

PARLEMENT WALLON

SESSION 2017-2018

COMPTE RENDU AVANCÉ

Séance publique de commission*

Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des travaux publics

Lundi 13 novembre 2017

*Application de l'art. 161 du règlement

SOMMAIRE

Ouverture de la séance

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Gonzalez Moyano..... 1

Organisation des travaux..... 1

Examen de l'arriéré..... 1

Les différentes réalisations en matière de lutte et d'adaptation aux changements climatiques soutenues par la Wallonie dans les pays en voie de développement - Auditions

Intervenants : Mme la Présidente, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, M. Dodrimont, Mme Gonzalez Moyano, M. Stoffels..... 1

Projet de visite

Intervenants : Mme la Présidente, M. Stoffels..... 2

Organisation des travaux

Intervenants : Mme la Présidente, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, M. Maroy, Mme Gonzalez Moyano..... 2

Auditions..... 3

Mise en œuvre de l'article 15 du décret du 12 février 2004 relatif au statut de l'administrateur public 3

Désignation d'un rapporteur

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Morreale..... 3

Exposé de M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings

Intervenants : Mme la Présidente, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings..... 3

Échange de vues

Intervenants : Mme la Présidente, M. Denis, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings..... 3

Confiance au président et au rapporteur..... 4

<i>Projets et propositions</i>	4
<i>Proposition de décret modifiant le Livre II du Code de l'Environnement constituant le Code de l'Eau en vue d'un plafonnement des factures d'eau en cas de fuite d'eau cachée au sein d'un logement, déposée par Mme Trotta, M. Dupont, Mme Gérardon, MM. Prévot, Stoffels et Legasse (Doc. 876 (2016-2017) N° 1)</i>	4
<i>Désignation d'un rapporteur</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Denis.....	4
<i>Exposé de Mme Trotta, coauteure de la proposition de décret</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Trotta.....	4
<i>Discussion générale</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, MM. Wahl, Maroy, Mmes Stommen, Trotta, MM. Stoffels, Lecerf.....	6
<i>Proposition de résolution visant à étudier le phénomène du harcèlement sexuel dans les transports en commun, déposée par Mmes Bonni, Pécriaux, M. Prévot, Mme Gérardon, M. Denis et Mme Lambelin (Doc. 357 (2015-2016) N° 1)</i>	
<i>Désignation d'un rapporteur</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Morreale.....	10
<i>Exposé de M. Prévot, coauteur de la proposition de résolution</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Prévot.....	10
<i>Discussion générale</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, M. Prévot, Mme Morreale, M. Lecerf, Mme Stommen, M. Stoffels	11
<i>Reprise de la séance</i>	
19	
<i>Proposition de résolution visant à étudier le phénomène du harcèlement sexuel dans les transports en commun, déposée par Mmes Bonni, Pécriaux, M. Prévot, Mme Gérardon, M. Denis et Mme Lambelin (Doc. 357 (2015-2016) N° 1)</i>	
19	
<i>Discussion générale (Suite)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Morreale, M. Lecerf, Mme Stommen, MM. Prévot, Maroy	19
<i>Examen et vote des amendements</i>	
22	
<i>Vote sur l'ensemble</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Prévot.....	22

<i>Confiance au président et au rapporteur</i>	22
<i>Proposition de résolution visant à développer les investissements d'infrastructures du groupe TEC, déposée par MM. Hazée et Henry (Doc. 587 (2016-2017) N° 1)</i>	22
<i>Désignation d'un rapporteur</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Dodrimont.....	22
<i>Exposé de M. Hazée, coauteur de la proposition de résolution</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Hazée.....	22
<i>Discussion générale</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, M. Dodrimont, Mme Gonzalez Moyano, MM. Culot, Hazée.....	24
<i>Vote sur l'ensemble</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Hazée.....	29
<i>Confiance au président et au rapporteur</i>	29
<i>Proposition de résolution visant à implémenter une politique tarifaire sociale active à destination des jeunes usagers du TEC, déposée par Mme Gérardon, MM. Collignon, Sampaoli, Lenzini, Stoffels et Furlan (Doc. 818 (2016-2017) N° 1)</i>	29
<i>Organisation des travaux (Suite)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Gonzalez Moyano.....	29
<i>Interpellations et questions orales</i>	
<i>Question orale de Mme Stommen à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la fermeture de l'ASBL SOS Plastique »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Stommen, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning.....	29
<i>Question orale de M. Denis à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « l'image et le rôle de la Wallonie dans le trafic international de déchets »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Denis, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning.....	30

Question orale de M. Denis à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les pollutions intérieures »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Denis, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 32

Question orale de Mme Morreale à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les réponses wallonnes face au lobby de l'industrie chimique sur les perturbateurs endocriniens »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Morreale, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning.....33

Question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les calculs et les demandes de la Fédération wallonne des entrepreneurs concernant les fuites d'eau »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Maroy, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 34

Question orale de Mme Brogniez à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « l'effectivité de la collecte P+MC et les résultats du projet pilote »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Brogniez, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 36

Question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « l'appel à projets pour le développement de points d'apport volontaire enterrés en matière de déchets pour le secteur HORECA »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Dodrimont, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 38

Question orale de M. Bracaval à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « le point sur l'entreprise Clarebout Potatoes à Warneton »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Bracaval, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 39

Question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de

l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les expériences pilotes en matière d'économie circulaire »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Maroy, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 40

Question orale de M. Prévot à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la lutte contre les déchets sauvages »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Prévot, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 41

Question orale de Mme Morreale à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la gestion différenciée des espaces dans les communes wallonnes »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Morreale, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 42

Question orale de M. Stoffels à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « le contrôle de l'interdiction de l'utilisation du glyphosate »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Stoffels, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 44

Question orale de Mme Morreale à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « le Plan wallon de réduction des pesticides 2018-2022 »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Morreale, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 45

Question orale de Mme Ryckmans à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « l'étude relative à la sortie du glyphosate en Wallonie »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Ryckmans, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 46

Question orale de Mme Ryckmans à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les enfants malades suite à des pulvérisations à Omezée (Philippeville) » ;

Question orale de M. Arens à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les zones tampons »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Ryckmans, M. Arens, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 48

Question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les statistiques sur la production des déchets en Wallonie »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Maroy, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 50

Question orale de M. Culot à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les routes chauffantes »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Culot, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 52

Question orale de M. Stoffels à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la gestion du personnel et les recrutements au sein de la DGO4 »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Stoffels, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 53

Reprise de la séance..... 54

Interpellations et questions orales..... 54

Question orale de Mme Moinnet à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la lutte contre les conducteurs fantômes »

Intervenants : M. le Président, Mme Moinnet, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 54

Question orale de M. Denis à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « l'asphalte vert » ;

Question orale de Mme Moinnet à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « l'asphalte écologique »

Intervenants : M. le Président, M. Denis, Mme Moinnet, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 56

Question orale de M. Bracaval à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la route de la Laine à Mouscron »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Bracaval, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning.....57

Question orale de M. Bracaval à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « le rond-point de la mort à Dottignies »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Bracaval, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 58

Question orale de M. Bracaval à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les passages pour piétons 3D en Islande »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Bracaval, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 59

Question orale de M. Bracaval à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la campagne de sensibilisation au port de la ceinture de sécurité »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Bracaval, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 60

Question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les accidents dans les zones de chantiers routiers et autoroutiers »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Dodrimont, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 61

Question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « le Code de la mobilité »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Maroy, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 62

Question orale de M. Denis à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « le flou régnant autour de l'accompagnement du transport exceptionnel »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Denis, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être

animal et des Zoning..... 64

Question orale de M. Wahl à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « l'utilisation d'un bus local »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Wahl, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 65

Question orale de Mme Moinnet à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la stérilisation des chats de moins de six mois adoptés en refuge » ;

Question orale de Mme Gonzalez Moyano à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « le premier bilan de la stérilisation obligatoire des chats » ;

Question orale de Mme Gonzalez Moyano à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « l'identification des chats »

Intervenants : M. le Président, Mmes Moinnet, Gonzalez Moyano, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 67

Question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les actions menées dans le cadre de la prolifération des chats domestiques et errants »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Dodrimont, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 70

Question orale de Mme Gonzalez Moyano à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « l'interdiction de l'utilisation des colliers électriques pour les animaux »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Gonzalez Moyano, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 72

Question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la pilule contraceptive pour lutter contre la prolifération des pigeons dans les villes »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Dodrimont, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 73

Question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la mort prématurée des nouveaux animaux de compagnie (NAC) après adoption »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Dodrimont, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 74

Question orale de Mme Gonzalez Moyano à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les conditions d'élevage inacceptables des poules en batterie »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Gonzalez Moyano, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zoning..... 75

Organisation des travaux (Suite)..... 76

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites..... 76

Interpellations et questions orales retirées..... 77

Liste des intervenants..... 78

Abréviations courantes..... 79

COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DES TRAVAUX
PUBLICS

Présidence de Mme Moinnet, Présidente

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 14 heures 12 minutes.

Mme la Présidente. - La séance est ouverte.

La parole est à Mme Gonzalez Moyano.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Madame la Présidente, il semblerait que nous ne soyons pas en nombre pour démarrer l'ordre du jour de ces travaux.

Je regarde M. Dodrimont qui s'était excusé lors de notre précédente commission de l'absence d'un membre qui était en mission. Mais cette fois-ci, où est-il, Monsieur Maroy ?

Mme la Présidente. - Chers collègues, nous sommes maintenant en nombre ; nous pouvons débiter nos travaux.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

Mme la Présidente. - La commission a procédé à l'examen de son arriéré.

Les différentes réalisations en matière de lutte et d'adaptation aux changements climatiques soutenues par la Wallonie dans les pays en voie de développement - Auditions

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'organisation d'auditions sur les différentes réalisations en matière de lutte et d'adaptation aux changements climatiques soutenues par la Wallonie dans les pays en voie de développement.

Comme vous le savez, nous n'avons pas eu l'occasion d'avoir ces auditions en commission. Nous avons pu recevoir les différentes personnalités qui étaient de passage à Namur avant de se rendre à Bonn.

La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire,

des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Je pense que la rencontre a eu lieu ; elle vient de se terminer ; elle était fort intéressante. Nous avons la chance d'avoir un certain nombre d'intervenants qui étaient présents sur le territoire wallon dans le cadre de la COP23.

Ce sont des représentants d'associations partenaires de la Wallonie dans les projets soutenus par l'AWAC. Ils auront l'occasion, pour certains d'entre eux ou tout au moins d'autres représentants mais des mêmes associations, d'être à nouveau présents en mai, juin ou début juillet prochain. Il sera peut-être opportun à ce moment-là de rediscuter de la possibilité qu'ils viennent présenter certaines facettes des projets que nous soutenons dans ces pays, en Afrique et en Amérique centrale.

Mme la Présidente. - Y a-t-il d'autres commentaires à propos de cela ?

Monsieur Dodrimont, vous vouliez prendre la parole. À quel sujet ?

La parole est à M. Dodrimont.

M. Dodrimont (MR). - En réalité, Madame la Présidente, c'était pour le point précédent par rapport à l'organisation de nos travaux. Je pensais que vous donneriez votre point de vue.

Mme la Présidente. - J'allais y venir. J'avais d'autres points encore à évoquer avec vous.

M. Dodrimont (MR). - D'accord, c'était pour que l'on puisse le faire en début de séance, pour nos collègues.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Gonzalez Moyano.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Madame la Présidente, par rapport aux auditions que M. le Ministre vient d'évoquer, ne devrait-il pas être opportun de joindre justement la Commission énergie à ces auditions ?

Mme la Présidente. - Si j'ai bien compris, il n'y aura plus d'auditions puisque ces personnes étaient de passage aujourd'hui en Belgique, mais ne seront plus en Belgique dans les prochains jours ; il n'y a plus d'auditions prévues actuellement. M. le Ministre vient

d'évoquer qu'il y en aurait peut-être d'autres au printemps.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - C'est pour ces futures auditions.

Mme la Présidente. - À ce moment-là, on verra avec M. le Ministre Crucke s'il y a lieu de faire une commission conjointe ou pas.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - D'accord. Merci.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). - Par contre, il serait fortement intéressant d'entendre des personnalités qui sont allées à Bonn ; de faire des auditions après pour savoir quels sont les résultats de cette conférence à Bonn et de quelle manière cela impactera notre politique en matière d'environnement et d'énergie.

Ce n'est pour le moment, ici et maintenant, mais ce serait, au moins pour le printemps, d'avoir un rapport au départ de ceux qui ont participé à la Conférence de Bonn.

Mme la Présidente. - J'en prends bonne note.

La commission a décidé de procéder ultérieurement à des auditions.

Projet de visite

Mme la Présidente. - Au niveau des communications, j'avais encore des informations à vous donner concernant le programme des visites de notre commission dans les installations de la SWDE.

On avait prévu deux visites. La première est prévue le 4 décembre à Eupen. Il y aura un départ du Parlement de Wallonie à 8 heures ; un accueil sur place aura lieu à 9 heures 30 avec une présentation générale de la SWDE ; l'évocation du plan stratégique 2022 ; à 10 heures, visite des installations du complexe de la Vesdre pendant une heure ; à 11 heures, on discuterait des initiatives de la SWDE au service de ses communes partenaires avec un échange de questions et réponse ; à 12 heures, une petite restauration aura lieu et le retour se fera vers Namur.

Nous avons également une autre visite le vendredi 8 décembre à Gaurain. Il y aura un départ de Namur à 7 heures 15 ; un accueil aura lieu à 10 heures sur place ; la visite du centre d'exploitation de Gaurain-Ramecroix avec explication de la stratégie de la SWDE en matière de recherche de fuites d'eau ; à 11 heures 15, visite des installations du complexe de la Transhennuyère ; à 12 heures 15, le rappel du contexte qui a conduit à la construction de la Transhennuyère ; ensuite une explication aura lieu sur le projet de la sécurisation de la

Wallonie picarde pour souligner l'importance de la coopération entre opérateurs pour garantir l'approvisionnement en eau du plus grand nombre au meilleur prix ; à 13 heures aura lieu une petite restauration ensuite se fera le retour vers le Parlement de Wallonie.

Pour l'autre mission, les services des relations internationales prendront contact avec les différents chefs de groupe pour déterminer qui, dans les commissaires, prendront part à ces missions. Pour rappel, deux commissaires PS, deux commissaires MR et un commissaire cdH.

Y a-t-il des commentaires à ce sujet ?

La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). - Il faudrait indiquer l'adresse car dans Eupen, on peut s'y perdre.

Mme la Présidente. - Le secrétaire de la commission enverra cela aux différents chefs de groupe.

La commission a arrêté un projet de visite des installations de la Société wallonne des eaux – SWDE – les 4 et 8 décembre 2017 à Eupen et Gaurain-Ramecroix.

Organisation des travaux

Mme la Présidente. - Je vais évoquer les travaux de notre commission de ce jour en ce qui concerne l'heure de fin, si on la poursuit au finish aujourd'hui ou si on la poursuit jeudi matin. Vous savez que l'on aura une séance plénière jeudi après-midi. On a la possibilité de poursuivre notre commission jeudi matin. Je vous informe que le point 4 à l'ordre du jour aujourd'hui, à savoir la proposition de résolution de Mme Gérardon, sera postposé à quinzaine, à la demande de l'auteure. Je suis au service de la commission, c'est vous qui choisissez si l'on termine les travaux aujourd'hui ou si on les poursuit jeudi ou si l'on fait un point après les différents textes que l'on évoquera ici dans la commission.

La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Je propose ce que l'on a fait ces deux dernières séances : déterminer jusqu'où l'on peut aller dans les questions au moment où l'on commence les questions orales. C'est à ce moment-là que l'on sait le temps raisonnable qui nous reste. Je suis disponible jeudi matin pour répondre aux dernières questions si nécessaire.

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

M. Maroy (MR). - Je pense que la proposition de M. le Ministre est de bon sens, d'attendre la fin de l'examen des propositions de manière à ce que l'on puisse, à ce moment-là, prendre une décision et avertir les collègues qu'ils ne restent pas éventuellement, alors que ce serait reporté à jeudi. Il y a 60 questions orales ; il y a du travail.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Gonzalez Moyano.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - J'adhère à ce que M. le Ministre et M. Maroy viennent de dire : faire le point au-delà des points déposés à l'ordre du jour.

Mme la Présidente. - Si tout le monde est d'accord, nous ferons le point à l'issue de l'analyse et des votes des projets et propositions de décret et de résolution que nous allons évoquer tout à l'heure.

AUDITIONS

MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 15 DU DÉCRET DU 12 FÉVRIER 2004 RELATIF AU STATUT DE L'ADMINISTRATEUR PUBLIC

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'examen de la mise en œuvre de l'article 15 du décret du 12 février 2004 relatif au statut de l'administrateur public.

Pour information, ce document vous a été transmis via la plateforme en date du 11 octobre.

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 Mme Morreale.

Mme Morreale (PS). - Je propose Mme Gonzalez Moyano comme rapporteuse.

Mme la Présidente. - Mme Gonzalez Moyano est désignée en qualité de rapporteuse à l'unanimité des membres.

Exposé de M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la

Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Très brièvement, vous avez effectivement reçu les documents par rapport à cet article 15 du décret du 12 février 2004.

Concernant notre commission, c'est un gros paquet d'UAP, puisqu'il y a les quatre ports autonomes, il y a la SARSI, la SORASI, la SPAQuE, Viapass, SOFICO, SRWT, SWDE et SPGE. Je suis à disposition pour répondre, le cas échéant, aux questions si certaines choses n'étaient pas claires dans les documents transmis.

Échange de vues

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

M. Denis (PS). - Monsieur le Ministre, vu qu'il n'y a pas d'intervention générale ni de demande d'explication complémentaire, il y a peut-être quelque chose qui peut apparaître comme poser questions, c'est le cumul de rémunérations et jetons de présence au niveau de la SWDE et partout ailleurs. Je pense particulièrement à ORES, par exemple, ce système de rémunérations était supprimé. Entre-t-il dans les intentions de la SWDE de procéder de la même façon ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Oui effectivement, on va procéder de la même façon pour la Société wallonne des eaux. Il y a une autre évolution importante, c'est celle au niveau de la SPGE, mais elle s'est déjà produite puisque, depuis début 2017, les dispositions qui ont été prises, si vous regardez le coût de l'actuel comité de direction, celui que vous avez sur vos documents pour la SPGE, on en est à près de 900 000 euros par an. Avec les dispositions prises depuis le 1er janvier 2017, on se rapprochera de 450 000 euros par an. Il y a eu une évolution assez importante. On pourra en faire la comparaison lors du même exercice l'année prochaine, qui sera d'autant plus précis qu'un texte légal encadre dorénavant ceci de manière plus précise.

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

M. Denis (PS). - Merci, Monsieur le Ministre. Je suppose qu'il en ira de la sorte aussi pour le montant du jeton de présence. Cela va être, grosso modo, 160 euros, comme le prévoit le décret.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire,

des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Ce qui était annoncé par le Gouvernement il y a quelques semaines et qui va se matérialiser sous forme d'un décret s'appliquera à tout le monde, y compris la Société wallonne des eaux et à la SPGE.

Mme la Présidente. - S'il n'y a plus de demande d'information ou d'échange, je clôture le point.

Confiance au président et au rapporteur

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

PROJETS ET PROPOSITIONS

PROPOSITION DE DÉCRET MODIFIANT LE LIVRE II DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT CONSTITUANT LE CODE DE L'EAU EN VUE D'UN PLAFONNEMENT DES FACTURES D'EAU EN CAS DE FUITE D'EAU CACHÉE AU SEIN D'UN LOGEMENT, DÉPOSÉE PAR MME TROTTA, M. DUPONT, MME GÉRADON, MM. PRÉVOT, STOFFELS ET LEGASSE (DOC. 876 (2016-2017) N° 1)

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de décret modifiant le Livre II du Code de l'Environnement constituant le Code de l'Eau en vue d'un plafonnement des factures d'eau en cas de fuite d'eau cachée au sein d'un logement, déposée par Mme Trotta, M. Dupont, Mme Gérardon, MM. Prévot, Stoffels et Legasse (Doc. 876 (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. Denis.

M. Denis (PS). - Je propose Mme Gonzalez Moyano comme rapporteuse.

Mme la Présidente. - Mme Gonzalez Moyano est désignée en qualité de rapporteuse à l'unanimité des membres.

Exposé de Mme Trotta, coauteure de la proposition de décret

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Trotta.

Mme Trotta (PS). - Monsieur le Ministre, chers collègues, actuellement, le consommateur est responsable de l'installation d'eau qui va au-delà du compteur et le distributeur est responsable du raccordement au réseau de distribution jusqu'au compteur. La responsabilité des clients à l'égard de leurs appareils ménagers, des installations de chauffage, des installations sanitaires, et cetera, ainsi qu'à leur bon raccordement, est évidente et est maintenue. Ils sont tenus de veiller à leur entretien et à la conformité. Les distributeurs ne peuvent pas être tenus responsables d'une fuite qui serait due à un manque d'entretien, de surveillance ou à la non-conformité de ces appareils et installations.

Ce que nous disons, avec cette proposition, c'est qu'il en va autrement pour les fuites qui surviennent sur une canalisation qui serait cachée dans le sol ou dans les murs et qui sont plus difficilement décelables, voire pas décelables du tout sans appareillage professionnel, parce qu'elles ne sont tout simplement pas visibles.

Les fuites d'eau sont parfois sournoises. Les consommateurs ne disposent pas des moyens pour contrôler l'état de leur réseau de canalisation. Quand une fuite survient, même si elle est mineure, la facture annuelle peut être particulièrement élevée si rien n'est fait. Pour représenter les choses, par exemple, un mince filet d'eau du robinet équivaut, selon la SWDE, à une perte annuelle de plus ou moins 140 mètres cubes, ce qui fait 700 euros. Une chasse d'eau qui fuit représente plus ou moins 219 mètres cubes par an, soit 1 100 euros. On imagine l'impact potentiel pour une facture d'une fuite, même mineure, sur une canalisation cachée dans le sol ou derrière un mur. Le consommateur ne peut pas connaître l'état de ces canalisations ni les entretenir, contrairement aux appareils, installations sanitaires ou de chauffage.

C'est pour cela que les distributeurs, notamment la SWDE, sensibilisent les consommateurs sur non seulement les bons gestes pour éviter des fuites, mais aussi sur la manière d'agir en cas de consommation anormalement élevée. C'est pour cette raison également que les personnes confrontées à une consommation anormale peuvent solliciter leur distributeur qui pourra ouvrir un dossier et peut-être faire un geste commercial en cas de fuite cachée avérée. Cette procédure est premièrement, peu connue, en plus elle n'est pas standardisée ; elle comporte des conditions établies par le distributeur. Avec ce texte, ce que l'on veut, c'est être plus juste en apportant une meilleure protection des consommateurs. Comment ? Par le biais d'un dispositif uniformisé qui permettrait d'assurer à tous une égalité de traitement, mais aussi une égalité de conditionnalité et de tarification en cas de fuite cachée avérée. On ne peut facturer un ménage de l'eau qu'il n'a pas consommée et pour une fuite dont il n'est même pas responsable. Je trouve cela un peu poussé.

Le médiateur a déjà été sollicité à de multiples

reprises par des personnes qui sont confrontées à une facture d'eau très élevée due à une fuite cachée. Dans ses recommandations à la SWDE, il recommande de réfléchir à des solutions techniques pour contrôler une consommation excessive et anormale de l'eau. Il n'est pas rare non plus que les médias relaient pareille situation particulièrement problématique pour le consommateur qui, avec une facture pouvant s'élever à plusieurs milliers d'euros, peut être plongé ou maintenu dans une situation financière catastrophique. Le dernier article daté du 4 octobre 2017 s'intitulait : « La douloureuse, une facture d'eau de 26 000 euros pour un habitant d'Anthée ».

Selon les chiffres qui nous ont été fournis par la SWDE, le distributeur a accordé, pour l'année 2016, 248 gestes commerciaux pour des fuites cachées. La précision est que la SWDE dit ne pas disposer d'indicateur sur le nombre de demandes introduites, car certaines passent par un *call center* et peuvent être directement arrêtées à ce stade avec les explications d'un opérateur sur les conditions de recevabilité d'une demande écrite. Quoi qu'il en soit, le problème est loin d'être marginal. Nous pouvons clarifier les règles pour éviter des litiges qui peuvent faire perdre, non seulement du temps, mais également de l'argent, aussi bien au consommateur qu'au distributeur.

Le mécanisme que l'on propose prévoit un partage équilibré de la charge de la surconsommation parce qu'autant le consommateur que le distributeur seraient soumis à des obligations et des conditions à respecter, c'est le sens de l'article 2 de notre proposition.

La consommation anormale est aussi définie dans notre article 1er : c'est lorsque le volume d'eau consommé depuis le dernier relevé excède le double du volume « de référence », à savoir le volume d'eau moyen consommé par le client au cours des trois années précédentes, s'il n'y a pas cet historique de trois années du volume consommé l'année précédente ni l'historique de l'estimation de la consommation annuelle sur base des constats réalisés lors des quatre mois suivant la réparation de la fuite. C'est un indicateur qui permet au distributeur de dire : « Maintenant, je dois informer le client ; c'est un niveau à partir duquel la sonnette d'alarme doit être tirée ».

Dans notre article 2 : « En cas de consommation anormale, le distributeur doit informer le client par écrit au plus tard lors de l'envoi de la facture établie d'après le relevé du compteur. À défaut d'information, le client pourra bénéficier du plafonnement de sa facture d'eau s'il y a une fuite cachée ». Il y a également des obligations qui incombent au client : « Il faut que la surconsommation soit effectivement due à une fuite cachée, définie à l'article 1er comme toute fuite sur une canalisation d'eau potable située après compteur au sein d'un logement, à l'exclusion des fuites consécutives à la défectuosité d'appareils ménagers, d'installation sanitaire ou de chauffage et de leur raccordement ».

Une autre condition est que « le client, après avoir été informé, doit communiquer au distributeur la preuve de la réparation : soit une copie de la facture acquittée de la réparation par une entreprise spécialisée, avec photo à l'appui avant et après travaux, localisation de la fuite et date de la réparation ; soit une déclaration sur l'honneur du propriétaire qui aurait effectué les travaux lui-même, avec la photo, la localisation et la date. Tout cela sera envoyé par lettre recommandée dans un délai de 60 jours calendrier à partir de la notification du distributeur qui informe de l'augmentation anormale de la consommation ».

Ensuite, le distributeur peut aller vérifier sur place. Si le client s'oppose à cette vérification, le distributeur pourra engager la procédure de recouvrement intégrale des montants dus.

Pour ce qui relève des modalités de calcul par rapport au plafonnement de la facture en cas de fuite cachée, nous émettons la proposition suivante : « Le distributeur fait la différence entre la consommation enregistrée, au vu du relevé du compteur et de la fameuse consommation de référence sur les trois années ou, sans cet historique, sur l'année précédente ou encore sur les quatre mois qui suivent la réparation de la fuite. Tout ce qui tient de la consommation moyenne suivra la tarification en vigueur. Pour le volume d'eau situé entre ce niveau et son double, il y aurait exonération des frais d'assainissement, du coût-vérité assainissement – CVA – et il y aurait une facturation à 50 % des frais liés à la distribution – le coût-vérité distribution ». C'est ce que pratiquent actuellement la SWDE et la SPGE quand elles font un geste un commercial.

Pourquoi ce choix ? Parce qu'en dépit d'une fuite cachée, la consommation peut toujours avoir été un peu plus importante. Cela, on ne le sait pas et on garde ces 50 % des coûts de distribution. Enfin, pour le volume d'eau qui excède le double de ce niveau, l'exonération serait totale. Parce qu'en cas de fuite cachée, le volume d'eau perdu peut être conséquent et la facture d'eau très élevée. Si le client doit payer la moitié du coût-vérité distribution, cela peut représenter une somme très importante, parfois de quelques milliers d'euros. Dans ce cas, notre proposition de décret n'atteindra pas une partie de ces objectifs.

Un dispositif similaire existe déjà en France. Il s'agit de la loi Warsmann, qui porte le nom du député UMP et qui est à l'initiative. Je voulais finir avec un cas concret parce que les modalités de calcul sont un peu compliquées. Si l'on considère un volume de consommation annuelle de 80 mètres cubes, ce qui correspond plus ou moins à un ménage de deux ou trois personnes, en cas de fuite cachée, les 80 premiers mètres cubes seraient facturés normalement ; entre les 80 et 160 mètres cubes, il y aurait une tarification à 50 % des frais de distribution et une exonération des frais à l'assainissement ; et au-delà des 160 mètres cubes, il y aura exonération totale.

Voilà ce qu'il en est de la proposition de décret qui, on l'espère, vous aura convaincu tant elle primordiale si l'on veut éviter autant que possible des situations catastrophiques qui sont complètement indépendantes de la volonté. Je ne sais pas si mes collègues veulent ajouter quelque chose. Nous restons à votre disposition pour toutes vos questions. Merci pour votre attention.

Discussion générale

Mme la Présidente. - Je déclare la discussion générale ouverte et cède la parole à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Je suis assez sensible à la proposition, même si modifier le décret est peut-être un peu excessif dans la mesure où le nombre de cas est très faible – quelque centaines de cas par rapport à un 1,5 million de raccordements.

Les distributeurs ont une position relativement dure par rapport à votre proposition. Je pense qu'il serait intéressant de les entendre. Aquawal est une bonne solution ; il rassemble l'ensemble des opérateurs et il pourrait nous dire ce qu'il souhaite par rapport à cela. Le problème est bien réel. Je l'ai vécu, tous les bourgmestres ont été sollicités par des gens qui étaient dans une situation difficile par rapport à cela. Il y a sans doute quelque chose à faire. Est-ce que cela est la bonne formule ? Je n'en sais rien, mais je propose, si vous l'acceptez et avec l'accord de tout le monde, d'entendre le secteur et Aquawal a la position centrale par rapport à cela pour rassembler l'avis des distributeurs.

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

M. Wahl (MR). - Très brièvement, je pense que la position adoptée par le Ministre est tout à fait raisonnable et la plus intelligente. J'attire toutefois l'attention des auteurs sur le fait que, dans le texte tel qu'il est posé, il me semble y avoir quelques articles qui sont de véritables « nids à procès » au lieu de simplifier les choses, ce qui est son intention et on peut tout à fait le comprendre. Lorsque je vois que, dans un texte qui n'a rien avoir avec le Code civil, on vient interférer dans les obligations entre locataire et propriétaire, cela forme un nid à procès. Lorsque l'on parle de déclaration sur l'honneur, cela peut même être contraire au prescrit du code judiciaire.

Quand je vois que « le distributeur peut procéder à toute vérification sur place ; qu'en cas d'opposition à la vérification, il peut engager la procédure en recouvrement intégral du montant dû », il y a aussi le respect de l'occupant de l'immeuble. Comment modalise-t-on ces droits ? Comment constate-t-on le fait qu'il y a un refus d'entrer dans l'immeuble ? Je suis un

peu inquiet aussi parce que cela donne quasiment aux sociétés concernées un droit d'intervenir, d'entrer dans le logement et, à défaut il y a une sanction. Cela ne va pas non plus dans l'autre sens.

Je suis persuadé des bonnes intentions des auteurs du texte, mais j'attire l'attention sur le fait que je vois là trois ou quatre difficultés majeures dans la réalisation. Commençons par entendre les représentants, car je pense que, d'une société de distribution à l'autre, il y a des pratiques différentes. Je sais que M. Maroy pourra le rappeler, il y a déjà certaines pratiques qui se font dans certaines sociétés et qui sont tout à fait satisfaisantes sans qu'il ne soit nécessairement besoin d'un texte légistique. Par ailleurs, si un texte devait être adopté il faudrait veiller à ce que l'on ne déplace pas une difficulté d'un point vers un autre.

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

M. Maroy (MR). - Pour abonder dans le sens de mon chef de groupe, cette problématique est réelle et dont les conséquences peuvent être très lourdes financièrement.

M. le Ministre a raison : il faut bien évaluer cette problématique à sa juste proportion. Ce sont quelques centaines de cas ou peut-être quelques milliers au maximum par rapport à l'ensemble des compteurs d'eau. Néanmoins, lorsque l'on est confronté à cela, cela peut être extrêmement lourd financièrement.

Vous l'avez dit, Madame Trotta, les sociétés de distribution ne restent pas les bras ballants. J'avais posé une question à M. le Ministre il y a quelques années et je vois que les chiffres ont été repris dans votre proposition. J'ai mené quelques contacts et la plupart des sociétés de distribution procèdent déjà à des gestes commerciaux. Il est vrai que les modalités sont un peu différentes d'une société à l'autre, mais la plupart des sociétés ne sont pas du tout insensibles à cela. Cependant, il ne faudrait pas – c'est le risque – que l'on déresponsabilise le consommateur. Car des gens qui se plaignent de recevoir une grosse facture d'eau, mais qui laissent couler leur chasse, j'en connais. Cela peut tout de suite être très lourd de conséquences.

Il est important d'être très précis sur ce qui est ou non une fuite cachée. Le plus fréquemment, c'est la chasse d'eau, c'est le groupe de sécurité du boiler. Parfois, c'est caché dans le sens où le boiler peut être encastré et on ne voit pas ce petit groupe de sécurité lorsque la pression est trop forte et cela laisse passer de l'eau. Le problème est qu'avec le calcaire, le système se bloque parfois et cela peut couler très vite. Est-ce caché ou non ? C'est un témoignage de terrain que je fais remonter ainsi que des interrogations par rapport au texte. Qu'est-ce qui est caché, qu'est-ce qui ne l'est pas ?

Sur les modalités, j'entends qu'un distributeur intervient, mais c'est une seule fois dans la vie du client.

C'est une fois, mais pas deux. Cela devrait également être tenu en compte. Puis il y a cette difficulté pointée par mon chef de groupe : que se passe-t-il dans le cas où un propriétaire n'entretient pas correctement son bien ? On entre là dans des difficultés qu'il conviendra de discuter.

Sur la constatation, une simple déclaration sur l'honneur, je vois déjà venir les choses ! Par exemple, la personne qui, par négligence, a laissé couler sa chasse d'eau ou n'a pas été attentive à son groupe de sécurité peut essayer de magouiller et faire une déclaration sur l'honneur. Dans les faits, d'après la petite enquête rapide que j'ai menée en téléphonant à quelques contacts, il arrive que la société envoie quelqu'un pour constater sur place ; sinon, c'est une photo avant et après ainsi que l'intervention avec une facture d'un plombier.

Face à toutes ces interrogations, la problématique est importante. Dans les faits, des gestes existent déjà. Faut-il aller jusqu'à le prévoir dans un décret ? Nous ne sommes pas opposés par principe à ce qu'on le fasse, mais il faut le faire intelligemment. Je pense qu'il y a lieu de demander – c'est la moindre des choses, comme le ministre le suggérait – l'avis des distributeurs et pourquoi pas de l'association qui les représente, à savoir Aquawal. Pour ne rien vous cacher, je les ai eus en ligne ce matin et je pense qu'ils ont des choses intéressantes à faire valoir.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Stommen.

Mme Stommen (cdH). - J'abonderai dans le sens de mon collègue. En effet, le problème est réel et cela peut véritablement compliquer la vie de nombreuses personnes.

Sur le principe, nous sommes d'accord d'avoir une audition qui nous permettra de bien cerner tous les aspects du problème et de ne pas nous diriger trop rapidement vers une solution trop simpliste qui ne ferait que déplacer les problèmes.

Vous réagissiez, Madame Trotta, par rapport au fait que M. Maroy prenait en exemple des cas qui ne concernaient pas le tronçon qui est sous la responsabilité de la SWDE. Oui, mais cela n'empêcherait pas que les services seraient probablement beaucoup plus sollicités et cela peut, pour résoudre un problème qui reste relativement limité, même si l'on peut mesurer les difficultés que cela engendre pour les personnes, avoir des conséquences disproportionnées par rapport aux cas qui restent en suspens une fois faits les cadeaux des sociétés. Selon les chiffres que nous avons, il y aurait entre 250 et 350 cas maximum par an, traités au cas par cas chez les distributeurs pour un ensemble de 1,6 million raccords. Cela donne une idée de la proportion.

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

M. Maroy (MR). - Les chiffres que vous citez, c'est pour la SWDE. N'oubliez pas qu'il y a d'autres distributeurs et, en réalité, il doit y avoir environ 300 cas par an par distributeur selon l'importance de celui-ci. Au maximum, il y a environ 2 000 cas par an.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Stommen.

Mme Stommen (cdH). - Cela donne une idée de la proportion en tout cas. Il ne faudrait pas sortir un fusil pour tuer une mouche.

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

M. Maroy (MR). - Je pense aussi – et je vais faire plaisir au Ministre – que cela souligne bien l'utilité de ce fameux passeport « eau », dont vous nous parlez depuis un certain temps déjà, Monsieur le Ministre, et qui arrive tout doucement en fin de parcours – l'accouchement est proche, vous allez nous le dire. Parce que la difficulté avec les canalisations, avec le réseau de distribution d'eau à l'intérieur de la maison, c'est qu'une partie est cachée et il est difficile de s'apercevoir d'une fuite lorsqu'elle se trouve dans la chape, dans la cave, dans le sous-sol. Le passeport « eau » peut être quelque chose d'utile de manière à ce que le candidat acquéreur ait une vision assez claire de l'état du système de distribution d'eau dans sa maison.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Trotta

Mme Trotta (PS). - Merci, Madame la Présidente. Je suis très heureuse de voir que mes collègues prennent part à cette discussion avec beaucoup de ferveur. Ce n'est qu'une proposition de décret. Si nous l'amenons, c'est avant tout pour en discuter et pouvoir l'améliorer.

Personne ne nous donne les chiffres corrects. Quand je les ai demandés, rien qu'à la SWDE, il nous donne les gestes commerciaux qu'ils ont faits, mais ils ne veulent pas chiffrer l'ampleur des demandes. Il est difficile d'évaluer le nombre. On parle de quelques centaines, mais cela peut vite monter à quelques milliers et à de grosses sommes. Quand je vois le monsieur qui doit payer 26 000 euros, même si ce ne sont que quelques cas, je ne voudrais pas être à sa place. Il y a des gens qui viennent de milieux très précarisés et pour qui quelques centaines d'euros supplémentaires sont difficiles à payer.

Monsieur Wahl, par rapport à ce « nid à procès », lorsque l'on parle de déclaration sur l'honneur, cela coûte moins cher au propriétaire, qui pourrait réparer lui-même, de faire ces travaux. Mais il faudrait que le distributeur puisse venir vérifier sur place ce qui a été fait. Car si la fuite continue, le distributeur ne devrait pas en être pénalisé. Je pense que cela peut se faire de commun accord avec la personne et je pense que celle-ci sera tout à fait d'accord que le distributeur puisse vérifier si la fuite a bien été réparée. Je ne suis pas juriste et j'analyserai le compte-rendu et tout ce que Monsieur Wahl a dit. En fonction de cela, on pourra

apporter des amendements.

Quand vous dites, Monsieur Maroy – M. Wahl en a parlé également – qu'il y a déjà énormément de gestes déjà en application, je pense que ce qui a déjà été fait est très bien. Mais ce que l'on voudrait, c'est une vraie égalité et que ce ne soit pas à la tête du client. Des gens sont confrontés à une facture d'eau, parfois n'osent pas faire les démarches, ne savent peut-être pas à qui s'adresser, et se retrouvent avec des milliers d'euros à payer...

(Réaction d'un intervenant)

Oui, bien sûr, mais ce n'est pas toujours donné à tout le monde de pouvoir effectuer les démarches. Aujourd'hui, c'est à la tête du client, même si ce qui a déjà été fait est très bien et j'abonde dans votre sens à ce niveau. Il faut une égalité de traitement, de conditionnalité et de tarification.

Monsieur Maroy, quand vous dites que les sociétés de distribution font déjà énormément, je suis d'accord avec vous, mais je me réfère à une de vos questions écrites il y a peu de temps, par rapport au fait que le relevé de compteur devrait pouvoir se faire de manière périodique sur l'espace client de la SWDE. M. le Ministre Di Antonio avait répondu favorablement, mais ce n'est malheureusement pas encore le cas.

Vous dites qu'il ne faut pas déresponsabiliser le client. Si le client avait déjà l'opportunité, quand il le souhaite, de remettre son relevé pour voir s'il y a des soucis, il y aurait peut-être déjà moins de dégâts et pour le consommateur et pour le distributeur.

M. Maroy (MR). - Rien n'empêche le client de vérifier régulièrement son compteur d'eau. Personnellement, c'est ce que je fais parce que j'ai eu une fois la blague de quelque chose qui a coulé et cela m'a coûté cher. Depuis lors, en bon père de famille, il m'arrive d'aller voir mon compteur.

Mme Trotta (PS). - Si le client peut avoir la différence de manière périodique, il y aurait peut-être beaucoup moins de pertes pour tout le monde : aussi bien pour le consommateur que pour le distributeur, qui ne devrait pas assumer en cas de fuite cachée.

Concernant les fuites cachées, vous disiez de faire attention, mais la définition est pour cela dans la proposition de décret. On parle de toute fuite qui n'est pas due à des défauts d'appareils ménagers, d'installations de chauffage, de sanitaires, et cetera. Tout ce qui est propre à l'installation du client n'est pas pris en compte dans la proposition de décret. C'est pour cela que les quelques définitions dans l'article premier sont nécessaires, que ce soit au niveau de la consommation anormale ou des fuites cachées, parce que c'est là que n'importe quel client pourrait s'y référer, en évoquant une chasse d'eau. Ce n'est pas le cas. Ce sont les fuites cachées, dans le sol ou dans les murs, complètement

indécelables sans un appareil professionnel. On ne parle pas d'autres appareils ménagers.

Je suis pour cette proposition d'auditions, mais, à mon sens, il faut élargir les auditions, que ce soit au Réseau wallon de lutte contre la pauvreté, de l'ASBL Revers avec laquelle on avait travaillé sur ce décret et aussi du médiateur, parce que celui-ci est confronté régulièrement à des gens qui l'appellent pour ce genre de problème. Il est aussi intéressant d'entendre le médiateur qui, dans ses recommandations, recommande à chaque fois à la SWDE de faire quelque chose.

Je suis tout à fait d'accord de procéder à des auditions, mais élargissons et entendons les autres avis. Cela me semble être intéressant.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - À partir du moment où l'on partage le constat, je ne suis pas certain qu'il faille réentendre le médiateur et d'autres opérateurs. En fait, on cherche une solution technique. On sait qu'il existe un certain nombre de gestes commerciaux qui sont posés, peut-être plus par certaines sociétés que d'autres. Comment faire en sorte que ce soit plus systématique et qu'il y ait une manière de fonctionner qui permette de répondre au cas par cas lorsqu'il y a des situations qui le nécessitent ?

J'insiste aussi sur le fait qu'il ne faut pas déresponsabiliser. Je comprends qu'il faille aider, mais il ne faut pas déresponsabiliser parce que quelqu'un paiera cette eau. À un moment donné, tout le monde la paie. Il faut trouver un équilibre entre les deux. S'il existe des gestes commerciaux plus facilement mis en œuvre dans certains endroits que dans d'autres, voyons avec Aquawal de quelle manière on peut mettre en place un dispositif plus systématique, plus général. Je suis demandeur de les entendre. Par contre, si vous voulez demander d'autres avis, peut-être que des avis écrits suffiraient. Ce que l'on vient d'entendre ici montre bien que l'on est conscients du problème et que l'on ne conteste pas la matérialité des faits.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Trotta.

Mme Trotta (PS). - J'entends bien la majorité et le ministre. Je demande un vote sur chaque proposition d'audition pour que ce soit acté. Cela ne me dérange pas que l'on ait une contribution écrite par rapport aux autres. Je comprends que l'on cherche ici une solution technique, mais justement soyons complets.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la

Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - J'ai parlé du passeport « eau », c'est quelque chose qui va aider, mais qui sera mis en œuvre progressivement puisque ce sont d'abord les nouvelles constructions, puis lors des mutations, et cetera. Cela va dans le bon sens.

(Réaction d'un intervenant)

J'ai demandé à la SWDE de mettre cela en place et il faut un peu de temps pour y arriver, c'est la possibilité d'être averti par courriel ou par SMS de ce que devrait être l'index normal, par exemple au quart de l'année. Si l'on a consommé 100 mètres cubes la première année, après trois mois, on doit être à 125 mètres cubes. Si l'on a un rappel sur son GSM qui dit : « Êtes-vous bien à 125 mètres cubes ? », on pense à aller voir son compteur, on constate que l'on est à 160 mètres cubes et l'on se dit qu'il y a un problème. On divise le risque en fonction des périodes qu'on leur impose. C'est un système informatique relativement facile à mettre en œuvre. Cela fait peut-être partie des suggestions que l'on pourrait faire à Aquawal, d'avoir la possibilité que les gens s'abonnent à ce service SMS, courriel ou autre.

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

M. Maroy (MR). - C'est une excellente idée, il faut pouvoir faire en sorte que les différentes sociétés de distribution aident les consommateurs à suivre l'évolution de leur consommation. Cela ne doit pas être très chinois. Au quart ou à la moitié de l'année, comme le ministre le décrit, me semble être une bonne proposition.

Sur les auditions, c'est vous qui voyez, Madame Trotta. Si vous voulez que cela dure très longtemps et que votre projet de décret reste très longtemps dans le « donjon », demandons à réauditionner la planète entière. Je pense qu'il n'est pas nécessaire de réentendre ou d'entendre le Réseau wallon de lutte contre la pauvreté. Tout le monde a bien conscience de ce qui arrive quand on gagne peu de sous et que l'on reçoit une grosse facture. On n'apprendra pas de scoops de la part du réseau wallon dont vous avez parlé.

Par contre, ce que l'on cherche, c'est une solution technique et de voir s'il y a moyen, éventuellement et sous quelles conditions. On cherche un peu d'inspiration et de répondre avant toute chose à cette question : légiférer, cela ne fera-t-il pas pire que bien ? Je n'ai pas de réponse à cette question, ni d'a priori, mais c'est une question que l'on est légitimement en droit de se poser.

Vous pouvez demander les votes que vous voulez, mais je limiterais les auditions, soit orales, soit écrites, à des contributions techniques : que pratiquez-vous dans votre société ? Quel est le nombre de demandes ? Quel est le nombre de dossiers accordés ?

Pour montrer à mes collègues socialistes, qui me

taquinent souvent un peu parce que je viens du Brabant wallon, l'intercommunale des eaux du Centre du Brabant wallon a reçu 205 demandes depuis le début de l'année et il n'y a eu que 25 refus. Vous voyez que la politique est particulièrement ouverte et sociale dans le Brabant wallon.

C'est ce que l'on cherche à voir. Quelle est la politique de chacun des distributeurs, sachant qu'il y en a quelques-uns ? Quelles conditions posent-ils ? Dans quelles circonstances interviennent-ils, si c'est nécessaire d'intervenir ? L'harmonisation serait-elle une bonne chose ? C'est pour des questions comme celles-là qu'il y aurait lieu d'avoir une réponse.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Trotta.

Mme Trotta (PS). - Je suis d'accord si l'on demande des contributions écrites – afin que ce soit bien complet et que l'on puisse se faire une idée – du Réseau wallon de lutte contre la pauvreté, du médiateur, l'ASBL Revers avec laquelle on a travaillé et peut-être même la Fédération des CPAS parce que ce sont eux qui s'occupent du Fonds social de l'eau, une audition d'Aquawal. Avancer comme cela me semble très bien.

Mme la Présidente. - Puis-je avoir un accord de la commission pour solliciter l'audition d'Aquawal ? Je vous propose de le faire après la Commission du budget. Cela aurait lieu le 11 décembre pour ne éviter que cela tombe la semaine du budget. On demanderait l'avis écrit du médiateur, du Réseau wallon de lutte contre la pauvreté, de l'ASBL Revers et de la Fédération des CPAS. Puis-je avoir un accord de la commission sur cela ?

La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). - J'ai une petite question par rapport à cela. On vient d'entendre une série de questions plutôt d'ordre juridique. Peut-on demander à Aquawal une réponse sur les deux volets, technique et juridique ? Comme cela, on parvient aussi à donner la réponse par rapport à la praticabilité juridique autant que la praticabilité technique.

Mme la Présidente. - On le demandera lors de la convocation à l'audition.

La parole est à M. Lecerf.

M. Lecerf (MR). - Madame la Présidente, Aquawal est-elle en mesure de nous faire un état de la situation ? C'est sans doute le cas pour les grandes intercommunales, mais qu'en est-il par rapport aux toutes petites et aux régies qui, dans la pratique, ont peut-être plus de difficultés à mettre cela en œuvre ? Soit on le leur demande précisément, soit on les auditionne de manière un peu plus large, mais il y a toute une série de petites régies ou de petites intercommunales qui n'ont pas une armée administrative en soutien. On doit aussi en tenir compte.

Mme la Présidente. - Je pense qu'elles sont peut-être justement représentées dans Aquawal. On peut éventuellement auditionner Aquawal et leur poser la question. Si ce n'est pas le cas, on pourrait prévoir une autre audition avec les plus petites régies.

M. Lecerf (MR). - Je pense que ce serait bien qu'on les prévienne de notre intention par rapport à cela.

Mme la Présidente. - On peut l'évoquer dans les courriers qu'on va leur adresser.

M. Lecerf (MR). - Si vous le voulez bien. Merci.

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

M. Maroy (MR). - Je pense que l'on ne sait pas auditionner tout le monde. Il y en a 54, semble-t-il. Il serait plus intéressant d'avoir une palette – pas complète et exhaustive, ce n'est pas possible, à moins de dire qu'on atterrira dans dix ans – et une vision un peu chamarrée pour pouvoir se faire une idée sur ce qui se pratique dans les différents types de sociétés de distribution plutôt que d'entendre ou d'avoir une contribution écrite de tous les organismes qui œuvrent en matière de précarité.

Je pense que tout le monde a bien compris l'impact social. Je ne vois pas trop ce que cela va changer. Ce qui m'intéresserait, c'est de savoir ce qui se pratique, comme le dit M. Lecerf, quand on est une petite régie communale ; ce serait intéressant d'avoir un témoignage de ce côté-là.

Si on n'auditionne que Aquawal, il faudrait les prévenir que ce que l'on attend d'eux, c'est qu'ils nous fassent un état des lieux assez large selon les types de sociétés.

Mme la Présidente. - On agira de la sorte, si tout le monde est d'accord. Parfait.

La commission a décidé de procéder le lundi 11 décembre 2017 à l'audition d'un représentant habilité d'AQUAWAL et de solliciter l'avis écrit :

- de M. Bertrand, Médiateur de la Wallonie et de la Fédération Wallonie-Bruxelles ;
- du Réseau wallon de lutte contre la pauvreté – RWLP ;
- de la Fédération des CPAS ;
- de l'ASBL Revers.

Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close.

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À
ÉTUDIER LE PHÉNOMÈNE DU
HARCÈLEMENT SEXUEL DANS LES
TRANSPORTS EN COMMUN, DÉPOSÉE PAR
MMES BONNI, PÉCRIAUX, M. PRÉVOT,
MME GÉRADON, M. DENIS ET
MME LAMBELIN
(DOC. 357 (2015-2016) N° 1)**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de résolution visant à étudier le phénomène du harcèlement sexuel dans les transports en commun, déposée par Mmes Bonni, Pécriaux, M. Prévot, Mme Gérardon, M. Denis et Mme Lambelin (Doc. 357 (2015-2016) 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 Mme Morreale.

Mme Morreale (PS). - Madame la Présidente, je propose Mme Gonzalez Moyano comme rapporteuse.

Mme la Présidente. - Mme Gonzalez Moyano est désignée en qualité de rapporteuse à l'unanimité des membres.

*Exposé de M. Prévot, coauteur de la proposition de
résolution*

Mme la Présidente. - La parole est à M. Prévot.

M. Prévot (PS). - Le groupe socialiste a souhaité revenir avec ce texte qui avait été déposé voici plus de deux ans. Je me permets quelques rétroactes afin d'expliquer à l'ensemble des commissaires ce qui avait motivé les auteurs, dont je fais partie, à déposer ce texte.

Le 16 avril 2015, en France, le Conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes remettait au Gouvernement français un rapport accablant qui signalait que 100 % des utilisatrices de transports en commun avaient déjà, au moins une fois dans leur vie, subi une agression sexiste, du harcèlement, ou une agression sexuelle dans les transports en commun.

En juillet 2015, M. le Ministre Di Antonio répondait à une question de Mme Morreale qui l'interrogeait sur ce sujet. À l'époque, M. le Ministre indiquait que « l'étude menée par le Haut Conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes sur le harcèlement sexuel dans les transports en commun ne m'est pas connue. La seule comparaison de la situation d'une grande métropole à la Wallonie ne me paraît pas suffisante pour justifier une étude similaire. Cependant, la SRWT reste attentive en

vue de les prévenir, de les éradiquer, à tout comportement ou fait de violence perpétré dans le cadre de ses missions ».

En septembre 2015, M. le Ministre répondait à nouveau à une question sur le même sujet. Il relevait : « Pas de signaux anormalement élevés, via les plaintes ou les rapports d'ambiance des conducteurs et contrôleuses, de cas de harcèlement sexuel dans les TEC ». Il terminait par la même phrase, mot pour mot : « La SRWT reste attentive en vue de les prévenir, de les éradiquer, à tout comportement ou fait de violence perpétré dans le cadre de ses missions ».

Face à la minimisation du phénomène, les parlementaires du groupe PS ont déposé ce texte visant à objectiver les chiffres du harcèlement sexuel dans les transports en commun et à définir une stratégie visant à lutter contre celui-ci.

Force est de constater que depuis le dépôt de ce texte, les lignes ont peu bougé. En 2016, vous avez réuni, Monsieur le Ministre, des parlementaires et des membres de la SRWT afin de faire un état des lieux de la situation. En octobre dernier, vous indiquiez être très sensible à la problématique. Cela ne mange pas de pain ; on ne voit toujours rien venir.

Vous indiquiez également que : « Un marché d'étude a été lancé et a abouti en juin dernier à la production d'un rapport qui vient juste d'être finalisé. Dans les prochaines semaines, je pourrai le communiquer. L'intitulé exact de cette étude est : « Réalisation d'un diagnostic de l'état de l'art via un inventaire raisonné des études et rapports analysant les comportements d'agression verbale ou autres à caractère sexiste en lien avec les transports en commun et proposition de construction d'un tableau de bord du phénomène ». » Malheureusement, nous n'avons toujours pas pu en prendre connaissance. Nous ne connaissons pas le contenu de cette étude ; vous ne l'avez pas présentée alors que vous aviez signalé vouloir le faire dans les semaines à venir.

Vous deviez nous présenter les résultats et votre stratégie. On ne sait pas où cela en est. Je profite de cette discussion générale pour vous poser les questions suivantes : êtes-vous toujours en possession de cette étude ? Comptez-vous nous la faire parvenir ? Si oui, dans quel délai ? Quelle va être la place du harcèlement sexuel dans le contrat de services publics du groupe TEC ?

Pour revenir sur les éléments d'actualité, Mme Morreale vous avait également interpellé. On sait que pour avoir des éléments un peu plus concrets, il est toujours préférable de lire la presse que de venir en commission avec vous, Monsieur le Ministre. Ainsi, vous avez annoncé quelques lignes dans la DH : la création d'une ligne d'urgence, appels et SMS, un arrêt sur demande, qui me semble être une idée un peu

farfelue.

Là aussi, j'aurais aimé que vous puissiez nous en dire davantage parce que, cet arrêt sur demande, que rencontre-t-il comme objectif ? Pensez-vous sincèrement que si une femme est harcelée dans un bus et qui va faire un arrêt sur demande, cela va empêcher son agresseur de descendre à ce même arrêt ? Là aussi, j'aurais aimé que vous puissiez nous éclairer sur ce qui nous semble être une fausse bonne idée.

Vous parliez également d'un éclairage suffisant. Il faudrait avoir un éclairage suffisant dans des zones plus accidentogènes. Mais là aussi, avez-vous identifié des zones accidentogènes avec les TEC ? Si oui, pouvez-vous nous faire part de ces zones ?

Vous évoquez encore le déplacement de certains arrêts, pas de publicité dégradante ou encore – je vous la lis comme elle a été reprise dans la DH – « la formation spéciale pour les chauffeuses ». Je ne sais pas, Monsieur le Ministre, pour vous ce qu'est une « chauffeuse ». J'ai entendu parler de conductrice de trains, de bus, mais une « chauffeuse », cela ne me dit rien ; j'avais été quelque peu interpellé par ce terme. Peut-être est-ce le journaliste qui l'a utilisé, mais je ne savais pas que nous avions des « chauffeuses » dans nos TEC wallons. Visiblement, c'est un terme qui a été repris par le journaliste ; si l'on ne peut pas vous en octroyer la paternité, vous pourrez vous en expliquer également.

Dans notre proposition de résolution, nous demandions d'avoir des données objectives sur le phénomène de harcèlement sexuel, de propos sexistes que nous pouvions avoir également au niveau des TEC.

Nous demandions également une information destinée au personnel des TEC concernant le harcèlement sexuel, une large communication afin de sensibiliser également le grand public. Nous visions également une sensibilisation du personnel des TEC tant pour les contrôleurs que pour les chauffeurs et les conductrices de bus afin de pouvoir détecter au mieux les comportements de harcèlement.

Ce texte revient deux ans après, à une époque où l'on a l'impression que le phénomène est pris un petit peu plus au sérieux ; c'est certainement dû à la médiatisation de certains comportements de personnes sous les feux de la rampe. Il serait sot de laisser passer le train ou le bus – c'est selon – et de ne pas profiter du *momentum* pour pouvoir suivre ce texte qui, je n'en doute pas, trouvera écho auprès de mes collègues de la majorité.

Mme la Présidente. - Merci, Monsieur Prévot, pour cette présentation.

Discussion générale

Mme la Présidente. - Je déclare la discussion

générale ouverte et cède la parole à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Je veux juste donner quelques éléments plus récents, puisque votre proposition de résolution date de deux ans. Les demandes qui sont faites aujourd'hui à travers cette proposition de résolution sont rencontrées. Vous le savez puisque vous y avez été partiellement associé. Dès lors, cette proposition est pour le moins désuète.

Vous n'ignorez pas la mise en place d'un groupe de travail, puisque Mmes Morreale, Salvi, Baltus-Môres, Bonni et des représentants de la SRWT et du SPW y ont participé plusieurs fois, en 2016 et 2017. C'était votre première demande ; cela a été fait et cela a permis d'élaborer une stratégie pour aborder ce phénomène.

Le lancement d'une étude approfondie était l'objet du travail ; c'était la conclusion de ce groupe de travail avec les députés que j'ai citée tout à l'heure. Cela a été la nécessité d'avoir une étude plus approfondie. Elle a été commandée et réalisée. Il y avait deux volets : le marché d'études a été confié à l'ULB. Il a abouti à la production d'un rapport qui vient d'être finalisé, en septembre 2017. Vous y trouverez, Monsieur Prévot, toutes les réponses aux questions que vous venez de soulever, y compris...

(Réaction de M. Prévot)

vous ne m'avez pas demandé ce rapport, il vient d'être finalisé.

M. Prévot (PS). - Monsieur le Ministre, vous aviez promis de le transmettre dans les semaines à venir lors de la question...

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Ce document vient d'être terminé. En septembre 2017, il avait été remis à la SRWT. Il comprend deux parties : un rapport préliminaire, définition, historique, le phénomène en chiffres, toute une analyse de ce que cela peut effectivement représenter et surtout des recommandations. Dix recommandations sont reprises. Ne vous en déplaise, mais l'arrêt sur demande fait partie de ces recommandations. Ces gens se sont peut-être trompés, mais cela fait en tout cas partie de leurs propositions, de même que mettre en place des campagnes de prévention. Je le dis d'emblée : le rapport final propose 10 recommandations qui rejoignent la résolution. L'étude confirme dès lors ce qui est demandé dans la résolution. On n'a rien inventé de nouveau, on

n'a pas trouvé d'idées nouvelles ou géniales qui pouvaient résoudre le problème d'un claquement de doigts.

Les 10 recommandations sont les suivantes : la mise en place de campagnes de prévention, la lutte contre les publicités véhiculant des stéréotypes de genre ou une image dégradante des femmes, s'aider de la technologie, former le personnel, informer tous les citoyens, féminiser le personnel, collaborer davantage avec la police, instaurer l'arrêt à la demande, aménager le territoire, rendre les données genrées visibles.

La stratégie d'implémentation de ces recommandations se positionnera autour de quatre catégories : la sensibilisation auprès de la population par le biais de campagnes de prévention citoyenne ou plus ciblée ; la réaction en cas de situation de harcèlement ; les ressources humaines, tant au niveau du recrutement que de la formation du personnel ; l'aménagement du territoire permettant d'améliorer le sentiment de sécurité, à savoir améliorer l'éclairage, éviter les espaces vides, mettre en place des caméras, animer les arrêts, autoriser des arrêts à la demande. Voilà les quatre stratégies d'implémentation qui sont le résultat de cette étude. Ce n'est pas nous qui avons pensé à cela, c'est le résultat de l'étude que vous avez souhaitée.

Le plan d'action, qui est la conséquence de ce travail, est en train d'être réalisé en collaboration entre la DGO2 et le groupe TEC. Un tableau de bord reprenant les objectifs opérationnels et les indicateurs de réalisation et de résultat structurera le plan d'action en termes de priorité et de gain rapide.

Je propose de vous transmettre le travail dans un premier temps. Le plan d'action suivra puisqu'il est en préparation entre l'administration et le groupe TEC. Je compte utiliser certains des aspects qui seront développés dans ce plan d'action pour les inclure dans le contrat de service public qui est en cours de rédaction.

Mme Morreale (PS). - Juste sur le principe, avant que ce ne soit un « truc » de ping-pong, j'aurais également des choses à dire. Ce serait peut-être intéressant, sauf si la question du harcèlement dans les transports en commun n'intéresse pas les autres partis, que l'on puisse entendre les groupes politiques présents.

Mme la Présidente. - Il n'y a aucun souci ; c'est parce que M. Prévot avait directement interpellé le ministre que j'ai voulu donner la parole à M. le Ministre directement. Il y aura bien sûr un tour de tous les groupes par la suite. Comme la parole revient toujours au parlementaire, je voulais donner la parole à M. Prévot suite à la réponse de M. le Ministre.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Prévot.

M. Prévot (PS). - Monsieur le Ministre, quand vous parlez de proposition désuète pour dire que le rapport rencontre la plupart des demandes de cette proposition,

je veux bien vous croire, mais nous n'avons pas ce texte en main. Vous venez de nous en lire trois ou quatre éléments à la volée. Vous aviez déjà promis à ma collègue, Mme Morreale, au mois de septembre, de transmettre ce rapport. Maintenant, vous dites que l'on ne vous l'a pas demandé. C'est un peu fort de café. Vous êtes interpellé au mois de septembre par Mme Morreale qui vous demande ce texte, vous lui promettez de lui transmettre et maintenant vous lui dites : « Je l'ai, mais on ne me l'a pas demandé ». Objectivement, vous faites preuve d'une mauvaise foi crasse.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Ce qui est de mauvaise foi, c'est de venir demander d'entamer une réflexion et d'élaborer une étude alors que vous savez très bien que la réflexion a eu lieu et que l'étude est terminée.

M. Prévot (PS). - On ne sait strictement pas ce qu'il y a dans ce rapport, Monsieur le Ministre.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - On peut voter votre proposition de résolution, ce ne sera pas trop difficile à rencontrer.

M. Prévot (PS). - Si ce texte rencontre les desiderata du ministre, je pense que l'on n'aura aucun souci à voter ce texte.

Quand vous dites que vous vous êtes attaqué au phénomène, je relève deux réunions avec les parlementaires et la SRWT ; deux réunions ont été réalisées en deux ans où vous disiez notamment qu'une étude allait être réalisée. C'est cette fameuse étude dont vous nous parlez depuis tout à l'heure, mais que l'on n'a pas vue venir. Vous nous parlez également des recommandations qui y sont, dont celle sur laquelle je vous interrogeais et sur laquelle vous n'avez pas répondu, à savoir ce fameux arrêt sur demande. Comment, très pratiquement, va-t-il être matérialisé ? Une personne agressée peut faire un arrêt sur demande, descendre. Je vous demandais de vous mouiller un peu par rapport au rapport – puisque vous l'avez et pas nous – : trouvez-vous que c'est une bonne idée de pouvoir faire cet arrêt sur demande ? Ne pensez-vous pas que l'agresseur qui aura commencé dans le bus pourra également se dire qu'il va descendre avec la personne agressée ?

Vous pouvez lever les yeux au ciel, Monsieur le Ministre, cela ne me pose pas de problème ; je suis ici...

(Réaction de M. le Ministre Di Antonio)

Pour quelle raison n'avez-vous pas transmis ce rapport déjà plus tôt ? Depuis quand êtes-vous en

possession de ce rapport ? Vous avez été interpellé à de nombreuses reprises par rapport à cela. On a perdu deux ans sur le harcèlement dans les TEC. Vous aviez promis, il y a deux ans – je pense même que c'était à Mme Morreale – d'en faire un élément majeur et faire une campagne sur le harcèlement. A-t-on vu cette campagne ? En deux ans, non. Maintenant, arrêtez vos petits airs, de lever les yeux au ciel...

(Réaction de M. le Ministre Di Antonio)

Je n'ai pas de leçon à recevoir de vous, Monsieur le Ministre, croyez-le bien.

Mme la Présidente. - Allez au sujet du texte, Monsieur Prévot.

M. Prévot (PS). - Je ne pense pas, Madame la Présidente, que nous soyons contraints de notre expression tant sur la forme que sur le timing. Parce que les propos que je tiens auprès de M. le Ministre vous dérangent, je n'ai pas l'impression que vous êtes en droit, même avec votre neutralité présidentielle, de me demander d'en venir aux faits. Je peux réagir sur des propos que le ministre tient hors micro, c'est toujours plus facile à assumer après. Dès lors, je peux me permettre de réagir à ce que M. le Ministre dit.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous dire quand vous avez reçu ce rapport ? Pourquoi n'avez-vous pas eu le réflexe de le transmettre directement aux parlementaires, puisque les parlementaires vous ont interrogé à de nombreuses reprises ? Cela semble être une priorité pour vous, mais en deux ans, vous n'avez strictement rien fait, alors que, pour endormir les parlementaires il y a deux ans, vous aviez promis justement d'en faire un élément central d'une communication des TEC. En deux ans, malheureusement, je n'ai rien vu sur le sujet. Pouvez-vous nous dire quand vous avez reçu ce rapport et pourquoi vous ne l'avez pas transmis aux membres de cette commission à tout le moins ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - J'ai déjà répondu. Ce rapport a été produit en septembre 2017 et il est la base aujourd'hui des réalisations des plans d'action entre l'administration et la SRWT. C'est à cela que sert ce rapport.

M. Prévot (PS). - Nous sommes le lundi 13 novembre ; pourquoi n'avez-vous pas transmis ce rapport au Parlement ? C'est une question simple, Monsieur le Ministre, je ne pense pas que ce soit la plus compliquée à laquelle vous ayez dû répondre durant votre carrière.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur Prévot, le groupe de travail s'est réuni, a demandé qu'il y ait cette étude et qu'elle serve de base à réaliser des plans d'action. Quand elle a été reçue en septembre 2017, elle a été transmise à l'administration et à la SRWT pour produire des plans d'action. Je suppose que c'est ce qui vous intéresse. Il y a une prise de connaissance aujourd'hui des conclusions d'une étude. Vous contestez l'une des mesures qui sont proposées, on va voir ce que les plans d'action disent à ce niveau-là. Est-ce réalisable de faire un arrêt à la demande ? Quels sont les arguments qui sont dans cette étude qui vont dans ce sens ? Laissez l'administration travailler.

Si vous voulez l'étude, il n'y a pas de problème pour vous la transmettre. Elle sert de base pour réaliser des plans d'action ; je vous l'ai déjà dit trois fois.

M. Prévot (PS). - Effectivement, j'ai l'impression de parler avec un perroquet. Je vous demande pourquoi vous n'avez pas, sur base volontaire, transmis ce rapport qui avait été demandé par les parlementaires. Vous l'avez reçu au mois de septembre ; on est le 13 novembre, pourquoi ne pas l'avoir transmis plus tôt ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Il a été transmis là où il a été reçu pour faire ce travail.

M. Prévot (PS). - Avec des réponses comme celle-là... Pourquoi vous ne l'avez pas transmis aux parlementaires alors qu'il vous a été demandé de nombreuses fois et notamment par cette proposition de résolution ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Je vous propose de vous le donner.

M. Prévot (PS). - Parce qu'on vient avec le texte aujourd'hui.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Votre texte d'il y a deux ans demande des choses qui sont réalisées aujourd'hui.

M. Prévot (PS). - Si on a ressorti le texte de l'arriéré, c'est justement parce qu'on avait aucune vision sur ce fameux rapport dont vous nous parlez maintenant et dont nous ne sommes toujours pas en possession. Mme Morreale vous a posé la question au mois de septembre et vous lui avez promis de transmettre ce

texte. On est le 13 novembre, pourquoi ne pas l'avoir transmis d'initiative ? Ce n'est pas compliqué.

Je note que M. le Ministre ne veut plus répondre.

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

M. Lecerf (MR). - Je ne vais pas me glisser dans ce combat, dans cet échange. De façon assez pragmatique, je dois bien constater que les demandes de cette résolution sont déjà pas mal rencontrées puisqu'il y a eu un groupe de travail, qu'il y a eu un marché de service, qu'une étude semble terminée ainsi qu'un rapport qui mériterait de nous être fourni le plus rapidement possible.

Je comprends la démarche que M. le Ministre vient de nous expliquer : ce rapport a été transmis avec les recommandations à l'administration qui doit maintenant les transformer en plan d'action. Tout ce qui m'intéresse, Monsieur le Ministre, c'est de savoir quand nous pourrions avoir des détails sur ce plan d'action et l'analyser de façon plus exhaustive. Par ailleurs, je souhaite également examiner cela au niveau budgétaire pour voir ce que cela peut avoir comme conséquence sur le groupe. Ce qui m'intéresse, c'est ce qu'on va faire maintenant, dans le futur. Je vais laisser vos disputes sur le passé ; ce qui compte, c'est qu'on avance et qu'on rencontre des solutions à ce problème sur lequel nous sommes attentifs, comme tout le monde. C'est plus que jamais un sujet d'actualité. C'est peut-être cette actualité qui doit nous pousser à aller de l'avant et essayer de sortir des actions concrètes.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Stommen.

Mme Stommen (cdH). - Je suis moi aussi impatiente de manifester mon grand intérêt pour le sujet, Madame Morreale. Dans le contexte actuel, il y a peut-être un besoin d'autant plus pressant de connaître des chiffres qui objectivent la situation. Tout le monde a besoin de se faire l'idée la plus objective possible, de recenser les difficultés réelles. Pour l'instant, il peut y avoir une certaine confusion dans les communications à ce sujet et une amplification du phénomène – même s'il ne faut en rien le nier.

Je comprends bien la logique de M. le Ministre et celle des parlementaires qui sont désireux, même s'ils ne contribuent pas directement à l'élaboration du plan d'action, de disposer des informations.

Concernant l'arrêt à la demande, j'ai appris vendredi que ce n'est pas quand quelqu'un a été agressé dans un bus, qu'il peut descendre et qu'on le laisse tout seul sur le bord de la route ; c'est quand quelqu'un, plutôt une femme, se sent en insécurité et que cela la rassure qu'on la dépose près de chez elle. C'est cela l'idée, ce n'est pas qu'on la largue au bord de la route livrée à elle-même.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). - Le ministre l'a dit lui-même, le texte dont il est question actuellement a été déposé il y a deux ans. Je trouve assez maladroit, si on veut faire des reproches aux auteurs de ce texte, de relever que l'étude qui est parue presque deux ans plus tard reprend des idées qui étaient déjà avancées dans la proposition de résolution initiale.

L'étude a été commanditée par le Gouvernement. Tout parlementaire a droit à avoir une information la plus complète possible. Par rapport à l'étude qui a été réalisée, avec des frais publics, commanditée par le Gouvernement, il est normal qu'elle soit mise à la disposition du Parlement pour que les parlementaires puissent partir sur une même base d'information.

Avoir transmis cette étude à l'administration pour qu'il prépare un plan d'action, c'est tout juste une tentative, c'est tout juste une volonté du Gouvernement de vouloir transposer en actions concrètes des objectifs politiques relatifs à la question. Ce plan d'action ne doit toutefois pas être confondu avec des résultats qui peuvent être engrangés. Il reste du devoir du parlementaire de contrôler si le plan d'action tel qu'il sera préparé – il n'est pas encore là – par l'administration répond aux objectifs repris dans le texte dont on discute aujourd'hui.

C'est pour cela qu'il me semble opportun que le Parlement dispose d'abord de l'étude et ait ensuite une connaissance du plan d'action avec toutes les composantes et toutes les sous-questions qui peuvent être posées dans le même contexte à savoir le coût, le prix, la manière de le mettre en œuvre, les calendriers, et cetera. Il me semble opportun que la présidente de la commission organise le transfert de cette information à l'ensemble des commissaires et qu'il y ait une communication très exhaustive sur le plan d'action tel que préparé par l'administration. À défaut, je considérerais tout cela comme de la rétention d'information.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Morreale.

Mme Morreale (PS). - En complément de ce qui a été dit, pour retracer l'historique, c'est vrai qu'il y a un peu plus de deux ans, j'avais interrogé – Mme Bonni l'avait également fait en parallèle – M. le Ministre pour savoir s'il avait connaissance du phénomène de harcèlement, de sexisme dans les transports en commun. La réponse qu'il m'avait donnée était qu'il n'y avait pas de plainte, qu'il n'avait dès lors pas connaissance que le phénomène existe ou ait été prégnant. Partant du sentiment que nous en avons et des témoignages que nous avons reçus ou des expériences que nous avons pu vivre chacune dans l'espace public – et particulièrement dans les transports en commun puisque c'est une compétence de la Région wallonne –, nous sommes allées faire une enquête qui n'avait pas de valeur scientifique en tant que tel avec ma collègue

Mme Bonni, à Verviers mais aussi dans des communes périphériques de Liège qu'on pourrait dire plus calmes, comme dans le centre de Liège. Le phénomène qui a surgi confirmait notre sentiment, à savoir que le phénomène de harcèlement dans les transports en commun était un phénomène prégnant, qui marquait en très grande majorité les femmes et en très très grande majorité les jeunes femmes.

Quand nous sommes revenues avec ces chiffres et ces informations, le Ministre a dit : « Faisons un groupe de travail ouvert à tous les partis et on va en discuter ». J'avais salué l'initiative parce que j'avais trouvé que c'était un élément intéressant, même si ma collègue Mme Bonni, qui avait travaillé avec un certain nombre d'autres collègues socialistes, avait déposé une proposition de résolution.

La première réunion était de nous dire qu'on allait faire une étude pour objectiver les choses de manière scientifique. Ce qui n'empêche de pouvoir se mettre d'accord sur un certain nombre de mesures précises qui doivent être prises pour que, loin de stigmatiser les transports en commun puisque le phénomène du sexisme existe – on l'a déjà évoqué à l'occasion de nos travaux parlementaires pour une grande majorité d'entre nous, puisqu'il y a deux ans et demi, à l'occasion du 8 mars, j'avais fait passer en Conférence des présidents la demande de pouvoir diffuser le film documentaire de Sophie Peeters qui montrait que le harcèlement dans l'espace public était prégnant, mais on le prenait par le prisme des compétences des transports en commun et l'on disait : « Des choses très concrètes peuvent être organisées rapidement » et pour répondre à la préoccupation de M. Lecerf, dans les cordes et dans les clous des budgets dont disposent par exemple les TEC.

Chaque année, on organise dans les transports en commun des campagnes de sensibilisation sur des sujets, et bien, mettons à l'agenda celle sur le harcèlement sexuel. En effet, on sait qu'un des mécanismes est d'abord de lever le tabou et de pouvoir avoir des campagnes comme cela s'est fait en France où le Haut Conseil à l'Égalité entre les hommes et les femmes sur le harcèlement sexuel montre que 100 % des femmes sont concernées par le harcèlement sexuel dans les transports en commun, de pouvoir faire des campagnes de sensibilisation pour montrer que cela n'est pas une situation acceptable de se faire toucher à son insu dans un transport en commun, d'être victime d'insultes, de harcèlement, d'être suivie, comme l'a montré une étudiante de l'université de Liège à l'occasion d'un travail de fin d'études réalisé non pas en deux ans, mais en trois mois, auprès de 2 400 femmes de 15 à 64 ans et sur son échantillon de 2 400 femmes, elle montre que seulement 12 femmes n'ont jamais été victime de ce phénomène et elle confirme bien les conclusions de l'Institut français pour l'égalité hommes femmes.

Venir dire qu'il a fallu deux ans juste pour faire une étude pour dire que oui le phénomène existe, j'ai envie de vous dire, comme je l'ai déjà dit en septembre que de temps perdu. La question de savoir si l'on a mis la campagne de sensibilisation endéans les deux ans à l'ordre du jour du groupe TEC, c'est non. A-t-on mis une charte ? C'est la première chose qui a été évoquée, ce serait facile sur les verso du ticket de mettre des petits mots de sensibilisation et bien mettons cette information quand on signe la charte.

Endéans les deux ans, cela a-t-il été fait ? Non et on l'a rappelé à la deuxième réunion. On commence à sentir que l'on nous promène, n'attendons pas les résultats de l'étude pour déjà agir puisque l'on est d'accord sur un certain nombre de mesures pratiques qui doivent être réalisées quoi qu'il en soit.

Sur la question de la formalisation de la formation de la SRWT, l'a-t-on fait ? Non, il a fallu que l'on dise : on va attendre d'avoir les résultats de l'étude pour pouvoir les faire.

La question de la mise en place d'un système d'alerte, c'est la même chose. C'est une proposition que vous aviez formulée à laquelle on pense que c'est une solution la plus coûteuse, mais intéressante. On n'en a pas effectivement vu poindre le bout d'un projet au cours de ces deux dernières années. C'est pour cela que l'on remet le point sur la table avec cette proposition de résolution parce que, comme vous le dites, en deux ans heureusement l'étude a été faite, je n'ai pas encore les résultats de l'étude même si vous m'aviez promis que vous me la donneriez, je ne l'ai pas et je serais intéressée de l'avoir, mais parce que l'on voit bien que l'on perd plus de deux ans sur un sujet qui concerne 100 % des femmes qui prennent les transports en commun, des mesures doivent être mises en place et ne le sont pas.

Si l'étude est réalisée tant mieux puisqu'une proposition de résolution fixe des lignes et l'on vous recommande de le faire.

Sur la question des sanctions administratives, on n'en a pas parlé, c'était une des pistes mises sur la table, considère-t-on oui ou non que cette question doit faire l'objet d'une priorité ou d'une sanction spécifique ? Je suis curieuse de vous entendre sur cette question.

De la même manière, je voudrais donner mon appréciation sur la question des arrêts sur demande. Cela peut être une bonne idée, mais l'on s'attaque aux conséquences et pas aux causes. Les causes profondes sont de dire : comme femme, comme les hommes, on a le droit de se promener dans l'espace public et on a le droit, comme les hommes, de prendre les transports en commun et pas de choisir certaines lignes et d'en éviter d'autres, de choisir tous les horaires que l'on souhaite et de ne pas en éviter d'autres et, pour cela, il faut travailler en amont à la fois sur l'éducation, d'où l'importance de travailler aussi sur un label contraignant notamment sur

l'éducation à la vie relationnelle et affective, tout est lié pour lequel il semble visiblement que cela traîne puisque certains membres du Gouvernement apparemment ne souhaitent pas voir venir ce label et pourtant tout passe par l'éducation. L'éducation à la base, mais aussi toute une série de mesures à prendre auprès des populations, des jeunes et des moins jeunes, sur le problème général du sexisme et, en particulier, sur celui du harcèlement.

Il conviendrait de sensibiliser à la fois les potentiels harceleurs que les potentiels témoins parce que ce qui est démontré dans l'ensemble des études réalisées en Europe ou en dehors de l'Europe, c'est qu'à partir du moment où il y a beaucoup de personnes et beaucoup de femmes principalement concernées, on sait qu'il y a aussi une forme d'indifférence ou de non-réaction de la part de tous ceux qui en sont les témoins.

Or, si l'on sensibilise sur cette question, on sensibilise aussi sur le fait que, en tant que témoin, on doit réagir à ce type de situation, je ne dis pas qu'il faut se mettre en danger mais il y a des moyens de relayer auprès du personnel, notamment de la SRWT. Voilà pour recontextualiser un peu les choses, c'est parce que depuis deux ans, on n'a vu, à l'exception de l'étude, aucune mesure concrète qui concerne le harcèlement.

Alors si vous nous dites, Monsieur le Ministre, que dans cette proposition de résolution, tout est rencontré, l'information destinée au personnel des TEC concernant le harcèlement sexuel est-elle faite ? Aujourd'hui, je n'ai pas eu d'information selon lesquelles cette information spécifique est faite.

A-t-on sensibilisé le personnel, les contrôleurs et les chauffeurs à être plus à même de détecter des comportements de harcèlement sexuel et a-t-on travaillé sur la large communication afin de sensibiliser le grand public ?

Aujourd'hui, nous ne les avons pas vus, nous ne sommes pas là pour vous ennuyer, cette problématique concerne toutes les femmes, cela concerne le transport en commun et cela fait deux ans qu'elles sont mises sur la table.

Le fait de nous dire qu'il faut un an avant que la campagne de sensibilisation soit mise sur la table parce que c'est un sujet par an et que cela demande de la préparation, on peut l'entendre, mais aujourd'hui au mieux on va se retrouver à attendre trois ans avant que cette question ne soit présente dans les transports en commun. Voilà pourquoi on considère que l'on doit venir avec cette proposition de résolution.

Je ne suis pas sûre d'avoir été claire sur la question de l'appel et je voudrais y revenir une minute. Si l'on va dans la logique de dire qu'une femme ou un homme vienne appuyer sur un bouton pour demander au chauffeur de venir s'arrêter plus proche de son domicile,

ce serait un aveu d'échec, il ne serait pas acceptable. Prenons soin et si on va plus loin dans cette logique, alors on va dire, comme dans certains pays, on pourrait avoir des taxis que pour les hommes et que pour les femmes. Les femmes pourraient prendre *taxi only*, c'est un échec terrible.

Ce n'est pas la politique publique que l'on a envie d'avoir. Ce que l'on veut, c'est des transports en commun qui soient sûrs et de pouvoir s'arrêter dans des endroits avec votre nouvelle casquette de ministre de la politique des travaux, avec les travaux publics qu'a Madame Gréoli. Je crois que c'est elle qui en a hérité et elle a d'autres spectres. Ce serait intéressant de pouvoir modifier le plan Violence. En effet, on sait que dans le plan Violence – qui dépend de tous les gouvernements, les Régions, les Communautés et le fédéral –, on pourrait demander une modification, vu notamment l'actualité, mais nous cela fait deux ans qu'on le dit sur cette question pour pouvoir mettre des nouvelles mesures dans ce plan. Pour faire un parallélisme, nous l'avons demandé également à la Fédération Wallonie-Bruxelles et nous avons obtenu que, dans le plan Violence, la question du harcèlement soit mise sur la table. De la même manière que via Alter Égale, le sujet de l'intégrité physique est à l'ordre du jour de leurs travaux et un budget de 300 000 euros est également à disposition dans le cadre du budget 2017 – j'imagine aussi celui de 2018 – pour pouvoir organiser très précisément des mesures concrètes sur la question du harcèlement sexuel dans l'espace public. Ici, ce que l'on vous demande, Monsieur le Ministre et surtout mes chers collègues, c'est de pouvoir mettre sur le focus sur une problématique qu'il ne faut pas négliger.

C'est une proposition de résolution qui dit : il y a une étude, si elle est réalisée, tant mieux, à la limite faisons un amendement et enlevons ce point 1, mais le point 2 reste d'actualité complètement sur l'information, sur la sensibilisation du personnel et sur la large communication afin de sensibiliser le grand public. Là-dessus, je pense, à entendre le ministre, si vous dites : « On l'a mis et l'on en discute avec les TEC » tant mieux et nous verrons quand vous reviendrez avec des propositions concrètes, mais l'on a envie de mettre un peu le curseur ou d'appuyer sur l'accélérateur, car on trouve que deux ans pour ce type de politique et pour pouvoir concrétiser des mesures, c'est trop long.

Mme la Présidente. - Juste pour rectifier, le ministre en charge des Travaux publics, c'est bien M. Di Antonio. Je note aussi votre demande de recevoir cette étude. Je ferai le maximum dans un temps court pour que cette étude vous soit transmise de manière électronique.

Y a-t-il d'autres demandes d'intervention ?

Madame Morreale, souhaitez-vous déposer un amendement ou pas ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Très concrètement, le travail est en cours sur base de l'étude. Vous en aurez un exemplaire sous format électronique dans la semaine, mais ils sont déjà plus loin que l'étude puisqu'ils sont en train de faire les plans d'action qui sont la conséquence des conclusions de l'étude qui, je tiens à le rappeler, je ne sais pas si l'on tenait des procès-verbaux de ces réunions. En l'occurrence, il n'y avait pas que vous deux, mais il y avait aussi Mmes Salvi et Baltus-Môres.

C'est une étude que vous avez souhaitée. Vous vouliez avoir le panel de l'ensemble de ce qui était possible, de tout ce qui pouvait être réalisé par l'administration et par les organisateurs de transports en commun de manière à pouvoir essayer d'être efficace. L'étude a été faite. Aujourd'hui, vous avez l'air de sous-entendre que cela a pris trop de temps. Avoir une bonne connaissance du phénomène à partir du moment où l'on n'a aucune plainte et cela, c'est un fait. Cela ne veut pas dire que cela n'existe pas. On en a déjà discuté à plusieurs reprises. On ne conteste pas les faits, mais ne pas avoir de plaintes, cela ne permet pas facilement de cadrer le problème et de voir ce qui peut être efficace.

Aujourd'hui, nous avons une étude complète et elle est en train d'être implémentée en mesure. Très rapidement, à la fois à travers le contrat de service public de la SRWT, nous aurons des mesures qui seront noires sur blanc dans leurs obligations.

Une résolution ne va rien changer à tout cela. Je me propose de vous transmettre cette étude. Vous pouvez même l'avoir tout de suite sous forme papier, si vous le souhaitez.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Morreale.

Mme Morreale (PS). - Je voudrais corriger. Si on a demandé l'étude, on n'a pas demandé que l'on attende les résultats de l'étude pour pouvoir avancer sur des mesures sur lesquelles on était d'accord puisque, je le rappelle, d'abord, il existait des enquêtes, des témoignages, des associations qui s'occupent de cette thématique et qui expliquent à quel point il est prégnant.

Rien n'empêchait moyennant le fait que cette étude se tienne de pouvoir avancer et c'est parce que vous ne l'avez pas fait pendant deux ans que l'on revient sur ce sujet.

Par ailleurs, puisqu'il semble entendre les collègues que la question de la reconnaissance du phénomène du harcèlement sexuel dans les transports en commun est une inquiétude qu'il partage, que des mesures doivent être prises pour pouvoir réaliser ces mesures. Vous dites en gros que sans vous, on n'aurait de toute façon pas avancé. Sans nous, vous disiez que le phénomène de harcèlement sexuel n'existait pas.

C'est parce que des femmes et des hommes discutent et lèvent le tabou et libèrent la parole par rapport à des phénomènes de harcèlement sexuel ou de sexisme dans les transports en commun ou dans l'espace public, que l'on arrive à faire avancer les choses et à mettre des mesures en place. De la même manière que par exemple, le fait d'avoir eu une loi pour pouvoir dénoncer un délit pour le harcèlement sexuel, c'est plus de la symbolique – c'est vrai – mais au moins, cela a fait avancer un peu le débat. Ce que nous demandons, ce sont des mesures concrètes.

Nous sommes disposés, au niveau du groupe socialiste, de pouvoir modifier cette proposition de résolution eu égard aux éléments que vous nous apportez et au fait qu'elle date de deux ans et que l'on peut proposer des amendements à celle-ci en supprimant, par exemple, le premier point de demande au niveau du Gouvernement wallon. Par contre, sur l'élaboration du point 2 avec les demandes, les sensibilisations, la communication, ce sont des choses qui restent d'actualité et que l'on pourrait également ajouter un certain nombre de choses, si on le voulait. Comme la question de devoir écrire dans les projets plans violence, la question du phénomène de harcèlement dans les transports en commun. Ce sont des choses qui peuvent être demandées et qui seront maintenant et naturellement mises sur la table, car on a une prise de conscience grâce aux faits qui sont dénoncés, la parole libérée d'un certain nombre de femmes face à ces phénomènes inacceptables, mais cela pourrait aussi être une proposition.

En ce sens, c'est une manière pour le Parlement et pour notre commission, de pouvoir acter que nous considérons la gravité du phénomène de harcèlement sexuel dans les transports en commun et de notre intention de vouloir mettre en place des mesures concrètes pour faire en sorte que dans les transports en commun, les femmes et les hommes puissent le prendre sans phénomène de déplacement. Au fond, c'est tout bon pour les TEC. Ce n'est pas les mettre en porte à faux. Ce n'est pas mettre le focus sur un problème, mais c'est de dire que plus les femmes se sentiront en sécurité et quand ce problème pourra disparaître, car on l'aura dénoncé fermement et car on aura mis en place des mesures, il y aura plus de femmes qui prendront aussi les transports en commun en ce compris, les services des TEC.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Stommen.

Mme Stommen (cdH). - Je voulais ajouter quelques éléments.

Je commencerai par dire que je ne connaissais par l'historique de votre proposition. Je ne savais pas que vous l'aviez déjà déposée il y a deux ans. Il faut bien reconnaître que vous avez sans doute mis les projecteurs sur un problème qui prenait moins d'ampleur qu'à l'heure actuelle. Vous aviez là, cerné une réalité avec beaucoup de discernement et de clairvoyance par rapport à maintenant où cela est devenu beaucoup plus courant.

Par contre, dans la discussion de savoir si vous avez fait avancer les choses ou pas à un moment où l'on en parlait moins, vous avez certainement le mérite d'avoir insisté sur cet aspect-là. Au niveau de la chronologie, quand j'entends le déroulement et le fait que l'étude est réalisée et qu'il y a actuellement, des propositions et un plan d'action que l'on essaye d'élaborer qui reviendra – si j'ai bien compris – au niveau du Parlement même par le biais du débat sur le contrat de gestion.

Il pourra y avoir une expression des parlementaires sur ce plan d'action, à un moment où à un autre. Je ne vois pas trop ce que l'on veut de plus. J'ai l'impression que c'est encore vouloir en remettre une couche alors qu'il se peut, très probablement, que les choses suivent désormais leur cours grâce à votre insistance, sans aucun doute.

Par rapport à cela, je trouve et je m'estime être suffisamment rassurée. Je ne doute pas que vous restez vigilant pour vous assurer que l'on continuera d'être attentif à cette problématique et je ne doute pas que vous soyez vigilant, particulièrement au moment du contrat de gestion.

Je ne vois pas ce que l'on peut apporter de plus avec une résolution par rapport à ce sujet-là maintenant.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Prévot.

M. Prévot (PS). - Tout d'abord, je voudrais saluer l'élégance des propos de Mme Stommen dans sa première partie d'intervention. Je trouve que sur des sujets comme celui-ci, elle est très souvent très juste. Je remercie en tout cas de pouvoir rendre à César ce qui appartient à César.

Effectivement, Madame Stommen, je vous ai écoutée attentivement et vous avez dit dans vos propos : « Il se peut très probablement que vos demandes soient rencontrées par M. le Ministre ». Dès lors, M. le Ministre nous a expliqué qu'il y avait le rapport, que des mesures allaient être prises, mais puisque j'ai l'impression qu'il y a un assentiment très large autour de ce texte et que – soyons de bons comptes – je n'ai pas l'impression que le groupe socialiste ait envie de signer un chèque en blanc directement avec M. le Ministre. De plus, on n'a pas envie de perdre à nouveau du temps. On dit souvent : « Qui peut le plus peut le moins ».

L'inverse n'est pas toujours vrai, mais dès lors, le fait de pouvoir voter cette proposition de résolution constituerait un garde-fou et des balises qui nous rassureraient quant à la volonté affirmée et définitive du ministre d'avancer sur ce sujet.

Le ministre nous a dit pour l'instant : « Votre proposition est presque désuète puisque ce que vous demandez est rencontré dans le rapport que j'ai en ma possession, mais que je n'ai pas voulu vous transmettre. Cela, c'est moi qui ai rajouté.

Dès lors, nous, cela nous rassurerait, Mme Stommen l'a dit, cela fait plus de deux ans maintenant, au niveau du groupe socialiste, on s'est dit que des difficultés étaient rencontrées, que l'on avait envie d'objectiver le phénomène de harcèlement dans les transports en commun. À l'époque, cela n'intéressait pas grand monde, en tout cas pas spécialement le ministre, on a été, Mme Morreale l'a dit, baladés pendant deux ans systématiquement.

Je répète, on n'est pas ici dans un passage en force, puisque ce texte a l'air de rencontrer l'assentiment général. Nous souhaiterions que ce texte soit mis au vote aujourd'hui afin que les parlementaires puissent le soutenir. Vu que l'on va en deçà de ce que M. le Ministre nous promet, ce n'est même pas engageant pour lui et on ne met personne en difficulté, mais nous avons à tout le moins nos assurances quant à un garde-fou qui nous semble essentiel sur cette thématique qui nous semble primordiale.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Si je peux faire une proposition pour faire des choses concrètes et sortir de ce que je viens d'entendre, un contrat de service public est en préparation. On a eu une résolution ici et une proposition de décret a modifié ce que le contrat de service public devra comprendre. Qu'il y ait une résolution, non pas qui vise à étudier le phénomène du harcèlement sexuel dans les transports en commun, parce que cela n'a plus aucun sens puisque l'étude est faite, qu'il y ait une résolution qui soit discutée entre les groupes et qui aboutisse à ce que nous tenions compte qu'il y ait une obligation, une direction donnée par le Parlement sur la nécessité d'inclure dans le contrat de service public un certain nombre de choses, après que vous ayez lu l'étude, puisque le Parlement prend connaissance de l'étude, il en adopte ou pas les principes sur le fait d'inscrire certains des éléments dans le contrat de service public, moi, je n'ai pas de problème à ce qu'il y ait ce travail-là. Effectivement, c'est un geste important que le Parlement dise à ceux qui doivent négocier le contrat de service public, y compris le groupe TEC, qu'il est important d'y retrouver un certain

nombre de choses sur les problématiques dont on discute aujourd'hui. Il y a un travail, Mme Stommen l'a évoqué, avec le contrat de service public. C'est là-dedans que cela doit se matérialiser, les obligations confiées à l'opérateur de transport en commun, elles le sont dans ce document. Le décret qui fait en sorte que l'on réalise ce contrat de service public reprend déjà toute une série de thématiques obligatoires. Je n'ai pas de problème pour qu'il y en ait une de plus par voie de résolution. Cela me semble une bonne situation, mais pas reprendre ce texte tel qu'il est là aujourd'hui, il n'a plus aucun sens, ni dans ses attendus, ni dans ses considérants, ni dans son titre.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Prévot.

M. Prévot (PS). - Nous souscrivons pleinement à la proposition de M. le Ministre de travailler sur une résolution conjointe avec les différents groupes. Dès lors, je l'ai dit, cela constituera pour nous un garde-fou, un amendement est en train d'être rédigé pour l'instant, mais nous souhaitons néanmoins, puisque ce texte a reçu l'assentiment général, que les différents parlementaires puissent s'exprimer sur celui-ci. Cela constituera, je l'ai dit, pour nous, des balises qui nous semblent essentielles.

Mme la Présidente. - S'il n'y a plus d'autres demandes de parole, je vais suspendre la séance le temps que l'on reçoive l'amendement.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 15 heures 53 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 16 heures 7 minutes.

Mme la Présidente. - La séance est reprise.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À ÉTUDIER LE PHÉNOMÈNE DU HARCÈLEMENT SEXUEL DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN, DÉPOSÉE PAR MMES BONNI, PÉCRIAUX, M. PRÉVOT, MME GÉRADON, M. DENIS ET MME LAMBELIN (DOC. 357 (2015-2016) N° 1)

*Discussion générale
(Suite)*

Mme la Présidente. - Tout le monde a-t-il pris connaissance des trois amendements déposés par le groupe socialiste ? Je vais peut-être laisser à l'un des auteurs le soin de les présenter. Je ne sais pas si Mme Morreale et M. Prévot souhaitent les présenter.

La parole est à Mme Morreale.

Mme Morreale (PS). - Madame la Présidente, c'était assez facile au niveau des amendements eu égard à l'évolution des discussions. L'amendement numéro 1 sur la demande au Gouvernement : on supprime le point 1 quant à la réflexion sur le harcèlement sexuel dans les transports en commun eu égard à ce que l'on a entendu et à ce qui vient visiblement d'arriver sur la plate-forme à l'instant. Merci à mon collègue, Patrick Prévot, pour son insistance, merci aux services de le transmettre aussi rapidement et merci, Madame la Présidente. Vous aviez dit que vous feriez rapidement, la prochaine fois je passerai par vous plutôt que par le ministre quand je veux obtenir un document, cela va plus vite.

Trêve de plaisanteries. Dans l'amendement numéro 2, une nouvelle demande au Gouvernement est rédigée comme suit : inscrire en toutes lettres la lutte contre le harcèlement dans le contrat de service public du groupe TEC. L'amendement numéro 3 : une nouvelle demande au Gouvernement rédigée comme suit est ajoutée : « inscrire la lutte contre le harcèlement sexuel dans les transports en commun dans le plan d'action national de lutte contre les formes de violences basées sur le genre », puisque l'on sait que des plans arrivent régulièrement, les prochains soit en cours d'évaluation entre 2015 et 2019, soit quand ils reviendront à l'ordre du jour, mais pour lesquels cette majorité aura à émettre un certain nombre de propositions.

Je ne sais pas si mon collègue, Patrick Prévot, a des choses à ajouter, sinon c'était l'évolution de cette proposition de résolution eu égard à l'information que l'on vient d'avoir en séance.

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

M. Lecerf (MR). - Je m'étonne – je comprends bien l'intention – que le titre lui-même n'ait pas évolué, puisque c'est une proposition de résolution visant à étudier le phénomène. On s'en écarte complètement. J'ai l'impression que cela devient un peu du n'importe quoi ou du fourre-tout, mais en voulant bien faire, je l'imagine.

Pour ce qui est de l'amendement numéro 3, je me pose la question de savoir si c'est bien à cette commission qu'il faut s'adresser ? N'est-ce pas dans la commission de Mme la Ministre Greoli ?

Mme Morreale (PS). - Sur le titre, pas de problème, cela ne devient pas du n'importe quoi. Ce qui devient du n'importe quoi c'est de ne pas avoir eu encore de mesures concrètes.

Quand on a écrit cette proposition de résolution, on s'est dit qu'on la déposait et qu'on la laissait dans l'arrière puisque l'on travaillait en parallèle dessus. On n'a pas imaginé que cela durerait aussi longtemps. C'est pour cela qu'elle revient sur la table.

Si l'on étudie le phénomène du harcèlement, on peut aussi entendre la manière dont on l'étudie par son appréhension, par des modes de campagnes de sensibilisation, c'est aussi appréhender et étudier le phénomène du harcèlement sexuel. C'est parce qu'on le prend, parce que l'on s'occupe du phénomène que l'on demande notamment de l'étudier.

Étudier le phénomène, c'est aussi, quand on fera des campagnes de sensibilisation, de voir l'évolution des pratiques au sein des transports en commun. Cela fait sens aussi d'étudier ce phénomène. Maintenant, on n'a aucune remarque à formuler, si vous souhaitez qu'on le libelle autrement.

Dernièrement, sur le Plan d'action national de lutte contre les violences, comment cela fonctionne-t-il ? Au sein de chaque gouvernement, les ministres se réunissent avec des propositions qui sont transversales, mais aussi par ministre concerné, déposent un plan qui relève des compétences du Gouvernement wallon et en l'occurrence, du Parlement wallon et ce sera le Gouvernement wallon qui portera l'ensemble des mesures. Il y en a qui concerneront notamment les transports et puis, les travaux publics, car on sait qu'en matière de lutte contre les violences sur le genre, la question de l'éclairage public est aussi une question qui est prégnante et qui doit faire l'objet d'un certain nombre de mesures comme cela s'est fait à Liège avec la mission Femmes et Ville et qui a permis, avec l'éclairage d'espaces et de ponts, de pouvoir faire en sorte que des femmes refassent du sport en centre-ville et en périphérie, ce qui n'était pas le cas précédemment.

Pour répondre à votre question, non, ce n'est pas uniquement Mme la Ministre Greoli ou la ministre de l'Égalité des chances. C'est cela la question. Chaque ministre a des mesures qui lui sont propres et qui vont dans le sens de lutter contre les violences basées sur le genre.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Stommen.

Mme Stommen (cdH). - Je voudrais revenir à quelque chose qui me semble relativement basique et je regrette de ne pas l'avoir dit plus tôt.

Quand vous avez dit que parallèlement, on pouvait se développer, d'une part, le fait que l'on reçoive l'étude et que cela n'empêchait pas que la réflexion se poursuive parallèlement, qu'elle aurait pu avoir lieu déjà au niveau d'un plan d'action, là, je n'étais pas d'accord avec vous. Je pense effectivement que des enseignements précieux peuvent être tirés de cette étude, mais il y avait aussi le souci, je crois, d'objectiver. Cela me semble important que l'on puisse prendre connaissance de cette étude, même tardivement avant de parler du plan d'action.

Je trouve qu'il y a une chronologie qui doit être

utilement respectée. Ensuite, par rapport au titre, je ne suis pas juriste et je manque parfois d'un peu de rigueur formelle, mais, c'est vrai, j'ai l'impression que l'on se sert ici d'un amendement pour écrire une nouvelle proposition de résolution. Dans la mesure où le titre ne correspond plus du tout à ce qui est contenu dans cette résolution, cela montre le caractère un peu improvisé de la démarche. On a l'impression que vous voulez absolument sortir avec quelque chose à ce sujet alors que l'on a des assurances par rapport à la suite du travail.

Vous estimez qu'il faut avoir cette démarche d'une nouvelle résolution pour être certain, selon vous, que l'on va passer à l'étape suivante. Moi, je pense que l'échéance du contrat de gestion et votre vigilance fait que l'on n'a pas trop de soucis à avoir, puisque ce contrat de gestion va arriver. On aura l'occasion d'y intégrer les choses qui nous tiennent à cœur. Je trouve que c'est un peu superfétatoire. J'ai l'impression que l'on veut rajouter une couche sur un phénomène à la mode et cela me gêne. Je ne pense pas que ce soit utile d'avoir cette démarche-là, aujourd'hui.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Prévot.

M. Prévot (PS). - C'est dommage, parce que la première intervention de Mme Stommen sortait de ses tripes, la deuxième, c'est d'après le lobbying du cabinet du ministre. Effectivement, il y a toujours deux discours et j'ai salué tout à l'heure votre correction. C'est dommage maintenant que l'on vous ait demandé de rentrer dans les rangs.

M. le Ministre a fait de même avec le groupe MR tout à l'heure. Il est venu faire un peu de lobbying pour demander de ne pas voter.

(Réaction de M. le Ministre)

Si cela ne vous intéresse pas, Monsieur le Ministre, vous pouvez y aller.

Puis-je continuer sans être interrompu systématiquement par M. le Ministre et M. Maroy ?

(Réaction de M. Maroy)

Monsieur Maroy, si vous avez quelque chose à dire – on ne vous a pas entendu sur le sujet – n'hésitez pas prendre le micro. C'est vous qui êtes en train de parler pendant que je discute.

M. Maroy (MR). - Vous nous allumez et ensuite, vous vous étonnez que l'on réagisse.

M. Prévot (PS). - Vous êtes vite allumé, vous savez !

Toujours est-il que quand Mme Stommen dit que l'on se sert d'amendement pour réécrire un texte, non. On l'a demandé à plusieurs reprises, mais, par contre, on

se rend compte du malaise de la majorité et de toutes les supercheries que vous essayez de trouver pour ne pas le voter.

Moi, je l'ai dit et le redis une nouvelle fois : vous nous dites que l'on va attendre le contrat de gestion, mais il n'y a pas que le contrat de gestion. Ce n'est pas la panacée, Madame Stommen. Nous, nous ne voulons pas signer de chèque en bois avec les déclarations de M. le Ministre. Les déclarations de M. le Ministre, on en a dix fois par jour et généralement, dans la presse.

Objectivement, nous trouvons que cette problématique est importante, que nous devons la traiter urgemment et dès lors... J'ai senti un certain malaise pendant la suspension où les groupes se réunissaient. On ne savait pas trop quoi. Je peux vous comprendre. La problématique est importante, mais à côté de cela, vous avez une demande de M. le Ministre de ne pas voter.

Nous ne reviendrons pas sur ce que nous avons dit. Nous avons proposé des amendements qui ont été expliqués en séance par ma collègue, Mme Morreale, et nous demanderons dès lors le vote sur le texte mais également sur ces amendements. À ce moment-là, vous pourriez trouver tous les subterfuges possibles pour expliquer le fait que vous ne voulez pas voter ce texte. C'est un texte qui allait dans le bon sens, qui concrétisait quelque chose plutôt que des effets d'annonce systématiquement. En plus, on sait le poids relatif d'une résolution, mais, à tout le moins, le Parlement prenait la pleine mesure de la problématique et demandait au ministre et au Gouvernement de s'y attaquer. Visiblement, j'entends que vous préférez vous contenter du chèque en bois et des déclarations de M. le Ministre. Ce n'est pas ce que nous souhaitons faire et nous demandons que ce texte soit voté. Chacun vivra avec sa conscience.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Morreale.

Mme Morreale (PS). - Avant que chacun ne soit face à sa conscience pour pouvoir voter sur cette proposition de résolution, je voudrais la relire au niveau de sa conclusion :

« Le Parlement de Wallonie considérant que le Gouvernement wallon s'engage à faire de la lutte contre tous les types de violence faite aux femmes une priorité, considérant le manque de données objectivées entourant le phénomène du harcèlement sexuel dans les transports en commun, considérant que les autorités n'apportent, le cas échéant, pas l'attention nécessaire à ce type de situation, considérant le manque de formation du personnel des TEC pour détecter les comportements de harcèlement sexuel, considérant que la France, pays sociologiquement comparable à la Région wallonne a jugé utile en élaborant un plan d'action de lutter contre le harcèlement sexuel dans les transports en commun, considérant que toute femme devrait avoir le droit

d'évoluer, de voyager en toute sérénité dans les transports en commun, demande au Gouvernement wallon d'élaborer, si l'étude relative aux chiffres et aux données objectivées concernent le phénomène du harcèlement sexuel dans les TEC démontre l'existence de tels comportements, une stratégie de lutte contre le harcèlement sexuel dans les TEC avec, comme priorité, une information destinée au personnel des TEC concernant le harcèlement sexuel, une sensibilisation du personnel des TEC, tant les contrôleurs que les chauffeurs, afin d'être plus à même de détecter les comportements de harcèlement sexuel et une large communication afin de sensibiliser le grand public. ».

S'ajoutent à cela les deux amendements que nous avons proposés.

Je pense que si, par rapport à cette formulation, il n'y a pas un accord à minima... J'entends que si le Gouvernement veut aller plus loin, tant mieux, on s'en réjouira et l'on sera là pour vous dire que c'est bien, que l'on vous encourage et l'on sera là aussi pour voter en faveur de ces mesures. On demande symboliquement de pouvoir prendre en compte le phénomène du harcèlement sexuel dans les transports en commun. On pense que le grand public ne comprendrait pas que vous ne souteniez pas ce texte.

Mme la Présidente. - Un amendement (Doc. 357 (2015-2016) N° 2) a été déposé.

Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close.

Examen et vote des amendements

Mme la Présidente. - Nous allons procéder à l'examen et au vote des amendements de la proposition de résolution visant à étudier le phénomène du harcèlement sexuel dans les transports en commun, déposée par Mmes Bonni, Pécriaux, M. Prévot, Mme Gérardon, M. Denis et Mme Lambelin (Doc. 357 (2015-2016) N° 1).

Des amendements n° 1 à 3 (Doc. 357 (2015-2016) N° 2) ont été déposés par Mme Morreale, M. P Prévot, Mme Gonzalez Moyano, MM. Denis et Lenzini.

Les amendements n° 1 à 3 (Doc. 357 (2015-2016) N° 2) sont rejetés par 6 voix contre 4.

Vote sur l'ensemble

Mme la Présidente. - Nous allons voter sur l'ensemble de la proposition de résolution visant à étudier le phénomène du harcèlement sexuel dans les transports en commun, déposée par Mmes Bonni, Pécriaux, M. Prévot, Mme Gérardon, M. Denis et

Mme Lambelin (Doc. 357 (2015-2016) N° 1).

La proposition de résolution est rejetée par 6 voix contre 4.

M. Prévot (PS). - Nous souhaitons que de cette proposition de résolution soit portée à l'ordre du jour de la prochaine séance plénière.

Mme la Présidente. - C'est noté.

Confiance au président et au rapporteur

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

PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À DÉVELOPPER LES INVESTISSEMENTS D'INFRASTRUCTURES DU GROUPE TEC, DÉPOSÉE PAR MM. HAZÉE ET HENRY (DOC. 587 (2016-2017) N° 1)

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de résolution visant à développer les investissements d'infrastructures du groupe TEC, déposée par MM. Hazée et Henry (Doc. 587 (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. Dodrimont.

M. Dodrimont (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 M. Hazée, coauteur de la proposition de résolution

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

M. Hazée (Ecolo). - Je souhaite exposer ici un autre enjeu important en lien avec le transport en commun à partir d'un constat, un constat que j'ai vu le Gouvernement faire sien également il y a quelques jours, qui est le constat établi par le Bureau du plan il y a un peu plus d'un an quant à l'augmentation du trafic sur le réseau routier, quant à la congestion automobile à laquelle cela conduit et quant aux perspectives à

politique inchangée.

Effectivement, à politique inchangée, le Bureau du plan établit que l'on est parti pour un taux de croissance annuel moyen qui se poursuivrait autour de 1,1 %, avec dès lors un impact quant à une augmentation de la congestion qui serait encore beaucoup plus forte. Il estime ainsi que cette hausse de trafic qu'il prédit conduirait à une baisse de la vitesse moyenne sur les routes aux heures de pointe de 24 % et même dans les heures dites creuses autour de 10 %. À côté de cela, il y a à également prendre en compte les enjeux en termes de dérèglement climatique, puisque, en la matière, nous n'avons pas d'autres choix que de diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Aujourd'hui, elles représentent presque un quart des émissions totales et c'est aussi le secteur qui continue à augmenter. Il faut également prendre en compte l'impact sur la pollution de l'air.

On peut estimer, selon le ministre que je lisais sur le sujet il y a peu, à 2 400 le nombre de personnes qui décèdent chaque année en lien avec la pollution de l'air.

C'est aussi le temps de trajet qui augmente. Cela a un impact également sur le stress des usagers du transport public, des usagers de voitures individuelles. C'est aussi un impact en termes de santé publique. C'est également un impact en termes d'accessibilité et de mobilité.

C'est la Fédération des entreprises de Belgique qui avait chiffré à l'échelle du pays le coût de la congestion à 8 milliards d'euros par an. C'est dire si, considérant la perspective du Bureau fédéral du plan qui annonce une augmentation de ce phénomène, malgré déjà un certain nombre de politiques qui sont mises en œuvre, nous allons dans le mur en la matière.

Lorsque l'on regarde les choses du point de vue du transport en commun, la congestion a aussi un impact sur la qualité du service, sur sa fiabilité puisque lorsque le bus est enfermé dans les voies de circulation ordinaires, son temps de trajet augmente, ce qui signifie que l'on finit par ne plus respecter les horaires, qu'il faut modifier et l'attractivité, la vitesse commerciale du service en est impactée négativement. Puis, au fur et à mesure de cette augmentation de trajet, de ces modifications horaires, parce qu'il faut à un moment donné les intégrer lorsqu'elles sont structurantes, ou en tout cas structurelles, cela conduit aussi à affaiblir l'offre par petits morceaux, puisque, forcément, un bus qui circule moins, c'est aussi un bus qui, sur une journée, sur le temps d'une journée de travail, permet de faire moins de services.

L'idée de cette proposition de résolution, c'est d'agir en la matière. Il y a une série de leviers qui doivent être utilisés. La proposition n'a pas pour ambition d'être la solution unique, sinon il y a longtemps que les choses auraient été mises en œuvre. Il y a toute une série de

leviers, ils sont bien connus. Il y a des leviers en termes de prévention, de l'accroissement de la demande, c'est ce qui se passe en termes d'aménagement du territoire. Il y a toute une série de politique aussi à développer ou à relancer en matière de vélo, en matière de covoiturage. Puis, il y a l'impact des transports en commun, qui peuvent avoir un rôle structurant sur la gestion de la mobilité.

La clé, c'est que le groupe TEC ne soit plus seulement, comme il l'est trop souvent aujourd'hui, celui qui conduit les usagers captifs, ceux qui n'ont pas d'autres choix que de prendre le bus. Cela constitue une partie importante des usagers. Un des leviers pour pouvoir aboutir à cet accroissement de son utilisation, c'est d'améliorer la vitesse commerciale des transports en commun. Cela signifie d'augmenter les moyens qui sont dégagés pour pouvoir investir dans tout ce qui est à mettre en œuvre pour donner une priorité aux bus dans le trafic. Ce sont les sites propres, ce sont les bandes bus, ce sont, là où c'est encore possible, les aménagements en termes de feux intelligents. C'est aussi, bien sûr plus largement, tout ce qui peut aider au transfert modal en termes de parking P+R, par exemple. Cela a un impact immédiat sur la vitesse, l'attractivité du bus, et complémentaiement cela a bien sûr aussi un impact sur l'usager du véhicule individuel, parce que si lui reste enfermé dans un trafic congestionné, il peut, à un moment donné, voir, lorsque des investissements comme ceux-là sont réalisés, l'intérêt qu'il a à également, lorsque c'est possible pour lui, changer de mode. Si une partie du public revoit sa façon de se déplacer, cela apporte une solution pour ceux-là, mais cela apporte une solution pour l'ensemble de la collectivité, puisque la congestion pénalise l'ensemble des usagers qui y sont enfermés.

Voilà les éléments essentiels des constats qui nous amènent à cette proposition.

Aujourd'hui, il y a déjà des aménagements qui ont été réalisés pour augmenter l'attractivité commerciale, la vitesse du bus, mais cela reste une part extrêmement réduite des investissements. Par exemple, en 2015, nous avons identifié un montant d'un peu plus de 5 millions d'euros pour les sites propres et les voies dans le budget de la SRWT et des TEC. On a un montant un peu inférieur autour de 3 millions d'euros en 2016.

L'élément nouveau qui est intervenu il y a un peu plus d'un an, c'est le prélèvement kilométrique qui a été initié par la Région sur les poids lourds et qui dégage des recettes nouvelles extrêmement importantes. Au moment où nous avons écrit le texte, on était autour de 200 millions d'euros estimés à partir de 2017, puisque l'année 2016 était une année incomplète. Dans les derniers chiffres que j'ai pu lire dans des comptes rendus parlementaires, dans la bouche des ministres compétents, on était autour d'un même montant. J'imagine que le ministre aura sans doute des chiffres actualisés en la matière. Cette idée n'est pas nouvelle en

réalité, c'est qu'une partie de cet argent, une partie importante de cet argent soit investi dans l'entretien du réseau, qu'une partie de ces moyens soit également investie précisément dans le développement de cette mobilité alternative, de cette mobilité durable et de cette mobilité qui permet de sortir l'ensemble des usagers de la congestion dans laquelle ils sont enfermés.

Cette idée n'est pas nouvelle, parce qu'effectivement elle avait été actée dans le passé, notamment sous la précédente législature mais également déjà exprimée en 2005 – c'est un élément sur lequel nous sommes revenus parce que la mémoire ne l'avait pas retenu –, puisque, déjà à l'époque, le ministre en charge du Budget, de l'Équipement avait lancé cette idée qu'une partie du prélèvement kilométrique poids lourd soit affecté à la politique du transport en commun.

Je liste alors dans le document une série de projets qui existent aujourd'hui dans les différentes sociétés TEC concrètement, pour résoudre un certain nombre d'enjeux. Là-dedans, je pense qu'il y en a un qui a pu évoluer durant les derniers mois. Ceci étant dit, cette liste est strictement illustrative. Elle ne prétend pas à l'exhaustivité, mais plutôt à exemplifier un certain nombre d'investissements qui pourraient être réalisés dans les différentes villes wallonnes pour aider, contribuer à résoudre ce problème.

C'est aussi plus largement un signal en termes de moyens d'études, parce qu'aujourd'hui on ne peut pas considérer que c'est une priorité d'action et dès lors les moyens d'études qui sont dévolus à cette politique restent insuffisants. C'est trop peu un réflexe lorsque le Service public de Wallonie revoit certaines voiries en intégrant la place du bus – il le fait parfois –, cela donne aussi lieu à des discussions byzantines quant à savoir qui prend en charge le financement. Nous proposons ici, qu'une partie substantielle de ces moyens – un quart – de la recette kilométrique soit affectée au transport en commun à travers un fond budgétaire, pour pouvoir dans une politique pluriannuelle, développer ces investissements, augmenter la vitesse commerciale, augmenter l'attractivité des transports en commun et sans doute, concrétiser des engagements récents qui ont été pris par cette assemblée et par le gouvernement.

Depuis le dépôt de cette résolution, des choses se sont passées, d'une part l'urgence climatique s'est encore renforcée – encore, s'il le fallait – à côté de cela, ce parlement a voté au mois de septembre, une résolution qui évoque notamment la diminution de la part modale de la voiture. Elle ajoute aux idées qui sont retenues ici, d'autres idées comme la création de plateformes intermodales pour reprendre certains mots de la résolution, de nœuds intermodaux.

L'intérêt, l'importance d'accroître les moyens des TEC, c'est aussi le plan récemment exposé par le ministre qui annonce des chiffres significatifs avec l'ambition d'ici 2030 de passer la part modale du bus de

4 % à 10 %. Je prends ici une citation dans le plan wallon FAST 2030, exposé dans les médias par le ministre avec la nécessité de donner aux transports publics un avantage concurrentiel. Ce ne sont pas nos mots, ce sont ceux de cette note de quelques pages que j'ai pu lire sur le site du gouvernement.

Voilà, chers collègues, quelques éléments pour soutenir la proposition de résolution que vous avez dans les mains et pouvoir sur ce terrain également, donner une suite concrète aux engagements, aux discours et aux paroles tenus en cette matière.

Discussion générale

Mme la Présidente. - Je déclare la discussion générale ouverte et cède la parole à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur Hazée, je partage tout à fait les objectifs de vitesse commerciale, de sites propres, de bornes de bus, de feux intelligents, et cetera. Ce sont des choses sur lesquelles nous devons investir.

Les investissements aujourd'hui sont bien présents dans les budgets à la disposition de la SRWT et du groupe TEC, pour faire cela. Mais, nous devons effectivement les augmenter puisque la vision, telle qu'elle a été approuvée par le gouvernement, la vision 2030 implique une part modale plus importante. Nous savons que parmi les outils, il y a ce genre de choses mais qu'il faut donner un avantage comparatif au bus. Il y a aussi tout le volet lié au vélo.

Dans les investissements tels qu'ils sont à produire dans les mois et les années à venir par la SOFICO et par le SPW, nous voulons faire en sorte qu'ils tiennent compte de ces différents aspects. Que lorsque l'on refait une route avec la SOFICO, que les volets borne de bus et bornes de vélos soient prévus dès le départ pour avoir une plus grande utilisation des fonds disponibles pour ces autres modes de mobilité de transport.

Par contre dans votre résolution, là où je ne peux pas être d'accord, c'est quand vous dites que l'on va prendre 25 % de ce qui est consacré aujourd'hui à la route pour l'utiliser ailleurs. Non, nous devons clairement, cela fait partie des plans d'action qui vont suivre la vision mobilité 2030, chercher de l'argent spécifiquement pour cela. Il y a des montants disponibles aujourd'hui, nous devons en trouver d'autres. Il faut les inscrire. Dans les déclarations du ministre-président sur le plan d'investissement, vous remarquerez que la mobilité a été citée. Nous avons des projets dans ce domaine-là. Mais, lorsque que l'on a créé un prélèvement kilométrique, nous avons promis – et ce n'était pas peu de le faire – à

ceux qui allaient contribuer que ça allait permettre de remettre à niveau le réseau, de l'améliorer. Dire aujourd'hui, que nous allons prendre un quart de ce montant pour le mettre dans les budgets des TEC ou le budget du vélo, ce n'est pas prévu par notre décret car l'affectation est 100 %. C'est une redevance, elle est transférée à la SOFICO pour faire des investissements routiers. Il n'est pas possible et ce n'est la volonté de personne, d'aller diminuer ce rythme d'investissement sur nos routes. Nous avons un certain nombre d'années de retard et nous savons qu'il faudra encore une belle quantité de travaux avant d'avoir remis le réseau à niveau.

Voilà ce que je voulais dire d'emblée. Les objectifs, je les partage ainsi que la nécessité de trouver des budgets supplémentaires. Aller les chercher dans le prélèvement kilométrique alors que les gens ont déjà le sentiment aujourd'hui de payer dans les accises du carburant, des montants importants qui ne sont pas utilisés pour les routes... Les taxes de circulation ne sont pas non plus tout à fait utilisées pour les routes. Si maintenant, nous allons aussi chercher dans le prélèvement kilométrique pour faire des bus et du vélo, ce ne serait pas, à mon avis, correct.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Dodrion.

M. Dodrion (MR). - Madame la Présidente, nous partageons les propos de M. le Ministre par rapport à la nécessité, comme les auteurs de la proposition de résolution le formulent, d'améliorer autant que faire se peut la vitesse commerciale du transport par bus et de manière plus générale, comme vous le dites, l'attractivité, la qualité de service des transports en commun. Cela semble être une évidence, nous sommes tous derrière tous les projets qui pourraient améliorer cela.

Comme M. le Ministre, on s'étonne que la principale source de financement soit de rogner sur le plan Infrastructure, car si on fait le lien entre la perception de cette taxe kilométrique et le financement du plan Infrastructure, on se rend compte que celui-ci est pour moitié financé par la taxe kilométrique. Dès lors, on détricote un plan d'infrastructure dont nous avons tous besoin. Vous avez certainement déjà suivi, que ce soit avec votre vélo ou votre voiture, M. Hazée, un véhicule où on arborait cet autocollant disant qu'il faut faire quelque chose sur les routes. Elles sont dangereuses, c'est vrai. Le gouvernement en a pris conscience à un moment donné, le plan Infrastructure a aussi été mis en place pour prendre conscience de ce qu'il fallait agir pour nos routes.

C'est souvent très mathématique, on peut prendre le kilométrage global dont on a la gestion, le diviser par un nombre d'années d'espérance de vie d'une route et se rendre compte qu'il faut investir tous les ans un montant conséquent pour assumer l'entretien des routes. Cela se fait sur le plan local, cela doit se faire sur le plan

régional.

Pas question en ce qui concerne le MR, Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, que l'on touche un tant soit peu à ce plan Infrastructure 2016-2019. Nous avons eu l'occasion de le commenter par le passé.

Nous avons le sentiment que ce plan est juste à la limite de ce qu'il faut maintenant. Il conviendra d'en étudier un autre et d'imaginer qu'il puisse même être plus conséquent, sur le plan des montants, que celui qui nous est présenté pour cette période 2016-2019.

Dire que lorsque l'on met en œuvre les tronçons contenus dans ce plan Infrastructure, donc 640 millions, cela donne toute une série de dossiers. Lorsqu'un dossier est mis en œuvre – là aussi on peut témoigner avec notre expertise locale tant qu'il nous en reste encore un peu – on se rend compte que tous les acteurs sont autour d'une table pour la concrétisation du dossier. Les premiers acteurs qui rejoignent le lieu de réflexion, ce sont les transports en commun. Pas question aujourd'hui, de travailler même uniquement dans un cadre de réfection, sur une route sans que les principaux utilisateurs de celle-ci ne soient autour de la table – je pense singulièrement au transport en commun – on parle d'arrêts, on parle de bandes spécifiques dans certains lieux. On parle d'arrêts sur chaussées dans d'autres pour des raisons là aussi liées à la sécurité, la mobilité et autres.

Bref, on ne peut pas dire qu'un plan partiel du plan Infrastructure puisse être mis en œuvre sans qu'il y ait recours aux acteurs concernés et singulièrement ceux qui ont la gestion du transport en commun dans leurs attributions et la SRWT et les TEC sont autour de la table par rapport à tous ces dossiers.

Il importe, en ce qui nous concerne, que l'on conserve intégralement les moyens disponibles pour le plan Infrastructure l'actuel mais aussi le suivant qui sera, nous l'espérons, sur la table de façon à amener des montants conséquents. On a évoqué les 640 millions aujourd'hui, je pense que il faut prévoir plus pour le futur ce qui sera nécessaire compte tenu de l'évolution de notre réseau et de son vieillissement. Il ne faut pas être aveugle pour se rendre compte que les interventions se répètent sur les tronçons, parfois parce qu'on a peut-être pas à cœur nécessairement de travaux en profondeur comme il le faudrait.

Ce sont peut-être des erreurs qui ont été commises par le passé ; de grâce, ne les répétons pas pour la suite. C'est indispensable.

Pour le reste, je crois que lorsque l'on considère le principal moyen de financement de cette proposition et que l'on ne peut pas rencontrer ce moyen – on ne parle pas des objectifs, on parle des moyens –, il est très difficile pour nous de venir plus en avant dans la

réflexion amenée par notre collègue.

C'est intéressant de dire que les investissements d'infrastructures du groupe TEC sont insuffisants, qu'il faut pouvoir les compléter. D'accord, pas de problèmes par rapport à cela, mais sur le moyen qui est proposé ici, nous ne pouvons en aucun cas marquer le moindre accord et nous ne pourrions, Madame la Présidente, aller plus loin dans la réflexion par rapport à ce texte tant que les moyens de financement, tels qu'ils sont prévus, sont ceux-là.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Gonzalez Moyano.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - À mon tour, je peux dire que nous partageons les constats émis par les auteurs de cette proposition de résolution.

Nous saluons les objectifs qui sont tout à fait louables. Nous trouvons également que le texte contient pas mal de pistes intéressantes, notamment – on l'a déjà évoqué – concernant l'augmentation de la vitesse commerciale des bus. Je relève notamment cette nécessité d'avoir des bus qui roulent plus vite et en sites propres, c'est louable.

Il faut aussi penser que nous devons attirer les voyageurs vers ces lignes et qu'il est important de coordonner l'offre de transport entre tous les acteurs de la mobilité – mes collègues l'ont un peu évoqué –, tant aussi bien avec les TEC que la SNCB. Il faut aussi veiller au maintien de l'offre de transport, en ce compris en zone rurale et semi-rurale, mais, avant tout – cela personne n'en a parlé –, il faudrait surtout revoir la fiscalité globale relative à l'utilisation de la voiture et de la voiture de société.

Je dirais que la réponse proposée nous paraît un peu trop simple, il faut plutôt penser la mobilité de manière globale. Sans une stratégie globale réfléchie, un plan de développement d'infrastructures proposé comme celui-ci ne nous paraît pas réalisable.

Je rejoins également ce qui a été dit aussi par M. le Ministre relativement à la source de financement, cela ne nous paraît pas non plus réalisable pour ces différentes raisons.

Même si les leviers d'action proposés par le groupe Ecolo sont tout à fait louables et intéressants, nous ne soutiendrons pas ce texte.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Culot.

M. Culot (MR). - En complément de ce qu'a dit mon collègue M. Dodrimont, on attache de l'importance à l'objectif défendu par la proposition de résolution.

Mais, ce que je ne perçois pas, c'est la nécessité de détacher une enveloppe de 25 % comme cela est demandé du financement de la SOFICO pour mettre en

œuvre des infrastructures favorables à la SRWT ou au groupe TEC, alors que quelque part, lorsque la SOFICO finance des travaux de rénovation ou d'aménagement de voiries, ces financements sont déjà effectués avec pour objectif la facilité du passage des TEC.

On peut, peut-être, augmenter cette facilité, mais cela doit être aussi l'objectif de tout aménagement de voiries aujourd'hui que de permettre une circulation facile des transports en commun.

À part, peut-être, dans un but plus marketing de vouloir identifier un pourcentage déterminé de ces aménagements, à la mise en œuvre effective du passage du transport en commun, je ne vois pas très bien l'objectif poursuivi.

Dans la mise en œuvre du plan Infrastructure, on peut peut-être rêver de davantage de 25 % de cette fameuse enveloppe, de 25 % de moyens consacrés effectivement à la facilitation de la circulation des transports en commun.

Je crois que c'est cela l'objectif qui est important : cette facilité, la circulation des transports en commun sur toutes voitures créées ou à rénover. Il faut essayer de se détacher d'un chiffre et d'une proposition de résolution qui focaliserait le débat sur un seul chiffre alors que c'est un objectif fondamental de toute politique de mobilité, d'aménagement de voiries.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Si je peux ajouter un élément par rapport à ce qui vient d'être dit, c'est d'autant plus vrai dans ce qui va arriver dans le plan Infrastructure puisque nous aurons, au terme de celui-ci, réalisé quasiment toutes les autoroutes.

On va commencer à descendre vers des voiries régionales de moindre importance où le bus prend une part prépondérante. Sur l'autoroute, on ne peut pas faire une part d'investissements pour les bus.

Il y aura, sur toutes les approches grandes villes, c'est difficile d'avoir des bandes bus lorsqu'une régionale traverse la ville. Mais, en tout cas, aux abords, c'est là qu'il y a une différentielle, qu'il y a un gain de temps à avoir. Il faut avoir une bande bus, il faut avoir une mobilité qui permette de favoriser le bus par rapport à celui qui veut absolument entrer en ville en voiture.

Là, effectivement, dans la part de l'utilisation par la SOFICO de ces moyens, il y a moyen d'accroître le volet bus, de la même manière qu'il y a moyen d'accroître le volet vélo. C'est sur ce point que l'on souhaite travailler avec la SOFICO, ils le savent. On a insisté. Une des conclusions de la note Vision

mobilité 2030 est de dire : les opérateurs – que ce soit le SPW pour des voiries régionales ou la SOFICO pour le réseau structurant – vont devoir réorienter une partie de ces investissements en ayant cette réflexion-là. Comme systématiser, par exemple, la présence du GRACQ lorsqu'il y a les conceptions de projets sur des voiries parce que cela permet à chaque fois d'avoir la présence, de penser au volet cycliste dès la conception.

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

M. Hazée (Ecolo). - Je remercie les uns et les autres pour leur participation à la discussion.

J'aurai deux ou trois éléments d'abord ponctuels. Ce n'est pas possible. Mais si, bien sûr que cela est possible. À un moment donné, la question est une question de volonté politique et non pas une question juridique. Il y a un décret ou des affectations budgétaires parce que vous pouvez très bien, Monsieur le Ministre, laisser la redevance kilométrique aller vers la SOFICO et modifier les conventions entre la Région et la SOFICO pour modifier les autres allocations de base qui financent la SOFICO et qui sont également à charge du budget régional.

À un moment donné, c'est d'abord une question de volonté politique et, effectivement, il y a alors des outils juridiques à mettre en œuvre pour pouvoir agir.

Deuxièmement, vous avez évoqué les accises ou d'autres financements dont on ne perçoit pas nécessairement le lien à la voirie. Effectivement, lorsqu'un financement alimente le budget général, il n'a pas nécessairement un lien avec la voirie. Sinon, qui financerait le Fonds des communes ? Il n'y a pas d'impôt régional pour financer le Fonds des communes. Le Fonds des communes est financé, par exemple, par la fiscalité générale. Il en est comme cela d'un très grand nombre de politiques qui n'a pas un lien avec la politique qui est financée.

J'ajoute que lorsque la congestion augmente, tel que le Bureau fédéral du Plan l'annonce, c'est l'ensemble des utilisateurs qui est sanctionné et non pas ceux qui prennent le bus pour reprendre la vision un peu réductrice dans laquelle vous cherchez à enfermer la proposition.

Troisièmement, les transports en commun sont autour de la table lorsqu'on rénove une voirie. Lorsqu'on choisit un tronçon, il y a – j'espère que c'est systématique, je sais que c'est déjà fréquent – une association de telle ou telle partie prenante.

Aujourd'hui, en fait, c'est accessoire. On choisit de rénover une voirie et ensuite, on regarde et on associe ceux qui peuvent être intéressés, impactés par cette voirie. Ce que nous pensons, c'est qu'il faut, à un moment donné, une impulsion. Si on veut donner sa place à cet enjeu de l'augmentation de la vitesse commerciale, si on veut donner sa place à cet enjeu de

l'augmentation de la part modale du bus, cela veut dire qu'à un moment donné, il faut changer d'angle pour que la première volonté ne soit pas de rénover telle voirie et ensuite de regarder s'il y a de la place pour le bus, mais de se demander quels sont les endroits où il y a une congestion telle que le transport en commun est pénalisé et comment peut-on augmenter sa vitesse commerciale à partir des constats qui sont posés en cette matière-là.

C'est cela l'intérêt ou l'enjeu de cette proposition : assurer que des moyens existent pour mener ces projets, construire une politique qui vise à résoudre ces points noirs, ou ces nœuds du point de vue de la mobilité, pour que la vitesse commerciale soit augmentée, pour que les usagers soient plus nombreux à être intéressés par ce service et que l'on puisse espérer contenir et réduire la congestion au bénéfice de l'ensemble de la collectivité.

On me dit : « Les objectifs c'est très bien, mais pas les moyens ». Le problème, c'est qu'en matière de lutte contre le dérèglement climatique ou de lutte contre la congestion automobile, on peut ajouter la pollution de l'air qui est un enjeu important. On est toujours d'accord sur les objectifs, mais rien ne se passe, ou les choses se passent de façon beaucoup trop lente. C'est cela le signal qu'il est nécessaire de donner, parce que lorsque l'on me dit : « C'est vrai vous avez raison, il faut des budgets supplémentaires » puis, « d'où vont-ils venir » ?

Si nous voulons faire un changement modal, si nous voulons faire un transfert modal, il faut aussi qu'il y ait un transfert budgétaire. C'est là, l'objet de cette proposition. D'autant qu'un certain nombre de moyens aboutissent à la SOFICO et que l'on sait que certains ont encore des projets d'augmenter la taille du réseau. On dit qu'il faut entretenir le réseau et puis on prépare la mise en œuvre de projets de perpétuelle extension du réseau alors que le modèle dans lequel nous vivons est tout à fait limité.

Nous maintenons la nécessité de donner à cet enjeu sa place dans l'agenda politique, de lui donner une priorité, de lui donner une finalité et non pas être traité de temps en temps, lorsque l'occasion s'y prête. Voilà Madame la Présidente, un certain nombre de réactions à ce qui a été dit par les uns et par les autres.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Culot

M. Culot (MR). - Je suis étonné parce que si l'objet de la proposition était de consacrer cette enveloppe de 25 % à des projets de mobilité tels que le tram ou autre, il y aurait peut-être encore une certaine logique et encore. Ici, c'est consacré à des aménagements de voiries, pour des bus qui circulent sur la voirie. D'une manière comme une autre, nous aurons besoin de la voirie. Quand la voirie est mal entretenue, il faut la réparer. Quand elle est insuffisante, il faut la construire pour que des bus circulent et l'empruntent. On enlève des moyens à l'aménagement de voiries pour favoriser

le fait que des bus circulent sur cette voirie.

C'est une mobilité, certes, de transports en commun et collective, mais qui a besoin d'une voirie bien entretenue et suffisante, objet du plan Infrastructure. Je crois que tout est dit quand on analyse les choses sous cet angle.

M. Hazée (Ecolo) - Il ne s'agit pas simplement de la voirie, il s'agit de toutes les infrastructures qui peuvent aider au transfert modal. Lorsque l'on parle d'un parking P+R par exemple, M. Culot, on n'est pas sur la voirie mais sur un espace public et sur des infrastructures qui peuvent aider au transfert modal.

Vous évoquez le tram, c'est un très bon exemple. Il se fait que depuis lors, les choses se sont résolues, c'est un grand mot. En tout cas, un choix a été fait d'avancer et une solution de financement en la matière a été identifiée. Vous savez comme moi, que ce tram n'est pas fini. Quand bien même, il sera construit tel qu'il est pensé aujourd'hui, ce sera le début. À un moment, il y aura pour l'agglomération liégeoise et pour les solutions de mobilité qu'il faudra lui donner, des extensions de cette ligne, sans doute le développement d'autres lignes.

Si l'on se met dans une perspective de moyen terme, c'est non seulement inéluctable mais c'est souhaitable. Ce fonds budgétaire auquel nous pensons qu'il peut aussi être affecté à de tels usages si les études se poursuivent dans ce sens et si les projets se précisent par rapport à ces enjeux. C'est la question de la place que l'on donne au budget par rapport à l'automobile individuelle et la nécessité de dégager une partie de ces moyens, puisque l'on est en circuit fermé pour pouvoir les affecter au développement des alternatifs.

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

M. Dodrimont (MR) - Il faudrait peut-être, Madame la Présidente, rendre attentif notre collègue sur notre Déclaration de politique régionale et quelques éléments importants concernant la mobilité et les infrastructures.

Je pense que là, il y a aussi un véritable programme qui reprend. Je ne dis pas point par point, mais en tout cas une grande partie des propositions qui nous sont faites par MM. Hazée et Henry. Nous voyons aussi l'émergence de nouvelles idées, telles que le réseau express de voiturage, le développement du télétravail, les zones de coworking, et les plans de mobilité dans les entreprises ou à l'échelle des bassins d'emploi.

Améliorer la qualité de service, c'est aussi quelque chose qui est transcrit dans la déclaration de politique régionale. On peut ne pas y donner une importance capitale si l'on fait de la politique en argumentant sur base de promesses qu'on ne respecte jamais, je pourrais comprendre. Mais ici, il y a une déclaration de politique régionale qui a quelques semaines et qui prévoit une série d'actions concernant la mobilité et l'amélioration

des infrastructures.

Lorsque l'on se donne la peine de la lire ou de la relire et que l'on vient avec votre texte en parallèle qui est bien antérieur à celle-ci, je pense que l'on trouve déjà quelques éléments qui sont de nature à bien faire comprendre qu'il y a volonté au sein de ce gouvernement d'améliorer la situation. Je ne sais pas vous rassurer, M. Hazée, on pourrait encore parler de choses qui nous tiennent à cœur tous, comme le développement des zones Ravel, l'amélioration des possibilités cyclables le long de nos routes régionales, ce sont des éléments concrets qui sont transcrits dans cette Déclaration de politique régionale.

C'est au pied du mur que l'on voit le travail du maçon, mais ici, de vraies intentions, dans cette Déclaration de politique régionale, sont manifestées par la majorité actuelle. C'est relativement, quand on considère votre proposition de résolution, redondant par rapport à ce qui est prévu dans celle-ci, même si vous avez le bénéfice de l'antériorité puisque votre texte a été écrit auparavant.

Aujourd'hui, je pense qu'il y a une prise de conscience qui est peut-être un peu plus forte, en tous les cas, qui transparait de façon un peu plus claire dans les engagements. Je vous invite à relire cette déclaration de politique régionale sur le plan de la mobilité et des infrastructures, il y a beaucoup de réponses qui vont, à mon avis, au-delà d'une proposition de résolution puisqu'elles sont inscrites dans un programme. Avec, je l'espère, on en parlera prochainement, les financements qui doivent être en accord avec ces points de déclaration. Je crois que l'on aura l'occasion de parler du budget prochainement, c'est le premier exercice de cette majorité. On verra si les choses qui sont lancées sont concrétisables avec des arguments budgétaires précis.

Mme la Présidente. - La parole à M. Hazée

M. Hazée (Ecolo) - Le problème, M. Dodrimont a raison, il y a des textes qui se laissent écrire. Le problème, je comprends votre position qui est un peu nouvelle, mais le problème est que la déclaration de politique régionale 2014-2019 devenue 2014-2017 contenait déjà ce genre d'éléments. Quels ont été les engagements matérialisés pour la réaliser ?

M. Dodrimont (MR) - Avec le MR, cela sera différent, Monsieur Hazée.

M. Hazée (Ecolo) - Le problème est qu'aucune annonce n'a été faite en ce sens. Vous avez raison sur un point, c'est sur l'antériorité, mais elle n'est pas fondamentale, je n'ai jamais travaillé pour pouvoir être là avant un autre. Je ne demanderais pas mieux que notre texte devienne vite du contenu parce que les choses auront été réalisées peut-être même amplifiées. Notre ambition reste à l'échelle des enjeux devant

lesquels nous sommes, elle reste extrêmement mesurée, j'en conviens.

Il y a un deuxième point sur lequel vous avez raison, c'est que vous avez peut-être un accès, ou en tout cas des bribes d'informations, sur un budget qui serait révolutionnaire. Pour ce qui nous concerne, nous devons attendre encore quelques jours avant de voir clair là-dessus. Pour le reste, il y a des textes qui se laissent écrire, et puis en attendant les choses se passent autrement.

Mme la Présidente. - Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close.

Vote

Mme la Présidente. - Nous allons voter sur la proposition de résolution visant à développer les investissements d'infrastructures du groupe TEC, déposée par MM. Hazée et Henry (Doc. 587 (2016-2017) N° 1).

La proposition de résolution est rejetée à l'unanimité des membres.

La parole est à M. Hazée.

M. Hazée (Ecolo). - Madame la Présidente, je vous remercie de l'inscrire à l'ordre du jour de la prochaine séance plénière.

Monsieur Dodrimont, d'ici là, le calendrier est ordonné puisque nous aurons les chiffres budgétaires de l'année 2018, la seule année complète de ce Gouvernement en exercice budgétaire. Je ne demande pas mieux que cette proposition devienne inutile au moment où nous en discuterons ensemble en séance plénière.

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.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À IMPLÉMENTER UNE POLITIQUE TARIFAIRE SOCIALE ACTIVE À DESTINATION DES JEUNES USAGERS DU TEC, DÉPOSÉE PAR MME GÉRADON, MM. COLLIGNON, SAMPAOLI, LENZINI, STOFFELS ET FURLAN (DOC. 818 (2016-2017) N° 1)

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de résolution visant à implémenter une politique tarifaire sociale active à

destination des jeunes usagers du TEC, déposée par Mme Gérardon, MM. Collignon, Sampaoli, Lenzini, Stoffels et Furlan (Doc. 818 (2016-2017) N° 1).

Mme Gonzalez Moyano a déjà été désignée en qualité de rapporteuse.

L'examen de ce point est reporté à une date ultérieure.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

Mme la Présidente. - Chers collègues, nous avons décidé de faire le point à l'issue de l'analyse des textes puisque vous savez que le texte de Mme Gérardon est reporté à une date ultérieure.

Je dois vous informer que pas mal de questions ont déjà été transformées en questions écrites ou reportées.

Que souhaitez-vous décider puisqu'il est 17 heures ?

(Réaction de M. le Ministre Di Antonio)

Va-t-on au finish aujourd'hui ? Des députés me demandent s'ils doivent quitter le Parlement ou pas ?

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Je propose à mes collègues que l'on continue car 60 questions orales de 10 heures 15 minutes à midi jeudi matin, cela me semble un peu court.

(Réaction d'un intervenant)

Cela, on verra si les collègues sont présents ou pas.

(Réactions dans l'assemblée)

Non. Je propose d'aller jusqu'au bout.

Mme la Présidente. - D'accord, nous allons jusqu'au bout comme cela, les députés qui sont toujours présents savent qu'ils peuvent rester.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE MME STOMMEN À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LA FERMETURE DE L'ASBL SOS PLASTIQUE »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Stommen à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition

écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la fermeture de l'ASBL SOS Plastique ».

La parole est à Mme Stommen pour poser sa question.

Mme Stommen (cdH). - Monsieur le Ministre, après 17 années passées au service de la population et des entreprises de la région verwiétoise, une ASBL très active en matière de recyclage de plastiques vient d'annoncer la cessation de ses activités avec effet immédiat. Cela a suscité un certain émoi dans la région de Verviers. C'est effectivement très regrettable dans la mesure où le service d'insertion socioprofessionnelle du CPAS de Verviers, ont obligé l'ASBL à prendre cette décision.

Diverses contraintes d'ordre économique au niveau des déchets, combinées aux nouvelles exigences du CPAS de Verviers, ont obligé l'ASBL à prendre cette décision.

C'est une décision dommageable pour l'environnement puisque, chaque année, plus de 600 tonnes de plastique étaient recyclées.

Monsieur le Ministre, avez-vous reçu une demande d'intervention pour aider cette ASBL afin d'éviter un tel dénouement ?

Cette filière ne doit-elle pas être spécifiquement soutenue, alors qu'elle concerne une masse importante de nos déchets nuisibles ?

Qu'envisageriez-vous à l'avenir pour soutenir tant sur le plan administratif que financier ces filières spécifiques ?

Je vous remercie déjà pour vos réponses.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Madame la Députée, l'ASBL SOS Plastique n'est pas la seule à souffrir des évolutions en termes de recyclage des plastiques.

L'Europe se trouve à un stade où elle ne peut plus s'appuyer sur la Chine pour recycler ses plastiques difficiles. Elle doit développer des initiatives internes pour pouvoir augmenter ses taux de recyclage, ce que prévoient les textes en préparation de la Commission européenne.

Elle doit également améliorer la circularité des flux et l'économie circulaire, comme le promeut également la Commission.

J'ai mandaté l'administration pour faire le point, sur ce dossier, avant la fin de cette année 2017, avec les acteurs et parties prenantes principaux. Ce dossier touche les acteurs professionnels de gestion de déchets, mais aussi les gestionnaires de recyparcs et les entreprises productrices.

Il y aura une nécessité, au niveau de l'Europe, d'avoir un véritable plan concernant le plastique compte tenu des nouvelles attitudes de nos partenaires du passé.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Stommen.

Mme Stommen (cdH). - Je vous remercie, Monsieur le Ministre. Je reviendrai peut-être vers vous d'ici la fin de l'année puisque vous parlez de cette échéance par rapport à un bilan de la situation. C'est vrai que le plastique est très présent dans nos existences et au niveau des initiatives qui existent en matière de recyclage, des initiatives d'ASBL ou de citoyens, et cetera, on a l'impression que cela demande un degré de compétence qui est beaucoup plus difficilement à la portée de ceux qui lancent des démarches à ce niveau-là.

**QUESTION ORALE DE M. DENIS À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « L'IMAGE ET
LE RÔLE DE LA WALLONIE DANS LE TRAFIC
INTERNATIONAL DE DÉCHETS »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Denis à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « l'image et le rôle de la Wallonie dans le trafic international de déchets ».

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

M. Denis (PS). - Monsieur le Ministre, il y a quelques semaines, France 2 jetait un véritable pavé dans la marre en mettant en évidence le rôle de plaque tournante de notre Région dans le trafic international de déchets. Ce faisant, la télévision publique française mettait le doigt sur ce que la Cour des comptes et la Police fédérale avaient également mis en évidence : l'inaction ou, en tout cas, la mauvaise action de la Wallonie en la matière.

Concernant le trafic international de déchets, je vous ai posé la question il y a quelques semaines lors d'une séance de questions d'actualités. À la limite, vous m'avez presque tourné en ridicule en me reprochant des raccourcis rapides entre le trafic de déchets

électroménagers et le trafic de déchets en général, la grande délinquance environnementale.

Je parlerais de votre part plutôt d'une forme d'aveuglement et quelque chose qui m'étonne en tout cas parce que lorsqu'on a de la fièvre, soit on se soigne, soit on casse le thermomètre.

Au niveau du groupe PS, je pense que nous avons fait le choix de la première méthode. Vous concernant et concernant la DGO3, je pense que vous avez plutôt opté pour la seconde, c'est-à-dire casser le thermomètre.

Le 28 septembre 2015, vous indiquiez à notre commission que depuis le 1er janvier 2015, le contrôle du transit des déchets est entièrement repris par la Région, tout comme l'étaient auparavant les contrôles relatifs aux importations et aux exportations. Les infractions sont sanctionnables via le décret « déchets » et le décret « sanctions ». Le changement du décret « sanctions » est prévu afin d'instaurer des perceptions immédiates en matière de transports et de transferts des déchets, ce qui est indispensable, car il y a beaucoup d'intervenants étrangers.

Pour les opérations de transits lorsqu'il y a une infraction, si l'on ne perçoit pas immédiatement, on ne voit plus jamais les personnes et l'amende n'est jamais perçue.

Vous ajoutiez également que le Fédéral avait la possibilité de traquer les déchets de transit sur notre territoire, mais que depuis janvier 2015, c'est la Wallonie qui avait cette compétence.

Monsieur le Ministre, qu'avez-vous fait depuis 2015 pour lutter contre les trafics de déchets en transit sur notre territoire ?

Où en est la modification décrétales annoncée il y a plus de deux ans ? Quelles instructions avez-vous données aux agents sanctionneurs depuis cette date ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, désolé d'insister sur la différence entre votre question et le reportage auquel vous faites allusion puisque je l'ai déjà évoqué le 25 octobre 2017, mais le trafic des DEEE décrit dans le reportage est une réalité dans l'ensemble des pays développés. À aucun moment le reportage ne parle ou ne fait un lien avec la Wallonie. Ou alors, nous n'avons pas vu le même, mais en tout cas, la Wallonie n'y est pas mentionnée.

Contrairement aux titres de vos questions, l'image de la Wallonie n'est pas visée. Seule la Belgique y est citée et uniquement une seule fois au sujet des exportations

françaises vers l'Asie et l'Afrique. Les informations mentionnées dans ce reportage sont connues de l'ensemble des services.

C'est la Belgique qui est citée, une seule fois et on parle de l'utilisation des ports maritimes en ce qui concerne l'utilisation de ceux-ci pour l'exportation française vers l'Asie et l'Afrique.

Comme je l'ai également indiqué dans ma précédente réponse, c'est via ces ports maritimes, et notamment le port d'Anvers, vu son importance mondiale, que les déchets sont expédiés vers l'Afrique et l'Asie.

Du fait de sa position géographique centrale et de ses ports, la Belgique constitue un lieu de transit important de déchets. De nombreux contrôles ont lieu pour prévenir et gérer ces trafics internationaux, que ce soit par la douane belge, qui se focalise notamment sur les exportations extracommunautaires, par les Polices fédérale et locales et par les services d'inspection environnementale des trois Régions belges.

Ces services sont très actifs et collaborent continuellement entre eux et avec leurs collègues européens et notamment français, soit bilatéralement, soit au sein du réseau IMPEL. Au sein du Département de la police et des contrôles, ces contrôles relèvent de l'Unité de répression des pollutions qui agit en étroite collaboration avec les Directions territoriales de ce Département.

Outre les aspects transits internationaux de déchets, il faut également prendre en considération les déchets produits et/ou traités en Wallonie. Comme je l'ai déjà évoqué, une expérience de Recupel a mis en évidence l'instauration de circuits parallèles en matière de DEEE. Ce type de constat peut s'appliquer pour de nombreux pays développés. En effet, les DEEE sont source de convoitise vu leur valeur. Ce n'est pas faute d'une législation appropriée, mais les bénéfices sont conséquents. La gestion illégale des DEEE peut, dans certains cas, avoir des conséquences environnementales importantes. Je vous confirme bien que la lutte contre ce trafic est une priorité en Wallonie, comme dans toute l'Europe.

J'ai du mal à faire le lien entre cela et le reste. J'essaie de vous répondre le plus précisément possible, mais il ne s'agit pas ici de terres ni de déchets. Il s'agit de déchets d'origine électronique bien spécifiques, de trafic au niveau européen et de l'utilisation du port d'Anvers vers l'Afrique et vers l'Asie. Je veux bien trouver autre chose dans ce reportage, mais je l'ai regardé une deuxième fois après vous avoir entendu en commission et je n'ai pas trouvé de traces de la Wallonie dans cet article.

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

M. Denis (PS). - Monsieur le Ministre, je trouve que

vous avez un art véritablement de la manipulation et que vous avez aussi des qualités pour noyer le poisson. Le reportage auquel nous faisons tous les deux allusion porte sur les déchets électroménagers qui vont vers le port d'Anvers, et cetera. Mais c'est un questionnement qui permet d'amorcer la question et d'aller véritablement vers un questionnement beaucoup plus large.

Vous ne m'avez pas répondu. Par exemple, vous dites qu'il y a beaucoup de contrôles. Mais je vous ai posé une question précise. Vous avez dit, le 28 septembre 2015, il y a maintenant plus de deux ans, qu'il fallait modifier la législation de manière à pouvoir poursuivre le trafic transfrontalier, notamment en instaurant la perception immédiate. Je n'entends rien par rapport à cela. Deux ans plus tard, cela a-t-il été fait ?

Vous dites, en 2015, que votre priorité est véritablement de lutter contre le trafic de déchets. Deux ans plus tard, vous n'en dites rien, mais je constate que rien n'a changé par rapport à cela. Souvenez-vous qu'il y a deux ans aussi, moi-même et mon ancien collègue, M. Sampaoli, dénoncions l'attitude du fonctionnaire sanctionnateur régional qui donnait ordre à ses agents de ne pas poursuivre les transporteurs étrangers – les camions qui avaient leur siège à l'étranger – dans le cadre de ce transfert de déchets.

Je prends également en exemple le rapport de la police fédérale qui préconise de suivre l'exemple de l'Allemagne. Vous savez, en Allemagne, il y a un panneau *Abfohl*. En français, cela signifie « déchets ». Ce panneau est présent sur l'ensemble des transports. Grâce à cela, les douanes et la police, le DPC, pourraient plus facilement sérier les problèmes.

Là-dessus, je ne vous entends pas, Monsieur le Ministre. Qu'avez-vous fait depuis deux ans ?

**QUESTION ORALE DE M. DENIS À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LES
POLLUTIONS INTÉRIEURES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Denis à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les pollutions intérieures ».

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

M. Denis (PS). - Monsieur le Ministre, il y a quelques mois, diverses études étaient menées, notamment par la Commission européenne et l'OMS qui

soulignaient, d'une part, la spécificité et la complexité de la pollution intérieure. En effet, on dénombrait près de 500 agents polluants de sources multiples, tels que les matériaux de construction, l'ameublement et le comportement des occupants. D'autre part, elles révélaient les effets multiples sur la santé, immédiats ou différés, qui vont de la simple irritation jusqu'à l'apparition de pathologies graves pour ceux qui respireraient cet air pollué.

On est là face à un réel enjeu de santé et d'environnement auquel les autorités ont le devoir d'apporter des réponses.

En mai dernier, vous évoquiez, comme une priorité, le fait de doter la Wallonie d'un plan juridique pour lutter contre la pollution intérieure. Près de sept mois plus tard, sauf erreur de ma part, le Gouvernement n'a adopté ni note d'orientation ni projet de décret.

Qu'en est-il par rapport à ces constats ? Quelle est votre stratégie pour améliorer la qualité de l'air ambiant ? Par quelle action concrète entendez-vous implémenter cette stratégie, si vous en avez une ?

Il semblerait que le SPW ait rédigé un guide de bonne pratique en cette matière. Qu'en est-il ? Quand, comment et à qui est-il diffusé ?

Greenpeace vient de lancer une campagne de sensibilisation envers les écoles « Mon air, mon école ». La Wallonie est-elle associée à cette initiative ? Dans la négative, pourquoi ne pas avoir soutenu une ONG qui travaille à résoudre un vrai problème de santé-environnement ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, diverses études soulignent l'existence d'une spécificité de la pollution des environnements intérieurs par rapport à la pollution de l'air extérieur. Cette spécificité s'exprime par la présence de certaines substances non observées à l'extérieur ou par des concentrations nettement plus importantes à l'intérieur. Les effets néfastes sur la santé d'une mauvaise qualité de l'air intérieur sont multiples.

Améliorer la qualité de l'air intérieur des espaces publics constitue un des objectifs importants de la stratégie wallonne en matière d'environnement-santé présentée au Gouvernement wallon. Il y a déjà eu effectivement une présentation au Gouvernement d'une stratégie en matière d'environnement-santé qui reprenait cette thématique de la qualité de l'air intérieur. Je pense qu'elle a dû être approuvée fin juin.

La priorité est de doter la Wallonie d'un cadre

juridique qui lui permettra de prendre les mesures adéquates pour assurer une qualité de l'air intérieur, sain et sûr. Un avant-projet de décret sur ce sujet est à l'ordre du jour du Gouvernement de ce jeudi. Ce texte vise les établissements ouverts au public et les logements. On envisage également les écoles et les crèches.

Outre un mécanisme permettant à tout usager de solliciter une évaluation de la qualité de l'air intérieur des établissements visés, le dispositif prévoit différentes mesures de prévention générale dans ce domaine. Ainsi, sur base du décret, le Gouvernement pourra notamment :

- réglementer ou interdire l'usage de certains produits dans les établissements ouverts au public ou dans d'autres espaces clos ;
- fixer des exigences d'entretien et de contrôle de l'emploi d'appareils, en ce compris les dispositifs d'aération et de climatisation.

En outre, en présence d'enfant mineur, le décret prévoit d'interdire de fumer à l'intérieur d'un véhicule. La qualité de l'air à l'intérieur de l'habitable fermé est particulièrement affectée dans ces situations.

Enfin, une disposition vise à élaborer des critères de qualité pour une sélection de polluants rencontrés dans l'air intérieur. Ces critères serviront de référence afin de déterminer les seuils à partir desquels une vigilance ou une intervention s'impose.

Ma volonté est également de mettre à disposition du public des informations et des conseils pour un air intérieur de qualité. À cet effet, un premier guide usuel de bonnes pratiques pour un air sain intitulé « Comment identifier les risques en matière de santé liés à la qualité de l'air intérieur au sein des écoles ? » est en voie de finalisation. Il concerne les établissements scolaires qui sont au centre de mes priorités. Ce guide de bonnes pratiques comprend un outil d'auto-diagnostic des valeurs de référence et d'intervention ainsi qu'une série de recommandations.

Le projet de guide élaboré par la cellule permanente Environnement-Santé du Service public de Wallonie, avec en appui les services d'analyses des milieux intérieurs provinciaux, les SAMI, est actuellement soumis pour validation et expérimentation auprès de six écoles pilotes wallonnes.

Pour ce qui concerne l'initiative de Greenpeace d'organiser une campagne de mesure de la qualité de l'air dans les écoles, aucun soutien financier ou organisationnel n'a été demandé. Je pense que Greenpeace agit avec des campagnes au niveau international. Toutefois, je serai bien entendu attentif aux résultats de cette campagne et aux techniques de mesure utilisées.

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

M. Denis (PS). - Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse qui est un peu plus complète que la précédente.

Il y a une stratégie menée par le Gouvernement, qui normalement devrait trouver ses fruits dans les prochains jours, sinon dans la prochaine semaine avec un projet de décret.

Je note également que vous allez d'abord donner la priorité de l'information de la prévention au travers d'un guide destiné aux écoles. Qu'en est-il du grand public ? Va-t-il y avoir des campagnes au niveau de la télévision ou d'autres médias ?

J'enregistre également que Greenpeace n'est pas demandeur d'aide publique. C'est comme cela, on peut en tirer le constat.

**QUESTION ORALE DE MME MORREALE À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LES
RÉPONSES WALLONNES FACE AU LOBBY DE
L'INDUSTRIE CHIMIQUE SUR LES
PERTURBATEURS ENDOCRINIENS »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Morreale à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les réponses wallonnes face au lobby de l'industrie chimique sur les perturbateurs endocriniens ».

La parole est à Mme Morreale pour poser sa question.

Mme Morreale (PS). - Monsieur le Ministre, les perturbateurs endocriniens sont impliqués dans la dégradation de l'environnement et l'érosion de la biodiversité, mais ils sont surtout suspectés de participer à l'augmentation d'une variété importante de maladies et de troubles courants. Je pense aux cancers hormono-dépendants, aux problèmes d'infertilité, des troubles neurocomportementaux, du diabète, de l'obésité.

Ce qui salulaire, c'est qu'aujourd'hui, il y a une prise de conscience de la société civile et de la quasi-totalité du monde politique pour lutter contre la présence de ces perturbateurs.

Comme vous l'avez indiqué le 10 juillet dernier, mon groupe et moi-même sommes favorables à l'application intégrale du principe de précaution en la matière. Nous aussi, nous plaidons pour que la Wallonie soit pionnière

en la matière afin de protéger au mieux la santé de nos concitoyens et de notre environnement.

Néanmoins, et vous comprendrez mon inquiétude, la Déclaration de politique régionale de juillet n'évoque même pas ce dossier pourtant important en matière d'environnement-santé. J'aurais souhaité savoir, Monsieur le Ministre, si cela constituait toujours pour vous une priorité. La problématique des perturbateurs endocriniens est reprise dans le projet de Plan wallon environnement-santé qui a été approuvé par la majorité précédente. J'aurais souhaité voir avec vous si cette nouvelle majorité validait ce même Plan environnement-santé.

À la faveur de l'été et de ce début d'automne, votre position dans ce dossier a-t-elle évolué ? Entendez-vous faire adopter par ce Gouvernement une note d'orientation qui viserait à faire de la Wallonie une région pionnière en matière de lutte contre les perturbateurs endocriniens ?

Par rapport à la réaction de l'Union des industries chimiques en France, qui y va de sa campagne pro domo sur un site Internet, constate-t-on le même type de réaction en Wallonie ? Le cas échéant, quelle est la réponse du Gouvernement en matière d'information ?

J'aurais souhaité que vous fassiez également le point sur le débat européen et sur le règlement relatif aux perturbateurs endocriniens. On connaît l'action menée conjointement avec le Parlement de Wallonie sur les néonicotinoïdes, par exemple. Qu'en est-il des autres sources d'exposition aux perturbateurs endocriniens ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Madame la Députée, l'élaboration d'un plan wallon Environnement-Santé suit son cours. Il n'y a pas de remise en cause des orientations stratégiques qui avaient été validées en juillet dernier.

L'enjeu concerne la prévention des effets potentiels, notamment, des perturbateurs endocriniens sur la santé et vise à limiter l'exposition des populations, en particulier des publics les plus sensibles, mais aussi des travailleurs.

Les projets d'actions opérationnelles du plan sont en cours d'élaboration suite à une première enquête centrée sur les différents acteurs wallons du secteur de l'environnement-santé.

Dans le cadre de REACH, l'identification de perturbateurs endocriniens s'inscrit dans un planning européen. La feuille de route prévoit que toutes les substances extrêmement préoccupantes pertinentes, dont

les perturbateurs endocriniens, soient identifiées d'ici 2020. En ce qui concerne la mise en place des critères de classification de ces substances, je rappelle que deux textes sont en cours de préparation au niveau européen. Le premier concerne les biocides et le second les produits phytopharmaceutiques.

Ces textes ont été préparés par la Commission et négociés avec les États membres. En décembre 2016, la Commission avait ajouté un paragraphe qui précisait le niveau de preuve souhaité et prévoyait la possibilité de dérogation. Au cours des réunions, la Commission a clairement indiqué qu'elle ne retirerait pas le paragraphe litigieux, malgré les inquiétudes relayées notamment par la Belgique. Quelques ajouts ont été obtenus dans les préambules et la Belgique a décidé de voter en faveur du texte début juillet 2017, principalement pour pouvoir enfin disposer de critères d'identification des substances actives, étape indispensable pour pouvoir initier des procédures permettant de les retirer du marché.

Au Parlement européen, le texte relatif aux produits phytosanitaires a été rejeté, précisément à cause du paragraphe litigieux introduit par la Commission. Le texte relatif aux biocides a connu une opposition encore plus importante. Il semble peu probable qu'il puisse être présenté au Conseil européen, alors que celui relatif aux produits phytopharmaceutiques est bloqué au niveau du Parlement.

On voit bien qu'au niveau européen, cela avance doucement, que les conflits existent et qu'il n'est pas évident qu'on puisse avoir un accord rapidement. En tout cas, en ce qui nous concerne, sur le volet opérationnel d'un Plan wallon en environnement-santé, nous suivons le rythme et les principes qui ont été adoptés en juin et en juillet dernier par le précédent gouvernement.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Morreale.

Mme Morreale (PS). - Je ne souhaite pas répliquer.

**QUESTION ORALE DE M. MAROY À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LES
CALCULS ET LES DEMANDES DE LA
FÉDÉRATION WALLONNE DES
ENTREPRENEURS CONCERNANT LES FUTURES
D'EAU »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la

Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les calculs et les demandes de la Fédération wallonne des entrepreneurs concernant les fuites d'eau ».

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

M. Maroy (MR). - Monsieur le Ministre, la Fédération wallonne des entrepreneurs de voiries s'inquiète de l'état de notre réseau de distribution d'eau. En Wallonie, l'âge moyen des canalisations est de 50 ans, pourtant moins de 1 % du réseau est renouvelé chaque année. Résultats, des fuites, beaucoup de fuites, pas moins de 65 millions de mètres cubes seraient perdus chaque année. Chaque jour, cela représente du volume de 48 piscines olympiques. C'est colossal et cela a un coût.

En Flandre, où l'on est confronté au même problème, Aquaflanders a estimé les pertes à 280 millions d'euros par an, soit 3 euros par mètre cube. Chez nous, Aquawal a calculé le coût des mètres cubes perdus à leur valeur marginale, c'est-à-dire le coût du pompage et du traitement, et arrive à 30 centimes d'euro seulement par mètre cube.

La Fédération des entreprises de voiries a fait le compte. Selon elle, le surcoût des fuites d'eau impacterait clairement la facture de chaque consommateur wallon, le surcoût irait jusqu'à 1 euro par mètre cube, toujours selon la Fédération wallonne des entreprises de voiries.

On le voit, au nord et au sud du pays, les estimations sont très différentes. On ne calcule visiblement pas de la même manière. Il serait temps d'y voir clair.

Ce qui m'intéresse en priorité, c'est de connaître la répercussion du coût de ces fuites d'eau sur la facture de chaque consommateur wallon. Confirmez-vous oui ou non les calculs de la Fédération des entreprises de voiries qui estime que ce surcoût irait jusqu'à 1 euro par mètre cube sur la facture des Wallons ?

Disposez-vous de chiffres fiables concernant le volume des fuites sur le réseau de distribution wallon, sachant qu'il faut bien faire la différence entre l'eau qui disparaît comme cela dans la nature et celle qui est prélevée par les services d'incendie, par la protection civile, les communes ou les distributeurs, et cela, pour diverses opérations, telles que le nettoyage des voiries, le curage des égouts, ou encore l'entretien des ouvrages de stockage ? Quel est le volume réel des fuites ? Quel en est le véritable coût ?

À cette question, à ma connaissance, on n'a jamais apporté de réponse claire. J'espère que vous pourrez faire la lumière.

Les entrepreneurs wallons de voiries plaident pour que les pouvoirs politiques fixent des objectifs en matière de fuites acceptables et que les producteurs et

distributeurs d'eau mettent les moyens afin de lutter contre les fuites et la vétusté des canalisations.

On sait que vous avez annoncé l'identification de 12 chantiers prioritaires de 2014 à 2026 et un budget de 250 millions d'euros pour sécuriser 300 kilomètres de conduites. Est-ce bien l'objectif wallon en matière de lutte contre les fuites ? Est-ce suffisant à vos yeux ? Les sociétés productrices et distributrices mettent-elles suffisamment de moyens ? J'en doute. Que répondez-vous à la Fédération wallonne des entrepreneurs de voiries ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, les estimations de coûts fournies par la confédération Construction sont qualifiées de fantaisistes par les distributeurs et par l'administration, qui a refait les calculs. Il est étonnant de constater la méconnaissance, à ce sujet, qu'ont la Confédération de la construction et les voiristes de leurs clients, opérateurs en eau, et de la réalité chiffrée.

On estime qu'un mètre cube perdu revient en moyenne à 22 centimes, à savoir 15 centimes de taxes et 7 centimes en traitement et énergie. Ainsi, pour la totalité du volume non facturé, sans différencier les fuites, les prises d'eau des pompiers, les purges après chantier, les prises d'eau illicites, et cetera, le coût total serait de 14 millions d'euros. Cette somme répartie sur les 155 millions de mètres cubes facturés annuellement représente un surcoût de 9 centimes par mètre cube. On est très loin de l'euro ou même des deux euros parfois cités par mètre cube.

En comparaison, il faut rappeler que les distributeurs d'eau investissent chaque année de l'ordre de 100 millions d'euros dans le renouvellement de leur réseau, ce qui permet une stabilité de l'état du réseau.

Vous soulevez également que la situation serait plus mauvaise en Wallonie qu'en Flandre. C'est le cas. C'est évident puisque le réseau de la Flandre est beaucoup plus jeune. Le territoire du nord du pays a été alimenté en eau beaucoup plus tardivement que la Wallonie, ce qui est plus facile à gérer avec un dispositif de tuyauteries qui sont bien plus récentes. On ne peut pas comparer les deux Régions à ce sujet.

Par ailleurs, tant l'indicateur de perte que le taux de renouvellement des infrastructures sont des indicateurs de performance remis chaque année au Comité de contrôle de l'eau afin de permettre de juger de la politique d'investissement des distributeurs. On a, à travers ces indicateurs de performance du comité de contrôle de l'eau, l'outil idéal pour que le Gouvernement

puisse suivre, et cela année après année avec des perspectives très claires, cette évolution.

L'enjeu est de trouver le bon équilibre entre les coûts liés au surcoût de production et le coût des investissements nécessaires pour renouveler les réseaux. On pourrait renouveler beaucoup plus vite, mais cela impacterait le coût à travers des investissements qui seraient plus importants que les 100 millions d'euros qu'on évoque ici de renouvellement actuel du réseau, pour une économie qui serait bien moindre que celle-là. Il faut faire la balance en permanence entre les deux. Ce juste milieu est prôné par l'Union européenne, où l'objectif qui est cité n'est pas un objectif zéro perte, mais juste l'équilibre raisonnable entre les pertes et les investissements nécessaires pour les éviter.

À titre d'exemple, pour la Société wallonne des eaux, l'âge moyen des conduites est de 47 ans. Le pourcentage de renouvellement est de 0,8 % par an. L'Indice linéaire de perte visé pour 2022 est de 4,4 mètres cubes par jour par kilomètre. Il est actuellement de 5,06. Des indices linéaires de perte sont établis avec des objectifs de diminution progressive. La recherche de fuite implique 70 personnes, avec quelque 12 000 fuites réparées par an. Un programme de 7 millions d'euros est mis en œuvre en vue d'investir dans la création de 1 000 zones de contrôle de fuites qui couvrent l'ensemble du territoire et qui sont équipées de 2 000 débitmètres télégerés quotidiennement, facilitant la recherche de fuites. Il s'agit d'avoir des études très particulières sur 2 000 zones avec des débitmètres télégerés.

On utilise tant des techniques classiques, acoustiques, qu'innovantes telles que l'utilisation de gaz traceur et de radar, et ce, pour rechercher de manière plus efficace les fuites.

Je tiens également à rappeler qu'il est important d'avoir un timing cohérent dans la réalisation des investissements. Le rythme est soutenu, puisque le secteur de l'eau, distribution et assainissement, investit entre 100 et 200 millions d'euros par an dans la construction et le renouvellement de réseau. Cette manne très stable devrait permettre d'alimenter régulièrement le secteur wallon de la construction. Je souhaite que pour les grands chantiers du schéma régional des ressources en eau, nous puissions travailler avec des entreprises de notre territoire, mais il n'est pas exclu que des entrepreneurs des régions et pays frontaliers soient plus performants dans les procédures de marché public et cela même si notre volonté est de multiplier les clauses sociales afin, notamment, de favoriser l'emploi wallon.

La priorité aujourd'hui pour la Wallonie est de terminer l'assainissement des plus petites agglomérations et de sécuriser l'approvisionnement en eau dans toutes les régions de Wallonie. C'est là que se situe aujourd'hui le véritable défi. Avec les objectifs tels

qu'ils sont fixés aujourd'hui de maîtrise et de diminution progressive des pertes, je pense que sur ce volet-là, on est bon. La priorité est effectivement la sécurisation de l'approvisionnement et les budgets considérables qui sont prévus à cet effet, les 40 000 millions d'euros de budget wallon, mais qui s'ajoutent à plusieurs centaines de millions d'euros des opérateurs, distributeurs, ont pour vocation la sécurisation du réseau. Tout l'intérêt de cela est de remettre aussi des tuyauteries neuves là où l'on sécurise. On améliore aussi le résultat global.

On était assez étonné de cette sortie du secteur de la construction et surtout des chiffres qui ont été avancés, d'autant plus que l'on a beaucoup de marchés attribués et que ce n'est pas toujours facile. Les opérateurs du cycle de l'eau me disent qu'ils ont des difficultés à obtenir les réponses optimales qu'ils souhaitent à tous les marchés qu'ils mettent actuellement en concurrence.

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

M. Maroy (MR). - Je remercie le ministre pour sa réponse claire comme de l'eau de roche, enfin presque claire, puisque j'ai retenu que le mètre cube perdu, c'est 15 centimes de coût, que le coût total des pertes, c'est 14 millions. Un rapide calcul, on doit être aux alentours de 85 millions de mètres cubes qui partent dans la nature, à vue de nez, si je fais vite un calcul mental.

Merci d'avoir mis les points sur les i. Pour le reste, on voit quelle est l'ampleur du chantier, on a un réseau qui est très ancien, avec un taux moyen de renouvellement qui ne casse pas la baraque, si je puis dire, 0,8 % en moyenne. Heureusement, dans certaines régions, ce taux est plus élevé. Ce qui veut dire qu'à ce rythme-là, il faudrait une centaine d'années pour renouveler le réseau. Je pense que l'on est tous d'accord pour dire que c'est un peu trop lent, mais l'argent ne pousse pas sur les arbres. Je crois savoir que chez les différents distributeurs, c'est l'une des priorités, parce que l'on voit aussi que lorsque l'on traîne trop, on l'a vu récemment à Bruxelles, cela a fait les gros titres de l'actualité pendant plusieurs semaines, cela peut engendrer des coûts et des inconvénients extrêmement importants.

**QUESTION ORALE DE MME BROGNIEZ À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR
« L'EFFECTIVITÉ DE LA COLLECTE P+MC ET
LES RÉSULTATS DU PROJET PILOTE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Brogniez à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition

écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « l'effectivité de la collecte P+MC et les résultats du projet pilote ».

La parole est à Mme Brogniez pour poser sa question.

Mme Brogniez (MR). - Monsieur le Ministre, la presse nous informait, il y a peu, que le centre de tri de PMC Valtris, issu d'un partenariat entre le BEP et IBW est prêt à accueillir les nouveaux flux à venir. En effet, l'année passée, l'annonce d'un sac P+MC, soit le sac PMC actuel élargi à d'autres matières plastiques a été fait. Le sac, ce futur sac P+MC devrait augmenter le nombre de fractions à trier et la quantité de plastique recyclé.

Je vous avais déjà interrogé sur le projet pilote mené par plusieurs communes concernant ce sac P+MC, ce projet semble désormais être en phase finale et une évaluation serait en cours.

Avez-vous connaissance des résultats de ce projet pilote ? Si oui, qu'en ressort-il ? Quels scénarios se dessinent pour la composition du sac P+MC ?

Valtris semble être actuellement la seule chaîne de tri adaptée. Quelle sera sa capacité de travail ? Avez-vous des informations concernant d'autres chaînes de tri ?

Quand la Wallonie sera-t-elle capable de traiter l'intégralité des flux liés aux sacs P+MC ?

La date d'effectivité de la mesure que vous aviez annoncée est fixée au 1er janvier 2019. Est-elle toujours d'actualité ?

Lors d'une réponse à une précédente question, vous me précisiez qu'un opérateur s'était déclaré intéressé à apporter sa technologie et à investir en Wallonie. Qu'en est-il ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Madame la Députée, le rapport final de l'étude commandée par Fost Plus et visant à réaliser une étude économique, environnementale et sociale sur huit scénarios de collecte sera présenté au comité d'accompagnement le 12 décembre prochain. Je rappelle que l'objectif est que Fost Plus présente à la Commission interrégionale de l'emballage, au plus tard pour le 1er janvier 2018, un plan pour couvrir la totalité de la Belgique au 31 décembre 2019 avec du P+MC, le fameux sac mauve. L'objectif était que c'est la totalité pour le 31 décembre 2019, mais on devrait être pour au moins

une partie de la Wallonie, en position pour le faire dès le 1er janvier 2019.

Vous mentionnez que Valtris serait la seule chaîne de tri capable de trier actuellement ce nouveau sac P+MC. C'est la seule chaîne qui traite aujourd'hui du P+MC, c'est Sitel à Liège qui elle est déjà capable de le faire, elle le fait déjà, mais il est vrai que Fost Plus a proposé à tous de tester ce nouveau gisement. Si le scénario retenu – et l'on semble se diriger vers cela – est d'avoir un seul sac pour toutes les fractions dures et souples, toutes les chaînes de tri devront être rééquipées, voire reconstruites. On a potentiellement trois chaînes de tri, il y a celle de Valtris, il y a celle de Sitel à Liège et il y a celle de Valodec dans le Hainaut.

C'est ce scénario d'une toute nouvelle chaîne qui a été retenu par la société Valodec dans le Hainaut puisqu'un appel à candidats a été lancé, début septembre, pour la construction d'un nouvel outil de tri. Au niveau de capacité de trier ce qui serait collecté à partir de janvier 2019, je pense que l'on n'a pas de souci sur le territoire wallon. On a même peut-être une surcapacité avec ces trois outils. La Wallonie a pris les devants, je n'ai encore rien entendu pour l'instant, concernant de tels projets d'investissement en Flandre. Nous serons pionniers en la matière. Il n'est pas exclu que certains sacs bleus du P+ collectés en Flandre finissent dans nos installations en Wallonie. C'est parfois le cas pour certains flux en sens inverse.

La volonté est de garder l'objectif. Je pense que ce qui est important, c'est dans le Plan wallon des déchets, cela représente entre huit et 10 kilogrammes par an dans le poids du sac-poubelle actuellement. Cela faciliterait le message aussi du tri dans ce nouveau sac, le fameux sac mauve. Il y a tout intérêt à pouvoir trier et recycler ces plastiques.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Brogniez.

Mme Brogniez (MR). - Nous suivrons avec attention le rapport final quand il sera rendu public. La crainte était que les chaînes de tri wallonnes ne puissent absorber l'entièreté des flux supplémentaires qui rejoindront les sacs PMC actuels. J'entends que vous êtes rassurant.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Fost Plus aurait sans doute préféré une version avec deux usines à travers la Wallonie, plutôt que trois, parce que si les trois fonctionnent avec les quantités telles qu'elles annoncent, on aurait trop de capacité par rapport aux P+ collectés sur le territoire. Il reste des débats, il y a des négociations entre les opérateurs et Fost Plus pour déterminer quelles quantités sont garanties et à quel prix.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Brogniez.

Mme Brogniez (MR). - Affaire à suivre alors.

QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « L'APPEL À PROJETS POUR LE DÉVELOPPEMENT DE POINTS D'APPORT VOLONTAIRE ENTERRÉS EN MATIÈRE DE DÉCHETS POUR LE SECTEUR HORECA »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « l'appel à projets pour le développement de points d'apport volontaire enterrés en matière de déchets pour le secteur HORECA ».

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

M. Dodrimont (MR). - Monsieur le Ministre, juste quelques mots pour obtenir une réponse, je l'espère, certaine quant à la possibilité d'utiliser ces points d'apport volontaire enterrés tels qu'ils sont précisément libellés aux indépendants et plus précisément au secteur HORECA. On sait que nombre de déchets organiques sont issus de ce type d'activités. Dès lors, pour les communes qui répondraient à l'appel à projets que vous avez lancé pour le développement de ces points d'apport volontaire, y aurait-il possibilité de diriger le secteur HORECA vers ceux-ci ? Je pense que cela serait utile, surtout quand on considère dans les centres des villes le peu de places disponibles pour ces établissements pour stocker un conteneur propre aux déchets qu'ils produisent jour après jour.

Voilà, Monsieur le Ministre, la question que je souhaitais vous poser sur ce point d'apport volontaire.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, l'objectif de l'appel à projets est de favoriser la collecte sélective de la fraction organique via la mise en place de conteneurs enterrés.

Les conteneurs seront accompagnés ou non de la fraction résiduelle sur le même site. Chaque commune ou intercommunale pouvaient introduire un projet reprenant l'ensemble des conteneurs projetés. Dans le cas du choix par l'intercommunale de recyparcs couvrant son territoire comme site d'implantation, ces dernières seront tenues d'accepter les déchets des entreprises, des toutes petites entreprises, pour autant qu'il ait une obligation de tri dans leur chef, ce qui n'est pas encore pour eux le cas pour la fraction fermentescible. On parle bien des recyparcs. S'il y a une obligation de tri, ce qui va venir, mais qui n'est pas encore le cas aujourd'hui, il y aura obligation de les accepter.

En dehors des recyparcs, rien n'empêche une intercommunale ou une commune ou une association de communes d'accepter, sur base volontaire, les flux organiques des indépendants et plus précisément du secteur de l'HORECA, à condition de respecter – cela, c'est un petit souci – l'article 4 de l'arrêté du Gouvernement wallon de 2008 relatif à l'octroi de subventions aux pouvoirs subordonnés en matière de prévention et de gestion des déchets. Cet article stipule que les quantités de déchets admissibles sont celles appliquées aux déchets des ménages. Il mentionne également que le coût complet et réel du service, subsides inclus, est facturé aux bénéficiaires quand ils ne sont pas des ménages. C'est la contrainte. On connaît les raisons de l'époque qui ont justifié d'avoir ce genre de restriction. Dans le cas qui nous occupe ici, on devrait, à mon avis, pouvoir trouver une solution. Pour un restaurant dans un quartier, s'il y a un conteneur qui est présent, considérer qu'il serait illégal d'aller y déposer sa fraction organique, cela m'ennuie un peu, mais cela nécessite sans doute des adaptations.

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

M. Dodrimont (MR). - Merci pour la réponse de M. le Ministre. Mais on n'aborde pas nécessairement le coût par rapport à l'opération de réception des déchets organiques. Je suis convaincu que l'on peut trouver une formule où ces indépendants, car je connais les règles par rapport à l'enlèvement des déchets issus du commerce, seraient prêts à payer ce qu'il convient de payer par rapport au citoyen lambda. Je pense qu'il n'y aura pas de difficulté à pouvoir mettre un système en place pour qu'ils payent ce qu'ils produisent réellement comme déchets organiques, dès lors que le point d'apport volontaire tel qu'il est financé peut être accessible pour eux. Je pense qu'il y a moyen aujourd'hui, avec des systèmes de cartes à puce, que l'on puisse identifier celui qui dépose les déchets organiques et de lui envoyer la note qui en résulte. Je pense que ce serait une avancée significative pour éviter ces conteneurs que l'on voit parfois dans les rues commerciales et qui sont tout sauf des meubles agréables à regarder.

**QUESTION ORALE DE M. BRACAVAL À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LE POINT
SUR L'ENTREPRISE CLAREBOUT POTATOES À
WARNETON »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bracaval à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « le point sur l'entreprise Clarebout Potatoes à Warneton ».

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

M. Bracaval (MR). - Monsieur le Ministre, j'ai toujours un peu de difficultés à poser des questions dont j'ai lu les réponses dans la presse le matin même. C'est le cas pour la question que je vais poser, mais plutôt que de la poser, je vais vous écouter.

L'entreprise Clarebout Potatoes de Warneton spécialisée dans la production de produits à base de pommes de terre n'en finit pas de faire la une des journaux : nuisances olfactives et sonores, déversements douteux dans la Lys, RN58, manque de sécurité des ouvriers, épidémie de légionellose ayant touché plus d'une centaine de travailleurs cet été, incendies répétés. De nombreux riverains et politiques se relayent pour dénoncer les débordements de ces entreprises, si bien qu'aucun conseil communal à Comines-Warneton ne semble à présent échapper aux interrogations liées à CL Warneton.

En trois mois, 53 accidents de travail ont été déclarés, un bilan sombre alourdi par un décès survenu en avril 2016 et un deuxième le 24 octobre dernier. Je déplore cette situation qui met en cause, une fois de plus, la sécurité de l'entreprise et nous rappelle, si besoin en était, que le développement économique ne peut se faire au détriment du bien-être au travail et de la sécurité.

En parallèle, l'entreprise, en plein essor, a déposé des demandes d'extension auprès de la ville et de la Région.

M. le Ministre peut-il faire le point sur les différentes demandes d'aménagement introduites par l'entreprise ? Quelles sont celles qui ont abouti ? Quelles sont celles qui ont reçu un avis défavorable de la part de la Région wallonne ? En fonction de quels arguments ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire,

des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, la liste des permis octroyés à l'entreprise de Comines-Warneton est la suivante.

Le 27 octobre 2008, le conseil communal a octroyé un permis unique pour exploiter une usine de production de frites surgelées et de flocons de pommes de terre à Warneton.

Le 3 février 2012, le conseil communal a octroyé un permis pour l'augmentation de la capacité de production et la construction d'un congélateur de stockage.

Le 4 janvier 2017, le collège communal a octroyé un permis pour la construction d'une installation de lavage des camions et un stockage dépôt de pommes de terre supplémentaire ainsi que l'aménagement d'une station de distribution de carburant, d'un parking pour remorques et d'un pont-bascule mobile.

Le mercredi 8 novembre – c'est ce qui a fait que vous avez pu lire des choses vendredi, ce week-end ou lundi – j'ai confirmé la décision du collège échevinal de Comines-Warneton du 31 juillet 2017 qui refuse la construction d'un second congélateur, mais autorise divers aménagements au sein de l'entreprise.

À l'heure actuelle, le volume de production de produits finis autorisé à Warneton est fixé à 1 140 tonnes par jour. L'exploitant souhaite construire un second congélateur pour rationaliser les transports entre les sites de production et les stockages externes, car, actuellement, une partie de sa production est réalisée chez des tiers. L'objectif est de réduire ces trajets et, par conséquent, leur coût économique journalier qui est conséquent.

À ce stade, le dossier ne m'a pas permis de percevoir le besoin d'augmenter la capacité de stockage sur le site de Warneton, capacité qui avait déjà été augmentée en 2012, ni le gain environnemental que cela pourrait induire en termes de réductions de gaz à effet de serre. D'un point de vue environnemental, l'établissement est soumis à de nombreuses conditions d'exploitation. Il fait aussi l'objet de contrôle de la part du fonctionnaire chargé de la surveillance.

Je pense que ce n'est pas un refus nécessairement définitif, parce que si un gain environnemental pouvait être développé, avec l'utilisation de la voie d'eau pour les transports, on pourrait sans doute augmenter la capacité et revoir cette décision concernant le congélateur supplémentaire ou d'autres infrastructures. L'utilisation de la voie d'eau, je sais qu'elle est possible là, il y a même des projets. La concrétisation de ce volet-là peut sans doute permettre de débloquer le reste beaucoup plus facilement.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Bracaval.

M. Bracaval (MR). - Merci, Monsieur le Ministre,

d'avoir fait le point. Sur la logique face au transport fluvial, je ne peux que vous rejoindre.

**QUESTION ORALE DE M. MAROY À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LES
EXPÉRIENCES PILOTES EN MATIÈRE
D'ÉCONOMIE CIRCULAIRE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les expériences pilotes en matière d'économie circulaire ».

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

M. Maroy (MR). - Monsieur le Ministre, une expérience pilote d'économie circulaire vient d'être menée pendant neuf mois dans le zoning d'Awans. Ce projet, que vous avez initié, avait pour objectif de mettre en réseau les PME afin de mutualiser la gestion de leurs déchets et de favoriser le recyclage ou la réutilisation de ceux-ci.

Parmi les participants, on retrouve Logisbois, une société dont l'activité consiste à acheter, réparer et revendre des palettes industrielles. Grâce à ce projet, elle peut récupérer à proximité de ces locaux la matière première dont elle a besoin. Elle dresse néanmoins un bilan mitigé de cette expérience : « Trop d'entreprises impliquées ne jouent pas correctement le jeu, explique son directeur, elles mettent dans la collecte des déchets de bois inutilisables que nous devons ensuite évacuer à nos frais, cela plombe le bilan financier ».

Il faut chercher à améliorer ce projet d'économie circulaire, la volonté des acteurs semble être au rendez-vous, mais l'expérience arrive à son terme en juin et vous n'avez pas encore décidé de sa prolongation. Avez-vous pris une décision ? Ce projet pilote sera-t-il prolongé ?

Plus généralement, pouvez-vous faire le point sur les projets pilotes menés en Région wallonne en matière d'économie circulaire ? Combien de projets sont menés dans notre Région ? Quels sont les résultats et les avancées ? Quels sont les enseignements à en tirer à ce stade ?

Comptez-vous stopper certains projets ? Dans l'affirmative, pour quelles raisons ?

Les entreprises jouent-elles bien le jeu ? Estimez-vous que la mobilisation est suffisante et comment comptez-vous, le cas échéant, les motiver ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre DiAntonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, dans le cas des parcs d'activité économique, on identifie deux catégories de dynamiques d'écologie industrielle en matière d'économie circulaire.

Tout d'abord, des synergies de mutualisation, dans lesquelles il s'agit de mettre en commun des infrastructures, des équipements ou des services ; ensuite, des synergies de substitution, dans lesquelles les déchets d'une entreprise deviennent des matières premières d'une autre.

Dans le cadre de la mutualisation, le récent décret relatif au développement des parcs d'activité économique permet et encourage la conception et l'implantation d'ouvrages communs, tels qu'un réseau de chaleur, une station d'épuration, des bornes de rechargement pour véhicules électriques, une plateforme commune de gestion de déchets, et cetera.

En ce qui concerne les substitutions, les expériences sont plus ou moins concluantes, notamment au regard du degré de sensibilisation et d'implication des entreprises et de la qualité de la coordination des initiatives par les gestionnaires.

L'initiative au sein du parc d'activité économique d'Awans était de ce deuxième ordre, donc une initiative de substitution. Inter-Environnement Wallonie a travaillé en partenariat avec l'ADL et les entreprises afin d'identifier des flux de déchets valorisables par des acteurs locaux. L'un des opérateurs du parc d'activité économique travaillant dans le recyclage des palettes en bois, ce flux a rapidement été identifié et valorisé.

Comme vous le soulignez, j'ai soutenu les phases d'analyse et de concrétisation de ce projet pilote, qui vole maintenant de ses propres ailes.

D'autres filières sont sur le point d'être dégagées, telles que le polystyrène expansé, les plastiques étirables et les cartons. On parle toujours de ce projet à Awans : une filière déjà active aujourd'hui et identifiée, et trois autres qui devraient pouvoir aboutir assez rapidement.

Je rappelle qu'il est important de se rendre compte que les entreprises fonctionnent déjà sur le principe d'économie circulaire, mais ont souvent besoin d'un soutien pour améliorer la démarche. Le retour d'expériences met ainsi en évidence l'implication nécessaire des pouvoirs locaux en termes de coordination, d'animation et de suivi.

Fort de ces constats, je soutiens une expérience pilote de métabolisme territorial sur le Cœur du Hainaut, sous la coordination de l'intercommunale IDEA. Cette expérience consiste à mettre sur pied une plateforme « donneurs-preneurs de ressources ». Cette expérience aura pour vocation d'offrir à terme un outil sur l'intégralité du territoire de la Wallonie. Elle est en cours, elle va être présentée d'ici quelques petits mois et l'objectif est de généraliser ensuite l'usage de cette plateforme pour l'ensemble du territoire wallon.

Chaque entreprise introduit les déchets ou ce qu'il ne parvient pas à valoriser sur son site et les demandeurs peuvent aussi intervenir sur la même plateforme et à un moment donné, l'opérateur intermédiaire, le coordinateur, souvent l'intercommunale de développement économique, essaie de faire correspondre les deux et de trouver de nouvelles perspectives de collaboration. Les entreprises sont demanderesses, mais ont plein de choses à faire et préfèrent qu'il y ait des opérateurs qui s'occupent de la mise en contact et du rapprochement entre les donneurs et les preneurs.

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

M. Maroy (MR). - Je n'ai pas de réplique.

**QUESTION ORALE DE M. PRÉVOT À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LA LUTTE
CONTRE LES DÉCHETS SAUVAGES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Prévot à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la lutte contre les déchets sauvages ».

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

M. Prévot (PS). - Monsieur le Ministre, début novembre, la ville de Ciney a lancé une campagne originale de lutte contre les déchets sauvages. Une trentaine de panneaux à l'effigie des agriculteurs cinaciens ont été installés aux quatre coins de la commune pour sensibiliser passants et automobilistes.

Les messages sont tous liés au monde agricole et sont surtout très explicites sur les conséquences néfastes que les déchets peuvent avoir sur le travail des agriculteurs.

L'ensemble des panneaux a été financé à hauteur de 25 000 euros par la Région wallonne, c'est ce qui a

motivé la commune à lancer l'idée.

Le dépôt sauvage de déchets sur le bord des champs n'est pas un sujet nouveau, malheureusement.

Il y a un an, Hesbaye Frost lançait une campagne en bordure de plusieurs champs d'épinards en Région wallonne visant à sensibiliser les conducteurs au danger et dégâts des déchets sauvages pour l'agriculture.

Dans quel cadre cette aide a-t-elle été octroyée ? Y a-t-il eu un appel à projets ?

Quels éléments ont motivé l'octroi de 25 000 euros par la Wallonie ? D'autres communes ont-elles aussi bénéficié d'une aide similaire ? Si oui, à quelles fins ?

Quel regard portez-vous sur ce type d'initiatives ? Si les résultats sont convaincants, envisagez-vous d'encourager cette initiative dans d'autres communes ?

Quant à la campagne lancée il y a un an, par Hesbaye Frost, quel bilan en faites-vous ? D'autres campagnes de ce type sont-elles prévues ?

Enfin, pouvez-vous faire le point sur l'évolution de la lutte contre les dépôts sauvages de déchets ces dernières années ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, la Ville de Ciney a bénéficié d'un subside de 25 000 euros dans le cadre d'un appel à projet intitulé « Mesure de la propreté publique et projets intégraux pour la propreté publique », lancé en octobre 2016, sous le couvert du fonds public, communément appelé le fonds Fost Plus.

Cet appel à projets a remporté un franc succès puisque plus de 40 projets ont été introduits. Dix projets ont été sélectionnés sur base de leur caractère large et innovant, c'est-à-dire des projets qui prennent en compte les cinq axes de la propreté publique que sont la sensibilisation, la participation, la répression, l'infrastructure et la gestion de l'espace.

Ciney est l'un des projets retenus, car l'originalité du projet proposé repose sur la participation active d'agriculteurs locaux.

Les abords des voiries souillés par des déchets sauvages jouxtent bien souvent des champs ou des pâtures d'agriculteurs, avec pour effet de rendre les animaux malades par ingestion de déchets ou de voir des déchets se mélanger aux récoltes.

Le projet consiste à prendre en photo des

agriculteurs bien connus des citoyens et à les mettre en scène sur des panneaux plantés sur le bas-côté des routes avec un slogan teinté d'humour sur chacun d'eux.

Cette personnalisation du message liée à la propreté publique devrait interpeller les citoyens et les inciter à réfléchir sur leur comportement.

Des sacs de course réutilisables seront réalisés avec ces mêmes photos des agriculteurs et accompagnés des mêmes messages. Ils seront distribués en même temps que les sacs poubelles gratuits compris dans la taxe déchets.

De plus, le calendrier communal 2018 distribué aux citoyens comportera également les photos des agriculteurs avec les mêmes messages.

Le but est de décliner cette campagne de sensibilisation sur plusieurs supports – panneaux, sacs réutilisables, calendrier 2018 – afin de toucher un maximum de citoyens.

Une campagne de sensibilisation sera également menée contre les chewing-gums et les mégots et enfin, en ce qui concerne la répression, une caméra de surveillance sera installée dans la commune.

D'autres projets ont également été retenus afin de bénéficier du subside de 25 000 euros à savoir Huy, La Hulpe, Aubange, La Roche-en-Ardenne, Martelange, Vaux-sur-Sûre, Liège, Wanze, Gerpennes ainsi que l'ICDI, étant entendu que l'appel à projets était ouvert aux communes et intercommunales.

Le but du soutien financier apporté par la Région est d'encourager les pouvoirs locaux à mener des actions nouvelles et de développer de bonnes pratiques qui pourraient être partagées par tout un chacun dans la lutte contre la malpropreté.

Je compte par ailleurs encore soutenir les communes à travers d'autres appels à projets pour les inciter à se lancer dans des projets qui étonneront et intéresseront leurs citoyens et surtout qui les motiveront à changer d'attitude.

La lutte contre les dépôts clandestins, au même titre que celle contre les déchets sauvages fait partie des priorités du plan d'action « Wallonie Plus Propre ». La malpropreté n'est pas une fatalité, mais nécessite de fédérer toutes les forces en présence pour la contrer.

Ainsi, un projet pilote en province de Liège, sur neuf aires de repos non concédées, mené de concert par la SOFICO, Fost Plus et « Wallonie Plus Propre », a pu mettre en évidence qu'une approche globale et intégrée peut aboutir à une amélioration de la propreté publique et notamment une diminution de la présence de dépôts clandestins sur les aires de repos concernées.

Il est également prévu à court terme de mettre à

disposition des communes un outil leur permettant de géoréférencer les points noirs, soit les zones où l'on retrouve de manière récurrente une accumulation de déchets, de manière à ce qu'elles puissent caractériser ces endroits et mener une politique ciblée de remédiation basée sur les cinq piliers évoqués précédemment.

Quant au projet de Hesbaye Frost, je n'en ai pas connaissance, mais je me réjouis que les entreprises se mobilisent également pour la propreté publique et ne laissent pas cela au seul secteur public.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Prévot.

M. Prévot (PS). - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse sur le volet cinacien et sur le projet, vous l'avez dit, novateur qui permettra, je l'espère en tout cas, de voir diminuer les dépôts clandestins et les déchets sauvages aux abords de nos champs.

Vous me dites, et j'en prends note, que vous n'êtes pas au courant du projet Hesbaye Frost.

Par contre, je vous avais demandé de faire un point plus global sur la lutte contre les déchets sauvages de ces dernières années et vous m'avez dit qu'il fallait envisager une approche globale et intégrée afin d'engranger des résultats. Je suppose et j'espère en tout cas que vous avez d'autres projets que ce mantra dans votre sac et que, dans les semaines et les mois à venir, vous allez nous proposer des mesures fortes qui permettront, conjuguées à d'autres, en ce compris les initiatives citoyennes, d'éradiquer ce phénomène qui pourrait la vie des citoyens, mais également – on l'a dit dans le cadre de cette question – des agriculteurs.

**QUESTION ORALE DE MME MORREALE À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LA GESTION
DIFFÉRENCIÉE DES ESPACES DANS LES
COMMUNES WALLONNES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Morreale à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la gestion différenciée des espaces dans les communes wallonnes ».

La parole est à Mme Morreale pour poser sa question.

Mme Morreale (PS). - Monsieur le Ministre, à vous

comme à moi sans doute on a dit tellement de fois que ce ne serait pas possible dans PPP, sans produits phyto, sans herbicides dans les communes, que ce ne serait pas possible dans les cimetières, que c'était irréaliste. Pourtant, suite à l'annonce de l'interdiction de ces produits dans les espaces publics à partir de 2019, on voit que certaines communes ont anticipé cette interdiction et que cela fonctionne.

Plusieurs méthodes sont mises en place par un certain nombre de communes. Certains pratiquent la verdurisation, d'autres le désherbage mécanique ou en association avec le désherbage thermique. Les désherbeurs mécaniques désenfouissent des racines qui se dégradent une fois à l'air libre. Le désherbage thermique est parfois utilisé pour le traitement des plus petites surfaces et des allées étroites ne permettant pas le passage de la machine. Ces techniques sont appliquées en rotation continue par les fossoyeurs.

C'est peut-être l'occasion, après le 1er novembre, de faire le point sur le nombre de communes qui ont décidé d'anticiper les mesures d'interdiction, en tout cas les dérogations pour les PPP, dans les communes, de voir combien s'inscrivent dans cette dynamique de gestion différenciée, combien utilisent toujours des pesticides dans la gestion de leur espace public.

Puis, surtout, pour être utiles, comment peut-on accompagner les communes à maîtriser les techniques alternatives aux désherbants chimiques ? Combien de facilitateurs zéro phyto sont-ils disponibles pour accompagner les communes ? À mon avis, c'est un travail qui peut être particulièrement intéressant et particulièrement efficace pour pouvoir soutenir les communes dans cette transition, qui n'est pas facile, disons-le. Comment le personnel technique communal est-il formé à ces nouvelles méthodes ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Madame la Députée, d'après les derniers chiffres reçus, sur les 262 communes wallonnes, 103 n'utilisent plus du tout de pesticide et 49 autres en utilisent uniquement dans certains cimetières, espaces où le zéro pesticide est plus délicat.

Concernant la gestion différenciée des espaces, 159 communes sont inscrites dans cette démarche avec ou sans l'aide du Pôle wallon de gestion différenciée.

Ce pôle est l'ASBL subventionnée par la Wallonie pour conseiller les communes dans ce domaine. En 2014, dans le cadre du Plan wallon de réduction des pesticides, l'équipe du pôle a été renforcée par deux facilitateurs zéro pesticide, ce qui amène à trois

équivalents temps plein le personnel affecté à l'accompagnement des communes.

J'ai demandé à ces acteurs de terrain de me faire part de leurs propositions pour amplifier et améliorer le conseil et permettre aux communes devant encore faire le pas de profiter de l'expérience des précurseurs.

La plupart des communes actuellement en zéro pesticide ont mis en place, dès l'entrée en vigueur du Plan wallon de réduction des pesticides, des stratégies pour réduire graduellement l'usage des pesticides : changement de revêtements de sol, utilisation combinée de différentes techniques de désherbage, implication des habitants et communication vers les citoyens pour les sensibiliser aux efforts de leur commune.

Pour accompagner les communes, le pôle intervient en plusieurs étapes, pour s'adresser aussi bien aux écoconseillers qu'au personnel de terrain et aux responsables de services mais aussi aux élus. Des formations, des ateliers, des démonstrations de matériel de désherbage non chimique, des tables rondes, des visites de communes exemplaires et des journées techniques sont organisés. De plus, des visites de terrain ont lieu avec les personnes concernées pour discuter des solutions possibles.

Pour gérer le cas difficile des cimetières, le Pôle de gestion différenciée encourage les communes à développer la végétalisation, qui apparaît comme la stratégie la plus satisfaisante pour le zéro pesticide, tout en répondant aux attentes des citoyens.

Je pense que c'est la bonne solution, qui présente aussi des avantages en matière de nature et de biodiversité, outre le fait de ne plus utiliser massivement des produits.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Morreale.

Mme Morreale (PS). - Je remercie le ministre pour ses réponses.

Tout travail qui pourra être réalisé ces prochains mois pour encourager les communes à se passer de pesticides fera en sorte que l'on pourra enlever un certain nombre de produits qui vont se retrouver dans nos nappes phréatiques jusqu'en mai 2019. On voit bien que, pour la moitié des communes wallonnes, c'est possible. Cela donne des résultats où les citoyens sont pleinement satisfaits. Cela demande de la sensibilisation, cela demande de la formation aussi du personnel communal qui a parfois reçu beaucoup de réclamations au moment où les communes ont choisi la verdurisation, par exemple. Les résultats sont probants. J'encourage toutes les initiatives qui permettront de se passer de ces produits phytos.

**QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LE
CONTRÔLE DE L'INTERDICTION DE
L'UTILISATION DU GLYPHOSATE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « le contrôle de l'interdiction de l'utilisation du glyphosate ».

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

M. Stoffels (PS). - Monsieur le Ministre, à la faveur du report du vote européen sur le renouvellement du glyphosate du 25 octobre dernier, les débats relatifs à cette substance sont revenus au cœur de l'actualité.

En effet, dernièrement, le ministre fédéral chargé des classes moyennes, des indépendants et de l'agriculture, M. Ducarme, a déclaré dans la presse qu'il s'oppose à la proposition de la Commission européenne de prolonger de cinq ans la licence d'utilisation d'herbicide, appelé glyphosate. Il le justifie, je cite : « Sans *phasing out*, on ne cherchera pas d'alternative. Or, le secteur agricole a besoin de solutions. Il est important pour lui que nous trouvions des alternatives au glyphosate ».

Cela veut dire que, après une série de tergiversations, parce que le dossier prend déjà deux ans actuellement, aucune majorité n'a pu être dégagée en faveur de la proposition de la Commission qui voulait au départ l'autoriser pour 10 années de plus. La décision a dû être renvoyée, ce jeudi 9 novembre, à la Commission.

La Belgique s'était prononcée en faveur d'une durée de cinq ans, incluant une sortie progressive de l'utilisation du produit, mais le résultat de l'exercice est que la Commission va maintenant être appelée à statuer sur le dossier.

Voilà pour ce qui concerne l'actualité du dossier.

Vous avez toujours mis en avant l'interdiction wallonne de l'utilisation de cette substance par des particuliers. Comment est-elle contrôlée ? Dans quelle mesure l'interdiction wallonne est-elle compatible avec les décisions qui peuvent, le cas échéant, être prises au niveau de la Commission européenne ?

Comment s'assurer que cette interdiction est respectée ? Y a-t-il des contrôles dans les points de vente ? Y a-t-il, le cas échéant, des sanctions en cas de non-respect de l'interdiction ? Qui sont les agents

chargés des contrôles et des sanctions ?

Il me semble que la discussion sur le glyphosate doit être une discussion assortie de résultats sous forme de réduction et diminution du nombre de ventes et de la quantité vendue pour pouvoir arriver à l'objectif qui a été sous-jacent au travail mené par notre collègue, Mme Morreale, avec acharnement – que je salue.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, le contrôle de l'utilisation du glyphosate par des particuliers ressort de la compétence des agents constatateurs wallons, donc du DPC mais aussi des agents constatateurs au niveau communal. Cela veut dire que si l'on voit un endroit, un trottoir, un bas-côté complètement grillé, le constat peut se faire par un constatateur au niveau communal.

Le contrôle chez les particuliers est impossible sans disposer d'une autorisation de visite domiciliaire délivrée par un juge d'instruction. Ce type d'autorisation n'est en général demandé que pour les actes graves. Il en ressort que, dans la majorité des cas, les constatations doivent être opérées depuis la voie publique.

En ce qui concerne les points de vente, une première visite des points de vente potentiels a été réalisée par le DPC en octobre dernier. De manière générale, l'interdiction de mise en vente libre dans les rayons des magasins est respectée, sauf dans les magasins d'une enseigne en particulier. Un avertissement leur a été adressé. On leur a demandé de se mettre en ordre et, à défaut, un procès-verbal sera dressé.

Je suis relativement satisfait de ce premier tour de Wallonie du DPC concernant les commerces et les enseignes, puisqu'il n'y a qu'une seule enseigne qui avait encore en vitrine, en étalage, le glyphosate présent et un procès-verbal sera dressé si la situation perdure.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). - Je prends acte des éléments de réponse que le ministre nous donne. La question est de savoir dans quelle catégorie le non-respect de cette interdiction va être repris parmi l'ensemble des infractions que les agents doivent contrôler, constater et sanctionner.

S'agit-il d'une infraction catégorisée grave ou catégorisée plutôt bénigne ? En fonction de cela, la réaction de l'agent va être déterminée par la catégorie de gravité dans laquelle le non-respect sera classé.

Deuxièmement, je veux bien entendre que, sur des cas ponctuels, il y a eu des constats, des contrôles, des

sanctions, des poursuites, le cas échéant, mais je crains fort que ces cas individuels ne soient pas en mesure de refléter la situation dans sa globalité. J'en appelle au Gouvernement pour organiser, notamment dans la phase actuelle jusqu'à ce que ce soit ancré dans les mœurs de tout un chacun, des contrôles et des sanctions beaucoup plus systématiques que sur base de cas ponctuels ou sur base d'éventuelles dénonciations qui peuvent avoir lieu.

**QUESTION ORALE DE MME MORREALE À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LE PLAN
WALLON DE RÉDUCTION DES
PESTICIDES 2018-2022 »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Morreale à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « le Plan wallon de réduction des pesticides 2018-2022 ».

La parole est à Mme Morreale pour poser sa question.

(Réaction de M. Maroy)

Mme Morreale (PS). - Lorsque je mords au mollet, je ne lâche plus jusqu'à ce que j'ai gain de cause, Monsieur Maroy.

Monsieur le Ministre, dans le cadre de l'élaboration du nouveau plan de réduction des pesticides 2018-2022, la mesure 2.9.6 consiste à aider à la mise en place de l'IPM chez les producteurs par la visite et expertise de conseillers au sein des exploitations et en organisant un suivi de quelques exploitations par région, fermes pilotes.

Cette mesure s'inspire directement du réseau français Dephy fermes qui comptait en novembre 2016 environ 2 880 exploitations réparties en 245 groupes d'agriculteurs et encadrées par 240 ingénieurs réseau.

Il avait pour principal but de démontrer qu'il est possible du point de vue agronomique et économique de réduire l'emploi de produits phytopharmaceutiques.

Ces fermes ont réussi à diminuer leur indice de fréquence de traitement – IFT – d'une dizaine de pour cent en grande culture, arboriculture, viticulture et production de légumes et de 38 % en horticulture au cours des années 2012, 2013 et 2014 dans un contexte climatique pourtant défavorable.

Dans un même temps, les quantités de produits utilisés ont augmenté dans les fermes qui n'appartenaient pas au réseau. Ce réseau a expérimenté les systèmes économes en produits phyto, mais a également communiqué sur les résultats engrangés pour convaincre les autres agriculteurs qu'une transition vers un système utilisant moins de PPP est possible. Des démonstrations en exploitations ont été réalisées : 87 fiches présentant des systèmes de cultures économes en PPP et performant économiquement et socialement ont été publiées ainsi que 80 fiches présentant des exploitations qui mettent en œuvre des mesures permettant de diminuer l'utilisation de ces produits.

J'aurais souhaité savoir quels produits vous consacrez à cette mesure.

Quel est l'accompagnement technique prévu pour encadrer les agriculteurs qui s'inscriront dans cette démarche ? Qui accompagnera les agriculteurs dans cette démarche ?

Combien d'exploitations entendez-vous réunir ? Ces exploitations participeront-elles de manière bénévole ? Comment seront-elles choisies ?

Quels seront les secteurs agricoles ciblés ?

Enfin, quel est votre objectif de diminution d'IFT ? Dans quel délai ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Madame la Députée, la mesure que vous citez fait partie du projet de plan soumis à enquête publique. Suite à celle-ci et aux avis de diverses instances, le plan est en cours d'adaptation pour une adoption par le Gouvernement d'ici la fin de cette année. Cette mesure pourrait encore évoluer et il est prématuré de la détailler.

À mon sens, pour le prochain programme wallon de réduction des pesticides, ce type de mesure doit être expérimenté. Je constate en effet que la manière la plus efficace de faire adopter de nouvelles pratiques passe par l'exemplarité de la réussite d'exploitations pionnières.

C'est l'une des leçons tirées du plan Écophyto français, avec le réseau des fermes Dephy qui rassemble plus de 1 900 exploitations engagées dans une démarche volontaire de réduction de l'usage des pesticides.

Avec la mise en place de PROTECT'eau, issu de la fusion de Nitrawal et de PhytoWal, c'est désormais un conseil unique en ferme qui peut être donné tant pour les nitrates que pour les pesticides. J'ai demandé à l'administration et la SPGE d'augmenter les moyens afin

de permettre l'engagement d'une dizaine d'agents supplémentaires sur le terrain.

PROTECT'eau verra arriver – les procédures de recrutement sont en cours – une dizaine d'agronomes supplémentaires pour être conseillé dans les fermes, à la fois sur le volet azote et sur le volet phyto.

PROTECT'eau agit en priorité dans les zones où la ressource eau subit des atteintes liées à l'agriculture, notamment via des contrats de captages et des contrats de nappes, outils pour impliquer tous les acteurs dans l'atteinte d'objectifs précis.

Par ailleurs, la Wallonie dispose aussi des centres pilotes dans les divers secteurs de production qui apportent des conseils et mettent en place des essais démonstratifs. Soutenus par les budgets de mon collègue en charge de l'Agriculture, ces centres assurent notamment un encadrement à tous les agriculteurs demandeurs d'informations pour la lutte intégrée.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Morreale.

Mme Morreale (PS). - Cela veut dire que, globalement, je reviendrais à l'issue de la présentation du plan qui, je retiens, pourra encore évoluer, mais croyez bien que je mettrai à l'agenda un petit mémo pour y revenir fin de l'année.

Je pense qu'agriculture et environnement peuvent tout à fait faire bon ménage et que les agriculteurs sont nos partenaires dans le cadre de cette transition. On a besoin de les accompagner dans la transition en leur donnant des outils qui soient les plus efficaces possible, les plus clairs et de faire en sorte que par le guide que nous donnons de vouloir se passer de ces produits phyto, ils puissent continuer à produire beaucoup, bien et que cela soit meilleur pour la santé de chacun.

Je reviendrai plus précisément d'ici un mois.

**QUESTION ORALE DE MME RYCKMANS À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « L'ÉTUDE
RELATIVE À LA SORTIE DU GLYPHOSATE EN
WALLONIE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Ryckmans à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « l'étude relative à la sortie du glyphosate en Wallonie ».

La parole est à Mme Ryckmans pour poser sa question.

Mme Ryckmans (Ecolo). - Monsieur le Ministre, décidément, le glyphosate et les produits phytos continuent à alimenter l'essentiel des échanges et des débats dans cette commission, comme dans la commission agriculture.

Vous l'avez dit, vous êtes convaincu de l'intérêt pour la santé, pour l'environnement et pour l'économie, y compris pour les agriculteurs eux-mêmes, d'une conversion de l'agriculture vers un modèle sans produits phytos. Vous l'aviez annoncé dès décembre 2016 où vous aviez présenté les intérêts d'une telle conversion dans les constats d'une première analyse.

Aujourd'hui, l'étude menée par le professeur Baret, Doyen de la Faculté d'agronomie de l'UCL, a pour objectif d'établir un diagnostic des principales filières agricoles en Wallonie et d'identifier les leviers et freins à ce changement de modèle. Cela fait partie des recherches d'alternatives, projets de recherches qui sont sinon très lents et trop lents à mon sens.

Vous avez évoqué dans la presse la tenue, il y a quelques jours – le 25 octobre dernier –, d'une réunion avec le comité d'accompagnement de cette étude, avec aussi et en présence des associations agricoles et environnementales. Vous aviez annoncé la rencontre, mais vous n'avez pas évoqué le résultat de cette rencontre. C'est pour cela que je reviens vers vous. Si réunion il y a eu, effectivement, ce serait intéressant que vous puissiez plutôt faire le point sur cette réunion, sur l'avancée de cette étude, sur ses modalités d'accompagnement ainsi que sur l'agenda.

C'est l'information qui intéresse les citoyens et qui touche à leur quotidien mais aussi au quotidien des agriculteurs, à leur santé et à celle de la planète.

Monsieur le Ministre, où en êtes-vous ? Pouvez-vous nous présenter les premiers résultats de cette recherche ? Quelles sont les pistes d'actions concrètes à mettre en œuvre pour se passer du glyphosate ? Quels sont le calendrier et la dynamique qui seront soutenus ? Quels sont les acteurs associés à cette réflexion ? C'est peu de dire que tous les secteurs ne sont pas favorables à une approche de sortie des produits phytos.

La recherche va au-delà de ce seul produit sur lequel vous aviez communiqué, même s'il est en ligne de mire et que la décision – qui n'a pas été prise et que l'on attendait – de la Commission européenne sur le renouvellement du produit est encore reportée. Qu'en est-il des autres produits phytos à proscrire et des alternatives à mettre œuvre ? Les grandes cultures sont particulièrement en recherche puisque ce sont pour les pommes de terre, les betteraves ou les céréales que l'on recherche des alternatives innovantes.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre

Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Madame la Députée, l'étude coordonnée par le doyen de la Faculté de bio-ingénieurs de l'UCL fait suite à une première étude communiquée à la fin de l'année 2016, que j'avais d'ailleurs communiquée au Parlement à l'époque.

Cette première étude avait déjà démontré l'intérêt environnemental, mais potentiellement aussi économique d'un modèle productif agricole à faibles intrants visant à réduire les externalités négatives du modèle actuel.

La seconde étude que vous évoquez, commandée en décembre 2016 par le Gouvernement, a pour objectif de dresser un diagnostic des principales filières agricoles wallonnes, de voir quels sont les leviers et freins à un changement vers des modèles à faible utilisation d'intrants. C'est beaucoup plus large que le glyphosate, c'est l'ensemble des filières, l'ensemble des produits.

Elle est tout à fait en phase avec le concept d'agriculture écologiquement intensive telle que définie dans le Code wallon de l'agriculture.

Une réunion du comité de suivi de cette étude a eu lieu le 25 octobre 2017. L'étude est menée en totale indépendance par l'équipe de scientifiques via une méthodologie participative impliquant tous les acteurs de chaque filière. Les filières lait et céréales sont les premières analysées.

Lors de la préparation du projet, j'ai souhaité un comité de suivi large afin de travailler en toute transparence et que les diverses parties prenantes soient entendues.

Outre l'administration, mon cabinet et celui du ministre de l'Agriculture, le comité regroupe notamment des associations agricoles, une association de consommateurs et de producteurs, le collège des producteurs, le CRA-W et l'ISSeP.

Les travaux sont en cours et il est prématuré d'exposer les conclusions. Ce que je propose, c'est que le Professeur Baret puisse être entendu dans cette commission d'ici quelques mois. Je pense que d'ici trois mois, les travaux seront plus avancés, il aura à peu près la moitié de son travail.

Les premiers retours sont une richesse en termes d'échanges, un intérêt commun à ceux-ci et des idées des différents acteurs pour faire évoluer le modèle agricole et plus largement notre système alimentaire.

Concernant plus précisément les techniques culturales alternatives à l'usage des produits phyto, je

vous invite à questionner mon collègue en charge de l'agriculture qui a notamment la tutelle sur le CRA-W.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Ryckmans.

Mme Ryckmans (Ecolo). - Je pense important de continuer à suivre le dossier. Je pensais que l'étude serait plus avancée, puisque vous aviez communiqué... Ce sont deux ans d'étude, mais elle a été lancée en 2016, elle était déjà bien avancée. C'était seulement les annonces en 2016 ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Il y a eu une étude préalable très rapide sur trois ou quatre mois à l'automne 2016 puis, depuis décembre 2016, une étude de deux ans, mais avec un rapport intermédiaire d'ici deux à trois mois sur les premières filières parce qu'en fait, il examine les différentes filières. On lui a demandé de commencer par le lait parce que l'on pense que les prairies sont à un objectif de zéro phyto facilement accessible. C'est un peu une des conclusions de son travail avec les acteurs de cette filière-là. Ensuite, il va progressivement rentrer dans des filières compliquées, pommes de terre, céréales, betteraves, et cetera.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Ryckmans.

Mme Ryckmans (Ecolo). - Merci pour ces précisions. C'est vrai que quand vous communiquez autour de cette étude, on pense qu'il y a déjà des éléments qui pourraient nous être communiqués. On attendra encore quelques mois pour savoir comment les leviers... Les freins, c'est important, ils ne sont pas toujours tous identifiés de manière claire. Les leviers, encore moins.

Vous l'avez appelé, c'est vrai que développer le principe d'une agriculture écologiquement intensive, cela demande à la fois du temps mais aussi un engagement important et des recherches sur la participation de toutes les filières. Je pense que c'est particulièrement important. On voit que de nombreux agriculteurs ont quitté l'agriculture conventionnelle pour éviter, pour aller au-delà ou en tout cas limiter l'utilisation des produits phytos. Les citoyens en connaissent malheureusement de plus en plus le prix et les risques. Ils les rejettent également et je pense qu'il faut accélérer cette transition si l'on veut répondre aux enjeux.

Nous serons particulièrement attentifs à la suite et que dès qu'une partie, en tout cas, la filière lait, sera finie, nous aimerions pouvoir en avoir connaissance, même si, après, les recherches continuent sur les autres filières.

**QUESTION ORALE DE MME RYCKMANS À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LES
ENFANTS MALADES SUITE À DES
PULVÉRISATIONS À OMEZÉE
(PHILIPPEVILLE) »**

**QUESTION ORALE DE M. ARENS À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LES ZONES
TAMPONS »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings :

- de Mme Ryckmans, sur « les enfants malades suite à des pulvérisations à Omezée (Philippeville) » ;
- de M. Arens, sur « les zones tampons ».

La parole est à Mme Ryckmans pour poser sa question.

Mme Ryckmans (Ecolo). - Monsieur le Ministre, lundi dernier, un certain nombre d'élèves d'une école d'Omezée, près de Philippeville, ont été emmenés vers des hôpitaux suite à divers malaises après qu'un agriculteur ait pulvérisé sur une prairie jouxtant leur école des produits à quelques mètres de l'établissement, pendant qu'ils étaient en récréation. Ils se sont plaints de maux de gorge, de picotements, de nausées.

L'AFSCA a ouvert une enquête, le parquet a été saisi, vous avez tout de suite réagi.

Le directeur de l'école a immédiatement fait rentrer les enfants qui ont été enveloppés de ce nuage de produits, a appelé la police locale et a pris les choses en charge.

J'aurais voulu avoir la chronologie des événements. Avez-vous été informé ? De quelle manière ? Quand avez-vous eu connaissance du type de produit pulvérisé puisqu'il s'agit de pendiméthaline 28,2 % et de flufenacet 5,6 %.

Avez-vous une explication sur ce qui s'est passé éventuellement dans le mélange des produits ?

Il ne faudrait pas minimiser l'évènement. La

situation, la presse a rapidement dit : « Plus de peur que de mal. Les enfants ont pu retourner à l'école, tout va bien ».

Quelles mesures avez-vous prises pour que cela ne se reproduise pas ? Quel est le suivi prévu de cet évènement ? Quelles informations ont-elles été communiquées aux parents, à la direction et au corps enseignant ? Comment la prévention peut-elle être organisée ?

Pour Ecolo et pour d'autres, il serait à tout le moins indispensable que des pulvérisations de produits toxiques soient interdites pendant les heures scolaires et que l'information soit donnée par les cultivateurs des produits pulvérisés. Qu'en dites-vous ?

Les produits toxiques devraient, à terme, être – mais c'est vers cela que l'on doit se diriger – interdits au minimum de pulvérisations autour des écoles et des crèches. Vous l'avez dit plusieurs fois, les populations qui ont été concernées sont des populations vulnérables, ce sont des enfants. Les crèches, c'est encore pire, ce sont des tout petits.

Il faut anticiper. J'aimerais bien avoir vos réponses à ce sujet.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Arens pour poser sa question.

M. Arens (cdH). - Monsieur le Ministre, je ne reviendrai plus sur les faits, je me limiterai aux questions.

Je voudrais connaître la nature du produit pulvérisé. La pulvérisation était-elle autorisée à ce moment-là à cet endroit aussi proche d'une école ?

Je sais que les zones tampons étaient définies sous la législature précédente, si mes souvenirs sont bons. Y avait-il des problèmes dans cette législation pour qu'un agriculteur puisse encore pulvériser si proche d'une école ?

Quelle attitude prendrez-vous pour que cette situation ne se reproduise plus ?

Si j'ai bien compris, vous avez décidé de modifier cette législation sur les zones tampons. Où en êtes-vous ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Madame et Monsieur les députés, dans le chef de l'administration régionale, le département de la Police et des Contrôles a été informé de l'incident par le Substitut du Procureur du Roi de

Namur le jour même et a renvoyé le dossier vers l'AFSCA, puisque les faits relèvent aussi de sa compétence.

Des informations recueillies par l'AFSCA, le produit utilisé serait un mélange de deux herbicides, Malibu et Lentipur 500, pulvérisés sur une culture d'escourgeon. Ces deux produits sont autorisés pour cette culture en Belgique et ont été utilisés à doses correctes et à la bonne période. C'est d'autant plus inquiétant.

L'entrepreneur qui a réalisé cette pulvérisation disposait d'une phytolice et le pulvérisateur avait été contrôlé, il était en ordre.

Si le lien de cause à effet entre la pulvérisation et le malaise des enfants était avéré – il reste encore à avoir quelques résultats d'examen médicaux – ce serait une évidence de plus de la nécessité d'évoluer vers un territoire plus protégé des pesticides.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire à plusieurs reprises, ma volonté est de convaincre l'ensemble des acteurs que cette solution d'avenir est d'intérêt environnemental, social mais aussi économique. Il s'agit de la seule solution totalement fiable pour éviter ce genre d'accident.

J'en reviens à la réponse à la question précédente, c'est le modèle qui doit évoluer ; on peut chipoter sur quelques interdictions et ensuite, il y aura le produit suivant, et cetera.

Tant que cette solution idéale n'est pas d'application, l'usage des pesticides reste un fait et tous les citoyens ont le droit de bénéficier du même degré de protection.

C'est pourquoi je compte déposer en première lecture, avant la fin de l'année, une proposition de modification de l'arrêté du Gouvernement wallon du 11 juillet 2013 relatif à une application des pesticides compatible avec le développement durable.

Pour rappel, cet arrêté est une conséquence du décret Pesticides de 2013, transposition de la législation européenne. Cet arrêté du 11 juillet 2013 traite des bandes tampons avec une entrée en vigueur au 1er juin 2018.

Il faut le corriger parce qu'en fait il y a une erreur dans ce texte qui fait en sorte qu'il ne va assurer aucune protection par rapport aux pulvérisations agricoles. En fait, il est inapplicable en pratique, parce qu'il y a la limite parcellaire qui est prise en compte, et cetera. Il n'est pas applicable.

J'ai aussi demandé à l'ISSeP de préparer une nouvelle étude sur l'exposition réelle des populations et les mesures de protection les plus efficaces pour limiter cette exposition.

J'ai rencontré ce matin la directrice générale de

l'ISSeP qui était à mon cabinet avec son comité de direction sur ce sujet puisque ce que nous devons mettre en place au 1er juin 2018, c'est non seulement un remplacement qui permette de calculer les limites parcellaires exactes, mais aussi de tenir compte des récents incidents tels que celui-là, mais également d'un autre aspect. Il semblerait que ce ne soit pas toujours la distance qui soit en cause.

Aller se battre aujourd'hui en disant qu'il faut une zone tampon de 10, 50 ou 100 mètres, cela ne va rien changer parce que les nuages qui arrivent parfois si les conditions météorologiques ne sont pas favorables viennent parfois d'une pulvérisation qui a lieu à 200 ou à 300 mètres.

N'allons pas nous disputer avec le monde agricole pour leur dire 50 mètres plutôt que 10. À mon avis, le problème est ailleurs.

Ils doivent me faire des propositions qui vont sans doute se baser sur les aspects liés au moment de la journée, aux conditions météorologiques, aux dispositifs antidérives. Il y en a de plus efficaces que d'autres. Il faut faire en sorte de trouver les plus efficaces. Il faut éviter les pulvérisations – je parle des tranches horaires – dans les périodes où les enfants sont dans la cour de récréation. C'est une évidence, mais est-ce qu'il faut les faire le soir lorsque les personnes sont, en été, dans les jardins ? Ce n'est pas beaucoup mieux. Il faut trouver une combinaison de conditions météo et de périodes, de moments où on utilise ces produits qui protègent mieux les riverains potentiels.

C'est sans doute à combiner avec une certaine distance de recul et, le cas échéant, avec des plantations de haies, des dispositifs qui permettent de filtrer et d'arrêter les choses.

Ce que j'attends maintenant comme rapport de l'ISSeP, compte tenu de l'ensemble des éléments dont ils disposent, c'est : quelle est la gradation dans tout cela, quel est l'outil utilisé en premier, les périodes, la distance, les haies, les dispositifs antidérives, la combinaison de plusieurs de ces éléments ?

Pour revenir au cas qui nous occupe, si on suppose que le lien entre la pulvérisation et le malaise des enfants puisse être prouvé, je tiens à rappeler que l'article 59 de l'arrêté royal du 28 février 1994 précise que « Lors de l'application d'un pesticide à usage agricole, l'utilisateur prend toutes les dispositions nécessaires pour éviter de nuire à la santé de l'homme. » On a déjà, à travers l'article 59 de l'arrêté royal du 28 février 1994, une base pour agir. Ici, le Parquet est saisi du dossier et j'imagine que c'est ce qu'il utilisera le cas échéant.

Quelles que soient les actions des autorités judiciaires, j'espère que ce grave incident incitera les utilisateurs de produits phytopharmaceutiques à être plus attentifs aux dérives des produits qu'ils utilisent.

Cette attention accrue, en conjonction des modifications que je compte proposer au Gouvernement, permettra de réduire les risques que ce type d'accident ne se reproduise.

C'est très interpellant aussi pour le secteur proprement dit. Imaginez qu'aujourd'hui, il serait plus dangereux d'avoir comme voisin une zone agricole qu'une zone économique ou industrielle, c'est une inversion assez impressionnante de ce qu'on pouvait penser encore il y a quelques années.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Ryckmans.

Mme Ryckmans (Ecolo). - Je remercie M. le Ministre pour l'ensemble des précisions qu'il a pu apporter.

Effectivement, il est regrettable que l'attitude d'un agriculteur jette l'opprobre sur la profession et sur un ensemble d'agriculteurs qui tente, la plupart du temps, de vérifier et de s'assurer qu'ils ne portent pas préjudice. Cela n'arriverait pas si les pratiques des pulvérisations étaient mieux encadrées.

Par ailleurs, il est évident que ces produits doivent être interdits ; que les zones soient protégées, c'est effectivement important.

En tant que ministre en charge de l'Aménagement du territoire, vous avez aussi des leviers pour amener les communes et les collectivités à limiter les pulvérisations dans les espaces collectifs – ce sont vos compétences en environnement –, mais aussi pour clarifier les implantations des écoles et des collectivités.

C'est assez frappant de voir que les écoles s'implantent en bordure de champs, que des crèches se construisent avec parfois même l'argument – comme vous l'évoquiez – d'être en pleine nature, alors que les enfants sont parfois plus en risque.

Je suis intéressée à avoir le résultat du rapport que vous avez demandé à l'ISSeP – éventuellement à l'extension du dispositif pour objectiver les faits –, mais ce qui me semble important, c'est que vous puissiez vous assurer aussi de l'analyse à long terme de la santé des enfants.

Il ne suffit pas de regarder maintenant quelle a été effectivement l'exposition, mais qu'on puisse faire des prélèvements, notamment, par exemple, d'urine ou de cheveux pour vérifier ce qu'il en est et qu'on puisse, le cas échéant, faire le lien avec l'éventuelle pathologie qu'ils développeraient plus tard.

C'est un élément important. On le voit avec une série de produits qui n'ont pas un effet tout à fait direct, mais qui peuvent avoir des conséquences dramatiques à long terme.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Arens.

M. Arens (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos différentes réponses.

Ces réponses me convainquent encore plus que nous devons aller d'urgence vers une politique zéro pesticide. C'est ce que j'ai encore défendu devant votre collègue de l'agriculture il y a quelques minutes. Je comprends aussi les agriculteurs qui, comme encadrement au niveau de ces produits phytopharmaceutiques, n'ont que les vendeurs des produits qui les conseillent.

Ce que je défendais aussi auprès de votre collègue, c'est qu'il faut d'urgence mettre en place un encadrement sérieux de la classe agricole, car les agriculteurs sont prêts à changer. Ils sont eux-mêmes les premières victimes de ce qui se passe aujourd'hui.

Je vous félicite d'avoir, déjà depuis un certain nombre de mois, prôné le zéro pesticide en Wallonie. Je soutiens cette initiative à fond et je crois que chacun à son niveau doit tout mettre en œuvre pour qu'on y arrive le plus rapidement possible parce qu'il n'y a pas que les enfants qui doivent être protégés : tous les citoyens doivent être protégés.

J'aurais également souhaité dire qu'au niveau de la visite médicale scolaire, il serait intéressant de pratiquer des analyses pour que nous sachions un peu où nous en sommes au niveau des pesticides auprès des enfants.

**QUESTION ORALE DE M. MAROY À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LES
STATISTIQUES SUR LA PRODUCTION DES
DÉCHETS EN WALLONIE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les statistiques sur la production des déchets en Wallonie ».

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

M. Maroy (MR). - Monsieur le Ministre, les statistiques sur la production des déchets en Wallonie viennent d'être mises à jour. Toutes les communes n'ont

pas la même façon de calculer, il faut prendre les chiffres avec des pincettes. Toujours est-il que l'on voit clairement sur la carte des régions entières en rouge et d'autres en vert.

L'un des enseignements de ces nouvelles statistiques c'est que là où elles sont instaurées, les poubelles à puces permettent de diminuer les kilos de déchets ménagers et de mettre en place une collecte de déchets organiques. Ainsi, selon le directeur d'Intradel, en province de Liège, « Chaque fois qu'une commune rentre dans le système des doubles conteneurs – l'un pour les ordures résiduelles, l'autre pour les déchets –, on voit que le nombre de déchets produits diminue de moitié ».

Pour le 1er janvier 2025, toutes nos communes devront mettre en place un système pour séparer efficacement les déchets organiques des ordures ménagères, en vue de leur biométhanisation ou de leur compostage.

Alors que certaines intercommunales avancent, d'autres restent prudentes et attendent le bilan du Plan déchets de la Région wallonne pour savoir quelle direction prendre. C'est le cas notamment de l'IBW.

Comment analysez-vous ces nouvelles statistiques ? Confirmez-vous que le système des doubles conteneurs permet de faire diminuer de moitié le volume de déchets ?

Quelles solutions préconisez-vous pour les types d'habitats plus petits, je pense, par exemple aux immeubles à appartements dans les villes ? Quels sont les retours concernant les expériences menées sur ce type d'habitat ?

Enfin, quand le bilan du Plan déchets sera-t-il connu ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, le bilan du dernier Plan wallon des déchets est disponible depuis 2011 sur le portail environnement de Wallonie. Le nouveau Plan wallon des déchets-ressources est, quant à lui, en voie d'être approuvé définitivement par le Gouvernement.

(Réaction de M. Maroy)

Pour l'actuel, on est en train d'intégrer les centaines, voire les milliers de remarques, de suggestions et autres de l'enquête publique, mais on a bon espoir de pouvoir le présenter au Gouvernement avant la fin de l'année.

Les principales variables explicatives des performances des communes en matière de production de déchets sont la typologie des communes – résidentielle, industrielle, agricole, urbaine ou touristique – et les différents modes de tarification.

Si je compare la mienne avec la voisine, Dour et Boussu c'est quasi la même chose en terme de population, et cetera. Effectivement moins de 100 kilogrammes à Dour, 200 kilogrammes à Boussu, pour des communes quasi identiques. Nous étions aussi à 200 kilogrammes avant de passer aux conteneurs à puce et aux deux fractions séparées. Effectivement, les modes de tarification au poids, au volume et avec le caractère incitatif ont directement un impact sur la quantité de déchets produits. Il ressort clairement de cette étude que la tarification incitative au poids est la plus performante, et qu'elle est au final moins chère pour l'habitant que la tarification au volume, vu la diminution substantielle des quantités collectées.

Nous n'avons pas la possibilité d'imposer un niveau de la Wallonie ; le Plan wallon des déchets ressources va déterminer toute une série d'incitants, mais je pense que peut-être le meilleur incitant, connaissant un peu les mandataires locaux, est de diffuser le plus souvent possible les tableaux des coûts par commune et des quantités de déchets, pour que chacun puisse comparer les performances de sa commune par rapport à la commune voisine. Je pense que cela doit à la longue pouvoir faire réagir les conseillers communaux, les membres des collèges et des bourgmestres en se disant : « Comment est-ce que je vais continuer à expliquer que le système qui chez moi est le plus cher et le plus impactant pour l'environnement, je persiste à vouloir y rester ? »

La collecte sélective, cette fois-ci les déchets organiques en porte à porte ont une importance capitale aussi dans la réduction des quantités d'ordures ménagères brutes et représentent encore un potentiel futur important. En effet, les organiques compostables représentent plus de 40 % de la composition des ordures ménagères brutes. C'est là que se fait la grosse différence, lorsqu'on met en place un système au poids et une collecte séparée de fractions organiques, c'est que ces 40 % sont transférés dans la bonne poubelle.

Ces éléments suffisent bien souvent à expliquer les variations des quantités de déchets collectés par habitant d'une commune à l'autre. Ces conclusions se vérifient au regard des statistiques déchets 2016. Au niveau régional, le poids moyen des déchets résiduels continue de diminuer. Globalement, il y a une diminution, c'est bien. Il était de 146 kilogrammes par habitant en 2014 ; on est à 141 kilogrammes, une diminution, par habitant en 2016. Si j'extrapole déjà le P+, on aura encore 8 ou 9 kilogrammes de moins avec le P+.

La quasi-totalité des 95 communes ayant en 2016 moins de 100 kilogrammes d'ordures ménagères

résiduelles par habitant se situe dans les provinces de Luxembourg, de Liège ou de Namur. Les 95 communes, qui sont en dessous des 100 kilogrammes, sont situées là où effectivement on propose un tri sélectif et un paiement au poids, puisque la plus grande partie des communes de ces provinces collecte leurs déchets résiduels en conteneur à puce et effectue en même temps la collecte des déchets organiques. Neuf communes du Hainaut et une du Brabant wallon se retrouvent également en dessous de 100 kilogrammes de ménagers de résiduel par habitant en 2016, car elles ont opté pour les mêmes choix stratégiques.

Le passage à la collecte en conteneur à puce a l'avantage de sensibiliser le citoyen au poids de ses déchets puisqu'il paiera un prix en fonction des kilos déposés. Le nouveau Plan wallon des déchets et ressources recommandera la généralisation des collectes sélectives des déchets organiques d'ici 2025 et la tarification au poids dans la mesure où elle aboutit à la production la plus faible d'ordures ménagères brutes.

De manière générale, la tarification doit aboutir à l'objectif que le citoyen ait un avantage financier significatif d'adhérer aux collectes sélectives. L'intercommunale ICDI a lancé, dans des zones fortement urbanisées, une expérience pilote de collecte des déchets organiques via des sacs biodégradables en lieu et place de conteneurs, et ce, sur base volontaire.

La qualité de la matière organique récupérée est bonne et le résultat de cette expérience sur la première année est de 11 kilogrammes par habitant. L'ICDI estime que les résultats sont encourageants et poursuit l'expérience.

Par ailleurs, j'annonçais en fin de l'été 2017 un appel à projets en vue de financer les investissements pour la mise en place de conteneurs enterrés visant à collecter les déchets organiques. Ceci constituera un autre moyen pratique de collecter la matière organique à proximité d'habitats verticaux. Ce sont les deux tranches dans lesquelles on sait gagner le plus : la fraction organique – avec 40 % du poids – et le plastique – de l'ordre de 10 kilogrammes. Ces deux projets-là peuvent être menés assez rapidement dans les années à venir.

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

M. Maroy (MR). - Il n'y a pas de déchets dans ce qu'a dit M. le Ministre, c'était fort intéressant de le suivre.

Comme vous l'avez dit, Monsieur le Ministre, il y a encore de la marge, il y a encore moyen de tirer de nos déchets résiduels des choses qui peuvent être valorisées. Le compostable, certainement. Vous avez mentionné que vous avez lancé un appel à projets pour les conteneurs enterrés ; j'imagine que c'est pour répondre à cette difficulté dans les zones d'habitat où il y a une

grande concentration d'appartements. On n'a pas la place bien souvent d'avoir un conteneur individuel. Je sais que quelques expériences sont menées çà et là. Je me demande si ce n'est pas du côté de Seraing d'ailleurs qu'il y a des possibilités quand on habite dans un appartement d'aller...

(Réaction d'un intervenant)

Je pense qu'il y a là une réponse possible peut-être à la frilosité de certaines communes, qui comportent de nombreuses habitations en appartements, de passer à ce système. Monsieur le Ministre, merci pour votre réponse.

**QUESTION ORALE DE M. CULOT À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LES ROUTES
CHAUFFANTES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Culot à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les routes chauffantes ».

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

M. Culot (MR). - Monsieur le Ministre, dans la mesure où suite au rejet de la proposition de résolution de tout à l'heure, le plan Infrastructure garde quelques moyens, je me disais que s'interroger sur l'usage des nouvelles technologies dans le cadre de la réflexion des routes était important.

Je ne me fais pas d'illusion : nous n'avons pas encore les moyens pour utiliser à grande échelle ce type d'expérience, mais on peut souligner qu'elles existent et s'interroger quant aux applications potentielles futures. Je fais par là écho à une expérience actuellement mise en place en région parisienne où un système permet de chauffer la route par un système technique – qui j'avoue m'échappe sans doute quelque peu – qui gardait la chaleur en été pour la diffuser notamment en hiver pour résoudre le problème bien connu des routes enneigées ou verglacées et réciproquement d'ailleurs pouvoir garder une certaine température basse que l'on constate en hiver pour la répercuter en été.

Avez-vous connaissance d'expériences de ce type ? Elles ont un coût qui n'est certainement pas assumable à très grande échelle à ce jour, mais de manière plus générale, quelles sont les utilisations de nouvelles technologies auxquelles la Région a recours aujourd'hui dans le cadre de la réfection des routes et autoroutes ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, nous sommes attentifs aux nouvelles technologies. Ceci dit, concernant les routes chauffantes, sur papier et sans connaître l'aspect coût ou l'aspect pratique, cela nous paraît effectivement assez séduisant, mais on n'a aucune information de cela. On n'a jamais réalisé un essai, ni même été informés au niveau du SPWE de ce genre de chose. Suite à votre interpellation j'ai interrogé l'administration et ils vont essayer de trouver les informations concernant ce projet.

Au-delà du coût de cette technique il faudra notamment tenir compte des aspects pratiques comme l'incidence des réparations, des traversées de voiries par des impétrants, et cetera. Dans le même ordre d'idées, pour attirer votre attention sur le fait qu'on est attentifs aussi aux nouvelles technologies, un chantier-test aura lieu prochainement aux Pays-Bas concernant l'usage de plastiques venant de la voirie. L'administration wallonne analyse et suivra ce chantier expérimental afin d'en donner un retour d'expérience, car il semblerait que ce soit aussi une filière de recyclage des plastiques, que les routes auraient une capacité particulière en introduisant une fraction plastique. On aura un rapport sur ce volet-là également.

Je ne sais pas aller beaucoup plus loin sur la question que vous me posez aujourd'hui.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Culot.

M. Culot (MR). - Je remercie M. le Ministre d'avoir pris ces informations. On reviendra, le cas échéant, sur la question en temps ultérieur.

**QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LA GESTION
DU PERSONNEL ET LES RECRUTEMENTS AU
SEIN DE LA DGO4 »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la gestion du personnel et les recrutements au sein de la DGO4 ».

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

M. Stoffels (PS). - Monsieur le Ministre, vous avez toujours défendu l'idée que l'adoption et l'entrée en vigueur du CoDT n'allait pas impacter la charge de travail des directions territoriales de la DGO4. Malgré cela, des recrutements sont en cours au sein de la DGO4. Il est également fait état de recrutements futurs. Ces recrutements répondent-ils aux attentes des directions extérieures ? Rencontrent-ils les demandes de façon partielle ou de façon exhaustive ?

Quelle est, dans chacune des directions, la demande en renforts ? Y a-t-il une priorisation exprimée par les directions ? Dans quelles mesures avez-vous respecté les demandes effectivement exprimées ainsi que la hiérarchisation desdites demandes ? Le Comité de direction de la DGO4 a-t-il fait un tri parmi toutes ces demandes ? Dans l'affirmative, selon quels critères ?

Comment expliquer que, dans la plupart des directions, on ait renforcé les équipes par des gradués ou attachés tandis que dans une, ce sont des administratifs et techniques de niveau C qui viennent s'ajouter aux équipes ?

En septembre, les comités de direction de la DGO4 devaient exprimer les priorités des demandes supplémentaires, dans les limites des exigences budgétaires, en concertation avec les organisations syndicales. Pouvez-vous faire le point de la situation ? Quelle est l'option retenue par le Gouvernement wallon ?

Je rappelle que même avant le début du débat sur le CoDT, j'avais insisté sur le fait que la réussite ou l'échec dépendent beaucoup des équipes – suffisamment formées, suffisamment étoffées – en place tant dans les directions territoriales qu'au sein de la direction centralisée à Namur.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, dans le cadre de la réforme du CoDT, le Gouvernement wallon a décidé, en février 2017, de renforcer le personnel de la DGO4 par la création de sept ETP spécialistes en aménagement du territoire et en urbanisme, répartis entre directions centrales et extérieures.

Par sa décision, l'engagement pour besoins exceptionnels et temporaires à durée indéterminée sous clause résolutoire en attente de statutaire est prévu également en l'absence de réserve de recrutement valide pour la fonction concernée.

Deux épreuves distinctes sont en cours d'organisation. La date de clôture de réception des candidatures est fixée au 25 novembre 2017. Une

épreuve pour la Direction de l'Aménagement Régional, une autre pour les directions extérieures. Les membres du Comité de direction de la DGO4 sont sensibles aux difficultés rencontrées par les directeurs de l'ensemble des directions tant centrales, qu'extérieures relevant des compétences de l'aménagement du territoire.

En outre, la DGO4 a rencontré les membres des organisations syndicales en vue de leur faire part des résultats de la réflexion entamée sur l'estimation de la charge de travail suite à l'adoption du CoDT. Cette estimation a été réalisée en collaboration avec les Fonctionnaires délégués.

Indépendamment de cela, les membres du comité de direction ont obtenu la déclaration de vacance des postes suivants, en sus des postes de spécialistes évoqués ci-dessus :

- pour la direction du Brabant wallon : un gradué – métier technique ;
- pour la direction de Eupen : un gradué – métier technique ;
- pour la direction de Hainaut 1 : un attaché – métier 29 ;
- pour la direction de Hainaut 2 : un attaché architecte – métier 17 – et un assistant – métier technique ;
- pour la direction de Liège 1 : un attaché ingénieur ou architecte – métier 7/17 – et deux postes d'assistants métier technique ;
- pour la direction de Liège 2 : deux postes de niveau C – métier administratif et technique.

Ces postes sont également en cours de traitement dans le respect des procédures du Code de la fonction publique.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). - Les informations que M. le Ministre vient de me donner sont exactement celles qu'il a données en réponse à une question écrite. Dans cette même réponse, M. le ministre informait de la procédure mise sur pied par le comité de direction qui devait examiner en septembre les priorités de demandes supplémentaires. Je dois vous avouer, Monsieur le Ministre, que je suis resté sur ma faim.

Mme la Présidente. - Je vous propose de suspendre nos travaux.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 19 heures 40 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

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

La séance est reprise à 19 heures 50 minutes.

M. le Président. - La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (Suite)

QUESTION ORALE DE MME MOINNET À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LA LUTTE CONTRE LES CONDUCTEURS FANTÔMES »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Moinnet à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la lutte contre les conducteurs fantômes ».

La parole est à Mme Moinnet pour poser sa question.

Mme Moinnet (cdH). - Monsieur le Ministre, chaque année, des accidents, aux conséquences parfois graves, sont dus à des conducteurs roulant à contresens sur une autoroute. On dénombre, en moyenne, un conducteur fantôme par jour.

Il n'y a pas de profil type du conducteur fantôme, même s'il semble que le phénomène touche plus les personnes âgées que les jeunes.

L'alcool est, dans près de la moitié des cas, responsable de ce type de comportement.

Les autorités publiques ont multiplié les campagnes de sensibilisation à ce phénomène et plusieurs expériences ont été menées afin de l'enrayer. Je pense notamment à l'installation de mécanismes pour crever les pneus lorsque l'on emprunte une bretelle à contresens, mais aucune n'a été concluante.

Un inventeur, originaire de la province de Luxembourg, vient de proposer un nouveau dispositif consistant à installer quatre capteurs, installés par couple, sur la bretelle d'autoroute.

Si le véhicule emprunte la bretelle dans le bon sens, rien ne se passe.

Par contre, si les deux premiers capteurs enregistrent un véhicule qui s'engage à contresens, un écran lumineux installé sur un portique est actionné, affichant un stop géant et clignotant ainsi qu'une sonnerie.

Par ailleurs, si les deux autres capteurs indiquent que le véhicule poursuit sa route, une alerte est envoyée à la

police, le centre Perex et les conducteurs équipés de dispositif adapté, comme la communauté Coyote.

L'auteur de cette solution indique, dans la presse, qu'il a présenté celle-ci au SPW, mais que l'accueil a été fort peu enthousiaste, se basant non sur l'aspect technique mais uniquement sur des considérations budgétaires.

Avez-vous pu prendre connaissance de cette solution ?

Comment expliquer l'absence d'ouverture dans le chef du SPW alors que cette idée entre parfaitement avec l'esprit du nouveau centre Perex ?

Ne serait-il pas possible de mener une expérience pilote sur, au moins, une bretelle particulièrement confrontée à ce problème et baser le jugement sur une analyse concrète ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Madame la Députée, depuis de nombreuses années, l'administration wallonne et moi-même, examinons ces phénomènes et suivons les différents systèmes imaginés.

Diverses actions ont été prises au niveau de l'infrastructure afin de tenter d'éviter les contresens.

Depuis 2001, une circulaire technique a insisté sur les mesures à prendre sur l'infrastructure à hauteur des accès. Chaque échangeur a été examiné et adapté.

En résumé, il s'agit d'améliorer la qualité des marquages, de vérifier la mise en place des interdictions, d'utiliser des flèches de présélection aux carrefours et de vérifier la qualité de la signalisation directionnelle de préavis, d'utiliser des flèches au sol de confirmation du sens de circulation dans les accès et enfin d'installer, et c'est l'élément le plus visible, un panneau spécifique, la fameuse main sur fond jaune.

Ajoutons à ces mesures la fermeture de tous les passages en berme centrale, dits passages de police ou de service, la séparation physique des entrées et sorties jusqu'au carrefour sur la route transversale, le réaménagement de certains carrefours sur les axes transversaux des échangeurs.

Par exemple, au-delà des autres avantages qu'il apporte, l'implantation d'un rond-point rend difficile la prise d'un accès en contresens.

En 2008, un groupe de travail composé de différents services de l'administration des routes, du centre de recherche routière, de l'IBSR et du service public

fédéral a inventorié tous les systèmes connus.

Les différents systèmes ont été examinés et évalués sous leurs différents aspects – efficacité potentielle, possibilité technique de mise en œuvre, coût, effet pervers, et cetera. Aucun système n'avait alors été retenu.

L'expérience confirme que ce sont globalement les « petites » actions « simples » et peu coûteuses qui sont les plus efficaces, à savoir les actions de la circulaire de 2001 et diverses recommandations sur la conception des accès et de leur signalisation.

Ce thème fut abordé lors d'une réunion rassemblant des techniciens des différentes administrations des routes d'Europe. La conclusion de cette réunion est qu'il n'y a pas de dispositif nouveau satisfaisant.

L'avertissement via les médias de la présence d'un conducteur à contresens est une action qui se développe un peu partout en Europe, notamment vu la multiplication des centres de gestion du trafic. En Wallonie, dès que le Centre Perex est informé de la présence d'un conducteur fantôme, l'information est diffusée sans délai par les médias.

Une action spécifique a par ailleurs été mise en place récemment avec Coyote dans le cadre du partenariat existant.

Dans le cadre du dossier de Perex 4.0, des caméras supplémentaires et divers panneaux de signalisation dynamiques doivent être placés sur le réseau. Les véhicules fantômes pourront dès lors être plus vite repérés et signalés sur les panneaux et aussi via une information directe à l'ensemble des médias, les radios notamment.

Pour sa part, la police a également défini une procédure d'intervention de son personnel en cas de signalement d'un conducteur à contresens.

Pour terminer, au niveau du dispositif que vous relayez et qui peut paraître intéressant, il faut savoir que son coût est relativement important et qu'il est sensible en termes de maintenance.

Son implantation sur les 250 échangeurs wallons, représentant 500 sorties d'autoroute représenterait un coût démesuré en regard de l'avantage.

Il n'y a par ailleurs pas de sortie récurrente en matière d'occurrence du phénomène. Il n'y a pas un endroit où cela arrive souvent et dès lors, il est très difficile d'imaginer un test qui puisse être pertinent.

Toutefois, différents dispositifs sont effectivement à l'étude. Ils ont été présentés tant à l'administration wallonne qu'à d'autres acteurs de la sécurité routière.

Les résultats des dispositifs présentés ne permettent

pas à ce jour de décider d'implémenter un dispositif en particulier et la période d'analyse a été étendue.

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

Mme Moinnet (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour ces éléments de réponse. Je prends acte de sa réponse tout en confirmant que les actions les plus simples et les moins coûteuses sont les plus efficaces suivant les actions de la circulaire de 2001 et qu'il n'y a pas de dispositif nouveau plus efficace. Je note cependant que le nouveau dispositif avec caméras supplémentaires, avec information directe au centre Perex pourrait être une bonne solution à l'avenir. Je note que le système dont je vous ai parlé dans ma question écrite n'est pas le système le plus adéquat puisque cela engendre un coût important et qui est sensible en termes de maintenance. J'ai bien pris note que ce n'était pas une solution retenue par l'administration et par vos services.

**QUESTION ORALE DE M. DENIS À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « L'ASPHALTE
VERT »**

**QUESTION ORALE DE MME MOINET À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « L'ASPHALTE
ÉCOLOGIQUE »**

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

- de M. Denis, sur « l'asphalte vert » ;
- de Mme Moinnet, sur « l'asphalte écologique ».

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

M. Denis (PS). - Monsieur le Ministre, dans le cadre des Accords de Paris, nombreux sont les défis à relever. Diminuer la production de CO² contribuerait à atteindre ces objectifs.

La Flandre a décidé que désormais tous les chantiers routiers auraient recours à l'asphalte vert ou écologique.

Il aurait été démontré que le recours à ce type de matériau permettrait de réduire considérablement la

production de CO², tout en conservant les caractéristiques d'efficacité de l'asphalte ordinaire notamment la résistance à l'érosion, le drainage de l'eau, les distances de freinage.

De plus, d'un point de vue de la santé des travailleurs, cet asphalte refroidit plus vite, les émanations et fumées sont moindres.

Qu'en est-il en Wallonie ? Ce type de bitume a-t-il déjà été testé ? Quelle est votre appréciation de ce matériau ?

Si tous les avantages ci-dessus évoqués présentés par M. le Ministre par le ministre Weyts sont avérés, ne pensez-vous pas qu'il serait également intéressant pour notre territoire wallon d'y recourir de manière systématique ?

Avez-vous connaissance d'autres alternatives du genre qui présenteraient des intérêts similaires et auxquelles vous souhaiteriez recourir pour contribuer à la réduction d'émissions de CO², notamment lors de chantiers routiers ?

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

Mme Moinnet (cdH). - Monsieur le Ministre, à partir de janvier 2018, la Flandre soutiendra la pose d'asphalte plus respectueux de l'environnement sur ses routes avec comme objectif de passer à ce type de revêtement pour l'ensemble de ses voiries pour 2021.

Le recours à ce type de revêtement permet, selon des tests effectués sur le réseau flamand, une réduction des émissions de CO² de 33 % avec une qualité de revêtement identique, aucune différence concernant les distances de freinages et le drainage des eaux.

Enfin, le refroidissement plus rapide de l'asphalte permet de réduire les délais des chantiers.

L'usage de ce type de revêtement a-t-il déjà été étudié en Wallonie ?

Serait-il adapté aux spécificités climatiques de notre région, je pense notamment au sud du sillon Sambre-et-Meuse ?

Dans l'affirmative, une généralisation de son usage pour les chantiers wallons est-elle envisagée ?

Le coût de ce type de revêtement est-il plus élevé que l'asphalte classique ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du

Bien-être animal et des Zonings. - Madame et Monsieur les députés, je suis favorable à l'utilisation de nouvelles technologies dans les techniques routières, d'autant plus si elles sont favorables à l'environnement, pour autant que ces technologies soient faisables, éprouvées et que le retour d'expérience soit positif, avant toute utilisation effective sur le terrain.

Concernant ces enrobés tièdes ou à basse température, le cahier des charges type Qualiroutes permet déjà bien leur usage dans le cadre des chantiers routiers.

À cet effet, des chantiers tests ont été réalisés en Wallonie ces dernières années.

Le dernier en date a été réalisé en 2014 sur une voirie communale à Momignies.

D'un point de vue technique, les résultats obtenus sont satisfaisants, et ce même au sud du sillon Sambre-et-Meuse où les températures sont plus faibles. En outre, ils sont également favorables pour la santé des travailleurs.

Cependant, vu le faible développement actuel de cette technologie, le coût de ce type de revêtement est plus élevé que les enrobés classiques ; cette augmentation est estimée à environ 25 %.

Par ailleurs, aujourd'hui, les entreprises ne sont pas encore parfaitement au point et doivent encore s'équiper, notamment pour savoir réaliser une production à basse température et une production classique sur la même journée.

C'est pourquoi, le SPW, la Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments analyse, avec le secteur privé, différents points tels que les adaptations nécessaires des équipements de production ainsi que les coûts qui y seraient liés. Le développement en Flandre va sans doute changer la donne au niveau de l'équipement disponible et sans doute du prix sur coût qui est actuellement de l'ordre de 25 %.

À terme, dans un souci environnemental et pour la santé des travailleurs, cette mesure sera bien mise en œuvre en Wallonie, mais aucune date n'a encore été arrêtée.

Toutefois, celle-ci devrait être similaire à celle communiquée par la Région flamande.

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

M. Denis (PS). - Merci pour toutes ces explications. Je suis un peu dubitatif quand on dit que les entreprises doivent encore avoir un laps de temps pour s'équiper.

La Flandre, à partir de 2021 ne recourra plus qu'à ce genre de matériaux pour ces différents travaux et la presse a laissé transpirer dernièrement que la plupart des

chantiers wallons étaient réalisés par des entreprises flamandes. À mon avis, ce genre de matériau pourra être généralisé sur l'ensemble du pays vous que l'on nous avait dit qu'au niveau du sud du sillon Sambre et Meuse, il n'y a pas de contraintes de température qui empêcheraient son utilisation.

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

Mme Moinnet (cdH). - Je prends acte de la réponse de M. le Ministre.

Je reviendrai peut-être sur le coût plus important de ce type d'asphalte. Vous avez parlé de 25 % de coût supplémentaire. Je vais mettre en contrepartie avec la santé des travailleurs et le bien de notre environnement. Je pense que pour la santé des travailleurs et pour notre environnement, on peut envisager un coût plus important au niveau de l'asphaltage de nos routes.

Maintenant, c'est vrai qu'un pourcentage de 25 % plus élevé, c'est un montant. Je suivrai avec attention les résultats, s'il y en a d'autres qui seront développés dans les futurs chantiers qui seront développés en Wallonie dans les prochains mois.

(Mme Moinnet, Présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

**QUESTION ORALE DE M. BRACAVAL À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LA ROUTE
DE LA LAINE À MOUSCRON »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bracaval à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la route de la Laine à Mouscron ».

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

M. Bracaval (MR). - Monsieur le Ministre, le projet de la route de la Laine, la RN518 est dans les cartons depuis très longtemps ; j'aurais même tendance à dire depuis trop longtemps.

Cette route permettrait aux camions des zonings mouscronnois qui sont en provenance des zonings ou vers les zonings de rallier directement l'A17 afin de pouvoir désengorger le centre de Mouscron.

Ce projet a été approuvé en 2008 par le Gouvernement wallon, avec un soutien financier de

40 % sur 8,3 millions d'euros estimés par la programmation 2007-2013 des fonds FEDER.

À l'époque, à une question orale, le ministre Prévot avait souligné que ce projet figurait parmi les priorités du Gouvernement pour le développement socio-économique de la Wallonie et que sa réalisation serait envisagée à l'horizon 2016 ou 2017.

Pouvez-vous nous informer sur l'état d'avancement de ce chantier ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, la finalisation de la route de la Laine est programmée. La dernière étape consiste à réaliser un pont giratoire au niveau de la chaussée de Luigne, permettant la continuité de la N518 et la sécurisation des accès et sorties entre la N518 et cette chaussée.

Ce dossier fera prochainement l'objet d'une procédure de passation de marché public et le projet se conforme aux exigences du permis d'urbanisme délivré le 22 février 2017.

Il prévoit aussi en conséquence la réalisation de bassins d'orage et de merlons, ainsi que la pose d'un nouvel égouttage.

En fonction de l'évolution des procédures administratives, les travaux pourraient débuter au printemps 2018.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Bracaval.

M. Bracaval (MR). - Je remercie M. le Ministre pour la précision de sa réponse.

Je ne peux ajouter que « il est temps » car des infrastructures existantes y sont en attente de finalisation. Elles sont occupées de prendre l'eau. On va bientôt pouvoir faire de la pisciculture à certains endroits.

**QUESTION ORALE DE M. BRACAVAL À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LE ROND-
POINT DE LA MORT À DOTTIGNIES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bracaval à M. Di Antonio,

Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « le rond-point de la mort à Dottignies ».

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

M. Bracaval (MR). - Monsieur le Ministre, en novembre 2016, votre prédécesseur M. Prévot avait promis une enveloppe de 725 000 euros pour l'aménagement du « rond-point de la mort » ou « rond-point en plastique », c'est-à-dire une structure provisoire qui existe depuis 10 ans au boulevard des Canadiens. Ce rond-point, censé dévier les poids lourds, serait responsable de quelque 400 accidents en 10 ans.

J'aimerais savoir où en est le dossier, un an plus tard. Est-il toujours question d'aménager un rond-point en dur ? Cette dépense est-elle réellement nécessaire ? Une simple signalisation au sol et un éclairage idoine pourraient suffire.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, ce dossier a été analysé en CPSR le 24 octobre dernier.

Les relevés signalent peu d'accidents avec blessés, ce que confirme la zone de Police, tout en insistant sur le nombre élevé de sinistres occasionnant des dégâts matériels.

Il ressort de l'analyse que les solutions de type rond-point ou carrefour à feux sont abandonnées au profit de l'aménagement d'un carrefour franc, dont l'axe prioritaire deviendrait la rue de la Barrière de fer et non plus la N512 boulevard des Canadiens, conformément à la volonté émise par la ville et la zone de police.

Une étude de faisabilité est nécessaire, notamment pour la prise en compte des contraintes de giration des bus et de la nécessité de casser la perspective afin de réorienter le charroi lourd vers la rue de la Barrière de fer.

La Direction des routes de Mons du SPW est chargée de réaliser une esquisse d'aménagement qui sera soumise à la ville.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Bracaval.

M. Bracaval (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, car votre réponse rejoint ce que je pensais comme beaucoup de Mouscronois. Le rond-point n'était peut-être pas nécessaire mais – puis-je insister à ce stade – sur l'éclairage, je pense qu'il y a également un problème. Quand les gens entrent dans ce rond-point provisoire, ils

ont l'impression d'entrer dans un trou noir, ce qui provoque beaucoup d'accidents. Les gens sont surpris par la présence de ces blocs qui sont toujours déplacés par l'un ou l'autre. Vous avez parlé vous-même des accidents matériels. J'espère que la nouvelle solution permettra à chacun de s'y retrouver et de régler le problème pour les riverains qui ne sont jamais inquiets, toujours peur de voir une voiture défoncer leur façade.

**QUESTION ORALE DE M. BRACAVAL À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LES
PASSAGES POUR PIÉTONS 3D EN ISLANDE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bracaval à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les passages pour piétons 3D en Islande ».

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

M. Bracaval (MR). - Monsieur le Ministre, j'ai découvert avec amusement une innovation dans la signalisation routière dans une ville du nord-ouest de l'Islande. Depuis peu, des passages pour piétons y sont peints en 3D, avec effet d'optique.

À l'approche du passage pour piéton, l'œil humain semble apercevoir des blocs parallèles à la chaussée. Les usagers de la route, surpris par cette vision d'optique, ralentissent d'office leur vitesse. Cela permet de faire de la sensibilisation à moindre coût et, par la même occasion, de diminuer les accidents. En effet, après six mois de mise en place en Islande, il n'y aurait plus eu d'accident à cet endroit.

J'ai même pu découvrir, lors de recherches un peu plus poussées, que cette initiative venait d'Inde, dans la Ville d'Ahmedabad. Des essais similaires avaient été tentés en France également, dans la ville de Cysoing.

Monsieur le Ministre, avez-vous connaissance de ces expériences ? Envisagez-vous de tenter l'expérience à travers un projet pilote ? Les prescrits légaux actuels autorisent-ils cette mise en place ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député,

le principe du marquage d'un passage pour piétons à effet trois dimensions remonte à plus loin dans le temps que les expériences indienne ou islandaise. Généralement sous forme de Street Art, on peut retrouver des exemples antérieurs en Chine ou en Slovaquie.

Les spécialistes en la matière sont assez réservés sur ce type de marquage pour deux raisons :

- la durabilité de ce type de marquage est loin d'être garantie ;
- l'effet d'une signalisation singulière est souvent assez temporaire.

Après quelques semaines, voire quelques mois, l'élément rentre dans le paysage urbain et perd de son effet de surprise.

Comme indiqué lors d'une question sur le même sujet en commission il y a une quinzaine de jours, je me rallie à cet avis des spécialistes.

Dans votre intervention, vous avez dit que vous avez découvert cette signalisation avec amusement. Amusant, certes. Efficace sur le moyen et long termes, nous avons des doutes.

Pour améliorer la sécurité des traversées piétonnes, l'application des règles de bonnes pratiques d'aménagements routiers apparaît être une mesure plus efficace. L'administration a édité un guide des différents types de traversées piétonnes reprenant leurs conditions d'implantation et les conseils d'aménagement approprié.

Par ailleurs, l'administration a établi une base de données reprenant l'ensemble des passages pour piétons sur les routes régionales sous forme de fiche individuelle. Nous sommes la seule Région en Europe qui dispose d'une telle base de données complète, ce qui permet d'agir en connaissance de cause et de façon méthodique pour améliorer la sécurité routière.

Ma volonté est de traiter en priorité l'ensemble des passages piétons sur les routes et boulevards à deux fois deux bandes qui ne sont pas régulés par des feux de signalisation et où, forcément, les vitesses pratiquées ne sont pas propices à des traversées sécurisantes. Le travail est en cours.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Bracaval.

M. Bracaval (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Je me rallie au point de vue des techniciens.

**QUESTION ORALE DE M. BRACAVAL À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LA
CAMPAGNE DE SENSIBILISATION AU PORT
DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bracaval à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la campagne de sensibilisation au port de la ceinture de sécurité ».

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

M. Bracaval (MR). - Monsieur le Ministre, le 23 octobre, le quotidien flamand *De Standaard* faisait état des résultats d'une analyse de VIAS, anciennement l'Institut belge de la sécurité routière IBSR, concernant les accidents mortels. Les chiffres sont alarmants : 35 % des chauffeurs et 50 % des passagers impliqués dans un accident mortel sur l'autoroute ne portaient pas leur ceinture de sécurité. Au même titre, 60 % des personnes décédées ne portaient pas leur ceinture.

Or, d'après l'analyse, le port de la ceinture de sécurité aurait pu sauver un nombre important de ces personnes, ce qui démontre, si besoin en était, qu'en dépit des nombreuses campagnes déjà réalisées, certaines personnes continuent à sous-estimer le rôle de la ceinture.

L'analyse avance tout de même que neuf dixièmes des chauffeurs la portent et que les grands responsables de la mort au volant restent l'abus d'alcool et la vitesse excessive.

Monsieur le Ministre, disposez-vous de données plus détaillées pour notre Région ? Pouvez-vous faire le point sur les dernières campagnes de sensibilisation réalisées ? D'autres campagnes de sensibilisation verront-elles le jour prochainement ? Comment innover pour toucher davantage le dixième restant ? Ne faut-il pas encore renforcer la prévention pour diminuer le nombre de décès sur nos routes ? Si oui, de quelle manière, de manière optimale ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, l'intérêt du port de la ceinture de sécurité n'est plus à démontrer. Les chiffres cités sont éloquentes. Toutefois, certains usagers sont réfractaires à la ceinture ou tout

simplement, certains usagers oublient ou n'ont pas pris l'habitude de boucler leur ceinture de sécurité.

Pour inciter les usagers à boucler la ceinture, trois axes d'actions sont menés.

Tout d'abord, la prévention et la sensibilisation, l'Agence wallonne pour la sécurité routière a pour mission d'organiser et réaliser les campagnes de prévention et de sensibilisation. À ce titre, elle effectue régulièrement des campagnes dites grand public ou ciblées sur le sujet du port de la ceinture et des sièges autos pour les enfants.

L'article de presse sur lequel vous basez votre question fait partie des actions de rappel et de sensibilisation au port de la ceinture. Une prochaine action est envisagée en mars en collaboration avec les services de police. Une autre action de prévention est l'usage de voitures-tonneau. La Région a acquis deux voitures-tonneaux complémentaires afin que chaque province en dispose d'une. Elles ont été confiées aux gouverneurs et des cellules éducation et prévention. Cet encadrement policier qui se rend dans les écoles et les festivités assure le bon usage de ce moyen de prévention particulièrement persuasif.

Deuxième axe d'action, les contrôles, ceux-ci relèvent des services de police. La politique criminelle, les moyens d'action et les équipements de la police fédérale et des polices locales dépendent du ministère de l'Intérieur et des collèges de police locale et de leurs conseils zonaux de sécurité.

Pour votre information, une automatisation partielle du contrôle du port de la ceinture à l'avant du véhicule est tout à fait possible via une analyse d'images photo ou vidéo.

Enfin, les nouvelles technologies, les nouveaux véhicules sont équipés systématiquement d'avertisseurs du non-port de la ceinture de sécurité tant pour les sièges à l'avant qu'à l'arrière. Il est devenu impossible d'oublier de boucler sa ceinture sous peine d'être soumis à un signal plus ou moins désagréable émis par le véhicule.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Bracaval.

M. Bracaval (MR). - Je n'ai pas de réplique.

**QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LES
ACCIDENTS DANS LES ZONES DE CHANTIERS
ROUTIERS ET AUTOROUTIERS »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les accidents dans les zones de chantiers routiers et autoroutiers ».

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

M. Dodrimont (MR). - Monsieur le Ministre, les chantiers génèrent ralentissements et embouteillages, mais également des risques pour la sécurité routière. Ainsi, les accidents de chantier représentent 2 % de tous les accidents.

Autre constat, les personnes tuées lors d'accidents de chantier augmentent chaque année : 4 en 2014, 8 en 2015 et 9 en 2016. La moitié de ces accidents a lieu sur les autoroutes. De plus, 18 % des accidents de chantier sont liés à une file ou un embouteillage.

Enfin, les victimes sont des camionneurs dans quatre fois plus de cas sur les chantiers routiers que dans les autres types d'accidents.

Bien qu'une signalisation soit effective sur les différents chantiers et que des radars mobiles y soient également installés, entendez-vous les renforcer ? Comptez-vous prendre des mesures supplémentaires ? Comment réduire davantage le nombre d'accidents sur chantiers routiers et autoroutiers ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, les services de l'administration et moi-même sommes naturellement informés des statistiques d'accident. Les services de police, la SOFICO, l'administration des routes et l'Agence wallonne pour la Sécurité routière collaborent dans l'objectif de réduire le nombre de victimes de la route.

Je vous rappelle que les données d'accidents traduites notamment dans le principe de zone à haut risque ou à moyen risque ont constitué l'un des critères majeurs de choix des projets de sécurisation tel que

repris au plan Infrastructures 2016-2019, mais je vous rappelle également que l'infrastructure ne constitue la cause de l'accident que dans 3 % à 5 % des cas, le facteur humain restant largement prépondérant dans les causes d'accidents.

Pour contrôler au mieux les différents chantiers routiers et autoroutiers, des inspections de signalisation sont effectuées. Ces inspections démontrent des améliorations possibles sur deux éléments : tout d'abord les erreurs d'installation par rapport aux fiches de signalisation et les équipements défectueux : flèche lumineuse qui ne fonctionne pas ou très partiellement, signal dégradé et illisible.

Tout est mis en œuvre pour y remédier. Il y a une concertation permanente entre les acteurs : service de sécurité, gestionnaire de voirie, représentations des entrepreneurs de voiries.

Des adaptations de signalisation et plus généralement de gestion de la sécurité des chantiers sont quasi continues en fonction de l'évolution technique.

Le placement de radars à proximité des zones concernées est également une des mesures de sécurisation efficace en bien des endroits. Néanmoins, cela ne constitue pas la solution universelle. Par ailleurs, une réforme de la signalisation des chantiers est en préparation.

Enfin, les nouvelles technologies peuvent aussi contribuer à augmenter la sécurité dans les chantiers. Une meilleure information vers les usagers via les différents canaux contribue à cette amélioration de sécurité : diffusion par la radio, le TMC et les GPS, Coyote et Waze. Ces nouvelles possibilités sont et seront encore plus intégrées dans le projet Perex 4.0.

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

M. Dodrimont (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse. C'est malgré tout interpellant d'entendre que des déficiences puissent être la cause, que ce soit pour des signalisations ou autres motifs d'interpellations à l'égard des automobilistes.

Cela semble très interpellant de constater que cela peut exister, que la vie des ouvriers sur les chantiers soit menacée par ces dysfonctionnements. Il y a, comme on le sait pour tous ces chantiers, des responsables de la sécurité. Cette signalisation est régie par un cahier des charges – vous l'avez dit tout à l'heure – et il est question de le respecter. C'est relativement interpellant que ces causes puissent encore subvenir avec tel type de motif. Il y a peut-être de ce côté-là une vis à serrer et faire en sorte que l'on punisse les responsables de chantiers qui ne respectent pas toutes ces règles.

**QUESTION ORALE DE M. MAROY À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LE CODE DE
LA MOBILITÉ »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « le Code de la mobilité ».

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

M. Maroy (MR). - Monsieur le Ministre, votre cabinet vient de terminer la rédaction du premier Code de la mobilité en Wallonie. Il s'agit d'un plan jusqu'à 2030, un plan à long terme. Vous souhaitez pousser les usagers à opter pour divers modes de transport et plus uniquement pour la voiture. Pour cela, il faut une offre qui répond aux besoins.

Pour le covoiturage, votre ambition est d'amener la charge de transport par covoiturage à 1,8 contre 1,4 aujourd'hui. Vous souhaitez un volet fiscal et vous en parlez avec le ministre fédéral de la Mobilité.

Pour le train, vous avez repris l'objectif fixé par le Fédéral, 15 % des parts modales en 2030 contre 9 % en 2017.

La part du bus doit, elle, passer de 4 % à 10 % d'ici 2030.

Pour le vélo, vous misez sur les RAVeL et souhaitez les transformer en autoroutes de l'emploi en les reliant aux gares et aux nouveaux quartiers. Un budget de 7 millions d'euros a déjà été débloqué à cette fin.

Pouvez-vous nous expliquer les grandes lignes de votre plan un peu plus en détail ?

Le ministre fédéral de la Mobilité, M. Bellot, avec lequel vous avez entamé des pourparlers il y a quelques mois déjà, est-il sensible à vos arguments concernant l'incitant fiscal en matière de covoiturage ? Y a-t-il des pistes sérieuses et concrètes sur la table ? Si oui, lesquelles ?

Vous estimez qu'il est indispensable d'arriver à un billet partagé entre les trains de la SNCB et les bus et trams des TEC. Cela peut-il s'envisager à court terme ? Quels sont les obstacles ? Quelles sont les solutions ? Avez-vous une hypothèse de l'effet que pourrait avoir ce billet partagé en termes de changement de comportement ?

Pour les bus, vous annoncez qu'une réflexion va être

menée sur le remplacement de certains bus par d'autres types de services sur les lignes peu fréquentées dans des zones rurales. À quels services pensez-vous ? Pouvez-vous nous en dire plus ?

Enfin, pour les vélos, à quoi correspondent les 7 millions d'euros débloqués pour réaliser des autoroutes de l'emploi, comme vous les nommez ? Quelles sont vos ambitions à cet égard ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, j'aimerais être aussi optimiste que vous dans le premier paragraphe en annonçant déjà le Code de la mobilité, mais on n'en est pas encore tout à fait là, mais ce qui vient d'être approuvé, c'est effectivement la vision 2030 qui a les grandes lignes d'un futur Code de la mobilité. J'aimerais bien avoir fini ce travail, mais il faudra encore un peu de temps.

Ce document approuvé par le Gouvernement il y a une dizaine de jours fixe les objectifs à atteindre à l'échéance de 2030. Cette vision identifie les grands objectifs à poursuivre, à savoir la fluidité, l'accessibilité, la santé, la sécurité et propose d'y répondre via le concept de transfert modal, c'est-à-dire de multimodalité, de manière à pouvoir atteindre ces objectifs.

La vision ébauche les grands axes et pour chacun d'eux les plus grands chantiers qu'il conviendra de mener pour concrétiser les objectifs de transfert modal.

Ces axes sont au nombre de trois : en matière de gouvernance, modifier les structures et parfois le cadre légal pour accroître les leviers d'action. On pense au groupe TEC sur cet aspect. En matière d'investissement, il s'agit ici de chantiers visant essentiellement l'offre de mobilité au sens large du terme. Ce sont à la fois les grands chantiers comme le tram de Liège, mais également comme l'extension du métro de Charleroi par exemple, ou des chantiers plus modestes, comme on l'a évoqué tout à l'heure, avec les bandes dédiées aux bus, les axes de pénétration dans les villes. Le troisième axe, ce sont les comportements. Il s'agit ici d'agir sur la demande.

Ainsi, l'approbation de cette vision FAST signifie que le Gouvernement wallon a marqué son accord sur les directions proposées. Sur base de cet accord sur les directions, je dois élaborer un plan d'action qui s'appellera le schéma régional de mobilité qui va décliner l'ensemble de ces objectifs en mesures plus concrètes. Comme mentionné au Gouvernement, il est prévu de soumettre une première note intermédiaire durant le premier semestre 2018 et la finalisation du

Plan durant le second semestre.

Je compte – j'en ai parlé longuement avec lui à plusieurs reprises – impliquer mon collègue du Fédéral, ne fût-ce que pour la concertation, même si ce sont des choses sur le transport routier, sur les infrastructures ou sur les transports en commun qui sont complémentaires à ce qui peut se faire au Fédéral, mais je pense que c'est important d'y être associé dès le départ. Ce document balisera plus précisément, notamment en termes de budget nécessaire, de délai, les chantiers qu'il convient d'entreprendre pour concrétiser l'atteinte des objectifs.

Le Code de la mobilité est l'un de ces chantiers. Il s'agit de rassembler progressivement les aspects légaux à l'intérieur d'un même code reposant sur des principes communs, Livre I, les principes communs de la mobilité, tout ce qui est à vocation plus transversale. Le Livre II, ce sera les transports en commun, il y a un Livre sur les taxis, il y a le transport en milieu rural, et cetera. L'objectif est de stimuler et d'accompagner une vision intégrée de la mobilité. L'intégration des différentes composantes de la mobilité est en effet une particularité fondamentale du secteur.

Les pistes envisagées sont décrites dans la vision. Il conviendra de les préciser dans le schéma régional de mobilité, chantier en cours. L'intégration de la billettique est l'une des composantes fortes d'un système intégré de mobilité. C'est là que les discussions avec le Fédéral et avec les autres régions sont importantes. Les gens ne souhaitent pas avoir de frontière lorsqu'il circule sur le territoire belge en termes de support de billettique et d'efficacité de leur abonnement. C'est un chantier qui est en cours dans le cadre des échanges réguliers que j'ai avec les autres ministres de la Mobilité dans le cadre du CEMM.

L'absence de système de paiement intégré est en effet un frein important à l'utilisation des alternatives à la voiture. Les impacts des différentes actions seront estimés dans le cadre du schéma régional de mobilité, mais il est certain que ce type de mesure relève de la prospective et ne peut être totalement précis.

Actuellement, les véhicules du groupe TEC ont sur l'ensemble de la Wallonie, toutes périodes confondues, une charge moyenne d'une dizaine de personnes par véhicule. Cette charge n'est pas suffisante en regard du coût économique et environnemental de ce service.

Elle ne l'est pas non plus sur le plan social puisque malgré cette importante dépense énergétique et financière, certaines régions restent peu ou pas desservies. Il ne s'agit pas seulement des régions rurales. Certaines zones relativement denses sont mal desservies à certaines périodes, le week-end, les vacances scolaires, tôt le matin ou tard le soir. Or ces régions mal desservies n'ont pas un potentiel de clientèle qui justifie la mise en service d'un véhicule de 70 places. Tout ceci est le signe qu'il convient de trouver d'autres solutions.

Très concrètement, sur cet aspect, on n'a jamais osé proposer des solutions et je me réjouis que l'on soit dans une configuration qui le permette, tout simplement parce qu'on avait une peur de la réaction syndicale des transports en commun, en disant si l'on retire un bus dans la ruralité pour proposer autre chose qui ne soit pas piloté par un chauffeur des TEC, c'est tout à fait inaudible. Or, il faut clairement aller vers autre chose.

Mon souhait est d'offrir un transport collectif performant là où le potentiel le permet – c'est le réseau structurant, que l'on doit sans doute renforcer, étendre les plages horaires – et de développer des solutions complémentaires de rabattement vers cette offre structurante lorsque le potentiel de demande est plus bas. On a un réseau structurant à deux niveaux : le train ; le deuxième niveau avec les grosses lignes de bus qui relient vers les gares ; et puis on a une offre complémentaire de rabattement vers cette offre structurante. Les solutions envisagées sont diverses, mais le levier principal reposera sur divers types de partage de voitures.

En ce qui concerne vos questions très précises, l'avis du ministre fédéral sur l'incitant fiscal n'est pas encore connu, puisque nous sommes au stade de l'analyse de la situation. Les propositions régionales et fédérales à ce sujet viendront dans un second temps.

Concernant les 7 millions d'euros que vous relevez concernant l'infrastructure cyclable, ils correspondent aux montants qui seront investis par les communes et que je soutiens financièrement – ce sont des subsides à 75 % – que je soutiens très largement au travers d'un appel à projets que j'ai lancé au printemps dernier, dont les résultats sont maintenant connus, principalement pour raccorder le RAVeL aux quartiers et aux pôles d'activités afin que ce réseau express de modes doux puisse servir au quotidien pour aller travailler ou aller à l'école et pas seulement pour les loisirs.

Je rappelle, par ailleurs, que le plan RAVeL 2015-2019, en cours de réalisation, consacre 32 millions d'euros pour rendre ce formidable réseau RAVeL autonome et parfaitement sécurisé, plus accessible et plus complet. Le RAVeL, c'est la colonne vertébrale en matière de vélo et l'on doit connecter – et c'est cela le sens de 7 millions d'euros de subsides qui viennent d'être proposés – les quartiers, les villages à cette épine dorsale que seront et que doivent devenir les RAVeL et pas uniquement le week-end pour les loisirs. On doit avoir un usage plus régulier et plus quotidien.

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

M. Maroy (MR). - J'ai été un peu vite en besogne en parlant de Code de la mobilité, ce n'est à ce stade qu'un plan. Un plan, c'est bien ; des actions, c'est mieux. Je pense qu'il est temps, et ce n'est pas dirigé spécialement et spécifiquement contre vous, Monsieur le Ministre, que les choses bougent en Wallonie et dans ce pays en

général, parce que si l'on prend un peu de recul par rapport à la mobilité, s'il y a bien un domaine dans lequel il y a une responsabilité collective de la situation déplorable dans laquelle on est, c'est la mobilité, c'est une vraie catastrophe, il faut se rendre à l'évidence.

On a manqué de vision, on a surtout manqué de courage au cours des 20 à 30 dernières années et les responsabilités sont largement partagées. Désormais, on est au pied du mur. Si l'on ne bouge, si l'on ne fait rien, la congestion qui, pour l'instant, se concentre autour de Bruxelles et à certaines heures sur certaines portions de l'autoroute de Wallonie, sera généralisée. Je suis frappé de voir, en quelques années, à quel point, par exemple, traverser le Brabant wallon, se rendre vers les zones d'emploi autour de Louvain-la-Neuve du côté de Wavre est devenu complètement embouteillé. Le temps de parcours est presque multiplié par deux en l'espace de 10 ans. Je me réjouis que vous ayez proposé au Gouvernement et que celui-ci ait accepté quelques grandes lignes structurantes.

Il y a beaucoup de bonnes idées dans ce que vous avez développé. C'est sûr que le fait qu'il n'y ait pas de paiement intégré entre la SNCB et les TEC est une aberration. La plupart des pays font cela depuis belle lurette. C'est tellement une évidence que cela devrait être fait depuis longtemps. Vous l'avez souligné, cette question, c'est le serpent qui se mord la queue, on ne propose pas suffisamment de bus dans certaines régions.

Je vais prendre un exemple, il y a des bus rapides des TEC entre Jodoigne et Louvain-la-Neuve. Dans le Brabant wallon, s'il y a bien une ville qui est un véritable pôle pour les jeunes, c'est Louvain-la-Neuve. Ces bus rapides ne fonctionnent pas le week-end ni le soir. Résultat des courses : les parents font le taxi – je sais de quoi je parle, je suis confronté à des enfants en âge de sortir – ou les parents payent une voiture assez rapidement à leurs enfants. Cela semble être une évidence que l'on stimule ce genre de transports.

Vous parlez de transports collectifs alternatifs, vous n'avez pas été très précis dans les idées que vous comptez développer, mais en tout cas l'important est qu'il y ait une offre et que l'on passe enfin au-delà des combats d'un autre âge. Une dernière chose, en ce qui concerne le RAVeL, je pense que c'est une bonne idée de vouloir profiter de ce réseau qui comporte une trentaine de kilomètres, si j'ai bien retenu, un réseau qui s'est largement étendu. Il faudra aussi que les communes suivent en assurant l'entretien de ce RAVeL. Moi qui l'emprunte régulièrement pour le loisir, parfois c'est un peu compliqué. Ces axes directeurs vont dans le bon sens et il est temps que tous les partis politiques, à tous les niveaux de pouvoirs, se rendent compte qu'en matière de mobilité, si l'on ne change pas, ce sera la congestion totale.

**QUESTION ORALE DE M. DENIS À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LE FLOU
RÉGNANT AUTOUR DE L'ACCOMPAGNEMENT
DU TRANSPORT EXCEPTIONNEL »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Denis à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « le flou régnant autour de l'accompagnement du transport exceptionnel ».

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

M. Denis (PS). - Monsieur le Ministre, l'accompagnement du transport exceptionnel est officiellement sorti du giron fédéral depuis la publication de la loi Jambon, ce mardi 31 octobre.

Du côté des Régions, aucune mesure n'a encore été décidée, laissant le secteur dans le flou le plus complet. Votre administration dit travailler à une réglementation plus en adéquation avec les spécificités du transport exceptionnel, et ce, en concertation avec le secteur.

N'y a-t-il eu aucune concertation avec le Fédéral avant le vote de cette loi ? Dans quel délai un décret permettant de combler ce vide juridique pourra-t-il être adopté ? Des contacts ont-ils été pris avec le secteur ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, cela fait plusieurs années que le transport exceptionnel est progressivement régionalisé, la sixième réforme de l'État, entrée en vigueur en janvier 2015, était la dernière étape de la régionalisation de cette matière, à l'exception de la formation des accompagnateurs de transports exceptionnels, car elle dépendait du SPF Intérieur et non du SPF Mobilité.

Cette toute dernière facette qui est la formation des accompagnateurs de transports exceptionnels sera prochainement prise en main par les Régions. Comme pour toute la sixième réforme de l'État, je vous rassure, la continuité sera assurée. La réglementation antérieure est toujours d'application jusqu'au moment où les régions établiront de nouvelles réglementations. Il n'y a pas de vide juridique ou d'absence de réglementation. Il n'y a pas de raison non plus d'être inquiet, je me permettrais même d'ajouter surtout pas en Wallonie, où le transport exceptionnel fonctionne bien et les agents

ont a cœur de répondre au mieux et dans le temps.

À l'initiative de la Wallonie, je le souligne, une concertation a eu lieu antérieurement au passage de la loi à la Chambre. Si les trois Régions avaient demandé explicitement et conjointement un passage de témoin au 1er janvier 2019, le ministre de l'Intérieur a décidé tout récemment et tout seul que ce passage de témoin se ferait au 1er janvier 2018. Je tiens à souligner qu'une nouvelle fois, ce transfert de matière se fait sans transfert de moyens, de personnel, de budgets et d'équipements. Des contacts entre les administrations sont néanmoins pris pour le transfert des dossiers. De plus, sachez que, vu le changement de gestionnaire en matière de formation des accompagnateurs de transports exceptionnels, l'administration générale informera les acteurs concernés sur la modalité de la continuité du service public dans les prochaines semaines.

La décision du ministre de l'Intérieur vient seulement d'être connue, mais toutes les mesures nécessaires seront prises pour que ce passage de témoins se fasse dans les meilleures conditions possible.

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

M. Denis (PS). - Merci, Monsieur le Ministre, pour toutes ces explications. Je n'ai pas de question complémentaire à vous poser ni de réflexion complémentaire.

**QUESTION ORALE DE M. WAHL À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR
« L'UTILISATION D'UN BUS LOCAL »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Wahl à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « l'utilisation d'un bus local ».

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

M. Wahl (MR). - Monsieur le Ministre, beaucoup de communes disposent de véhicules pour les transports scolaires et il y a un certain flou en ce qui concerne les possibilités d'utilisation, d'autant plus qu'il y a des normes qui dépendent du Fédéral, il y a des normes qui dépendent de la Région et nous sommes, en plus, avec l'enseignement, dans une matière communautaire. Il y a parfois un certain nombre d'interrogations.

Il y a un casse-tête parce qu'il y a la problématique d'accès à la profession. Quand l'utilisation d'un bus

communal est-elle autorisée ? On sait qu'un certain nombre de communes – dans la pratique c'est ainsi que cela fonctionne – mettent les bus à disposition de clubs sportifs, pour l'une ou l'autre activité. On est parfois à la limite de la légalité avec toutes les conséquences que cela peut impliquer et sans que tout le monde s'en rende nécessairement bien compte.

Dans quel cadre ces bus communaux peuvent-ils être autorisés ? Si les déplacements réguliers, si j'ai bien compris, pour compte propre des élèves d'une école communale à la piscine, à la bibliothèque ne posent pas de problème, il y a d'autres situations qui semblent quelque peu plus délicates. Si nous sommes en présence d'un service occasionnel pour une activité pédagogique, l'utilisation du bus local semble être autorisée. Il ressort d'une note du SPW que le transport effectué dans un contexte pédagogique répond à la condition de régularité, car « intégré dans un programme, lequel présume une répétition du déplacement. En revanche, une sortie festive ou un voyage scolaire vers un parc d'attractions ne répond pas à cette condition et s'avère relever de l'occasionnel ». Rien que cela pose déjà, dans cette note, une certaine difficulté.

Dès lors, s'il s'agit d'un service occasionnel pour une activité non pédagogique, l'utilisation du bus communal serait interdite.

Ici, nous serions dans les compétences du ministre fédéral, à qui, éventuellement par voie de question écrite en tant que sénateur, je vais également poser une question pour essayer de clarifier la situation, mais je souhaitais d'abord avoir votre réponse.

Je pense qu'il est important de clarifier la notion d'activité pédagogique. Lorsque l'on va au parc Pairi Daiza, est-ce une activité qui rentre dans le cadre couvert ou doit-on faire appel à un loueur d'autocars privé pour faire ce type de déplacement ? Ma question, dans sa version écrite à tout le moins, une petite coquille, que je ne relèverai pas, mais vous l'aurez peut-être vue.

Il est question de cerner ce qui est autorisé et ce qui n'est pas autorisé. Je crois qu'il y a un certain nombre de communes qui, d'une part, ignorent l'existence même du problème et, d'autre part, se posent la question : où est la limite de ce qui peut être fait ou de ce qui ne peut pas être fait ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, on a quelques petits soucis avec cela. Le Service public de Wallonie a transmis à l'Union des villes et communes de Wallonie, en 2016, une actualisation de la note

concernant l'utilisation des bus par des autorités locales en regard de la réglementation des services de transport de personnes.

La question posée fait probablement référence à des mesures prises par l'autorité fédérale, restée compétente pour les services occasionnels de transport de personnes.

Les agents du SPF Transports ont verbalisé à plusieurs reprises des communes ou établissements scolaires au motif que le déplacement effectué relevait d'un service occasionnel pour compte propre et, à ce titre, devait être couvert par une feuille de route et effectué au moyen d'un véhicule de type « car », équipé uniquement de places assises munies de ceintures de sécurité.

Je relève immédiatement que la conformité du déplacement avec la réglementation en vigueur, qu'elle soit européenne, fédérale ou régionale, ne souffre pas de difficulté si le déplacement est couvert par un ordre de marche et effectué par un véhicule équipé de places assises avec ceintures de sécurité. Il revient aux autorités locales d'effectuer ou non cet investissement.

La difficulté vient de ce que le véhicule utilisé pour le déplacement comporte des places debout et n'est pas couvert par un ordre de marche ou feuille de route. Il n'y a pas de non-conformité avec la réglementation pour autant que le déplacement puisse être qualifié de service régulier spécialisé.

Les services administratifs de la Direction générale de la mobilité, la DGO2, et les services fédéraux ont une approche différente de la question. Des contacts sont en cours pour trouver un consensus et faire en sorte que les utilisateurs ne soient pas pris en otage de cette discussion institutionnelle. J'espère qu'on pourra en sortir dans ces contacts qui durent depuis un certain temps entre la DGO2 et les services fédéraux pour définir clairement où est la limite.

Il n'entre pas dans mes intentions de définir ce qu'est une activité pédagogique. C'est un problème supplémentaire. Ce n'est pas à moi de le faire. Cette qualification relève davantage de la Fédération Wallonie-Bruxelles. En revanche, si le déplacement s'inscrit dans la cadre de l'exposé d'une matière reprise au programme d'un établissement scolaire, sa planification et sa répétition permettraient de retenir la notion de service régulier spécialisé.

Dès qu'on peut se rattacher à une matière reprise au programme, on peut aller dans un bus, plutôt que dans un car.

C'est l'équilibre que mes services recherchent entre le respect de règles d'accès à la profession. Il y a, derrière, une pression de la profession pour dire : « Il y a toute une série de transports qui nous échappent et qui ne sont pas des transports pour des raisons

pédagogiques ». On utilise ces règles de sécurité, mais la vraie raison était effectivement ailleurs.

Il est toutefois clair qu'une excursion scolaire de fin d'année, à caractère plus festif, dans un lieu de nature touristique ouvert au public, pourrait ne pas rencontrer cette notion.

C'est la raison pour laquelle les services administratifs invitent les autorités locales et les établissements scolaires à les contacter pour avoir un éclaircissement sur la qualification du service projeté en fonction des faits. Il est, par exemple, possible que le déplacement vers le parc Pairi Daïza s'inscrive dans un cours d'horticulture et soit à ce titre régulier.

Par contre si vous allez à Pairi Daïza parce que c'est la fin de l'année et vous avez envie d'y passer une journée, c'est plus du pédagogique et l'on bascule vers les règles que voudraient voir appliquées le SPF.

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

M. Wahl (MR). - Je ne sais pas si j'ai bien fait de vous poser la question, mais c'est bien ce que je craignais. Il n'y a aucun reproche de ma part, mais il me semble évident qu'il serait utile, Monsieur le Ministre, que vous puissiez, avec vos collègues – vous avez raison, il y a une notion qui dépend de la Fédération Wallonie-Bruxelles ; il y a une notion ou des éléments qui dépendent du Fédéral ; il y a toute une partie qui est de votre compétence – établir une note précise, parce que, rien qu'au niveau juridique, les conséquences peuvent être dramatiques.

Je vois bien et j'entends bien certaines mécaniques que l'on a pu trouver par le biais de certaines mesures de sécurité. Je l'entends et j'en prends acte. Je me permettrai de poser la question au ministre Bellot. Je pense que, en fonction de votre réponse, je vais également poser la question à la ministre compétente à la Fédération Wallonie-Bruxelles, mais je crois qu'il y a un intérêt à ce que les trois ministres donnent des instructions claires et précises au niveau communal. C'est important.

Je vous remercie de votre réponse.

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

**QUESTION ORALE DE MME MOINNET À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LA
STÉRILISATION DES CHATS DE MOINS DE SIX
MOIS ADOPTÉS EN REFUGE »**

**QUESTION ORALE DE
MME GONZALEZ MOYANO À M. DI ANTONIO,
MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA
TRANSITION ÉCOLOGIQUE, DE
L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES
TRAVAUX PUBLICS, DE LA MOBILITÉ, DES
TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE ANIMAL ET DES
ZONINGS, SUR « LE PREMIER BILAN DE LA
STÉRILISATION OBLIGATOIRE DES CHATS »**

**QUESTION ORALE DE
MME GONZALEZ MOYANO À M. DI ANTONIO,
MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA
TRANSITION ÉCOLOGIQUE, DE
L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES
TRAVAUX PUBLICS, DE LA MOBILITÉ, DES
TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE ANIMAL ET DES
ZONINGS, SUR « L'IDENTIFICATION DES
CHATS »**

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

- de Mme Moinnet, sur « la stérilisation des chats de moins de six mois adoptés en refuge » ;
- de Mme Gonzalez Moyano, sur « le premier bilan de la stérilisation obligatoire des chats » ;
- de Mme Gonzalez Moyano, sur « l'identification des chats ».

La parole est à Mme Moinnet pour poser sa question.

Mme Moinnet (cdH). - Monsieur le Ministre, l'arrêté du Gouvernement wallon relatif à la stérilisation des chats domestiques stipule, dans son article 3, que « tout chat donné à l'adoption par un refuge est stérilisé dans le refuge avant son adoption ». Cependant, les chats de moins de six mois ne peuvent se faire stériliser.

Qu'advient-il de la stérilisation des chats de moins de six mois qui sont adoptés avant la stérilisation ? Celle-ci est-elle aux frais de l'adoptant ou du refuge ?

Il apparaît également que, dans certains refuges, la stérilisation est comprise dans le prix forfaitaire de l'adoption et que si le chat est trop jeune, un rendez-

vous est fixé pour sa stérilisation, ce qui ne semble pas être le cas dans tous les refuges.

Afin d'éviter une concurrence entre ceux-ci, ne serait-il pas intéressant que chaque refuge suive la même procédure ?

Ne serait-il pas également intéressant qu'un prix d'adoption identique entre les refuges soit instauré et quelles sont les évolutions prévues en la matière ?

M. le Président. - La parole est à Mme Gonzalez Moyano pour poser ses questions.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Monsieur le Ministre, la stérilisation obligatoire des chats domestiques est une revendication ancienne des associations œuvrant pour le bien-être animal, des refuges et des vétérinaires bien que l'Union professionnelle des vétérinaires s'était montrée frileuse lorsqu'il était question d'une collaboration entre les communes et les vétérinaires pour castrer les chats errants.

Il y a 11 mois que l'arrêté du Gouvernement wallon est entré en vigueur et il reste un peu plus d'un an aux propriétaires pour se mettre en ordre.

On ne rappellera sans doute jamais assez que la surpopulation de chats est un réel problème environnemental et sanitaire. C'est pourquoi nous avons soutenu la stérilisation obligatoire.

Quel bilan pouvez-vous tirer un an après l'entrée en vigueur de l'arrêté du Gouvernement wallon ?

Quel pourcentage de la population féline dûment déclarée est-il stérilisé ? La mesure, dans ses modalités actuelles, est-elle réellement efficace pour lutter contre la surpopulation de chats ?

Enfin, concernant le contrôle, on rappelle que sont habilités à les effectuer les agents de l'Unité du bien-être animal qui peuvent demander aux propriétaires du chat de lui montrer l'attestation du vétérinaire prouvant la stérilisation de son animal et les agents de police et les agents constatateurs communaux qui ont également été dotés de lecteurs de puces électroniques afin de leur permettre de contrôler cette nouvelle réglementation.

En outre, on sait que vous tenez particulièrement à la dénonciation en matière de bien-être animal puisqu'une des premières mesures prises en la matière est la mise en ligne du formulaire de plainte qui permet à tous les citoyens de Wallonie d'alerter les services compétents au cas où ils observeraient un problème à ce sujet.

Les agents de l'unité du bien-être animal ont-ils déjà sanctionné des propriétaires qui n'étaient pas en ordre de même que pour les agents locaux ?

Enfin, il semblerait que vous vous soyez exprimé sur

un réseau social indiquant que pour être propriétaire d'un chat, il fallait avoir les moyens. Est-ce exact ? Le cas échéant, vous comprendrez que si on avait déjà du mal avec la dénonciation, on ait encore plus de mal avec cette forme de déterminisme animalier.

À cet égard, entendez-vous introduire dans votre Code du bien-être animal des conditions socio-économiques à la détention d'animaux domestiques ?

Je passe à présent à ma seconde question qui concerne l'identification des chats.

Monsieur le Ministre, la surpopulation féline est, comme je l'ai déjà dit précédemment, un réel problème sanitaire et environnemental.

La surpopulation des chats dans l'espace public a un réel impact très négatif sur la biodiversité. Même si cela remonte à plusieurs centaines d'années, le chat est une espèce invasive qui n'a pas de prédateur chez nous à l'état naturel.

Par contre, il s'agit d'un excellent chasseur, oiseaux et petits mammifères sont des proies faciles pour ce félin agile.

En outre, la multiplication des chats errants non vaccinés représente aussi un danger pour l'ensemble de la population féline.

Pour lutter contre ce phénomène, on a déjà rendu la stérilisation obligatoire des chats dont il faudrait tirer le bilan. Depuis, le 1er novembre, l'identification des chats est obligatoire mais elle pose plusieurs questions.

Premièrement, près de 15 jours après son entrée en vigueur, pouvez-vous nous faire part des retours du terrain en général et des vétérinaires en particulier par rapport à l'implémentation de cette obligation ?

Une rencontre avec l'Union professionnelle vétérinaire était prévue début novembre. Pouvez-vous nous en faire l'état des lieux et nous faire part des éléments échangés à la faveur de cette réunion ?

Deuxièmement, l'enregistrement des données des propriétaires sur une base de données générées par le Gouvernement fédéral pose question. En effet, quand on voit comment ils gèrent les données des patients des hôpitaux, il est à craindre que les données de ceux-ci soient largement diffusées dans l'espace public. Aussi, à ce sujet, Monsieur le Ministre, avez-vous consulté la Commission de la vie privée ? Le cas échéant, quel était son avis ?

Troisièmement, il semblerait que la banque de données ait connu quelques bugs informatiques. Qu'en est-il réellement ?

Quatrièmement, on rappellera la déclaration du coprésident de l'UPV qui déclarait « on ne va pas jouer

au gendarme avec nos clients ». Aussi, comment et par qui cette obligation sera-t-elle contrôlée ? Quels seront les moyens mis à disposition pour ces agents ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Mesdames les députées, le nouveau dispositif en matière d'identification, d'enregistrement et de stérilisation des chats est entré en vigueur au 1er novembre 2017. Les trois thématiques sont fortement liées. Il y a une petite erreur dans votre question : la stérilisation est aussi entrée en vigueur le 1er novembre puisque nous avons attendu que l'identification soit validée pour que l'ensemble puisse entrer en vigueur en même temps.

L'arrêté datait déjà d'il y a un certain temps, mais il a fallu beaucoup de temps pour que l'identification soit autorisée, car nous avons en attente une demande d'avis à la Commission de la vie privée et c'est resté neuf mois là-bas. Dès que c'est revenu, on a fait entrer l'ensemble en vigueur.

C'est un peu difficile de vous répondre quant au bilan. Sur cet aspect-là, il faudra revenir dans quelque temps.

En matière d'identification et d'enregistrement des chats, pour les chats nés à partir du 1er novembre 2017, l'identification et l'enregistrement doivent être réalisés avant l'âge de 12 semaines. Tous les chats nés depuis le 1er novembre et à naître doivent être identifiés et enregistrés avant l'âge de 12 semaines.

Cela se réalise lors d'une visite chez le vétérinaire. Le prix d'environ 50 euros indiqué dans le communiqué de presse est une simple moyenne, mentionnée à titre purement informatif. Il faut compter le prix de la visite, ainsi qu'une redevance de 2,90 euros qui finance la base de données « CatID » commune aux trois Régions.

Il y a eu un marché public commun entre les trois Régions et l'opérateur a proposé cette base de données. Cette dernière est bien entendu opérationnelle et a fait l'objet d'un appel d'offres piloté pour les trois régions par la Flandre. Le prestataire retenu pour gérer cette base de données d'enregistrement des chats est la société ZETES.

À ce jour, aucun bug informatique n'a été relevé. Si cela devait arriver, le site « CatID » est particulièrement bien documenté et fournit un numéro de helpdesk technique accessible sept jours sur sept, de 8 heures à 20 heures.

La Commission de la protection de la vie privée a émis un avis favorable quant à l'accès aux données à caractère personnel. Toutes les précautions ont été prises

à ce niveau, y compris pour l'utilisation du numéro de registre national.

Concernant le rôle du vétérinaire, son intervention garantit le respect des dispositions relatives à l'identification des chats. L'identification, c'est-à-dire l'implantation du microchip, est effectuée par le vétérinaire. Il contrôle le placement du microchip et en vérifie la lisibilité. Dans un second temps, l'enregistrement du chat est alors effectué dans la base de données. Ni l'Union professionnelle vétérinaire, ni le Conseil de l'ordre ne se sont opposés à ce principe. Ce qui ne veut pas, c'est faire le gendarme et dire : « Je ne soigne pas un chat qui n'a pas été identifié ». On peut respecter leur volonté dans ce domaine. J'espère qu'ils font l'acte de sensibilisation en disant ce serait bien qu'il soit identifié, qu'il soit en ordre, mais ils ne peuvent pas forcer les gens.

En matière de stérilisation, en ce qui concerne les refuges, je vous confirme que les chats de moins de 6 mois peuvent y être stérilisés. Un refuge doit faire stériliser le chat avant son adoption, même si celui-ci n'est pas encore âgé de 6 mois. Cette obligation de stériliser avant l'adoption des chats de moins de 6 mois existe depuis mars 2014, à l'époque en vertu du plan pluriannuel de stérilisation des chats domestiques.

L'âge de six mois est une limite maximale pour la stérilisation. Tant les refuges que les particuliers peuvent faire stériliser un chat qui a, par exemple, cinq mois. Il y a un certain nombre de vétérinaires qui le font déjà à trois mois ou quatre mois. On a voulu ne plus imposer cette limite de trois ou quatre mois qui semblaient poser problème à certains et c'est maximum six mois.

En ce qui concerne les évolutions à envisager au sujet des refuges, je travaillerai prochainement à une amélioration de leurs conditions d'agrément et de fonctionnement. Des débats et réflexions seront menés à cet égard dès 2018. Je pense qu'il faut y mettre de l'ordre. Il y a 90 refuges agréés. Certains peuvent détenir des animaux et d'autres pas. On a fait un travail, ces derniers mois, d'un appel pour des subventions des refuges et on s'est rendu compte que les bases de données méritaient pour le moins d'être rafraîchies. On va confier le travail au secteur lui-même. Il y a une association de quelques SPA qui sont en train de se coordonner pour nous aider à mettre de l'ordre là-dedans sur le volet agrément de ces différents refuges.

En tout état de cause, le coût d'adoption dépend de divers facteurs, par exemple le séjour plus ou moins prolongé de l'animal, les types de traitement, les interventions supplémentaires effectuées, la nourriture spécifique ou non. Un prix d'adoption identique entre les refuges n'est pas envisageable.

Sur les contrôles et les sanctions, si un agent de contrôle constate que le responsable d'un chat ne

respecte pas les règles de stérilisation et d'identification, la situation pourra être solutionnée de différentes manières. Tout d'abord, l'agent peut dresser un avertissement. Le responsable du chat doit alors régulariser la situation endéans un certain délai. Concrètement, il s'agit de faire identifier, enregistrer et/ou stériliser son chat.

Si un procès-verbal est établi, l'agent peut proposer au responsable de l'animal une transaction, c'est-à-dire le paiement d'une somme de 150 euros par infraction.

Si aucune transaction n'est acceptée ou payée, le ministère public pourra se saisir du dossier et fixer une sanction. Il s'agit d'une infraction de troisième catégorie au sens du Code de l'environnement. Ces infractions sont punies d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 100 à 100 000 euros.

Enfin, si le ministère public ne se saisit pas du dossier – ce qui sera le cas en pratique –, le service du fonctionnaire sanctionnateur compétent pourra fixer une amende administrative d'un montant allant de 50 à 10 000 euros.

Très concrètement, sur le contrôle, il n'y a jamais aucun agent qui va aller sonner à la porte de quelqu'un en disant : « Le chat qui est là chez vous est-il identifié et stérilisé ? ». À quoi servira cette obligation ? C'est que quand il y a régulièrement dans un quartier, dans une rue, dans les mêmes endroits, des chatons qui sont abandonnés, des chats errants dont on sait qu'ils viennent de tel ou tel endroit, l'agent communal ou régional aura un outil pour pouvoir aller s'adresser aux personnes censées être responsables de ces animaux en disant : « Mais enfin, que faites-vous ? Ils ont l'obligation d'être identifiés et stérilisés ». Le but n'est pas de faire du porte-à-porte à travers la Wallonie pour faire des chiffres d'identification des chats. C'est tout simplement un outil.

Je pense aussi que c'est un bel outil de sensibilisation : le simple fait d'avoir dit qu'il y avait dorénavant une obligation d'identification de stérilisation fait qu'il y a un mouvement. Les vétérinaires nous disent qu'ils sentent bien que les gens posent des questions et cela va dans le bon sens.

Pour le surplus, il n'est nullement dans mes intentions d'imposer des conditions socio-économiques pour la détention d'animaux de compagnie. Je regrette les interprétations un peu ridicules d'un de mes propos relatifs aux frais qu'occasionne la détention d'un animal. J'ai dit que détenir un chat ou un chien engageait des frais et que cela a un coût. Cela ne veut pas dire que quand on n'a pas les moyens, on ne doit pas avoir d'animaux. C'est un raccourci un peu ridicule, mais ce n'était absolument pas ma volonté.

Ce que je souhaite, c'est que l'on puisse subvenir aux besoins des animaux. Il y a des gens qui ont beaucoup

d'argent et qui n'ont pas cette volonté-là et il y en a qui ont très peu d'argent et qui trouvent les moyens pour soigner leurs animaux très correctement. Je pense qu'il faut dire les choses comme elles sont.

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

Mme Moinnet (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour la réponse à mes questions.

Au niveau des refuges, je suivrai avec attention ce que M. le Ministre fera en 2018, car je pense qu'il y a effectivement beaucoup de travail à ce niveau-là et qu'il y a de l'ordre à mettre au niveau des refuges. Je suivrai cela avec beaucoup d'attention.

M. le Président. - La parole est à Mme Gonzalez Moyano.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Je remercie M. le Ministre pour l'ensemble de ses réponses.

Au niveau du bilan, j'imagine qu'il est un peu trop tôt pour connaître les impacts de la mise en place de ces nouvelles réformes. J'y reviendrai peut-être en question écrite dans quelques semaines, surtout pour avoir l'impact de cette réforme au niveau communal et pour voir comment cela se passe réellement sur le terrain.

Pour le reste, vous me rassurez en disant qu'il n'y aura pas d'intégration de conditions socio-économiques à la détention d'animaux dans votre Code du bien-être animal.

Pour les banques de données, je suis ravie que cela ne connaisse aucun bug ; comme quoi la presse nous annonce parfois des choses erronées.

Comme vous l'avez dit, les sanctions qui vont être infligées aux propriétaires par les agents constituent un outil plus de sensibilisation que de sanction.

J'ose espérer que les moyens mis à disposition soient efficaces pour réduire ce pourcentage de chiens errants et ce problème sanitaire et environnemental.

(Mme Moinnet, Présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

**QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LES
ACTIONS MENÉES DANS LE CADRE DE LA
PROLIFÉRATION DES CHATS DOMESTIQUES
ET ERRANTS »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les actions menées dans le cadre de la prolifération des chats domestiques et errants ».

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

M. Dodrimont (MR). - Monsieur le Ministre, je voulais revenir sur une discussion que nous avons échangée lorsque je vous avais exposé une proposition de résolution qui visait à accroître les actions de lutte contre cette prolifération des chats errants. Lors de cette discussion, vous nous aviez dit que des actions étaient en cours et qu'il y aurait prochainement quelques présentations de ces actions.

Pouvez-vous notamment nous donner l'état d'avancement de contacts pris avec la Faculté de médecine vétérinaire ? Les prochaines campagnes de sensibilisation sont-elles connues ? Sur les actions de subventionnement vis-à-vis des communes, je sais que des choses ont déjà été réalisées. Va-t-on poursuivre ce subventionnement ?

Enfin, pouvez-vous nous parler de vos priorités en la matière pour cette fin d'année 2017, voire pour l'année prochaine ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, en commission du 11 octobre dernier, j'ai déjà eu le plaisir de préciser les actions menées et perspectives pour chaque point de la proposition de résolution que vous évoquez.

Je me permets de me référer à la réponse alors formulée, qui reste d'actualité.

Néanmoins, concernant le point relatif aux actions envers les communes, j'aimerais vous informer d'un fait nouveau. En effet, une enveloppe budgétaire sera

octroyée très prochainement aux communes en ce qui concerne l'identification, l'enregistrement et la stérilisation des chats domestiques.

Les communes qui répondent favorablement à l'appel pourront gérer cette enveloppe en collaboration avec des vétérinaires. Cette action de sensibilisation remplace les campagnes de stérilisation des chats errants des années précédentes. Je pense que l'habitude s'est instaurée dans un grand nombre de communes concernant les chats errants. Je voulais insister sur une thématique un peu complémentaire en ce qui concerne l'enregistrement et la stérilisation des chats domestiques.

À travers cette aide financière exceptionnelle, l'objectif est de sensibiliser les responsables de chats domestiques au dispositif qui est entré en vigueur le 1er novembre 2017. Il faut rappeler que l'instauration de l'obligation de stérilisation des chats domestiques vise à lutter contre l'abandon et la surpopulation des chats errants.

Je vous informe également que la sensibilisation de la population quant au dispositif entré en vigueur le 1er novembre a débuté via les réseaux sociaux et a été relayée par de nombreux médias.

Pour les années à venir, les actions seront fixées en fonction des résultats de cette mesure sur la prolifération des chats errants.

Je vais peut-être, en complément de cette action avec les communes, pouvoir en faire une aussi avec un certain nombre de refuges – quelques refuges par province – dans lesquels on pourrait se présenter et bénéficier, pour la stérilisation, des services du vétérinaire de référence du refuge à des prix défiant toute concurrence avec un soutien de la Wallonie aux refuges.

Le but, c'est d'ouvrir les différentes possibilités, parfois soutenir des associations qui font cela très bien, qui font des captures de chats errants sur le terrain, qui les stérilisent, qui suivent ensuite une forme de revalidation pendant quelques jours et qui les ramènent sur le terrain ; les communes quand elles veulent s'engager à le faire sérieusement et un certain nombre de refuges ou de SPA qui souhaitent pouvoir aussi offrir ce service en complément de ce qu'elles font aujourd'hui sur l'adoption.

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

M. Dodrimont (MR). - Merci pour cette réponse. J'aurais tendance à poser une question complémentaire.

Les vétérinaires sont-ils pleinement d'accord par rapport à cette manière de faire ? Y a-t-il eu des contacts précis avec eux ? On entend certains déclarer que leurs actes seraient quelque peu bradés en fonctionnant de la sorte. Cela demande quelques précisions par rapport à cela.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - On a deux versions. Quand les communes ou les refuges ou associations négocient directement avec des vétérinaires, ils obtiennent des conditions qu'à la limite je ne veux pas connaître. Ils obtiennent de bonnes conditions.

Je préfère subventionner les refuges, les associations et les communes ; à elles de s'arranger avec les vétérinaires. Nous avons essayé d'avoir un accord global avec les vétérinaires en disant : « Ne ferait-on pas une semaine où c'est la stérilisation des chats errants et on fait des conditions particulières ? ». Ils n'ont pas pu obtenir un consensus au sein des vétérinaires pour pouvoir le faire. J'ai décidé de ne pas pousser trop loin la réflexion dans ce sens-là, parce que les plus durs me reprochaient effectivement, dans ce cas-là, de vouloir brader la profession et l'acte qu'ils posaient.

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

M. Dodrimont (MR). - Merci pour cette précision, Monsieur le Ministre. C'est important de clarifier quelque peu les collaborations entre les uns et les autres. En effet, les associations détiennent à mon sens la situation la plus enviable pour pouvoir faire un travail constructif.

On peut comprendre aussi, pour certains, la protection de leurs activités. Ces actions avec les refuges semblent la façon la plus appropriée de travailler ; encore faut-il que ces refuges soient suffisamment nombreux par rapport à certaines communes qui n'en disposent pas. C'est peut-être un peu plus compliqué. Là, il faudra trouver des solutions.

Pour le reste, cette enveloppe budgétaire que vous annoncez est une bonne nouvelle. Il suffira d'en constater l'importance lorsqu'elle sera connue. Nous y reviendrons probablement prochainement.

**QUESTION ORALE DE
MME GONZALEZ MOYANO À M. DI ANTONIO,
MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA
TRANSITION ÉCOLOGIQUE, DE
L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES
TRAVAUX PUBLICS, DE LA MOBILITÉ, DES
TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE ANIMAL ET DES
ZONINGS, SUR « L'INTERDICTION DE
L'UTILISATION DES COLLIERS ÉLECTRIQUES
POUR LES ANIMAUX »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Gonzalez Moyano à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la

Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « l'interdiction de l'utilisation des colliers électriques pour les animaux ».

La parole est à Mme Gonzalez Moyano pour poser sa question.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Monsieur le Ministre, la lecture des journaux du groupe Sudpresse est décidément plus intéressante pour une parlementaire de l'opposition que la lecture de la Déclaration de politique régionale. La DPR ne dit rien ou presque en matière de bien-être animal. Ce n'est pas grave puisqu'acheter un abonnement à Sudpresse et vous aurez le programme en entier de votre portefeuille ministériel.

Alors qu'à la faveur d'une réponse à une question écrite de mon collègue, M. Lecerf, vous étiez assez prudent en matière de dispositif réglementaire, dans les journaux, on nous annonce la fin des colliers pour le premier semestre 2018, un arrêté spécifique et même le Code du bien-être animal.

Rappelons qu'en 2016, vous annonciez déjà la fin de ces colliers dans les mois à venir et nous sommes 18 mois plus tard.

Quelle est la position du Gouvernement ? Quel est votre agenda précis ?

Une fois de plus, vous plaidez pour une interdiction et une nouvelle règle, pourquoi pas. Avez-vous les moyens de la faire respecter ? Comment comptez-vous agir, quand on sait que ces colliers sont en vente libre dans les magasins ou sur Internet ? Est-on, une fois de plus, dans l'effet d'annonces ou dans une politique concrète avec des résultats tangibles ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Madame la Députée, effectivement, Sudpresse est très actif en matière de bien-être animal. Ils lisent les questions écrites, les questions orales, les rapports du Conseil wallon du bien-être animal, tout ce qui peut être produit sur le sujet, pourquoi pas.

Dans le cadre du Code wallon du bien-être animal, le Gouvernement pourra réglementer, avec une habilitation qui sera prévue dans le code, l'utilisation d'accessoires causant aux animaux des douleurs, des souffrances ou des lésions évitables. Les colliers électriques sont bien entendu visés.

Comme vous le savez, la question du collier électrique est complexe et controversée. Elle doit

néanmoins être réglementée. En 2018, je proposerai un projet au Gouvernement.

Dans un premier temps, l'objectif est de ne plus laisser ces colliers en usage libre, mais bien de conditionner leur utilisation à des situations limitées et justifiées. Le principe proposé sera bien une réglementation d'utilisation limitée à certains usages déterminés.

Les situations exceptionnelles où l'usage sera encore autorisé sont en cours de réflexion. En tout état de cause, elles devront être strictement justifiées, nécessaires et limitativement énumérées dans la réglementation. C'est le compromis entre la position des uns et des autres, parce que le Conseil wallon du bien-être animal, il y avait du pour et du contre dans leurs avis. Les vétérinaires, c'est la même chose. Ce n'est pas si clair. En tout cas, ce n'est pas de dire qu'il n'y a plus aucune utilisation possible ou ce n'est pas que tout reste possible. Ce sera une utilisation conditionnée à des situations limitées et justifiées. Ces situations sont encore en cours de rédaction. On a différents cas de figure où c'est évident ; il y en a d'autres où cela l'est un peu moins.

Le cas échéant, la réglementation contiendra également les caractéristiques techniques des colliers pouvant être utilisés et les modalités d'information et de conseils à respecter lors de la vente.

Ce qu'on a aussi découvert, c'est que dans les colliers, il y en a qui sont franchement à éviter pour les animaux, il y en a qui le sont un peu moins. C'est aussi cela toute la difficulté de l'avis, tant des vétérinaires que du Conseil wallon, c'est qu'il y a différentes catégories de colliers. La réglementation devra tenir compte de cela, en définissant les caractéristiques techniques des colliers qui seraient encore utilisés dans un certain nombre de cas limités.

Le projet envisagera également les modalités de contrôle nécessaire à cet égard. Le conseil sera de nouveau consulté sur le dispositif envisagé. D'ici là, les réflexions se poursuivent.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Gonzalez Moyano.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Je remercie M. le Ministre pour avoir fait le point sur cette question.

Je note clairement pour l'agenda 2018. On attend impatientement que cet arrêté sorte. Ce ne sera pas une interdiction stricte, mais comme vous l'avez bien expliqué, le problème étant complexe, ce seront des accessoires qui ne pourront pas provoquer des lésions. Il y aura un projet de réglementation limitée avec un usage et une utilisation conditionnée. J'imagine que c'est difficile de trouver un juste milieu. J'ose espérer que cette réglementation entre en vigueur et qu'elle soit surtout respectée, puisque, sachant qu'elle est en vente

libre, vous devrez aussi réglementer cet aspect-là des choses.

**QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LA PILULE
CONTRACEPTIVE POUR LUTTER CONTRE LA
PROLIFÉRATION DES PIGEONS DANS LES
VILLES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la pilule contraceptive pour lutter contre la prolifération des pigeons dans les villes ».

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

M. Dodrimont (MR). - Monsieur le Ministre, un cabinet vétérinaire situé en Flandre propose une pilule contraceptive pour lutter contre la prolifération des pigeons dans les villes. On sait que cela peut être la cause de bien des problèmes dans les villes.

La technique utilisée depuis une vingtaine d'années dans plusieurs villes d'Italie et depuis six ans à Barcelone, semble montrer toute son efficacité. Chez nous, actuellement à Tongres, l'on trouve la seule expérience menée sur le territoire belge.

Cette technique consiste en des grains de maïs contenant du nicarbazine, un contraceptif. Pour être efficace, les pigeons doivent en manger au moins cinq jours par semaine à raison d'environ 10 grammes. D'après le laboratoire, cette méthode permet de réduire de 80 % le nombre de pigeons après une période de cinq ans.

Monsieur le Ministre, avez-vous connaissance de ce système contraceptif ? Y êtes-vous favorable ? A-t-on la certitude qu'il n'y a pas de risque pour la santé humaine, voire pour celle de chats ou de chiens qui pourraient être intéressés par ces grains de maïs ?

Concrètement, comment est organisée la délivrance de cette pilule ? Qui s'en occupe ? Y a-t-il une formation préalable ? Quel est le coût de cette méthode ? Les communes désireuses de s'attaquer à la prolifération des pigeons sur leur territoire peuvent-elles obtenir une aide de la part de la Région ? Quelles villes sont concernées par cette problématique ? Mesure-t-on l'ampleur de la problématique au niveau wallon ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, le médicament vétérinaire à base de nicarbazine a effectivement pour effet de rendre infertiles les œufs pondus. Néanmoins, son ingestion doit être quotidienne, car les effets sont rapidement réversibles.

Au regard du bien-être animal, l'utilisation de cette technique ne pose aucun problème direct aux animaux.

En mai 2016, le Conseil wallon du bien-être des animaux m'a rendu un avis sur la gestion des populations de pigeon. Cette méthode n'était pas mise en avant dès lors que trois inconvénients majeurs étaient relevés : le manque de contrôle possible sur l'ingestion de ces molécules par d'autres animaux non ciblés ; l'absence de maîtrise des doses ingérées ; et le risque de pollution de l'écosystème par ces molécules chimiques.

De plus, il apparaît qu'il est très difficile de traiter une partie significative de la population à moins d'opter pour une distribution étendue sur de grands territoires. Un des facteurs limitants est que l'utilisation de cette méthode doit être continue ou renouvelée très régulièrement.

Au vu de la publication récente des bons résultats obtenus en Italie, cette méthode peut être une partie de la solution, pour autant que les risques soient maîtrisés comme le préconise le conseil dans son avis.

Les villes et communes sont compétentes pour la gestion de ces populations. Il leur revient de faire ou non le choix de l'utilisation de ce médicament.

Je n'ai pas d'information sur le coût de cette méthode. À défaut d'information précise sur son efficacité à long terme, je ne suis pas favorable à ce qu'une aide financière régionale en matière de bien-être animal soit proposée.

Les chiffres de la surpopulation de pigeons en ville sont difficiles à établir. De plus, le problème posé par la population de pigeons n'est pas tant sa taille globale, mais bien sa densité à certains endroits spécifiques. Les nuisances réelles sont également difficiles à évaluer, étant dépendantes du nombre de plaintes des riverains.

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

M. Dodrimont (MR). - Je prends acte de la réponse de M. le Ministre. J'aurai l'intention d'y revenir peut-être avec l'une ou l'autre proposition concrète, puisque si votre réponse a le mérite d'exister, je pense qu'il y a aussi d'autres éléments qui peuvent être pris en compte pour peut-être venir avec une proposition plus concrète. J'aurai l'occasion d'y revenir prochainement. Merci en

tous les cas pour les éléments de réponse.

**QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LA MORT
PRÉMATURÉE DES NOUVEAUX ANIMAUX DE
COMPAGNIE (NAC) APRÈS ADOPTION »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la mort prématurée des nouveaux animaux de compagnie (NAC) après adoption ».

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

M. Dodrimont (MR). - Monsieur le Ministre, je reviens sur ce sujet. Vous savez que j'ai beaucoup d'attention pour la cause animale et que, personnellement, j'aime être entouré de certains types d'animaux. Par contre, j'ai toujours du mal à comprendre certaines habitudes prises par nos concitoyens avec l'adoption de ces animaux exotiques, comme serpents et amphibiens qui, il faut bien le dire, connaissent un certain succès aujourd'hui. On le sait, cette mode – puisqu'il faut bien parler de mode – n'est pas sans conséquence sur leur bien-être, puisque 75 % des serpents et amphibiens achetés dans les animaleries par des particuliers trouvent la mort dans les 12 mois qui suivent l'achat.

On est assez atterré de voir ce résultat.

Pouvez-vous nous dire s'il y a aujourd'hui suffisamment de publicité quant à ce constat, quant à ces conséquences d'adoption au niveau des acheteurs qui continuent à acheter ces animaux par effet de mode, peut-être par forme de snobisme – je n'en sais rien – et qui, manifestement, ne sont pas informés sur la manière de s'occuper de ceux-ci.

Il faut des conditions particulières pour assurer leur bien-être. C'est particulièrement important que pour en prendre clairement la mesure.

Il y a aussi le problème de maladies transmissibles entre animal et humain. Cela se doit aussi d'être connu de ces acquéreurs potentiels. Y a-t-il là aussi une publicité suffisante par rapport à ces risques qui existent très clairement pour la santé humaine ?

Ces animaux exotiques qui s'évadent peuvent aussi

se multiplier dans la nature et, par conséquent, déséquilibrer le faune d'un pays. On a déjà évoqué les tortues de Floride ici, au sein de cette commission. On sait que c'est particulièrement désastreux pour certains étangs ou mares, avec un déséquilibre total de ces écosystèmes.

Pouvez-vous nous parler d'aides aux propriétaires de ces animaux, de façon à ce qu'ils se comportent de façon responsable ? Ce qui n'est pas le cas ? Des supports d'information fiables et crédibles existent-ils ? Une forme de contrôle existe-t-elle à l'égard des animaleries par rapport à ces renseignements qui se doivent d'être communiqués ? On en doute au vu des résultats et de ces circonstances de mort, dans 75 % des cas, dans l'année qui suit cet achat, comme je l'ai expliqué tout à l'heure.

En résumé, des actions spécifiques sont-elles prévues par rapport au bien-être de ces animaux ? Peut-être des actions pour décourager une mode que j'arrive difficilement, en ce qui me concerne, à comprendre et à accepter dans notre pays ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, les chiffres que vous évoquez démontrent une nouvelle fois qu'il est effectivement indispensable de réguler l'acquisition, la détention de nouveaux animaux de compagnie.

Je souhaite bien entendu adapter ce cadre réglementaire. Le fait de détenir un reptile n'est pas similaire à la détention d'un chat ou d'un chien. Par ailleurs, il faut gérer le risque de laisser échapper des espèces qui auraient un impact – comme vous l'avez dit – sur l'environnement. Les travaux se poursuivent ce sujet.

Pour les reptiles, je vais proposer une liste positive sur la base de l'avis rendu par le Conseil wallon du bien-être des animaux. Il s'agit d'une liste des animaux autorisés à la détention. Ils ont terminé leur travail sur le sujet. On a une liste positive, une liste restreinte d'un certain nombre d'espèces dont nous considérons qu'elles pourraient être détenues.

Pour les reptiles, des conditions de commercialisation sont déjà à respecter. Elles se rapportent à la détention dans les animaleries et aux informations à fournir à l'acheteur. Le commerçant doit donner des indications sur les conditions de température, d'hygrométrie, le régime alimentaire, la taille adulte de l'animal et le type de vivarium nécessaire.

Les animaleries sont en outre tenues de faire appel à un vétérinaire chargé de faire des visites régulières de l'établissement et de donner des conseils scientifiquement valides.

Les particuliers doivent détenir, dans certains cas, un permis d'environnement et des documents CITES pour les espèces menacées.

En termes de sensibilisation, je travaille actuellement à l'élaboration de fascicules spécifiques à certaines espèces. La volonté est à terme que chacune des espèces reprises dans la liste positive soit accompagnée d'un fascicule spécifique, de manière à reprendre les conseils et bonnes pratiques en matière de bien-être animal. Cet outil d'information pourrait également être utilisé pour ces NAC, mais je n'ai pas l'intention d'en assurer la publicité ou d'en favoriser pour autant l'acquisition.

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

M. Dodrimont (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse assez rassurante.

D'accord pour une liste positive comme vous l'évoquez, à condition que celle-ci soit la plus restreinte possible, compte tenu de ce qui vient d'être constaté !

Pour ce qui est du reste, je pense qu'il y a des campagnes très précises qui se doivent d'exister de façon peut-être plus conséquente sur le territoire wallon.

Je ne veux pas parler de découragement, mais je le pense très fort, par rapport à ces adoptions qui n'ont aucun sens. De grâce, il y a déjà tellement de petits animaux qui sont malheureux dans les refuges et qui mériteraient d'être adoptés, plutôt que d'animaux dont, manifestement, le cadre de vie n'est pas celui d'une maison de particuliers ou de tout autre chose qui leur est offert comme cadre de vie.

J'ai le sentiment que l'on devrait aller un peu plus loin par rapport à une forme d'interdiction pour certains types d'adoption. Peut-être aurons-nous l'occasion d'y revenir, car les constats sont affligeants avec ces animaux qui périssent les uns après les autres, très rapidement après leur adoption. Manifestement, il y a une difficulté pour ceux qui adoptent de conserver ces animaux en bonne santé.

**QUESTION ORALE DE
MME GONZALEZ MOYANO À M. DI ANTONIO,
MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA
TRANSITION ÉCOLOGIQUE, DE
L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES
TRAVAUX PUBLICS, DE LA MOBILITÉ, DES
TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE ANIMAL ET DES
ZONINGS, SUR « LES CONDITIONS
D'ÉLEVAGE INACCEPTABLES DES POULES EN
BATTERIE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Gonzalez Moyano à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les conditions d'élevage inacceptables des poules en batterie ».

La parole est à Mme Gonzalez Moyano pour poser sa question.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Monsieur le Ministre, l'organisation de défense des droits des animaux, Animal Rights, a constaté des manquements concernant des œufs de poules élevées au sol lors de deux visites nocturnes dans un élevage de Flandre occidentale.

Les volatiles étaient enfermés dans des cages au milieu d'animaux morts ou blessés. Le ministre flamand du Bien-être animal a fait savoir qu'il avait envoyé des inspecteurs dans l'élevage de Wingene.

Mi-septembre, un autre élevage situé à Izegem avait été fermé par les autorités flamandes après la publication d'images également d'Animal Rights. Il avait pu rouvrir sous surveillance stricte après deux semaines.

Pouvez-vous faire le point sur ce qui se passe en Wallonie et plus précisément sur l'organisation des contrôles dans les exploitations ?

De tels abus sont-ils possibles chez nous ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Madame la Députée, concernant l'élevage de poules, j'ai déjà eu l'occasion d'exprimer à plusieurs reprises que je souhaite des filières d'élevage les plus respectueuses du bien-être animal. Les élevages wallons doivent tendre au maximum vers des productions naturelles et soucieuses des animaux.

Je suis favorable à une interdiction totale de l'élevage des poules pondeuses en cage. Les fameux

œufs numéro 3. Cela figure dans l'avant-projet de Code wallon du bien-être animal, avec une période transitoire.

Indépendamment de cette future disposition, les établissements contenant des poules en cages sont en diminution en Wallonie. De 19 exploitations en 2014, il n'en reste plus que 13 actuellement. Il faut dire que l'on ne leur fait pas de cadeaux en matière de délivrance de permis, disons-le clairement.

À ma connaissance, la majorité des élevages wallons produit des œufs bio ou en tout cas issus de poules élevées en plein air. On s'oriente globalement vers une filière wallonne d'excellence à ce niveau. Je m'en félicite. À ce rythme là, dans cinq ou six ans, il n'y aura plus que des élevages plein air, bio ou pas bio, mais en tout cas dans des conditions bien meilleures.

Concernant les contrôles, ils sont organisés dans le cadre du protocole établi entre les Régions et l'AFSCA. Si des faits litigieux sont observés par les chargés de mission de l'AFSCA, l'Unité du bien-être animal est avertie et prend les mesures requises.

Actuellement, rien n'indique que des situations telles que l'élevage de Wingene existent en Wallonie. Le contexte agricole flamand diffère par ailleurs du contexte wallon. Bien entendu, le risque zéro n'existe pas. Si de telles conditions devaient être constatées en Wallonie, il conviendrait d'adopter une extrême fermeté.

On en est même avec mon collègue, le ministre de l'Agriculture, à proposer aux 13 exploitants restants des plans d'affaires pour se réorienter vers autre chose, vers une production avec des poules plein air ou des poules bio pour démontrer que mettre fin anticipativement à leur exploitation telle qu'elle existe aujourd'hui a un sens, y compris au niveau économique. Il faut dire que pas mal d'acheteurs potentiels commencent à être attentifs à cet aspect-là et ils ont bien raison, parce que – je l'ai déjà dit à plusieurs reprises, mais cela vaut la peine de le rappeler – tous élevages confondus, la pire condition d'élevage aujourd'hui, c'est les poules pondeuses en cages. C'est une abomination. Quand on voit dans quel état elles sont au terme de la période d'exploitation après un an à peine, c'est inacceptable. On ne peut pas continuer à tolérer ce type de condition d'élevage.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Gonzalez Moyano.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Je remercie M. le Ministre pour ces éléments de réponse. Clairement, la première étape et la priorité, comme vous l'avez dit, « accélérer au plus vite la fin de l'élevage des poules en cage », cela doit être la priorité de ce Gouvernement.

Je me réjouis que la Wallonie se dirige, comme vous l'avez dit, vers une production complètement naturelle et vers cette filière d'excellence dont vous nous avez parlé.

Je me réjouis également d'avoir entendu votre avis relativement au fait qu'il n'y a aucun abus dénoncé à ce jour, mais j'imagine qu'un renforcement et une augmentation des contrôles pourraient être nécessaires afin que la future législation en la matière soit entièrement et strictement respectée.

ORGANISATION DES TRAVAUX (Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. - Les questions orales de :

- Mme Poulin, sur « les conséquences de l'exposition d'enfants à des produits phytosanitaires » ;
- Mme Waroux, sur « la vétusté du réseau de distribution d'eau en Wallonie et le surcoût facturé aux consommateurs » ;
- M. Knaepen, sur « la perception des taxes régionales en matière d'eau » ;
- Mme Dock, sur « le tri des déchets dans les fast-foods » ;
- Mme Dock, sur « la fin du traitement des déchets des pays occidentaux par la Chine » ;
- M. Arens, sur « l'abattage massif des arbres le long des routes et autoroutes » ;
- M. Lecerf, sur « l'asphalte vert » ;
- M. Puget, sur « la promotion de la tirette en matière de sécurité routière » ;
- M. Puget, sur « le port de la ceinture de sécurité » ;
- M. Puget, sur « le nouveau contrôle technique pour les *oldtimers* » ;
- M. Puget, sur « les véhicules à motorisation alternative » ;
- M. Puget, sur « la réouverture de la ligne ferroviaire Givet-Dinant » ;
- Mme Kapompole, sur « les potentielles recettes issues de la lutte contre les incivilités au volant » ;
- M. Knaepen, sur « les finances publiques liées au programme des réseaux transeuropéens de transports (RTE-T) » ;
- M. Knaepen, sur « les dépenses liées aux transports structurants en Wallonie » ;
- M. Culot, sur « les logiciels améliorant la fluidité du trafic » ;
- Mme Morreale, sur « le nouveau cas de fraude environnementale de conducteurs de véhicules au diesel » ;
- Mme Morreale, sur « les violences sexistes dans les transports en commun » ;
- M. Stoffels, sur « le bilan de M. le Ministre en matière de mobilité en zone rurale » ;
- M. Onkelinx, sur « les lacunes dans la formation et l'information des propriétaires de

nouveaux animaux de compagnie (NAC) » à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sont transformées en questions écrites.

Interpellations et questions orales retirées

M. le Président. - Les questions orales de :

- M. Henry, sur « le futur sac P+MC » ;
- M. Mouyard, sur « le respect des normes pour le chlore et ses dérivés dans les piscines » ;
- M. Henry, sur « le projet d'écoquartier des Sartis à Hensies et les conséquences sur les marais d'Harchie » ;
- Mme Galant, sur « le département des victimes de la route » ;
- M. Mouyard, sur « la fermeture de certains parkings autoroutiers et la lutte contre le trafic d'êtres humains » ;
- Mme Galant, sur « le contrôle technique et les véhicules ancêtres » ;
- M. Prévot, sur « l'organisation du transport scolaire » ;
- Mme Galant, sur « le transport scolaire » ;

- Mme Galant, sur « les bandes flexibles sur l'autoroute » ;
- M. Mouyard, sur « le conflit opposant le Gouvernement aux dépanneurs en Wallonie » ;
- M. Mouyard, sur « la construction du premier réseau européen « High Power Charging » en Wallonie » ;
- M. Daele, sur « l'accès des transports en commun aux personnes à mobilité réduite » ;
- M. Mouyard, sur « l'extension de la taxe kilométrique sur les axes routiers en Wallonie » ;
- M. Destrebecq, sur « l'identification des chats en Wallonie » ;
- Mme Galant, sur « la réglementation en matière de publicité et la vente de rongeurs » à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sont retirées.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- *La séance est levée à 21 heures 13 minutes.*

LISTE DES INTERVENANTS

M. Josy Arens, cdH
M. Philippe Bracaval, MR
Mme Laetitia Brogniez, MR
M. Fabian Culot, MR
M. Jean-Pierre Denis, PS
M. Carlo Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings
M. Philippe Dodrimont, MR
Mme Virginie Gonzalez Moyano, PS
M. Stéphane Hazée, Ecolo
M. Patrick Lecerf, MR
M. Olivier Maroy, MR
Mme Isabelle Moinnet, Présidente
Mme Christie Morreale, PS
M. Patrick Prévot, PS
Mme Hélène Ryckmans, Ecolo
M. Edmund Stoffels, PS
Mme Isabelle Stommen, cdH
Mme Graziana Trotta, PS
M. Jean-Paul Wahl, MR

ABRÉVIATIONS COURANTES

ADL	Agence de Développement Local
AFSCA	Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire
ASBL	Association Sans But Lucratif
AWAC	Agence wallonne de l'air et du climat
BEP	Bureau économique de la Province de Namur/Agence de développement économique durable en Province de Namur
CEMM	Comité exécutif des ministres de la Mobilité
CO ₂	dioxyde de carbone
CoDT	Code du Développement Territorial
COP23	Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques de 2017 (Conférence de Bonn 2017 sur le climat)
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CPSR	Cellules Provinciales de Sécurité Routière
CRA-W	Centre wallon de Recherches agronomiques
CVA	coût-vérité assainissement
DEEE	déchets d'équipements électriques et électroniques
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'Energie
DPC	Département de la Police et des Contrôles
DPR	Déclaration de politique régionale
ETP	équivalent temps plein
FEDER	Fonds européen de développement régional
GPS	Global Positioning System
GRACQ	Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens
GSM	Global System for Mobile
HORECA	sigle du secteur de l'Hôtellerie, de la Restauration et des Cafés
IBSR	Institut Belge pour la Sécurité Routière ASBL
IBW	Intercommunale du Brabant wallon
ICDI	Intercommunale pour la Collecte et la Destruction des Immondices de la région de Charleroi
IDEA	Intercommunale de Développement économique et d'Aménagement des régions de Mons-Borinage et du Centre SCRL
IFT	Indice de fréquence de traitement
IMPEL	Implementation and Enforcement of Environmental Law
IPM	Integrated Pest Management
ISSeP	Institut scientifique de service public en Région wallonne
NAC	Nouveaux Animaux de Compagnie
OMS	Organisation mondiale de la Santé
ORES	opérateurs des réseaux gaz et électricité
PEREX	le centre de trafic de la Région wallonne
PMC	bouteilles et flacons en plastique (P), emballages métalliques (M) et cartons à boissons (C)
PPP	partenariat public-privé
RAVeL	Réseau Autonome Voie Lente
REACH	EnRegistrement, Évaluation, Autorisation et restriction des substances CHimiques
SAMI	Services d'analyses des milieux intérieurs provinciaux
S.P.G.E.	Société publique de gestion de l'eau S.A.
SARSI	Société d'assainissement et de rénovation des sites industriels dans l'ouest du Brabant wallon
SMS	Short Message System
SNCB	Société nationale des Chemins de fer belges
SOFICO	Société régionale wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures

SORASI	Société d'assainissement et de rénovation des sites industriels
SOS	Save Our Souls
SPA	Société protectrice des animaux
SPAQuE	Société publique d'Aide à la Qualité de l'Environnement S.A.
SPF	services publics fédéraux
SPGE	Société publique de gestion de l'eau S.A.
SPW	Service public de Wallonie
SRWT	Société régionale wallonne du Transport public de personnes
SWDE	Société wallonne des Eaux
T.E.C.	Société de Transport en Commun
TMC	taxe de mise en circulation
UAP	unité d'administration publique
UCL	Université catholique de Louvain
ULB	Université libre de Bruxelles
UMP	Union pour un mouvement populaire
UPV	Union professionnelle vétérinaire