente.** - 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 et du Bien-être animal, sur « la conformité des chaudières ».

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

**M. Maroy** (MR). - Monsieur le Ministre, les chaudières doivent faire l'objet d'un contrôle périodique par un chauffagiste agréé. La fréquence dépend du type du combustible, à savoir chaque année pour les combustibles solides ou liquides, tous les deux ou trois ans pour les combustibles gazeux selon la puissance de la chaudière.

Si les critères de conformité ne sont pas respectés et qu'aucune disposition n'est prise ensuite par le propriétaire pour remédier à la situation, le chauffagiste doit théoriquement mettre la chaudière à l'arrêt.

J'ai pu lire que, depuis fin mai 2017, les critères de conformité utilisés sont les mêmes que pour les chaudières récentes. Il y aurait donc de fortes chances que les chaudières installées avant 1988 ne soient plus conformes. Qu'en est-il exactement ? Les normes ont-elles été renforcées ? Certains Wallons seront-ils bientôt obligés de remplacer leur vieille chaudière ? Pouvez-vous faire la clarté là-dessus ? C'est une information que j'ai lue dans un magazine de la Région wallonne, mais cette information était un peu sibylline.

Par ailleurs, il semblerait que plusieurs milliers de chaudières ne soient plus conformes aujourd'hui. Théoriquement, elles devraient être déclassées, mises à l'arrêt. Toutefois, selon l'ancien ministre de l'Énergie, M. Furlan, qui avait été interrogé par un de mes collègues il y a quelques mois, on ne disposerait en Wallonie d'aucune statistique portant sur le nombre de chaudières effectivement mises hors service.

En fait, il y a peu de contrôles, ceci en raison d'un manque d'effectifs au niveau du Département de la police et des contrôles qui est compétent pour constater et sanctionner les infractions. C'est le chauffagiste qui doit constater que la chaudière n'est plus conforme et puis c'est au DPC qu'il revient de vérifier si ce que le chauffagiste a posé comme diagnostic est bien respecté, pour le dire plus clairement. Pouvez-vous m'apporter des éléments à ce sujet-là, tant au niveau des statistiques éventuelles – mais alors, elles sont bien cachées – qu'au niveau du nombre d'agents chargés de vérifier que les décisions des chauffagistes sont bien respectées ?

Qu'en sera-t-il du cadastre, puisqu'il en est question au travers de la création d'un passeport bâtiment ?

**Mme la Présidente.** - 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 et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, le contrôle de la mise en œuvre des dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2009 relatif aux installations de chauffage central est régi par la partie répressive du Code de l'environnement. C'est donc le DPC de la DGO3 qui est compétent pour constater et sanctionner les infractions.

Tel que cela a été répondu par le ministre en charge de l'Énergie en novembre 2016, il est nécessaire, pour les raisons suivantes, de redéfinir la politique de contrôle ayant trait à ces installations : d'une part, la mission principale du personnel du DPC étant de constater et sanctionner les infractions liées à la réglementation sur le permis d'environnement, il lui reste souvent bien peu de temps pour s'occuper du suivi des attestations de contrôle de plus de 1 million de chaudières présentes sur le territoire wallon ; d'autre part, l'arrêté ne prévoit actuellement pas de retour d'information vers l'administration en cas de non-conformité.

Il faut ajouter que les principes régissant le contrôle du bon fonctionnement des chaudières sont similaires dans les trois Régions, à savoir qu'il doit être effectué par des techniciens agréés. Un technicien agréé est un professionnel qui a suivi une formation et réussi un examen portant sur la technique des chaudières, la réalisation du contrôle périodique et le remplissage des attestations de contrôle. Sur le terrain, plus de 2 200 techniciens sont agréés actuellement pour le contrôle des chaudières.

Ma volonté étant de revoir cet arrêté de 2009, j'ai chargé l'administration de le réviser tout en étendant son champ d'application aux installations de chauffage alimentées en combustibles solides, aux systèmes de production d'eau sanitaire et aux aspects sécurité. À cet égard, l'AWAC et l'administration finalisent un avant-projet concerté avec les deux autres Régions.

Cet avant-projet d'arrêté prévoit une logique de digitalisation des attestations liées à cette réglementation. Un des objectifs étant effectivement, par ce biais, de permettre la constitution d'un cadastre des chaudières. Une fois cet avant-projet adopté en première lecture, l'AWAC et la DGO4 vont travailler de concert à la rédaction d'un cahier des charges permettant la création de l'outil informatique, qui devra être intégré au passeport bâtiment et qui permettra la production d'attestations digitales ainsi que la centralisation des données collectées.

Comme vous l'indiquez, depuis le 30 mai 2017, toutes les chaudières doivent répondre aux critères de performance correspondant aux générateurs les plus récents, et ce, conformément à l'annexe 2 de l'arrêté ; ce n'est donc pas une nouveauté, c'était prévu depuis 2009.

Sans rentrer dans les détails, cela revient à imposer un rendement de combustion minimal des chaudières de 90 %, à l'exception des chaudières atmosphériques gaz qui correspondent à une technologie ancienne, pour lesquelles un rendement minimum de 88 % reste toléré.

Par ailleurs, les émissions maximales de CO sont limitées à 150 milligrammes par kilowattheure pour les chaudières combustibles liquides et 110 milligrammes par kilowattheure pour la majorité des chaudières gaz. Les émissions des chaudières atmosphérique gaz peuvent, quant à elles, atteindre 150 milligrammes par kilowattheure.

Il est important d'attirer votre attention sur le fait que ces valeurs ne sont pas de nature à mettre en non-conformité des chaudières qui seraient installées depuis un nombre d'années inférieur à la durée de vie moyenne des chaudières. Cela ne signifie donc pas que l'ensemble des chaudières installées avant 1998 sera non conforme. La plupart des chaudières, pour autant qu'elles soient correctement installées et entretenues, devraient passer ce cap.

En cas de maintien en fonctionnement d'une chaudière ne respectant pas des critères environnementaux et de sécurité au-delà de la période de mise en conformité de cinq mois prenant cours suite au constat de non-conformité remis à l'utilisateur, le technicien agréé est habilité pour mettre à l'arrêt l'installation et doit en informer l'administration. Si l'infraction est ensuite constatée par un agent du DPC, le citoyen s'expose effectivement aux sanctions définies dans le Code de l'environnement. Donc, à partir de la non-conformité, il y a cinq mois pour se mettre en ordre et, après ces cinq mois, on est en situation d'infraction qui peut être constatée, le cas échéant, par le DPC.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Maroy.

**M. Maroy (MR).** - Je dois dire que je suis assez content d'avoir la réponse à ma question, parce que j'ai fait des fouilles, peut-être pas là où il fallait ; et pourtant je commence à m'y retrouver dans le dédale. Je me dis que le citoyen lambda n'a pas l'habitude que j'ai et je pense qu'il faudrait peut-être communiquer vis-à-vis des citoyens, parce que ce que vous annoncez est quand même important : depuis le 30 mai, toutes les chaudières doivent respecter les normes les plus récentes. Cela peut être lourd de conséquences, même si vous me dites qu'une chaudière qui est dans une durée de vie classique, normale, si elle est bien entretenue, ne devra pas être remplacée.

Nonante pour cent de rendement, ce n'est quand même pas rien, mais on peut se poser la question – même si l'on peut partager l'objectif en termes de lutte contre la pollution et les émissions de particules, et cetera, et puis aussi en matière d'efficacité d'énergétique, c'est important d'avoir un matériel récent – sur la pertinence d'augmenter les normes lorsque le système mis en place – de votre propre aveu et de celui de M. Furlan, il y a quelques mois – ne fonctionne pas, puisqu'il y a à peu près au-delà de 1 million de chaudières en Wallonie.

Donc, le système actuellement ne permet pas de voir que, lorsqu'une chaudière ne respecte pas les normes, au bout de cinq mois, son propriétaire a bien procédé aux travaux qu'il convient de faire.

À quoi bon relever les normes, si l'on n'est pas en mesure de les contrôler, mais vous nous annoncez, si j'ai bien compris Monsieur le Ministre, un changement de paradigme, si je puis vous dire, avec une digitalisation des attestations et la création d'un cadastre, parce que je pense que, quand on met en vigueur un système, il faut qu'il puisse être respecté sinon cela ne sert strictement à rien ?

Je pense donc qu'il y a encore du travail pour que cela fonctionne.

**QUESTION ORALE DE M. MAROY À  
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE  
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
TRANSPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR  
« LES BANDES RÉSERVÉES AU  
COVOITURAGE »**

**Mme la Présidente.** - 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 et du Bien-être animal, sur « les bandes réservées au covoiturage ».

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

**M. Maroy (MR).** - Monsieur le Ministre, ne croyez pas que je fais une fixation, mais quand même, depuis plusieurs années, votre parti, le cdH, promet de booster le covoiturage, c'était même l'un des axes majeurs de son programme lors des dernières élections régionales.

Le cdH ayant en charge la mobilité, les transports et les travaux publics, nous attendions la concrétisation de ces belles promesses. Hélas, nous en sommes loin.

Si les projets ont bien été réalisés en matière de parking, il faut le reconnaître, nous attendons toujours les bandes de circulation réservées sur certains tronçons d'autoroutes aux véhicules partagés par plusieurs

personnes. Près de trois ans après le début de la législature, rien, absolument rien n'a avancé de ce côté.

Votre immobilisme est d'autant plus choquant qu'il s'accompagne d'une incroyable mauvaise foi. Selon vous et selon votre collègue, le ministre Prévot, s'il n'y a pas de bandes de circulation réservées au covoiturage, c'est parce que le Gouvernement fédéral tarderait à modifier le Code de la route ; c'est encore ce que vous m'avez dit, il y a quelques semaines, ici même en commission. Monsieur le Ministre, c'est totalement contraire à la réalité.

En fait, depuis le 1er janvier 2003, le code permet bel et bien de réserver une bande de circulation au covoiturage et aux transports en commun. Comment ? Par la combinaison d'un panneau C5 – c'est la voiture qui est entourée d'un cercle rouge – et d'un panneau où il est indiqué « excepté 2+ » ou alors d'un panneau où il serait indiqué « excepté 3+ ».

Par ailleurs, une autre possibilité est offerte depuis juillet 2016. Un arrêté royal permet en effet de créer une nouvelle bande de circulation réservée aux heures de pointe. Cette possibilité a été exploitée par la Flandre, sur l'autoroute E40 entre le ring et la sortie Louvain où la bande d'arrêt d'urgence a été aménagée à cette fin. Si cette bande de circulation est munie d'un panneau C5 et de la mention « excepté 3+ », elle ne pourra alors être empruntée que par les véhicules occupés par trois personnes au moins.

Le Code de la route permet donc bien la création d'une bande de covoiturage sur la bande d'arrêt d'urgence moyennant le placement des panneaux C5 et « excepté 3+ » ainsi que d'une signalisation lumineuse précisant les moments de la journée durant lesquels cette bande peut être empruntée.

Monsieur le Ministre, j'ai envie de vous dire : stop à l'intox, la Wallonie aurait pu avancer dans ce dossier, rien ne l'empêchait de réserver une bande de circulation au covoiturage. Soit. Ce qui importe maintenant, c'est que cela bouge. Ce qui m'intéresse, c'est l'avenir.

Je sais qu'une réunion du CEMM, à savoir la Conférence interministérielle des ministres de la Mobilité, s'est tenue le 6 juin dernier. Je sais que ce sujet a été abordé. Quelles en sont les conclusions ? La Région wallonne va-t-elle enfin prendre ses responsabilités ?

Les Wallonnes et les Wallons qui rongent leur volant chaque matin et chaque soir dans les embouteillages méritent mieux que cette petite « guéguerre » entre niveaux de pouvoir.

**Mme la Présidente.** - 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 et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, il n'y a absolument aucune « guéguerre » sur le sujet, puisque le ministre fédéral a dit qu'il acceptait de créer un panneau sur le sujet, soit.

Lors de la commission du 5 mai 2017, je vous ai signalé, à l'instar d'une précédente commission en janvier, que la réservation de bandes autoroutières destinées au covoiturage requiert la mise en place d'un système de contrôle sur le respect de l'occupation multiple et qu'il est donc nécessaire de modifier le Code de la route afin d'intégrer ce type d'infraction, matière qui ressort des compétences du Gouvernement fédéral. Parce que non seulement il faut un panneau – et je vais y revenir –, mais il faut aussi un système qui fasse que l'infraction pour non-respect de ce panneau puisse être constatée.

Pour rappel, il avait été décidé que le CEMM serait chargé d'initier un groupe de travail sur le sujet. Malgré mes demandes répétées, ce projet n'a pu être abordé que de manière très succincte, tant lors du CEMM du 26 février 2016, que lors de celui du 10 juin 2016. Ce point n'a aucunement été évoqué le 8 novembre 2016.

Je n'ai pas ménagé mes efforts pour que soit enfin inscrit ce point à l'ordre du jour ce mardi 6 juin.

En ce qui concerne le fameux panneau, pour rappel, également, une réunion de travail entre nos deux cabinets s'est tenue le 12 janvier 2017 lors de laquelle, étonnamment, n'a jamais été évoquée la solution annoncée récemment par le ministre Bellot, par voie de presse, et que vous relayez dans votre question. Cela fait deux ans que j'interpelle sur ce panneau et l'on n'a jamais attiré mon attention sur la possibilité existante.

Cela étant, il serait utile d'énoncer quelques éléments techniques, car il me semble que le feu des répliques éblouit quelque peu votre raisonnement.

Le panneau d'interdiction C5 repris à l'article 68.3 complété par un signal additionnel a été adapté en 2003. Il n'y a donc eu aucun élément nouveau depuis lors. À cet égard, les cars peuvent aussi emprunter la bande qui serait munie de ce panneau.

Concernant la nouvelle disposition du 21 juillet 2016 reprise à l'article 72.7, celle-ci concerne une bande spécifiquement réservée aux heures de pointe. Dans les faits, ce n'est rien d'autre qu'une bande supplémentaire pour tout type de véhicule.

La finalité de ces éléments se concrétise en une augmentation de capacité, ce qui ne répond aucunement à l'objectif du covoiturage.

Ma demande concerne l'ouverture au covoiturage sur la bande des bus et, pour l'exemple, spécifiquement celle située sur l'A4-E411, qui parcourt les trois Régions. Cette bande de bus est réglementée par les articles 72.5 et 72.6 du Code de la route, que je vous

invite à découvrir. Certains symboles y sont prévus et j'ai demandé qu'un symbole plus positif soit ajouté.

Par ailleurs, annoncer que l'ajout du panneau C5 sur la bande d'arrêt d'urgence permet le covoiturage est une entrave au Code de la route. En effet, l'article 9.7 interdit de circuler sur la bande d'arrêt d'urgence, sauf pour les véhicules prioritaires qui accomplissent une mission urgente, pour les personnes ou les services requis par le ministère public, la police fédérale ou locale, pour les dépanneuses.

Le covoiturage est une solution crédible de mobilité qu'il s'agit de favoriser en créant des conditions particulières de développement. Ouvrir la bande d'arrêt d'urgence à tout automobiliste qui se trouverait sur l'autoroute à une période identifiée comme « heure de pointe » n'encourage en rien le covoiturage, cette ouverture concernant tous les conducteurs, accompagnés ou pas.

C'est pourquoi, à ma demande, le CEMM a, ce 6 juin, décidé de créer un panneau « covoiturage ». M. Bellot a été très positif et accepte de créer un panneau covoiturage.

En effet, comme j'ai pu l'expliquer, les dispositions prises jusqu'à présent par le Fédéral ne permettaient que d'offrir une capacité supplémentaire qui serait donc un appel d'air pour des voitures supplémentaires sur des bandes spécifiques et non d'encourager le covoiturage, et donc diminuer le nombre de voitures en circulation. Je me réjouis de ce premier pas de la part du Fédéral.

Je compte profiter de cette dynamique positive et à présent rassembler tous les acteurs concernés pour mettre en œuvre un projet pilote dans une zone congestionnée spécifique.

Pour les aspects techniques, la mise en place d'un système de contrôle sur le respect de l'occupation multiple sera notamment approfondie. Cela vous semble simple comme cela, mais il y a trois Régions qui doivent être d'accord sur l'utilisation de ces bandes spécifiques de covoiturage. Il s'agit aussi, outre le panneau, de contrôler le respect de l'occupation multiple, ce qui implique aussi un certain type de contrôle, peut-être d'infrastructures, de type caméras, et cetera.

Les choses avancent, mais il n'est pas possible d'aller beaucoup plus vite sur cette thématique.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Maroy.

**M. Maroy (MR).** - Oui, bien sûr, parce que je ne peux pas laisser dire autant de contrevérités par le ministre.

On va commencer par le positif. Il y a enfin un accord, les différents niveaux de pouvoir, Fédéral et Régions, se sont parlé et ils ont décidé tous ensemble de

créer un panneau spécifique destiné au covoiturage, un panneau positif, comme vous l'avez qualifié.

Maintenant, que de temps perdu, parce que la réalité, c'est qu'il y aurait eu deux moyens de permettre beaucoup plus tôt l'utilisation de bandes par les personnes qui pratiquent le covoiturage ! Depuis 2003, existe la possibilité de combiner le panneau C5 – c'est la voiture dans un rond entouré de rouge – combiné avec un panneau « excepté +3 ». Si vous combinez ces deux panneaux-là, cela veut dire que vous pouvez utiliser une bande normale, pas une bande d'arrêt d'urgence, au covoiturage. Maintenant si l'on veut non pas utiliser une bande normale, mais utiliser la bande d'arrêt d'urgence, c'est depuis le 21 juillet 2016 que c'est possible. Comme je vous l'ai expliqué, cela requiert la mise en place d'un aménagement ; il faut faire en sorte que cette bande soit clairement signalée par une signalisation lumineuse, que cela concerne les heures de pointe et les heures creuses et il faut les mêmes panneaux, le C5 et le « excepté 3+ ».

Vous me dites : « Ce n'est pas intéressant, parce que c'est destiné uniquement aux heures de pointe, le matin et le soir ». Monsieur le Ministre, quand le covoiturage va-t-il être un avantage ? C'est quand on pourra doubler les files en utilisant une bande spécialement dédiée à cet effet. C'est à ce moment-là, lorsque les autres seront tout seuls dans leur voiture, que celui qui fait du covoiturage se dira : « J'ai un réel avantage à prendre avec moi plusieurs personnes ». C'est donc bien pendant les heures de pointe que cette solution est intéressante.

Tout cela pour dire, et j'en conclus avec cela, que, depuis belle lurette, la Région wallonne aurait très bien pu mettre en place cette bande d'arrêt d'urgence réservée aux covoitureurs. Elle ne l'a pas fait et elle a fait preuve d'une mauvaise foi en rejetant la faute sur le Fédéral, alors que le dispositif permettait, dans le Code de la route, de procéder aux aménagements nécessaires.

Mais je répète, heureusement que, maintenant, il semble que tout le monde soit sur la même longueur d'onde ; on va peut-être enfin, avant la fin de la législature, avoir droit à ces bandes d'arrêt d'urgence qui accueilleront les covoitureurs.

*(M. Onkelinx, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)*

**QUESTION ORALE DE MME GÉRADON À  
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE  
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
TRANSPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR  
« LA CONFÉRENCE INTERMINISTÉRIELLE  
DES MINISTRES DE LA MOBILITÉ »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Gérardon à M. Di Antonio,

Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal, sur « la Conférence interministérielle des ministres de la Mobilité ».

La parole est à Mme Gérardon pour poser sa question.

**Mme Gérardon (PS).** - Monsieur le Ministre, en ce début du mois de juin, s'est tenue la traditionnelle conférence interministérielle des ministres de la Mobilité. Cette plateforme d'échanges d'informations et de concertation est un espace de dialogue indispensable dans un fédéralisme de coopération.

Pourriez-vous faire le point sur les dossiers qui y ont été évoqués ? Le cas échéant, quelles décisions avez-vous prises avec vos collègues ? Quel est l'agenda des prochaines réunions ?

**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 et du Bien-être animal. - Madame la Députée, l'ordre du jour du CEMM de ce 6 juin consistait en une dizaine de points.

Je vous précise aussi que l'on accélère le rythme puisque l'on en a fixé un autre au 18 juillet.

Tout d'abord, en ce qui concerne le volet ferroviaire et le Pacte national d'investissements, le CEMM a pris acte de la décision du Gouvernement fédéral d'allouer des moyens financiers nouveaux, à concurrence de 1 milliard d'euros, baptisé le « milliard vertueux », courant pour la finalisation des chantiers RER et d'un ensemble de priorités régionales ferroviaires dont je déplore la faiblesse de l'enveloppe allouée pour la Wallonie. Une fois le RER fait, les moyens réservés pour le RER compte tenu de la clé 60/40, il ne restera pas grand-chose pour les autres investissements.

La relance des organes de coopération a été abordée, plus précisément le comité de pilotage pour la mise en œuvre du RER, au sein duquel un représentant de chaque ministre et de chaque société de transport public devra être désigné.

Le CEMM a également pris connaissance de l'avancement des travaux du Fédéral visant à aboutir à une vision interfédérale de la mobilité à long terme et à renforcer l'interopérabilité des entreprises de transport public.

Nous avons aussi institué un groupe de travail « Interopérabilité - Intégration tarifaire », le calendrier concernant la présentation des offres de transport régional a également été discuté.

Le CEMM a par ailleurs convoqué un groupe de travail visant à définir une stratégie commune de renforcement de la sécurité des transports collectifs.

L'étude de l'IBSR portant sur les vitesses dynamiques variables a également été présentée.

Enfin, les points qui me tiennent à cœur ont été, à ma demande, évoqués.

En ce qui concerne les bandes de covoiturage, à ma demande, le CEMM a décidé de créer un panneau « covoiturage ».

En effet, les dispositions prises jusqu'à présent par le Fédéral ne permettaient que d'offrir une capacité supplémentaire, qui serait donc un appel d'air pour des voitures supplémentaires sur des bandes spécifiques, et non d'encourager le covoiturage. Je me réjouis de ce premier pas de la part du Fédéral.

Un autre dossier qui me tient à cœur, c'est celui qui concerne le projet pilote « covoiturage », d'identifier une ou deux régions. Nous pouvons les mettre en place rapidement.

Le second projet évoqué concernait ma proposition de modulation du prélèvement kilométrique pour les camions lorsqu'ils roulent aux heures de pointe. Mon objectif est de fluidifier la circulation lorsqu'elle est la plus dense. Les discussions quant à la viabilité et les modalités pratiques d'une telle mesure vont être entamées avec Viapass, l'entité publique interrégionale chargée du contrôle et de la coordination de la redevance kilométrique. Il s'agira notamment d'examiner les modalités concrètes plus en profondeur, tant pour les tronçons précis où la mesure sera appliquée que pour le niveau et les horaires de cette modulation. Une concertation avec les parties prenantes sera bien entendu organisée en temps utile.

Les prochaines réunions du CEMM sont annoncées les 18 juillet et 3 octobre, dates encore à confirmer par le cabinet du Ministre Bellot.

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

**Mme Gérardon (PS).** - Monsieur le Ministre, je vous remercie pour les informations et je souhaite que cette clé de répartition qui fera que ce milliard d'euros vertueux ne le soit pas tant pour la Wallonie.

*(Mme Gérardon, Présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)*

**Mme la Présidente.** - Je demande, durant quelques instants, à Mme Waroux d'assumer la présidence, si elle le veut bien.

*(Mme Waroux, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)*

**QUESTION ORALE DE M. ONKELINX À  
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE  
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
TRANSPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR  
« LES CONCLUSIONS DU GROUPE DE TRAVAIL  
DU CONSEIL WALLON DU BIEN-ÊTRE DES  
ANIMAUX SUR LES REPTILES »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Onkelinx à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal, sur « les conclusions du groupe de travail du Conseil wallon du bien-être des animaux sur les reptiles ».

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

**M. Onkelinx (PS).** - Monsieur le Ministre, en mars 2016, un groupe de travail mis sur pied par le Conseil du bien-être animal se penchait sur l'élaboration d'une liste positive de reptiles pouvant être détenus par des particuliers. Aujourd'hui, ce groupe de travail a rendu ses conclusions qui ont été approuvées par le Conseil wallon du bien-être animal dans un avis.

Après un an de travail donc, ce sont 232 espèces qui ont été retenues pour figurer dans cette liste positive, dont aucune espèce venimeuse ou de crocodile. Notons également que la détention de certaines espèces devrait être conditionnée à la visite préalable d'un vétérinaire ou encore à son inscription dans un *stud-book*, et ce, dans un souci de préservation de l'espèce.

Les conclusions de ce groupe de travail soulignent également l'importance d'une révision périodique de cette liste ainsi que la mise en place de procédures dérogatoires pour les reptiles n'étant pas repris. Elle propose alors la mise en place d'une commission qui se pencherait sur les demandes de dérogations et évaluerait les éventuelles modifications nécessaires dans la liste.

Monsieur le Ministre, quelle suite sera donnée aux conclusions fournies par ce groupe de travail ? La mise en place d'autres groupes de travail concernant d'autres espèces est-elle envisagée ?

Une commission de suivi est en effet nécessaire pour permettre une liste évolutive, mais aussi pour traiter les demandes de dérogations. Comment celle-ci sera-t-elle composée ? À terme, envisagez-vous la mise en place d'une commission propre à chaque espèce ?

L'élaboration d'une telle liste est évidemment une bonne chose, mais l'accompagnement des particuliers est également fondamental. Nous savons qu'aujourd'hui les professionnels du secteur animalier sont tenus à une obligation d'information du public, mais cela n'est pas suffisant. Nous avons déjà évoqué l'organisation de formations adaptées, celles-ci sont-elles envisagées ? Vous vous souviendrez que, quand j'ai développé la

proposition de décret, c'était un des axes fondamentaux de cette proposition de décret, c'est-à-dire la formation des détenteurs de NAC.

**Mme la Présidente.** - 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 et du Bien-être animal. - Monsieur le Député, le 21 avril 2017, le Conseil du bien-être animal a effectivement remis un avis basé sur les conclusions des experts du groupe de travail.

Le conseil a produit une proposition de liste restrictive de reptiles pouvant être détenus par les particuliers et pouvant être commercialisés.

Sur base de ce travail, je proposerai prochainement au Gouvernement un arrêté mettant en œuvre ce principe de liste positive pour les reptiles. Chaque fois que nécessaire, l'avis d'experts sera sollicité pour faire évoluer cette liste selon l'évolution des connaissances scientifiques.

Ma demande initiale au Conseil wallon du bien-être animal était de créer des listes positives pour les nouveaux animaux de compagnie. La complexité et l'ampleur de la question ont nécessité de phaser le travail. La prochaine étape est dès lors le démarrage d'un groupe de travail sur les oiseaux et les rapaces pouvant être commercialisés et détenus.

Quant à l'information des détenteurs, elle passe essentiellement par la responsabilité du vendeur qui doit remettre à l'acquéreur tout document d'acceptation nécessaire au bien-être animal de l'animal acquis.

Il appartient à chaque détenteur de s'informer et de se former de manière à détenir le mieux possible l'animal dont il fait l'acquisition.

Je ne ferme pas l'idée d'une meilleure sensibilisation des citoyens quant aux conditions de détention de ces animaux, éventuellement par la mise en œuvre de formations spécifiques si nécessaire, mais cela reste en réflexion à ce stade.

J'espérais aussi – on va avoir un nouveau site Internet du bien-être animal bientôt – avoir la possibilité, avec des onglets, d'aller se renseigner sur chaque animal repris dans ces listes positives, parce que le travail existe, des experts l'ont fait, autant partager cela de manière à ce que ces animaux qui sont sur une liste positive, les connaissant, soient accessibles à tous ceux qui auraient décidé d'en acquérir un.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Onkelinx.

**M. Onkelinx** (PS). - C'est déjà une évolution, mais c'est vrai que je reste sensible, au-delà d'une information, parce qu'une information est nécessaire.

C'est vrai qu'en utilisant les outils informatiques c'est bien, mais au-delà de l'information, je vois que vous êtes quand même en réflexion là-dessus, il y a aussi la formation. Je reste persuadé que cette formation, en ce qui concerne certaines espèces, reste indispensable. J'espère que vous allez évoluer dans le bon sens, en tout cas dans le sens que je pense être le bon sens pour que l'on puisse développer, en tout cas, pour certaines espèces, me semble-t-il. On en avait déjà parlé, une formation adéquate me paraît bien. Merci.

*(Mme Gérardon, Présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)*

**QUESTION ORALE DE MME WAROUX À  
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE  
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
TRANSPORTS ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL, SUR  
« L'ENCADREMENT DES CHIENS DITS  
DANGEREUX »**

**Mme la Présidente.** - 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 et du Bien-être animal, sur « l'encadrement des chiens dits dangereux ».

La parole est à Mme Waroux pour poser sa question.

**Mme Waroux** (cdH). - Monsieur le Ministre, un débat animé a débuté la semaine dernière sur la place publique, à propos de l'idée de parlementaires wallons « d'encadrer la détention de chiens dangereux » et de catégoriser les chiens en deux catégories, à savoir les chiens de défense et de garde, d'un côté, et les chiens d'attaque, de l'autre.

Selon les informations récoltées par la presse, les races concernées devraient être déterminées, je cite : « sur base d'un travail scientifique et de l'avis du Conseil wallon du bien-être animal ». J'aurais souhaité connaître la position du ministre en charge du Bien-être animal à ce propos. D'emblée, pouvez-vous me dire si la Wallonie dispose de chiffres précis et de données statistiques récentes relativement aux cas de morsures de chiens dont auraient été victimes les Wallons ces dernières années ?

Comment ces chiffres ont-ils évolué au cours de ces dernières années ? Estimez-vous, comme l'Union professionnelle des vétérinaires, l'UPV, l'a déjà déclaré dans la presse la semaine dernière, qu'une catégorisation des chiens n'est « pas une solution pour gérer les nuisances et les risques liés aux chiens » et qu'il s'agit dès lors d'une erreur intellectuellement indéfendable ?

Il semblerait que d'autres pays qui ont appliqué une telle législation « raciale » seraient revenus sur leur décision faute de résultats probants. Qu'en est-il à votre connaissance ?

Pour l'UPV, le risque zéro n'existant pas, c'est l'analyse du comportement agressif du chien par un vétérinaire qui permettrait d'éviter les problèmes les plus graves. Un diagnostic individualisé permettrait selon l'union d'améliorer la sécurité des personnes en déterminant si le contexte et donc le propriétaire est en cause ou s'il s'agit véritablement d'un problème pathologique de l'animal. Quelle position défendez-vous dans ce débat ?

Estimez-vous que c'est un domaine dans lequel la Wallonie devrait rapidement légiférer ou pensez-vous au contraire que la législation en vigueur est suffisante et satisfaisante et qu'il n'y a dès lors pas matière à intervenir en tant que puissance publique en ce domaine ?

**Mme la Présidente.** - 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 et du Bien-être animal. - Madame la Députée, en Belgique, à ce jour, il n'y a pas de législation spécifique concernant les chiens dangereux, ni de liste de chiens dits dangereux. Une tentative de légiférer avait été amorcée lorsque la matière relevait encore de l'État fédéral, mais sans aboutir à un consensus sur cette question. En effet, ce débat, du point de vue du bien-être animal, est assez controversé.

À ma connaissance, aucune étude n'a jusqu'à présent permis de démontrer que les blessures causées par les morsures canines mettent en cause la dangerosité d'une race en particulier. Au contraire, les études portées à ma connaissance démontrent que la plupart des morsures sont dues à une mauvaise compréhension du comportement de l'animal par l'humain. Par ailleurs, ces études relèvent que les races réputées dangereuses – comme dans la réglementation française – ne sont, en réalité, pas à l'origine des plus nombreuses blessures, même si la taille et le type de chien ont des conséquences sur la force des morsures et donc sur leur gravité.

À cet égard, la position de l'Union professionnelle des vétérinaires est qu'elle déclare que la catégorisation raciale n'est pas une solution pour gérer les nuisances et les risques liés aux chiens. Une telle appréhension de la problématique ne portera pas ses fruits, parce qu'un chien ne naît pas méchant de par sa race, mais le devient par l'éducation qu'on lui inculque. À mon sens, il est donc pertinent de mener une réflexion sur les conditions d'élevage et de socialisation au sein de ces élevages.

Ainsi, je pense que la première étape pour la gestion des chiens mordeurs est une analyse comportementale du chien, compte tenu des circonstances environnantes. L'entretien individualisé avec un vétérinaire comportementaliste permettra d'établir s'il s'agit d'une morsure de nature réactionnelle ou relationnelle et donc due au contexte ou s'il s'agit d'une morsure de prédation ou d'une morsure pathologique liée à un état de stress. Ce n'est que sur base d'une telle analyse qu'une mesure individuelle devrait pouvoir être imposée.

Pour terminer, il faut rappeler que certaines obligations reposent sur le propriétaire du chien. Le propriétaire d'un animal est systématiquement considéré comme responsable des actes de son animal, des blessures, morsures, griffures et des dégâts matériels, vêtements déchirés, voiture abîmée qu'il provoque.

Les propriétaires doivent donc, si les circonstances le nécessitent, prendre les précautions qui s'imposent. À cet égard, bien que ce soit une satisfaction accessoire pour les victimes, l'assurance responsabilité civile privée ou l'assurance familiale du propriétaire indemniser la victime. En outre, au motif de prendre des mesures afin d'assurer le maintien de l'ordre public, la sécurité et la tranquillité de la population, certaines communes ont d'ores et déjà prévu dans leur règlement communal d'imposer la laisse à tous les chiens et le port de la muselière pour les chiens dits dangereux, lors de rassemblements folkloriques ou festifs, soit lorsqu'ils se situent sur la voie publique et dans un entourage, dans un marché, dans un lieu fortement fréquenté.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Waroux.

**Mme Waroux** (cdH). - Merci pour cette réponse très complète, Monsieur le Ministre. Effectivement, on a tous un peu peur, ou même carrément peur quand on voit que des enfants peuvent être victimes de morsures très graves, voire mortelles. Vous parliez ici du placement de muselière dans certaines circonstances. C'est vrai qu'il existe une véritable peur chez les citoyens qui croisent les propriétaires de chiens de race considérée dangereuse, ne serait-ce aussi que pour ceux qui font du jogging, ce n'est pas toujours évident d'être à proximité de chiens qui peuvent montrer une agressivité.

Un élément important serait quand même aussi cet encadrement si possible législatif du dressage de chiens au mordant, dont nous avons déjà parlé.

## ORGANISATION DES TRAVAUX

*(Suite)*

*Interpellations et questions orales transformées en questions écrites*

**Mme la Présidente.** - Les questions orales de :

- M. Jeholet, sur « sur le possible conflit d'intérêts entre la fonction de chef de cabinet et de membre de la société Sofinpro » ;
- Mme De Bue, sur « l'avenir des incinérateurs en Wallonie » ;
- Mme Galant, sur « l'introduction d'une consigne sur les canettes » ;
- M. Puget, sur « le premier bilan climatologique du printemps 2017 » ;
- Mme Bonni, sur « l'impact des déchets de soins de santé sur la facture des citoyens » ;
- Mme De Bue, sur « la note d'orientation sur le plan Taxi wallon » ;
- Mme Galant, sur « l'offre des TEC à destination de Pairi Daiza » ;
- Mme Defraigne, sur « la création d'échevinats du bien-être animal en Wallonie » ;
- Mme Defraigne, sur « la mise en place de l'ASBL Urbanimal » ;
- M. Arens, sur « la castration des porcelets » à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal, sont transformées en questions écrites.

*Interpellations et questions orales retirées*

**Mme la Présidente.** - Les questions orales ou interpellations de :

- M. Henry, sur « l'entrée en vigueur du CoDT et l'élaboration de conventions de partenariat » ;
- M. Collignon, sur « les projets de Vivaqua dans la région de Modave » ;
- Mme Leal Lopez, sur « les amendes liées à l'interdiction de laisser tourner un moteur à l'arrêt » ;
- Mme Leal Lopez, sur « la qualité des eaux de baignade et la possibilité d'une labellisation » ;
- M. Henry, sur « le dialogue avec les acteurs de la transition environnementale » à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal, sont retirées.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

*- La séance est levée à 20 heures 5 minutes.*

## LISTE DES INTERVENANTS

M. Pascal Baurain, cdH  
Mme Jenny Baltus-Môres, MR  
M. Jean-Luc Crucke, MR  
Mme Valérie De Bue, MR  
M. Jean-Pierre Denis, PS  
M. Carlo Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal  
M. Philippe Dodrimont, MR  
Mme Déborah Gérardon, Présidente  
M. Stéphane Hazée, Ecolo  
M. Patrick Lecerf, MR  
M. Olivier Maroy, MR  
Mme Christie Morreale, PS  
M. Alain Onkelinx, PS  
M. Bjorn Vanheste, Directeur du département Service public d'Ernst&Young  
M. Jean-Paul Wahl, MR  
Mme Véronique Waroux, cdH

## ABRÉVIATIONS COURANTES

AG	assemblée générale
AMÉDIS	améliorer le dialogue social au sein du groupe TEC
ASBL	Association Sans But Lucratif
AWAC	Agence wallonne de l'air et du climat
CA	Conseil d'administration
CAR	Commission d'avis sur les recours en matière d'urbanisme
CATU	Commission d'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme
CCATM	commission consultative communale d'aménagement du territoire et de la mobilité
CE	Communauté européenne
CEMM	Comité exécutif des ministres de la Mobilité
CO- CO <sub>2</sub>	monoxyde de carbone - dioxyde de carbone
CoDT	Code du Développement Territorial
CRAT	Commission régionale de l'aménagement du territoire
CRIOC	Centre de Recherche et d'Information des Organisations de Consommateurs
CWATUPE	Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Énergie
DG	Direction générale
DGO2	Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques
DGO3	Direction générale opérationnelle de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement
DGO4	Direction générale opérationnelle de l'Aménagement du territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Énergie
DiCS	Direction interdépartementale de la Cohésion sociale
DPC	Département de la Police et des Contrôles
EMAS	Eco-Management and Audit Scheme
GRH	Gestion des ressources humaines
IBSR	Institut Belge pour la Sécurité Routière ASBL
ISO	Organisation internationale de normalisation
NAC	Nouveaux Animaux de Compagnie
Nivelinvest	Société de développement et de Participation du Brabant Wallon S.A.
OIP	organismes d'intérêt public
PIB	produit intérieur brut
PWDR	plan wallon des déchets – ressources
RER	Réseau Express Régional
RTBF	Radio-Télévision belge de la Communauté française
SEC	Système européen de comptes économiques intégrés
SNCB	Société nationale des Chemins de fer belges
SRWT	Société régionale wallonne du Transport public de personnes
STIB	Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles
TEC	Transports en commun
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UCM	Union des Classes moyennes
UPV	Union professionnelle des vétérinaires
UWE	Union Wallonne des Entreprises