

C.R.I.C. N° 151 (2017-2018)

5e session de la 10e législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2017-2018

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance publique de commission*

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

Jeudi 24 mai 2018

SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i>	1
<i>Interpellations et questions orales</i>	1
<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 « le parking de covoiturage à Frasnes-lez-Anvaing »</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 Zonings.....	1
<i>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 « le stress des usagers de la route dû aux longs trajets »</i>	
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 Zonings, Mme la Présidente.....	2
<i>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 route ferroviaire de la soie »</i>	
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 Zonings.....	3
<i>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 « le nouveau Code de la route »</i>	
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 Zonings.....	4
<i>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 succès rencontré par l'appel à projets « mobilité durable et entreprises » »</i>	
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 Zonings.....	5

Question orale de Mme Baltus-Möres 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 sous-traitance de l'offre de transport du groupe TEC »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Baltus-Möres, 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..... 6

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'équipement inadéquat des motards »

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 Zonings..... 8

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 « la systématisation des Alcolocks dans les bus et les cars »

Intervenants : Mme la Présidente, Mmes Gonzalez Moyano, 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 Zonings..... 9

Question orale de Mme Baltus-Möres 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 tarification des transports en commun transfrontaliers »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Baltus-Möres, 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..... 10

Question orale de M. Lecerf 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 dispositifs antibruit le long des autoroutes »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Lecerf, 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..... 11

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 expérimentations animales »

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..... 12

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 « le référent en bien-être animal au sein des communes et des zones de police »

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 Zonings..... 13

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 « la présence de poneys dans les foires »

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 Zonings, M. le Président..... 15

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 « les critiques des refuges à l'encontre de l'Unité du bien-être animal (UBEA) » ;

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 « la colère au sein des refuges animaliers »

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 Zonings, Mme Ryckmans..... 16

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 aides aux communes wallonnes dans leurs actions de lutte contre la prolifération des chats 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 Zonings..... 19

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 nouveaux animaux de compagnie »

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 Zonings..... 20

Organisation des travaux..... 21

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites..... 21

Interpellations et questions orales retirées..... 21

Liste des intervenants..... 22

Abréviations courantes..... 23

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 10 heures 18 minutes.

Mme la Présidente. - La séance est ouverte.

Monsieur le Ministre, chers collègues, bonjour.

Nous pouvons poursuivre les travaux que nous avons entamés hier avec les questions orales et la thématique dédiée aux travaux publics.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

**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 PARKING
DE COVOITURAGE À FRASNES-LEZ-
ANVAING »**

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 parking de covoiturage à Frasnes-lez-Anvaing ».

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

M. Denis (PS). - Monsieur le Ministre, d'abord, une information : la chasse aux taupes était-elle bonne cette nuit ? Plusieurs articles se répandent dans la presse ce matin. Avez-vous trouvé le taupier qu'il fallait ? On a quelques bonnes adresses, si vous voulez.

Au-delà de cette boutade, une question sur différents investissements, dont la presse s'est fait l'écho récemment sur la Commune de Frasnes-lez-Anvaing pour inaugurer plusieurs projets, notamment les travaux de réasphaltage sur la N60, le lancement d'un nouveau recyparc ainsi qu'un nouveau parking de covoiturage allant jusqu'à 100 véhicules.

Ces projets sont bien évidemment de bonnes nouvelles pour les Frasnois et plus largement pour les

habitants de la région. Le fait que ces trois projets se concrétisent en même temps et dans la même commune soulève toutefois quelques interrogations.

Sur quelle base avez-vous fondé votre choix de la Commune de Frasnes pour le parking de covoiturage ?

Y a-t-il eu des études de mobilité sur le trafic de l'A8 ?

Peut-on espérer, sur base de quelconques données recueillies, que le parking de covoiturage soit également utilisé par les habitants d'autres communes que Frasnes ?

De même, les travaux de nouveaux recyparcs sont-ils uniquement financés par l'intercommunale Ipalle ou la Région wallonne y contribue-t-elle ? Si oui, à quelle hauteur ?

Par ailleurs, ce nouveau recyparc sera-t-il retenu dans le cadre de votre projet pilote sur la récupération des canettes ?

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 choix de ce parking de covoiturage, tout comme pour tous les sites, a été posé le 26 avril 2013 par le conseil d'administration de la SOFICO sur la proposition de la Commission wallonne des équipements autoroutiers. Cette commission est un organe qui regroupe l'ensemble des directions territoriales et la direction générale des routes, le centre Perex et la SOFICO. Elle est plus particulièrement en charge de la coordination des programmes de construction et d'équipement des parkings autoroutiers de covoiturage.

L'avis positif résulte de l'analyse d'une demande initiale introduite par la Commune de Frasnes en partenariat avec l'IDETA, car un stationnement sauvage au pied de l'autoroute A8 s'est mis en place et est devenu source de danger en termes de sécurité routière.

La commune, avec une participation financière de l'IDETA dans une vision conjointe et partagée de supracommunalité, a acquis un terrain à cet effet et a donc sollicité une intervention financière de la SOFICO.

C'est ainsi qu'en sa séance du 26 février 2016 le conseil d'administration de la SOFICO, au travers d'une convention, a obtenu un droit d'emphytéose en vue de la création d'un parking de covoiturage au pied de l'autoroute.

Le dossier est actuellement en phase d'attribution du marché public et sera donc bientôt, comme tout parking de covoiturage, mis à disposition des usagers des localités environnantes.

En ce qui concerne les travaux du recyparc, ce projet est repris dans la note au Gouvernement du 14 décembre 2017, adoptant la finalisation du réseau des recyparcs avec une construction envisagée pour 2019.

Il ne s'agit pas d'un nouveau recyparc, mais du déplacement du recyparc de Frasnes devenu trop exigu pour accueillir l'augmentation de fréquentation et le tri de nouvelles fractions de déchets.

Ces travaux, étant planifiés et retenus dans le plan adopté par le Gouvernement, devraient être subventionnés selon les termes et conditions de l'arrêté du Gouvernement du 15 septembre 2016, donc en ce qui concerne le financement des installations de gestion des déchets. C'est un subside de 70 % avec une dépense subventionnable maximale de 1 million d'euros.

En ce qui concerne l'intégration du projet « canettes », le timing de la construction ne le permet pas à ce stade, mais une réflexion est envisageable à une étape ultérieure.

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

M. Denis (PS). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces explications.

On peut y ajouter aussi l'acquisition par la commune d'un bâtiment assez prestigieux pour plus d'un demi-million d'euros avec des aménagements relativement importants qui vont être consentis par votre collègue en charge des matières touristiques.

Je ne crois pas trop à la coïncidence. Je crois plutôt qu'il y a un lien de cause à effet entre la Commune de Frasnes et votre partenaire au niveau du Gouvernement et que la machine à subsides a bien fonctionné.

Quand on se souvient des déclarations d'équité que certains ont faites en juillet 2017, je pense qu'en termes de nouvelle gouvernance on a fait beaucoup de vent.

Des décisions de la sorte, ce n'est pas fait pour renouer un lien fort entre le citoyen et la politique, mais vous le savez aussi bien que moi.

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

**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 « LE STRESS
DES USAGERS DE LA ROUTE DÛ AUX LONGS
TRAJETS »**

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 « le stress des usagers de la route dû aux longs trajets ».

La parole est à Mme Moinnet pour poser sa question.

Mme Moinnet (cdH). - Monsieur le Ministre, l'Université de Cambridge a récemment publié une étude sur les risques liés à un trajet en voiture trop conséquent.

Selon ces chercheurs, les travailleurs qui passeraient plus d'une heure et demie sur la route auraient plus de risques de développer une dépression.

Ce stress constituerait donc un facteur explicatif du burn-out en s'ajoutant aux difficultés professionnelles et familiales.

Les causes du stress des travailleurs venant en voiture sont multiples. On peut penser aux embouteillages, à la stimulation sonore et visuelle, au temps de trajet incertain, mais également aux retards.

En moyenne, le travailleur wallon passe chaque jour 51 minutes dans sa voiture, plus d'une heure pour 21 % d'entre eux, le tiers de ce trajet se déroulant dans les embouteillages. Cette durée est amplifiée lorsqu'il faut pénétrer dans une ville de taille moyenne.

Selon Touring, cette tendance s'explique par les accidents, l'augmentation du nombre de camions et l'engorgement des artères principales. Cela entraîne chaque jour 310 kilomètres d'embouteillages.

Le travailleur peut également être en état d'épuisement à cause de ses trajets. Des symptômes tels que des vomissements, de la diarrhée, de l'anxiété, des palpitations, une tension trop élevée peuvent alors apparaître.

Une campagne de sensibilisation, en collaboration avec l'AWSR, sur les risques liés à la durée du trajet en voiture est-elle prévue ?

Quels sont les leviers d'action permettant la réduction des heures d'embouteillages sur les routes de Wallonie ?

L'imprévisibilité, une des causes de ce stress, pourrait-elle être réduite via une meilleure information à destination des usagers ?

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, dans notre société actuelle, le stress s'infiltré insidieusement et crée des ravages qui sont souvent sous-estimés, comme vous l'avez énoncé dans votre question.

À cet égard, en ce qui concerne toute la pression sur le monde travail et liée au stress du trajet, une diffusion des informations quasi instantanées sur le trafic routier contribue à réduire le stress. Le nouveau centre Perex 4.0 actuellement en construction contribuera grandement à améliorer le trafic sur les routes et autoroutes de par son équipement à la pointe en matière de collecte et de diffusion de l'information. Les nouvelles applications comme c-roads, véhicules connectés, permettront de réduire aussi le stress par une gestion de certains paramètres du véhicule, comme le freinage d'urgence.

Pour rappel, j'ai lancé, avec la SOFICO et le Service public de Wallonie, le 12 mars dernier, le plan ITS, système intelligent de transport. Les grands axes de celui-ci sont la sécurité, la fluidité, la gestion du trafic et l'information aux usagers.

Par ailleurs, en tant que ministre de la Mobilité, je m'efforce d'offrir des alternatives à la voiture, via les transports en commun ou le covoiturage qui constitue l'une des alternatives à la voiture individuelle en matière de mobilité. Tout cela est repris dans la vision Fast pour la mobilité wallonne à l'horizon 2030 adoptée par le Gouvernement en octobre 2017, sur ma proposition.

Dans cette perspective, à titre d'exemple, je souhaite activer, au plus tard début 2019, l'expérience pilote d'une bande de circulation réservée aux voitures occupées par quatre personnes ou plus.

À côté de cela, les entreprises pourraient elles aussi avoir un rôle à jouer en permettant plus de travail décalé ou de télétravail.

Sur le plan des campagnes routières, celle qui devrait avoir un impact bénéfique contre le stress est celle intitulée : « Laissez-vous gagner par la courtoisie » ou celle organisée sur la thématique de la fatigue.

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

Mme Moinnet (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse complète. Je vois qu'il prend les choses en main puisqu'il y a plusieurs projets qui ont déjà été mis en place ou qui seront développés dans les prochains mois. Je pense notamment aux bandes de covoiturage, qui seront mises en place l'année prochaine, permettant à plusieurs personnes de voyager ensemble.

Il me semble que cette question relative au stress doit être discutée dans une réflexion plus globale, d'amélioration de la sécurité routière. Dans l'adoption du nouveau Code de la route, cela doit prendre une part importante dans la réflexion.

J'entends que plusieurs mesures ont été prises, notamment avec le centre Perex, qui collecte des informations en direct permettant de réduire le stress des différents automobilistes.

Il y a également le plan Fast, comme vous l'avez rappelé, ainsi que le plan ITS au niveau de la sécurité.

Ce sont toutes de bonnes initiatives permettant de limiter les stress des automobilistes lors de leurs déplacements vers le travail.

Je vous remercie pour vos réponses.

**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 « LA ROUTE
FERROVIAIRE DE LA SOIE »**

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 route ferroviaire de la soie ».

La parole est à Mme Moinnet pour poser sa question.

Mme Moinnet (cdH). - Monsieur le Ministre, le 12 mai dernier, le premier train reliant le port d'Anvers à la Chine, en empruntant la route ferroviaire de la soie, est arrivé dans la métropole flamande. Le train a parcouru 11 000 kilomètres en 16 jours, au départ de la ville portuaire de Tangshan. Il a traversé le Kazakhstan, la Russie, la Biélorussie, la Pologne et l'Allemagne.

Cette liaison ferroviaire directe fait partie de la « Belt and Road Initiative », BRI Nouvelle route de la soie, une stratégie chinoise visant à créer de nouvelles

routes commerciales reliant l'Asie à l'Europe. Elle participe également à une stratégie globale de la part des autorités du port d'Anvers ayant pour but de renforcer les liens entre Anvers et le marché chinois. Dans un premier temps, un à deux trains devraient relier les deux cités maritimes.

Dans le cadre de sa politique ferroviaire, la Wallonie envisage-t-elle de s'inscrire sur cette nouvelle route de la soie ? En concertation avec votre collègue de l'Économie, une réflexion sur ce sujet est-elle en cours au niveau wallon ? Notre position sur cette voie ne doit-elle pas être exploitée afin de permettre le développement de notre pôle logistique – je pense notamment au Trilogoport liégeois – et ainsi attirer des investisseurs désireux de se connecter sur cette voie commerciale vers nos parcs d'activités économiques ?

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, la revitalisation du fret ferroviaire s'inscrit dans une vision stratégique européenne des connexions opérationnelles s'étendant jusqu'aux rivages de la mer de Chine.

Cette vision stratégique européenne trouve son origine dans le Livre blanc de la Commission européenne intitulé « une stratégie pour la revitalisation des chemins de fer », sans entrer dans le détail des étapes concrètes de mise en place de cette vision, notamment le Règlement 913/2010 pour un fret compétitif. Retenons que l'instrument le plus tangible de cette stratégie est constitué par les différents corridors frets qui parcourent l'Union européenne, du Portugal à la frontière avec la Biélorussie, et de la Suède à la Sicile et à la mer Noire. Ces corridors font l'objet de soins particuliers de la part de l'Union européenne, en matière de subventionnements, notamment pour la mise en place de l'ERTMS qui est le standard commun de signalisation et de gestion du trafic.

La Belgique, dans ce réseau de huit corridors fret, a une place de choix puisqu'elle se situe sur trois de ces huit corridors, à savoir les corridors 1, 2 et 8.

Le corridor 8 part d'Anvers et de Rotterdam pour rejoindre la Pologne jusqu'à la frontière avec la Biélorussie, en passant par la Wallonie. C'est ce corridor qui est emprunté par la nouvelle route de la soie.

Je ne peux que me réjouir des efforts fournis par le port d'Anvers pour attirer ces nouveaux trafics ferroviaires transcontinentaux qui, si la stabilité des pays concernés se maintient, ne pourront que se développer et offrir aux industriels wallons de nouvelles perspectives dans le domaine de la logistique.

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

Mme Moinnet (cdH). - Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour cette réponse. Selon moi, la Wallonie ne doit pas manquer cette occasion de renforcer les liens et les échanges avec le marché chinois. De nombreux produits wallons peuvent être potentiellement exportables au vu des modifications du mode de vie et de consommations chinois. Je pense notamment aux secteurs bovin et laitier qui pourraient prendre une place croissante dans ce marché. Je ne vous ai pas entendu répondre sur la concertation avec le ministre de l'Économie. Je serai d'ailleurs attentive aux autres opportunités de développement ferroviaire pouvant s'offrir à la Wallonie dans le futur que ce soit avec la Chine ou avec d'autres régions européennes ou du monde.

**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 « LE
NOUVEAU CODE DE LA ROUTE »**

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 « le nouveau Code de la route ».

La parole est à Mme Moinnet pour poser sa question.

Mme Moinnet (cdH). - Monsieur le Ministre, la réforme du Code de la route doit aboutir avant la fin de l'année, pour une entrée en vigueur au 1er janvier 2021. Il est actuellement soumis à l'avis des Régions. Nous avons pu prendre connaissance dans la presse d'une série d'innovations qui seraient proposées.

Pouvez-vous nous indiquer où en est le processus d'analyse au niveau wallon ? Qui sont les acteurs consultés au niveau wallon ? Quand serez-vous en mesure de rendre votre avis ?

À ce stade de l'analyse, le nouveau code répond-il aux préoccupations wallonnes en termes de mobilité, dans la lignée de la vision Fast 2030, et de sécurité routière ?

La mise en œuvre des nouvelles dispositions, notamment l'installation de nouveaux panneaux, pourrait-elle être réalisée pour le 1er janvier 2021 ?

Les services du SPW et de la SOFICO planchent-ils déjà sur le coût et le planning de réalisation ? Je pense par exemple à l'installation d'un signal B1 – céder le passage – à chaque entrée d'autoroute ?

Envisagez-vous de soumettre d'autres propositions que celles contenues dans le projet actuel ?

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, conformément à la loi spéciale de réformes institutionnelles d'août 1980, les Régions doivent être consultées pour rendre un avis officiel sur les projets de réglementation en matière de police générale de la circulation routière et en matière de transports.

La Région a donc reçu au mois d'avril dernier le projet d'arrêté royal réformant le Code de la route. J'ai demandé au Conseil supérieur wallon de la sécurité routière d'analyser le projet et de me donner son avis général ainsi qu'un rapport relevant les diverses remarques et observations. L'administration des routes me transmettra également son rapport d'analyse.

Je précise toutefois que les services régionaux avaient déjà transmis une série de demandes d'adaptations du Code de la route. C'est pourquoi les analyses de l'administration et du conseil supérieur seront bien utiles afin d'éclairer le Gouvernement wallon sur ce dossier.

La mise en œuvre des nouvelles dispositions et des nouveaux panneaux ne représente pas un coût direct pour les gestionnaires de voirie. Certaines dispositions que nous avions demandées permettent même de réduire la signalisation.

Par ailleurs, certains nouveaux panneaux comme le signal de danger « accident » ou « risque de files » répondent à des besoins, mais ne génèrent pas de coût particulier. On devrait d'ailleurs pouvoir les utiliser bien avant 2021.

Les analyses sont en cours. Je ne peux guère vous en dire plus à ce jour. L'ensemble du dossier pourra vraisemblablement être présenté au Gouvernement dans le courant de ce mois juin.

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

Mme Moinnet (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour ses réponses.

En fait, j'ai un peu « tiqué » quand j'ai regardé les articles parus dans la presse récemment puisque les innovations mentionnées posaient plusieurs questions,

notamment concernant l'adaptation de ces idées au modèle wallon.

Comme vous l'avez dit, il serait important d'avoir l'avis du Conseil supérieur de l'administration des routes concernant ces nouvelles dispositions.

Je serai donc attentive à la suite que vous réserverez à ce dossier, notamment la prise en compte des spécificités de notre région.

(Mme Moinnet, Présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)

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 SUCCÈS RENCONTRÉ PAR L'APPEL À PROJETS « MOBILITÉ DURABLE ET ENTREPRISES » »

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 « le succès rencontré par l'appel à projets « mobilité durable et entreprises » ».

La parole est à Mme Gonzalez Moyano pour poser sa question.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Monsieur le Ministre, fin avril dernier, avec la collaboration de l'Union wallonne des entreprises, vous avez lancé un appel à projets à destination des parcs d'activités économiques wallons. Un appel à projets auquel peut répondre tout acteur prêt à favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture auprès des membres du personnel et des visiteurs des zonings.

Les intercommunales de développement économique, les entreprises au sein du parc d'activités économiques, agences locales de développement peuvent répondre à cet appel à projets avant le 22 mai prochain.

Aussi, afin de mener à bien ces projets, le Gouvernement wallon a dégagé une enveloppe de 1 million d'euros.

Le délai de réponse étant atteint, j'aurais voulu savoir quels étaient les acteurs qui ont répondu. Combien de projets ont été présentés ?

À partir de maintenant, quelles suites allez-vous donner à ces appels à projets ?

Qui se chargera de l'accompagnement ?

Comment les projets sélectionnés pourront-ils voir prochainement le jour ?

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, avec le concours de l'Union wallonne des entreprises et des services de la Wallonie, j'ai lancé un appel à projets à destination des entreprises implantées dans les parcs d'activités économiques wallons. Son objectif est de soutenir tout acteur prêt à s'investir dans une autre mobilité et améliorer l'accessibilité des parcs.

Les projets axés sur les transports collectifs et le vélo à assistance électrique seront privilégiés.

La sélection des projets se fera en deux temps.

Tout d'abord, l'appel vise à récolter les manifestations d'intérêt et à faire émerger des propositions de projets.

Chaque dossier doit identifier les besoins et identifier les mesures proposées pour y répondre et démontrer la faisabilité technique et financière des projets soumis à subvention.

Sur base des réponses reçues, le comité de pilotage régional, dont je vais vous préciser la composition, établira une proposition de sélection de plusieurs projets. Les auteurs de projet sélectionnés bénéficieront ensuite d'un accompagnement personnalisé assuré par la cellule Mobilité de l'Union wallonne des entreprises et la Direction générale de la mobilité pour le développement et la concrétisation de leur projet.

Un soutien financier de la Wallonie, pouvant couvrir jusqu'à 70 % des coûts liés au projet, est prévu dans le cadre de cet appel, inscrit dans la Vision Fast.

Comme je le précisais, l'examen des candidatures est confié à un comité de pilotage. Celui-ci est composé des personnes et organismes suivants :

- un représentant de mon cabinet ;
- la Direction de la planification de la mobilité ;
- la cellule mobilité de l'UWE ;
- le conseiller en mobilité de la ou des communes concernées au cas où celui-ci n'est pas le porteur du projet.

Le cas échéant, le groupe TEC et la SNCB pourront être consultés. Dans tous les cas, ils seront informés des décisions prises.

Les manifestations d'intérêt à cet appel à projets pouvant être introduites jusqu'au 22 mai 2018 à 17 heures, vous comprendrez qu'il m'est impossible, à ce stade, de donner un état des lieux du nombre de projets déposés, ni d'identifier les acteurs ayant répondu à cet appel. Cela date d'avant-hier.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Je remercie M. le Ministre pour ces éléments d'explication.

J'entends bien que la date butoir était avant-hier, donc je reviendrai prochainement avec cette thématique pour vous entendre sur le nombre de réponses et sur les candidats qui ont manifesté leur intérêt pour ce projet qui me semble utile pour fluidifier notre mobilité et améliorer les activités économiques de nos parcs.

**QUESTION ORALE DE MME BALTUS-MÖRES 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 SOUS-
TRAITANCE DE L'OFFRE DE TRANSPORT DU
GROUPE TEC »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Baltus-Möres 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 sous-traitance de l'offre de transport du groupe TEC ».

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

Mme Baltus-Möres (MR). - Monsieur le Ministre, la mise en place d'un service continu est l'une des priorités de la Déclaration de politique régionale. Le groupe TEC pourra ainsi établir une offre de transport en cas de grève au sein de ses services. Une sélection des lignes à desservir et du nombre de chauffeurs nécessaires dans cette éventualité est en cours.

Dans une optique de renouveler les concessions existantes, d'ici le 31 juillet 2019, le Gouvernement a validé le vendredi 4 mai, les modalités d'un vaste marché public, évalué à un montant de 90 millions d'euros par an et réparti dans les quatre, cinq lots autour des lignes régulières du groupe qui pourront toujours être opérées par des acteurs privés.

Il va de soi que ces acteurs privés doivent maintenir les mêmes standards de qualité et garantir une certaine ponctualité, comme c'est le cas actuellement.

Pouvez-vous me préciser si des modalités minimales supplémentaires ont été insérées dans les 47 lots en question ? Cela prévoit-il le renforcement de certaines lignes ou bien la création de lignes supplémentaires ? La mobilité de demain va de pair avec un transport plus soucieux de l'environnement. C'est dans ce but que le groupe a entrepris un renouvellement de son parc automobile, en incluant progressivement que des véhicules électriques et hybrides. Alors qu'il est attendu d'un bus roule un minimum de 50 000 kilomètres par an, les clauses des différents marchés publics prévoient-elles la présence de véhicules en adéquation avec la mobilité de demain ? Une des ambitions du Gouvernement est d'accroître la participation d'acteurs privés dans l'offre du groupe TEC. Or, la réglementation européenne ne permet pas une participation du privé supérieure à 50 %. Une solution pourrait être de ne plus recenser certains bus scolaires comme des lignes TEC. Cette solution est-elle envisageable ? Les conséquences seraient-elles nulles en cas de référencement ?

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, pour votre information, il n'y a pas de lien entre le service dit « essentiel » repris dans le décret pour garantir une meilleure desserte des zones prioritaires, en cas de grève et, d'autre part, le marché pour lequel vous questionnez, à savoir la sous-traitance de l'exploitation de certaines lignes de transports en commun. Ici, on est simplement la continuité de ce qu'il dit, sauf qu'un marché est nécessaire pour respecter les règles européennes et une mise en concurrence.

En termes de qualité de service, trois composantes principales sont formulées dans le cahier des charges. D'abord, la conformité de base du service. La transmission de certaines données par le transporteur afin de permettre le monitoring et l'information en temps réel, la réalisation effective des voyages commandés et la conformité des équipements commandés. Deuxième aspect, deuxième composante du cahier des charges : la conformité du service offert – donc la précision dans l'exécution de l'horaire commandé, la ponctualité –, la bonne perception des recettes revenant aux donneurs d'ordres et la qualité réalisée par le transporteur à bord de ces véhicules.

Enfin, la conformité après-vente, c'est-à-dire la remontée correcte et rapide d'informations vers le donneur d'ordre. Un système PDCA, un système de mise en œuvre du suivi d'un plan d'action, est également prévu afin de générer un cycle d'amélioration continue des performances du système de transport en commun. Les appels d'offres lancés actuellement, dans le cas du marché évoqué, et dont le montant total est évalué à un peu plus de 90 millions d'euros, ne portent à ce stade

que sur l'offre existante. Le volume de kilomètres correspond au volume sous-traité aujourd'hui, soit 35 749 000 kilomètres. Ce marché ne prévoit pas de renforcement de certaines lignes ni la création de lignes supplémentaires. Il est certain que l'augmentation souhaitée de la part modale nécessitera, entre autres, la création d'offre supplémentaire. Cette offre pourra prendre diverses formes et faire éventuellement l'objet de nouveaux marchés.

Le fait de sortir le transport scolaire de la comptabilisation, par rapport à l'autorisation d'usage des sous-traitants, nous permet à l'avenir, le cas échéant, de sous-traiter ces lignes supplémentaires. On a en fait la liberté de le faire en interne ou pas. Je pense qu'il y aura un partage entre les deux en fonction des lignes, des configurations et des cas particuliers.

Concernant les clauses relatives aux véhicules, il est utile de savoir que les kilomètres sous-traités sont majoritairement parcourus hors des zones urbaines ; les véhicules ont donc été choisis en tenant compte des particularités de l'exploitation. Sur les 580 véhicules correspondant aux 47 lots du marché – ce qui est donc en concurrence ici c'est 47 lots –, 100 véhicules neufs sont exigés.

On ne peut pas aller plus loin et demander à un opérateur qui a des bus de considérer que tous ces anciens bus ne peuvent plus rouler. C'est une imposition forte. Ceux-ci doivent respecter certaines exigences en matière de CO₂, par exemple des émissions de CO₂ inférieures à 1 050 grammes par kilomètre pour un véhicule standard et 1 400 grammes par kilomètre pour un articulé. Six de ces véhicules ont des exigences supérieures en termes de CO₂ et ne peuvent dépasser 680 grammes par kilomètre. Les 480 bus d'occasion restants seront au minimum conformes à la norme d'émissions Euro IV. Reste le passif, tous les bus qui doivent encore rouler quelques années, mais il y a quand même une limitation et ils ne peuvent pas être d'une norme inférieure à Euro IV. On ne peut plus ressortir un bus d'il y a 15 ans.

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

Mme Baltus-Möres (MR). - Il est important de rendre l'offre de transport en commun toujours plus attractive. C'est pour cela que j'ai posé toutes ces questions. Il y a aussi une chance en ce qui concerne la sous-traitance et l'offre du TEC. Parfois ce n'est pas possible d'offrir la qualité et les conditions nécessaires et souhaitées par les clients avec le système en place actuellement.

En ce qui concerne la mise en place des lignes supplémentaires, vous m'avez expliqué que ce n'est pas le cas actuellement. C'est la continuité de ce qui existe. Je pense tout de même que ce renforcement de certaines lignes, ainsi que la création de lignes supplémentaires,

reste une chose importante. Il faut toujours réfléchir à comment cela peut se réaliser.

Finalement, en ce qui concerne la réglementation européenne qui ne permet pas une participation du privé supérieure à 50 %, je vois tout de même qu'il y a plus de liberté dans le futur et qu'il y a la possibilité d'utiliser la sous-traitance de l'offre du TEC de plus en plus. Cela offre aussi d'autres possibilités.

Un des cinq véhicules doit être neuf, si j'ai bien compris. Je vois que le cadre environnemental est respecté d'une certaine façon. Là aussi il faut rester dans les normes. Le cadre est déjà dressé. Il faut veiller à ce que tous les véhicules utilisés soient en adéquation avec la mobilité de demain.

**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'ÉQUIPEMENT INADÉQUAT DES
MOTARDS »**

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'équipement inadéquat des motards ».

La parole est à Mme Gonzalez Moyano pour poser sa question.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Monsieur le Ministre, vous le savez, le soleil et la chaleur font que les motards ne s'équipent pas toujours correctement. À ce sujet, l'Agence wallonne pour la sécurité routière tire la sonnette d'alarme sur base des verbalisations dressées par la police. En effet, porter le casque et les vêtements spécifiques donnent chaud. Pourtant, le port du casque est plus qu'essentiel puisque, bien attaché, il réduit de 42 % le risque de décès lors d'un accident et de 69 % le risque de blessures graves. De même que les vestes à manches longues, les bottes, gants et combinaisons permettent, en cas de chute, d'éviter aux motards d'être brûlés. D'autant que les motards sur les routes sont des usagers bien plus faibles que les automobilistes.

D'après les services de police, pour le mois de juin, 13 % des infractions relevées concernent un défaut d'équipement, 19 % en juillet, 20 % en août et 13 % en septembre. L'étude a analysé la problématique par province. Dans le Brabant wallon, la saison des motards commence plus tôt; dès le mois de mai les verbalisations sont à la hausse. En Province de

Luxembourg, les motards se concentrent davantage en été. Le nombre d'infractions augmente plus en juillet et en août.

Aussi, les provinces au sein desquelles la police dresse le plus d'amendes sont le Hainaut avec 24 %, devant Liège avec 32 %, Namur 9 %, le Brabant 8 % et enfin le Luxembourg avec 6 %. Face à ce constat, quelle est votre position ?

Envisagez-vous de sensibiliser les motards aux risques encourus s'ils ne portent pas leur équipement ? Qu'en est-il ? Envisagez-vous de sévir davantage ces comportements à risque ? Enfin, entendez-vous prendre des mesures spécifiques de prévention et de sensibilisation dans les provinces où les amendes et les infractions sont les plus nombreuses ?

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'Agence wallonne pour la sécurité routière a en effet analysé les infractions relatives au non-port du casque et aux défauts d'équipement des cyclomotoristes et motards. De cette analyse, il ressort, comme vous le rappelez, que 13 % de ce type d'infraction a été relevé lors du mois de juin, 19 % en juillet, 20 % en août et 13 % en septembre. Soixante-cinq pour cent des infractions pour non-port de casque ou défaut d'équipement sont donc enregistrés sur quatre mois.

Cette concentration est-elle due à une augmentation de la proportion de motards en infraction pendant ces mois-là ? Oui et non. Comme les températures sont plus élevées en été, la part de motards moins bien équipés est vraisemblablement plus élevée. Il s'agit surtout de la période de l'année où il y a le plus de motards sur les routes, donc forcément plus de motards moins bien équipés.

La logique est similaire en ce qui concerne l'analyse par province. Celle-ci montre surtout certaines particularités liées à la mobilité. Ainsi, la pratique de la moto est fortement liée aux déplacements domicile-travail en Brabant wallon. Ces motards sont les premiers à ressortir leur moto dès les premiers jours de printemps. Ceci explique que les infractions soient constatées plus tôt dans cette province que dans les autres.

Dans la Province de Luxembourg, la pratique de la moto, bien plus liée aux loisirs et à la mobilité, croît fortement avec le tourisme en juillet. Ces éléments concrets de mobilité expliquent l'augmentation des infractions dans ces provinces à ces moments-là. Afin d'avoir une vue plus précise de la situation, l'agence va mener cet été une étude sur l'utilisation des éléments de protection individuelle en Wallonie. Les résultats de

cette étude seront utilisés pour cibler au mieux les prochaines actions de sensibilisation sur ce thème important pour la sécurité des deux-roues motorisés.

Afin de sensibiliser les moteurs, l'agence organise la Journée du motard depuis 2017 en collaboration avec Fédémot. Cette journée est organisée à la reprise de la saison moto afin de permettre aux motards de se remettre en selle et de vérifier leur moto avant la reprise de la saison. En 2018, cet événement fut organisé à trois endroits : Braine-le-Comte, Bastogne et Spa-Francorchamps afin de pouvoir toucher un maximum de motards à travers la Wallonie. Plusieurs activités gratuites étaient prévues afin de les sensibiliser au port de l'équipement, mais aussi à l'état technique du véhicule, à l'angle mort et la nécessité de retrouver ses réflexes après l'hiver.

De plus, différentes marques ou magasins étaient présents et ouvraient leur porte et proposaient des réductions pour les participants à la journée, ce qui pouvait les inciter à acheter un équipement de qualité.

Enfin, l'agence organisait un grand concours dont le prix principal était un chèque-cadeau dans un magasin spécialisé en équipement pour motards. Cette deuxième édition de la Journée du motard a permis de rassembler et de sensibiliser 1 750 motards et, forte de ce succès, l'agence a d'ores et déjà prévu une troisième édition en 2019.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - J'entends bien les différentes nuances évoquées dans les statistiques et l'étude publiée par l'Agence wallonne de la sécurité routière relativement aux variations de climat. Je note que différentes journées de sensibilisation sont organisées, ainsi que les différentes mesures que vous avez évoquées, toujours dans le but de prévoir les accidents. Toutefois j'imagine que l'on pourrait, à l'instar de la France, légiférer pour imposer un équipement type à tous les motards, et ce, à l'ensemble du territoire.

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 « LA SYSTÉMATISATION DES ALCOLOCK DANS LES BUS ET LES CARS »

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 « la systématisation des Alcolock dans les bus et les cars ».

La parole est à Mme Gonzalez Moyano pour poser sa question.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Monsieur le Ministre, votre homologue au niveau fédéral, M. Belot, s'est dit favorable à ce que tous les autocars et bus neufs qui seront mis en circulation soient équipés d'un éthylotest antidémarrage. Le principe est simple : avant d'enclencher le moteur, le chauffeur doit souffler dans l'éthylotest. S'il a bu un demi-verre d'alcool, l'autocar ne démarre pas.

Les véhicules déjà en circulation auraient cinq ans pour s'en équiper. Votre collègue souhaite que ces éthylotests antidémarrage soient placés dans les véhicules de transport occasionnel : autocars touristiques, publics – bus TEC, STIB, De Lijn – et spécialisé, notamment dans le transport scolaire. Concernant ces bus scolaires, il y aura besoin de l'accord des Régions.

Qu'en est-il ? Quelle est votre position ? Que pensez-vous de cet équipement éthylotest antidémarrage ? Quel en serait le coût pour la Wallonie si, le cas échéant, vous étiez tenté d'équiper tous ces bus de la façon suggérée par votre collègue ? Est-ce financièrement envisageable ?

Avez-vous déjà eu des contacts avec le ministre Bellot à ce sujet ? Des contacts ont-ils déjà été pris avec la Fédération belge des exploitants d'autobus et d'autocars ?

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 fréquence d'accidents des bus et autocars par kilomètre parcouru est faible. Le transport par bus et autocar est très sûr comparativement au transport individuel comme la voiture ou la moto. De plus, les chauffeurs d'autocars sous influence d'alcool sont peu nombreux.

Il importe donc d'appréhender cette question à l'aune de ce constat et de ne pas négliger le coût d'une telle mesure.

De plus fréquents contrôles éthylotest des services de police peuvent être plus efficaces que l'installation systématique d'un Alcolock qui peut être contourné par un chauffeur peu scrupuleux.

Investir dans la formation continue et la sensibilisation des chauffeurs est également essentiel.

Celui qui veut le contourner parvient à le faire assez facilement. Le coût, rien que pour les TEC, est de plusieurs millions d'euros. J'attends d'avoir une discussion avec mon homologue pour voir comment on peut avancer sans se contredire sur le sujet.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Merci, Monsieur le Ministre, pour m'avoir exposé votre point de vue sur cette thématique. J'entends bien que la fréquence d'accidents est faible, ce qui est en soi une bonne chose. Je comprends que le coût est élevé. Vous avez répondu en ce qui concerne vos contacts, j'ose imaginer que cela se fera prochainement puisqu'il aura de toute façon besoin de votre accord en ce qui concerne les bus scolaires. Je reviendrai un peu plus tard sur cette thématique quand vous aurez eu les contacts nécessaires avec M. le Ministre Bellot.

**QUESTION ORALE DE MME BALTUS-MÖRES 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
TARIFICATION DES TRANSPORTS EN
COMMUN TRANSFRONTALIERS »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Baltus-Möres 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 tarification des transports en commun transfrontaliers ».

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

Mme Baltus-Möres (MR). - Monsieur le Ministre, le transport en commun est un moyen de transport durable pour tous les citoyens de se rendre d'un point à l'autre. Afin de garantir une compétitivité adéquate et de permettre à chacun de se déplacer, les transports en commun, y compris le prix des tickets, doivent être régis par les pouvoirs publics. Cela dépasse même les frontières puisqu'il est possible de traverser une frontière avec un bus TEC.

Comme vous le savez, les citoyens de la Communauté germanophone, d'où je proviens, travaillent et passent leurs loisirs ici et au-delà de la frontière nationale. Par exemple, le groupe TEC fournit une offre de transport vers Aix-la-Chapelle. Il s'avère toutefois que les usagers doivent payer deux fois un ticket de transport alors qu'ils restent assis dans le même bus : une première fois du point d'arrêt jusqu'à la

frontière, et une seconde fois dès que le bus est en territoire étranger, puisque le système de zones du gestionnaire de transport en commun rhénan s'applique.

Est-il ainsi envisageable d'harmoniser les prix concernant ces lignes internationales ?

Certaines catégories d'âges en sont lésées. La gratuité est d'application pour les jeunes de moins de 12 ans en Wallonie, mais ne l'est pas en Rhénanie-du-Nord-Westphalie puisqu'une tarification différenciée en fonction de l'âge des enfants s'applique.

Pour un trajet jusqu'à Aachen, un enfant de cinq ans paie 1 euro alors que son aîné d'un an paie 5 euros.

Des réflexions ont-elles lieu afin d'harmoniser également les conditions de transport ?

Voyez-vous une possibilité d'intervenir chez les responsables allemands afin de trouver une solution pour les habitants frontaliers ?

Quel est l'état actuel des relations ou des négociations entre le groupe TEC et son homologue rhénan concernant les matières précitées ?

Des exemples similaires existent-ils avec des gestionnaires français, néerlandais ou luxembourgeois ? Dans l'affirmative, est-ce que ceci serait applicable pour un accord avec l'Allemagne ?

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, pour faciliter les déplacements dans la région des « Trois Frontières », le TEC Liège-Verviers collabore avec les autres sociétés de transport en commun de la région transfrontalière belgo-néerlandaise-allemande.

Ces accords de coopération permettent de voyager sur les différents réseaux avec un titre de transport unique : le Region3Tarif valable sur la région d'Eupen et la grande banlieue d'Aix-la-Chapelle, ou l'Euregioticket pour circuler sur l'ensemble des provinces de l'Euregio Meuse-Rhin. Vous pouvez être rassurée sur le fait qu'il ne faille pas, grâce au titre de transport unique, payer son trajet deux fois, à savoir de part et d'autre de la frontière.

En ce qui concerne le Region3Tarif, celui-ci est valable pour des déplacements entre les régions belges telles qu'Eupen, Baelen, Welkenraedt et la ville d'Aix-la-Chapelle ainsi que sur les lignes à destination et en provenance de la ville néerlandaise de Vaals.

Les tarifs de ce titre sont les suivants :
- billet simple adulte 4,45 euros ;

- billet simple enfant 3,35 euros ;
- carte d'un jour une personne 15,40 euros ;
- carte d'un jour cinq personnes 20,25 euros ;
- abonnement mensuel adulte 99,20 euros ;
- abonnement annuel adulte 933, 96 euros.

Par ailleurs, l'Euregioticket est un titre journalier permettant de voyager une journée entière sur toutes les lignes de bus et de train dans la zone de l'Euregio Meuse-Rhin : Belgique, Pays-Bas, Allemagne.

Les week-ends et jours fériés d'un des trois pays, la validité du titre est étendue à toute la famille : deux adultes et trois enfants de moins de 12 ans. Ce titre est disponible au prix de 18,50 euros.

Je vais vous remettre les deux cartes détaillées permettant de visualiser les zones de validité de ces deux titres.

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

Mme Baltus-Möres (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse et pour la présentation de l'Euregioticket. Cela ne colle pas tout à fait avec le témoignage assez récent que j'ai de certains usagers des bus TEC qui m'expliquent qu'ils doivent, lorsqu'ils prennent le bus à Eupen par exemple, payer deux fois. Ils doivent payer une fois puis on leur dit que c'est valable seulement jusqu'à la frontière et à partir de là il faut calculer selon l'autre système. Cette explication est bizarre.

En effet, cela pose encore problème pour pas mal de gens, parce que ce n'est pas harmonisé et accordé.

J'imagine que l'Euregioticket est intéressant à certaines conditions, mais pour le transport quotidien, si l'on n'a pas ce ticket à l'avance, si l'on monte dans un bus et que l'on veut utiliser une ligne normale, ils ne sont pas équipés pour offrir ce service.

Il faut continuer à travailler pour arriver à une vraie harmonisation, pour avoir plus de confort et d'attractivité de l'offre pour les usagers.

**QUESTION ORALE DE M. LECERF 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
DISPOSITIFS ANTIBRUIT LE LONG DES
AUTOROUTES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lecerf 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 dispositifs antibruit le long des autoroutes ».

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

M. Lecerf (MR). - Monsieur le Ministre, je vous ai interrogé précédemment au sujet de l'exposition au bruit des populations. Dans votre réponse, vous aviez précisé que l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement débutent par l'établissement de cartes de bruit autour des grandes infrastructures de transport et dans les grandes agglomérations. Sur cette base, des plans d'action sont ensuite élaborés afin de prévenir et de réduire, si nécessaire, le bruit dans l'environnement.

Plus particulièrement, au niveau des grands axes routiers, vous m'aviez indiqué que deux cartographies de bruit ont été établies. La première concerne les voiries empruntées par plus de six millions de véhicules par an. La seconde concerne les voiries empruntées par trois à six millions de véhicules par an. Cette cartographie a été validée le 20 juillet 2017 par le Gouvernement ainsi qu'un projet de plan d'action qui devait être soumis à la consultation publique.

Pouvez-vous m'indiquer ce qu'il en est plus spécifiquement de l'exposition au bruit des populations aux abords de l'E429 ?

Pouvez-vous m'indiquer ce qu'il ressort de la consultation publique relative au projet de plan d'action approuvé le 20 juillet 2017 ?

Vous aviez également précisé que des sites d'actions seraient retenus au fur et à mesure des disponibilités budgétaires et selon la hiérarchisation des sites les plus prioritaires à traiter établie par les services techniques de l'administration. Qu'en est-il de la liste des sites les plus prioritaires à traiter ?

Quels sont les critères utilisés pour établir cette liste des sites d'actions prioritaires à traiter par le placement de dispositifs antibruit ? Comment les citoyens peuvent-ils s'en prévaloir ?

Quels sont les possibilités, les moyens de recours qui s'offrent aux citoyens qui ne rentreraient éventuellement pas dans les conditions pour bénéficier d'un aménagement antibruit et qui pourtant semblent en souffrir ?

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 ce qui concerne les dispositifs antibruit, pour lesquels j'ai déjà donné une série d'informations, j'ai développé

en commission le 23 avril dernier toute la méthodologie mise en place par le SPW pour établir un plan d'action hiérarchisé et les critères utilisés pour déterminer une liste de sites prioritaires. Je ne reviendrai donc pas sur cette partie, c'est une réponse à une question du 23 avril dernier.

Pour ce qui est du réseau routier wallon emprunté par plus de 6 millions de véhicules par an, la méthodologie utilisée par mes services a identifié 922 sites d'actions, classés comme suit :

- en priorité 1 : 294 sites, totalisant une longueur de 182,7 kilomètres ;
- en priorité 2 : 380 sites, totalisant une longueur de 139,4 kilomètres ;
- en priorité 3 : 248 sites totalisant une longueur de 49,9 kilomètres.

Pour ce qui est du réseau routier emprunté par trois à 6 millions de véhicules par an, cette même méthodologie identifie 2 216 sites d'actions répartis comme suit :

- en priorité 1, 200 sites pour une longueur de 130, kilomètres ;
- en priorité 2, 1 010 sites totalisant une longueur de 448 kilomètres ;
- en priorité 3, 1 006 sites totalisant une longueur de 203,1 kilomètres.

Il n'existe pas de statistiques de l'exposition au bruit propre à chaque axe routier.

En ce qui concerne plus particulièrement l'autoroute E429-A8, 5,5 kilomètres ont été identifiés en zone de priorité 1, 2 et 3.

Je rappelle que des travaux d'insonorisation importants ont été entrepris depuis 2013 le long de cette axe. Au total, environ 7 500 mètres carrés d'écrans antibruit ont déjà été placés au droit de sites d'actions de priorité 1 et 2 identifiés sur ce tronçon et cela dans le cadre de la réfection complète de l'axe autoroutier.

Des mesures ont été réalisées afin de vérifier si les prospections établies dans les différentes études correspondaient à la réalité vécue par les riverains. Les résultats obtenus ont mis en évidence une adéquation entre les mesures et les niveaux modélisés, permettant de valider l'ensemble des démarches entreprises à ce stade le long de cet axe.

Suite à l'approbation en première lecture du Plan d'action wallon de lutte contre le bruit routier par le Gouvernement en juillet 2017, il a été décidé que la Direction générale des routes s'adjoigne les services d'un prestataire pour la réalisation de la consultation de la population.

Une procédure de marché public a été initiée et les offres sont à l'analyse en vue d'organiser cette consultation. La consultation de la population constituera un moyen d'information complet sur les

procédures d'identification et d'analyse mise en place par mes services.

Néanmoins, je rappelle que des seuils d'intervention ont été fixés par le Gouvernement. Aucune intervention ne sera effectuée en deçà de ces seuils et la planification des investissements de protection acoustique sera établie en fonction des moyens budgétaires disponibles.

Je rappelle que le budget nécessaire pour installer un kilomètre d'écrans est de l'ordre de 1 280 000 euros.

Comme pour toute décision administrative, le recours au Conseil d'État sera possible.

Enfin, je rappelle que la lutte contre le bruit ne se limite pas à la pose d'écrans antibruit. En effet, tout nouveau revêtement atténue déjà fortement les émissions sonores. Aux endroits où c'est possible, des buttes de terres, appelées merlons, sont également envisageables.

Enfin, les nouveaux véhicules émettent moins de nuisances que les plus anciens.

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

M. Lecerf (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse très détaillée.

**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
EXPÉRIMENTATIONS ANIMALES »**

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 expérimentations animales ».

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

M. Denis (PS). - Monsieur le Ministre, la réponse à la question de l'expérimentation animale doit se trouver dans un équilibre entre la recherche scientifique et le bien-être animal.

Dans ce contexte, on ne peut pas traiter de la même façon la recherche contre le cancer ou le diabète et le développement de nouveaux produits cosmétiques. Début mai, le Parlement européen se prononçait pour une interdiction complète et mondiale de l'expérimentation animale dans le secteur des cosmétiques. Qu'en est-il en Wallonie ? Ce type de test

est-il pratiqué chez nous ? Le cas échéant, comment les interdire ?

À la faveur des travaux préparatoires du Code wallon du bien-être animal, nous avons tous été sollicités par l'Académie royale de médecine et par plusieurs universités francophones s'inquiétant de ce que contenait votre projet de décret.

Plus particulièrement, les scientifiques regrettaient le manque de concertation avec eux et le manque d'expertise de l'administration pour autoriser ou non une expérience.

Avez-vous décidé de les associer à nouveau ? Le cas échéant, envisagez-vous de revoir les mécanismes relatifs à l'autorisation des expérimentations animales en Wallonie ?

Fin mars, la Fédération européenne des académies de médecine organisait un colloque sur le thème de l'expérimentation animale. La Wallonie y était-elle représentée ? Le cas échéant, que retenir de ces échanges ?

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'avant-projet du Code wallon du bien-être animal a été adopté en première lecture le 26 avril dernier.

L'expérimentation animale constitue un des plus importants chapitres de cet avant-projet. Dans ce cadre, l'interdiction de l'expérimentation animale dans le domaine des cosmétiques a été consolidée.

De ce fait, l'interdiction devient désormais décrétable.

Concernant l'évaluation et l'autorisation de projets d'expérimentation animale, il est prévu de maintenir ces missions au sein des commissions d'éthique locales. L'implication des scientifiques présents dans les commissions d'éthique reste donc assurée. Par ailleurs, un agent spécialisé de l'administration participera systématiquement aux travaux de ces commissions, en particulier au stade de l'autorisation du projet.

Depuis l'été 2017, des concertations se sont tenues notamment à ce sujet. Au cours des discussions sur ce texte, les acteurs de terrain, dont les universités et le secteur industriel, ont à nouveau été consultés. Au final, nous avons pris en compte l'avis du secteur médical, du monde universitaire, de l'industrie ainsi que d'experts. Ces concertations se poursuivront dans le cadre de l'élaboration de l'arrêté d'exécution, en collaboration avec le ministre de la Recherche scientifique. Leurs inquiétudes portaient surtout sur le futur arrêté plus que sur le code en tant que tel.

Enfin, au sujet du colloque, je ne suis pas informé d'une représentation de la Wallonie à cet événement. Il me revient que l'administration n'y a pas été invitée. Je le regrette. C'est probablement une occasion manquée de partager les connaissances et bonnes pratiques dans le domaine.

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

M. Denis (PS). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces réponses.

Vous êtes sans doute persuadé qu'il faut absolument trouver le juste équilibre le bien-être animal et les besoins de la recherche scientifique en général et en particulier de la médecine. De nombreux cas de traitements contre des maladies mortelles dépendent encore aujourd'hui de ces expérimentations.

Il faut également veiller à ne pas isoler les chercheurs wallons par rapport à nos voisins au risque d'assister à une fuite des cerveaux et, par conséquent, à une perte des connaissances scientifiques.

Nous pensons qu'il est nécessaire que les acteurs qui pratiquent la recherche clinique prennent part au processus démocratique d'élaboration de la norme en étant consultés réellement et qu'ils soient partie prenante pour la délivrance des autorisations pour les expériences.

Enfin, nous rappelons qu'en octobre 2017 notre Parlement s'est prononcé en faveur de la création d'un centre sur les alternatives à l'expérimentation animale, tel qu'il était prévu depuis 2009. Je ne sais pas où en est la création de ce centre sur les alternatives, mais je reviendrai peut-être dans une autre question.

**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 « LE
RÉFÉRENT EN BIEN-ÊTRE ANIMAL AU SEIN
DES COMMUNES ET DES ZONES DE POLICE »**

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 « le référent en bien-être animal au sein des communes et des zones de police ».

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

M. Dodrimont (MR). - Monsieur le Ministre, c'est sur le suivi d'un échange que nous avons pu avoir cette question de référent en bien-être animal au sein des zones de police que je souhaite réaliser.

Vous deviez en effet rencontrer début d'année les représentants des communes wallonnes et des zones de police afin de faire le point sur la compétence du bien-être animal et promouvoir l'idée de désigner un échevin en charge de cette matière après les élections d'octobre prochain.

Cette réunion a-t-elle bien été organisée ? Qu'en est-il ressorti ?

De nouvelles collaborations avec des zones de police ont-elles été mises en place ?

Quant aux communes, elles étaient, fin d'année dernière, 111 à compter un échevin ayant le bien-être animal dans ses attributions. Ce chiffre a-t-il évolué depuis ?

Y a-t-il une volonté de s'impliquer dans cette matière de la part des autres communes wallonnes ?

Des actions de sensibilisation sont-elles envisagées au niveau des zones de police ?

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, une des voies pour lutter contre la maltraitance est l'instauration d'une bonne collaboration entre les acteurs régionaux concernés et les agents locaux.

À cet égard, le Code de l'environnement, en matière de délinquance environnementale et de bien-être animal, prévoit déjà la systématisation d'une réunion de coordination. Dans le cadre de la réforme en cours de cette partie du Code de l'environnement, ce mécanisme sera renforcé à l'avenir.

Pour citer un exemple en matière de répression de la maltraitance animale, l'Unité du bien-être animal renvoie systématiquement une série de plaintes moins urgentes aux autorités locales afin qu'une surveillance de proximité puisse être exercée.

Concernant la réunion prévue avec les référents en bien-être animal au sein des communes et avec les zones de police, elle n'a pas encore été tenue. Afin qu'elle puisse être pleinement pertinente, j'ai tenu à attendre l'adoption de l'avant-projet de Code wallon du bien-être animal en première lecture. Ainsi, les avancées de ce code pourront y être présentées. Elle sera donc organisée prochainement.

Comme indiqué, l'administration recense déjà différents contacts ponctuels avec les échevins du Bien-être animal en fonction. Ces contacts s'établissent le plus souvent dans les cas malheureux de maltraitance. Dans ces circonstances particulièrement douloureuses, ces échevins jouent un rôle de relais entre les acteurs de terrain et les services régionaux de contrôle et de protection des animaux, à savoir l'Unité du bien-être animal.

À ce jour et à ma connaissance, il y a 145 échevins du bien-être animal en Wallonie. C'est 34 de plus que ceux que vous avez mentionnés il y a quelque temps.

À cet égard, j'ai la ferme volonté que chaque commune puisse avoir un échevin compétent pour cette matière au lendemain des prochaines élections communales. J'invite d'ailleurs tout un chacun à militer au sein de son parti pour que cette fonction soit effectivement occupée.

Une disposition réattribuant la compétence de saisie au bourgmestre a été introduite dans le Code wallon du bien-être animal et adopté en première lecture le 26 avril dernier. Cette mesure est donc concrétisée, mais vu l'actualité je souhaite que ce dispositif puisse entrer rapidement en vigueur. Je vous remercie donc déjà pour le dépôt de votre proposition de décret qui a été, si j'ai bien entendu, prise en considération hier et dont nous pourrions débattre dans deux semaines.

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

M. Dodrimont (MR). - Merci à M. le Ministre pour ces différents éléments. Je pense en effet logique de tenir cette réunion telle qu'elle avait été programmée à la lumière du nouveau code ou en tout cas d'un projet suffisamment avancé pour qu'il puisse être une bonne base de discussion. Il est utile de le faire avant les prochaines élections communales ; c'est votre intention, d'après ce que vous venez de nous en dire. Je pense que c'est positif.

Pour le reste, on voit que les messages portent puisqu'il y a 34 nouveaux échevins depuis le début de cette année, si l'on en croit les chiffres que nous avons apportés respectivement. Il y a une évolution, cela s'entend un peu partout. On espère que ce seront les 282 communes de Wallonie qui auront évidemment un échevin du bien-être animal après la fin de cette législature et le début de la prochaine.

On n'a peut-être pas eu le temps d'échanger sur les référents au sein des zones de police. Ce serait peut-être l'objet d'une question un peu plus spécifique pour laquelle je vous reviendrai prochainement.

Merci pour ces premiers éléments.

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 « LA PRÉSENCE DE PONEYS DANS LES FOIRES »

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 « la présence de poneys dans les foires ».

La parole est à Mme Gonzalez Moyano pour poser sa question.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Monsieur le Ministre, il semblerait qu'à Bruxelles les manèges dans lesquels se trouvent des poneys seront interdits dès 2019.

En Wallonie, le projet de Code du bien-être animal prévoit lui aussi un système d'agrément non renouvelable pour empêcher progressivement la présence de ces manèges. Qu'en est-il de l'agrément pour les propriétaires de manèges ?

Combien y en a-t-il de recensés en Wallonie ?

Un arrêt progressif de l'activité est une solution médiane pour renforcer le bien-être des animaux concernés, tout en permettant la reconversion des responsables de manèges à poneys.

N'eut-il pas été préférable de se calquer purement et simplement sur l'ordonnance bruxelloise ? Car même si nous aurions préféré un arrêt immédiat de ce type d'activité, il convient que les manèges soient dûment contrôlés. Qu'en est-il ?

Avez-vous donné des instructions particulières à l'Unité du bien-être animal ? Qu'en est-il particulièrement en cas de fortes chaleurs ?

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, je vous confirme que le Code wallon du bien-être animal apportera une avancée fondamentale. En effet, cette activité sera interdite dès l'entrée en vigueur du code.

Bien entendu, une phase transitoire sera prévue pour les exploitations existantes. Le Gouvernement arrêtera

les modalités définissant les moyens de s'enregistrer auprès de l'administration. Un état des lieux précis pourra alors être fourni. Fin 2015, à notre connaissance, il y avait moins d'une dizaine d'hippodromes de kermesse qui tournaient en Wallonie.

Concrètement, pour les personnes enregistrées, l'utilisation d'équidés dans un hippodrome de kermesse restera autorisée jusqu'au 31 décembre 2022. Cette échéance vise à ce que ces personnes puissent réorienter au mieux leurs activités à la suite de cette nouvelle réglementation. Durant cette période, leur activité restera soumise au cadre légal strict qui existe. Actuellement, l'arrêté royal du 1er mars 2013 relatif au bien-être des chevaux et des poneys pendant les kermesses fixe une série de normes pour assurer au mieux le bien-être animal.

Les derniers contrôles réalisés par l'Unité du bien-être animal n'ont pas relevé d'infraction au regard du bien-être animal. Je solliciterai néanmoins l'administration pour qu'une série de contrôles réguliers soit effectuée durant la période estivale, en parallèle de la gestion des plaintes éventuelles.

J'insiste aussi sur la possibilité pour les autorités communales de ne pas autoriser ce type de manège sur leur territoire. De nombreuses communes agissent déjà de cette façon.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Je remercie M. le Ministre pour ses éléments de réponse.

J'entends qu'un contrôle régulier sera exercé pendant la période estivale. Je note également que vous demandez aux communes d'être attentives à ces manèges.

J'aurais quand même, comme je vous l'ai dit, préféré que cette période transitoire soit moins importante et qu'elle ne s'étale pas jusque 2022.

(M. Dodrimont, Vice-président, prend 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 « LES
CRITIQUES DES REFUGES À L'ENCONTRE DE
L'UNITÉ DU BIEN-ÊTRE ANIMAL (UBEA) »**

**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 « LA COLÈRE
AU SEIN DES REFUGES ANIMALIERS »**

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 « les critiques des refuges à l'encontre de l'Unité du bien-être animal (UBEA) » ;
- de Mme Ryckmans, sur « la colère au sein des refuges animaliers ».

La parole est à Mme Moinnet pour poser sa question.

Mme Moinnet (cdH). - Monsieur le Ministre, à la mi-mars, des dizaines de cochons, chèvres, vaches, moutons, chevaux, ânes, poneys, chats et chiens avaient été saisis chez un particulier dans la région de Saint-Denis, près de Mons. Une centaine d'animaux étaient en effet détenus dans des conditions catastrophiques. Ils avaient été pris en charge par différents refuges de la région, et même par des refuges de Liège.

Aujourd'hui, les refuges wallons sont scandalisés.

La presse relate ainsi le fait que ces refuges, après avoir recueilli et soigné de nombreux animaux, allaient se voir retirer une partie de ces rescapés pour les donner à un éleveur marchand.

Les différentes ASBL, réunies mardi dernier à Meslin-l'Évêque pour se faire entendre, jugent cette décision – je cite – « totalement incompréhensible et scandaleuse d'un point de vue éthique ». Elles estiment en effet que cette décision « pose non seulement question » au sujet du rôle de l'UBEA, mais qu'elle fait aussi « état d'un incroyable mépris à l'égard des refuges agréés ».

Pouvez-vous faire toute la clarté sur cette affaire ?

Les refuges demandant dès lors à M. le Ministre « de se positionner » et annonçant qu'« ils ne collaboreront plus avec l'unité tant que le problème n'est pas réglé ». Je souhaiterais vous entendre sur les tenants et aboutissants de cette affaire, et sur les réponses à apporter au plus vite pour non seulement prouver la crédibilité de l'UBEA, mais aussi pour rassurer les refuges sur le fait que le travail effectué par votre administration wallonne est totalement dédié au bien-être animal.

Avez-vous reçu ces différentes ASBL pour entendre leur message ? Quelle réponse avez-vous pu apporter aux critiques et doléances formulées par les refuges dans le cadre de ce dossier ? Avez-vous également reçu la semaine dernière, comme annoncé, l'UBEA ? Quels constats et conclusions avez-vous pu tirer de cet échange ? De quelle manière seront réformées les procédures du service de l'UBEA ? À quelle échéance ?

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, le 13 mars 2018, une saisie importante...

Mme Ryckmans ne poserait-elle pas sa question, parce que c'est la même ?

Mme Ryckmans (Ecolo). - Oui, je la cherche.

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. - C'est la question 42, mais j'ai une seule réponse pour les deux.

(Réactions dans l'assemblée)

M. le Président. - Les questions ne sont pas jointes, mais s'il n'y a pas d'objection de la part des deux parlementaires, on entend Mme Ryckmans et puis M. le Ministre répond aux deux questions.

Cela vous convient-il, Madame Moinnet ?

La parole est à Mme Ryckmans pour poser sa question.

Mme Ryckmans (Ecolo). - Monsieur le Président, effectivement, je m'étais étonnée que les questions n'aient pas été jointes, car elles ont le même objet.

Monsieur le Ministre, suite à ce qu'ils qualifient de nouveau scandale, des refuges wallons dénoncent l'inaptitude totale de l'Unité du bien-être animal de Wallonie, chargée des contrôles et des saisies d'animaux. Les refuges disent vouloir mettre fin

définitivement à toute collaboration avec ce service et en demandent la destitution.

Les refuges qui ont accueilli de nombreux animaux gravement maltraités et saisis à Saint-Denis le 13 mars 2018 viennent – au moment où j'ai déposé ma question – d'être informés par l'Unité du bien-être animal qu'ils se verraient retirer une partie des rescapés pour être donnés à un éleveur-marchand.

Certains refuges agréés se sont spécialisés dans l'accueil des animaux maltraités.

En toute logique et dans l'intérêt des animaux, s'il est considéré que le propriétaire n'est pas jugé apte à les récupérer, dans une très grande majorité des cas, les rescapés sont définitivement confiés aux sanctuaires qui les ont hébergés et soignés, à leurs frais.

Pouvez-vous nous préciser les procédures et nous expliquer ce qui s'est passé dans ce dossier ?

Nous avons appris par la presse que vous avez eu un contact avec les refuges et que des solutions sont en vue. Je voulais avoir votre précision et je vous remercie de vos réponses.

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 13 mars 2018, une importante saisie a été organisée par l'Unité du bien-être animal chez un particulier à Saint-Denis. Ce particulier présentait ce que l'on appelle le syndrome de Noé. Celui-ci accumulait les animaux ; ceux-ci étaient détenus dans des conditions abominables. La saisie était indispensable. Ainsi, au cours de l'opération, 79 animaux ont été saisis.

C'est particulier, parce que c'est quelqu'un qui aime les animaux, mais qui a ce syndrome consistant à vouloir collectionner les animaux, même s'il n'a pas les moyens et l'espace pour le gérer correctement.

Comme le prévoit la réglementation, l'Unité du bien-être animal a immédiatement déterminé un lieu d'hébergement provisoire pour ces animaux. En l'occurrence, les 79 animaux saisis ont été confiés à plusieurs refuges. Ces animaux ont ainsi pu être soignés au sein de ces établissements.

Suite à ce placement provisoire, la législation prévoit qu'une décision doit intervenir dans les deux mois concernant la destination définitive de ces animaux. Ainsi, selon cette législation – article 42 de la loi du 14 août 1986 –, « Cette destination consiste en la restitution au propriétaire sous ou sans caution, la vente,

le don en pleine propriété à une personne physique ou morale, l'abattage ou la mise à mort sans délai ».

Pour ce dossier, l'unité a décidé d'attribuer la propriété de 14 de ces 79 animaux à d'autres personnes que les refuges qui les avaient hébergés et soignés jusqu'alors. En particulier, un certain nombre d'animaux devaient être confiés à un exploitant proche de la personne qui a fait l'objet de la saisie. Cet exploitant s'était engagé auprès de l'unité à conserver ces animaux en dehors de son propre cheptel de manière à ce que la personne visée par la saisie puisse leur rendre visite de temps à autre. C'est un éleveur voisin qui a pris les moutons et il ne les a pas incorporés à son troupeau. Ce sont des moutons d'agrément, il n'était pas question dans la communication des refuges, il y avait un peu d'exagération sur le sujet, les animaux n'allaient pas se retrouver à l'abattoir, ni dans une semaine, ni dans quelques mois, puisqu'ils restaient en dehors du troupeau de l'éleveur. L'engagement était très clair.

Cette décision est à l'origine des événements de la semaine dernière. Même si cette décision était sur le principe tout à fait légale, je regrette le choix opéré par l'Unité du bien-être animal quant à cette nouvelle destination. Cette décision était inopportune eu égard à la souffrance subie par ces animaux et à la demande légitime des refuges pour continuer à les héberger et à les soigner. Quand on amène des animaux en très mauvais états dans les refuges, qu'ils les remettent sur pied, les refuges espéraient pouvoir les garder et les confier à quelqu'un d'autre, même si, il n'était pas question d'abattoir et de condition moins bonne peut-être même meilleure puisqu'un particulier allait les héberger. Psychologiquement, ce n'était sans doute pas l'idéal.

En outre, cette décision engendrait un nouveau déplacement traumatisant et stressant pour ces animaux. D'autres destinations étaient possibles et assuraient mieux le bien-être de ces animaux.

Lorsque les refuges ont soulevé cette affaire, j'ai immédiatement rencontré le directeur général de la DGO3.

Dans ce cadre, j'ai donné l'injonction à l'administration de maintenir tous les animaux saisis dans les refuges concernés, à savoir au sein du lieu d'hébergement qui a été initialement déterminé. Il s'agissait d'une décision absolument nécessaire et urgente pour garantir le bien-être de ces animaux en évitant un nouveau déplacement.

Le lendemain de cette réunion, j'ai rencontré les refuges impliqués pour prendre connaissance en détail de leurs remarques au sujet de l'Unité du bien-être animal. Lors de cette réunion, des perspectives et solutions ont déjà pu être trouvées pour améliorer la situation à court terme. D'une part, je souhaite rendre aux bourgmestres et aux zones de police locales la

possibilité de saisir des animaux. Outre la possibilité de saisie de l'Unité du bien-être animal. Cette décision permettra une capacité d'action supplémentaire. Cette piste était déjà prévue dans le cadre de l'avant-projet de Code wallon du bien-être animal adopté en première lecture. Nous allons analyser suite à la proposition déposée hier par deux parlementaires de la majorité comment accélérer l'adoption des dispositions à ce sujet. D'autre part, je souhaite revoir la réglementation relative à ces saisies afin que la décision sur la destination finale soit prise par le ministre du Bien-être animal. Il s'agit de décisions fondamentales pour le bien-être animal qui ne doivent pas être traitées avec un regard purement administratif. À la suite de cette affaire, je ne peux plus concevoir de délégations. Outre cette modification, j'envisage à l'avenir que la priorité soit accordée au lieu d'hébergement initial pour le choix de destination finale. Sauf circonstances particulières, cela n'a pas de sens de transférer la responsabilité des animaux à une nouvelle personne au cours de la procédure de saisie.

L'arrêté modificatif concernant les saisies a été approuvé ce matin en première lecture au Gouvernement. Il organise les futures saisies de cette façon-là.

Tout d'abord, la décision de destination finale revient dorénavant directement au ministre et sauf contre-ordre, la priorité est accordée au lieu d'hébergement initial pour le choix de la destination finale. Sauf circonstances particulières, cela n'a pas de sens de transférer la responsabilité des animaux à une nouvelle personne au cours de la procédure de saisie.

À l'issue de la réunion, les refuges semblaient satisfaits de ces perspectives à court terme. Les modifications nécessaires de la réglementation sont en cours d'élaboration.

Depuis cette réunion, j'ai également rencontré l'Unité du bien-être animal ce vendredi après-midi. Nous avons pu aborder ce dossier. Le service a pu me faire part de son point de vue. Nous avons également discuté des adaptations nécessaires en matière de procédures et d'organisations internes. Les évolutions proposées leur ont été présentées.

Par la suite, une rencontre entre l'Unité du bien-être animal et les différents refuges sera organisée. Mon objectif est de mettre les choses à plat, et de rétablir le dialogue entre ces acteurs essentiels du bien-être animal. À terme et à l'aide de solutions durables, je suis persuadé qu'il est possible de rétablir une collaboration efficace.

Il est effectivement important que les agents des pouvoirs publics wallons et les refuges dialoguent et travaillent ensemble.

Par rapport à certains des cas, les propos que vous tenez dans vos questions, je réinsiste sur le caractère tout à fait légal de ce que l'unité du bien-être animal a

fait. C'est tout à fait correct comme décision. Cela manque peut-être un peu de psychologie, mais c'est correct. Ils avaient effectivement pris la précaution de vérifier que les 14 animaux – repris dans les refuges – avaient des destinations. J'ai eu une dame au téléphone qui avait accepté de prendre un cheval. Elle avait libéré presque un hectare de prairie pour prendre ce cheval dans d'excellentes conditions. Cela aurait dû être arrangé autrement. Elle est candidate à l'adoption puisque ces chevaux – à destination finale chez les refuges – deviennent pleine propriété des refuges et peuvent être proposés à l'adoption.

On va arranger les choses comme cela en organisant les adoptions pour ceux qui s'étaient engagés à prendre ces animaux.

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

Mme Moinnet (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse très complète.

Je note qu'il regrette le choix opéré par l'UBEA puisque d'autres destinations étaient possibles, tout en rappelant la légalité de ce choix.

J'ai bien noté que M. le Ministre avait rencontré le directeur général de la DGO3 ainsi que les refuges et dernièrement l'UBEA, et ce, dans la perspective de trouver des solutions communes.

J'aurai le plaisir de proposer dans 15 jours la proposition de décret qui permettra – outre aux agents régionaux compétents – aux bourgmestres d'exercer cette compétence de saisie administrative de ces animaux.

Nous reviendrons sur ce sujet lors de la prochaine commission.

Je note aussi que M. le Ministre prévoit une future réunion entre l'UBEA et les différents refuges pour rétablir le dialogue. Ce dialogue doit être maintenu entre ces deux instances.

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

Mme Ryckmans (Ecolo). - L'information principale sur le fait que ces animaux confiés à cet éleveur étaient en dehors de son cheptel et en accueil dans une autre partie de son troupeau, aurait certainement évité l'escalade ou les non-compréhensions.

C'est interpellant que l'on puisse confier à un éleveur qui, par ailleurs, a d'autres fonctions et d'autres objectifs avec les animaux de manière générale.

Il y a peut-être une clarification ou une frontière à établir dans les possibilités d'adoption et en tout cas dans les décisions de confier un animal saisi après sa revalidation par les refuges. C'est la première chose à clarifier.

J'entends les avancées législatives ou en tout cas réglementaires que vous proposez. Il me semble interpellant que toutes décisions finales passent par vous. Je n'ai pas en tête le nombre de saisies et les risques d'engorgement que cela puisse prévaloir ou la responsabilité dans laquelle vous vous trouveriez ou le ministre compétent de devoir chaque fois faire des signatures sur les décisions d'affectation. Il faut trouver un équilibre entre les modes de décisions et donner des grandes lignes. Il me semble que c'était déjà dans l'arrêté en question.

Il faudra voir les modifications que vous proposez. En tout état de cause le fait qu'il y ait concertation, ou en tout cas possibilité de rétablir le dialogue entre les refuges et Unité de bien-être animal, je pense que c'est essentiel. Effectivement, ce sont des acteurs qui doivent travailler de concert et certainement pas en opposition. Autant que possible, favoriser la reprise de ces échanges me semble effectivement une approche pertinente.

(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 AIDES
AUX COMMUNES WALLONNES DANS LEURS
ACTIONS DE LUTTE CONTRE LA
PROLIFÉRATION DES CHATS 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 aides aux communes wallonnes dans leurs actions de lutte contre la prolifération des chats errants ».

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

M. Dodrimont (MR). - Monsieur le Ministre, c'est un sujet, vous le savez, qui me préoccupe beaucoup. Dans le cadre de cette fameuse lutte contre la prolifération des chats errants, vous deviez octroyer une enveloppe budgétaire aux communes pour trois opérations importantes : l'identification, l'enregistrement et la stérilisation des chats. Cette enveloppe est-elle fixée ? Des communes l'ont-elles sollicitée et en ont-elles bénéficié ? Avez-vous déjà un premier bilan sur les effets de cette aide régionale ou commune ?

De manière générale, depuis l'entrée en vigueur, le 1er novembre, du dispositif d'obligation de stériliser et

d'identifier des chats domestiques, avez-vous réalisé une récente évaluation de la situation ? Combien de chats sont passés effectivement par le vétérinaire pour être en ordre avec cette réglementation ?

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, il faut différencier la lutte contre la prolifération des chats errants et l'action en cours en partenariat avec certaines communes volontaires pour ce qui concerne la sensibilisation à l'identification, l'enregistrement, la stérilisation des chats domestiques.

La lutte contre la prolifération des chats errants a fait l'objet de deux campagnes : l'une en 2015-2016 et l'autre en 2016-2017. Pour la première campagne, une enveloppe budgétaire de 210 950 euros a été octroyée aux 111 communes wallonnes participantes. Cette première campagne a permis la stérilisation de 1 079 chats et de 1 664 chattes. Pour la seconde campagne, une enveloppe budgétaire 212 918 euros a été accordée aux 145 communes participantes. Cette campagne a permis la stérilisation de 1 619 chats et de 2 773 chattes. Vous pouvez remarquer que l'efficacité de la deuxième campagne était beaucoup plus importante, sans doute que les négociations étaient meilleures pour le coût unitaire par animal, étant en forte diminution. Puisque l'on a plus de 4 000 chats sur la deuxième campagne pour 2 500 pour la première, pour un montant similaire : 211 000 et 212 000 euros.

Dans le cadre de la nouvelle campagne lancée fin 2017, une enveloppe budgétaire de 310 610 euros a été allouée aux 89 communes participantes. Cette action visait cette fois les chats domestiques en opérant une sensibilisation à leur identification, enregistrement et stérilisation. Cette nouvelle législation concernant les chats domestiques doit avoir un impact positif sur la lutte contre la prolifération des chats errants. Le bilan sur les effets de cette action n'est pas attendu avant le début de l'année 2019.

Pour rappel, le 16 mars 2018, la base de données officielle Cat ID, qui recueille les données déjà identifiées et les données de leurs responsables, comptait 11 121 chats enregistrés en Wallonie. Deux mois plus tard, on dénombrait 16 411 chats enregistrés dans Cat ID. Cela se met en place et le nombre d'enregistrements augmente. Il n'existe pas d'obligation d'information spécifique à la stérilisation des chats domestiques ; le nombre total de chats stérilisés ne peut donc pas être connu avec précision. Néanmoins, la base de données Cat ID permet d'indiquer si le chat enregistré a ou non été stérilisé. Pour tous les chats enregistrés, à ce jour, on dénombre 13 172 chats stérilisés. Sur les 16 411 enregistrés actuellement,

13 000 sont stérilisés. De manière générale, la dynamique est bien en marche. Un des arrêtés du Code du bien-être animal qui va nous aider et qui a été validé par le Conseil wallon du bien-être animal, avec des représentants des vétérinaires, c'est le fait que l'identification et la stérilisation seraient proposées systématiquement et que le fait de s'écarter de la loi, donc de ne pas respecter cette obligation d'identification et de stérilisation, devrait faire l'objet de la signature d'un document par le propriétaire auprès du vétérinaire. Pour ce qui est du vétérinaire, je ne peux forcer les gens, mais je peux les obliger à remplir un document qui dit : « Je ne souhaite pas stériliser, et cetera ».

Cela sera une pression supplémentaire, du moins une sensibilisation importante.

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

M. Dodrimont (MR). - Merci à M. le Ministre pour ces différents éléments. Il a raison de différencier les deux actions qui ont été menées et de se réjouir de ce qui a pu être fait, notamment lors de la deuxième campagne, avec un nombre de chats beaucoup plus important et une dépense similaire. En effet, cela porte ses fruits. La conscientisation auprès des vétérinaires a aussi porté ses fruits. Ils se rendent compte que des animaux stérilisés sont aussi des animaux qui resteront en meilleure santé par la suite. Cela permettra aussi d'éviter toutes les dérives comme l'errance des chats, les abandons répétés, et cetera. Il y a un travail qui porte ses fruits.

Je serai attentif aussi à ces mesures d'identification et de stérilisation qui peuvent se faire de paire et qui doivent être exigibles, sauf cas particulier, auprès des propriétaires de chats. Si les chats sont destinés à une certaine forme de reproduction, il y a matière à différencier les deux actions, l'identification de la stérilisation. Autrement, il n'y a aucune raison que l'on puisse identifier et non pas stériliser par la suite. Ce que les vétérinaires en disent via le Conseil du bien-être animal semble pertinent et va dans le bon sens.

**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
NOUVEAUX ANIMAUX DE COMPAGNIE »**

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 nouveaux animaux de compagnie ».

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

M. Dodrimont (MR). - Monsieur le Ministre, je souhaite brièvement revenir sur deux points concernant la problématique des nouveaux animaux de compagnie, les NAC.

Quel est l'état d'avancement des travaux relatifs à la régulation, l'acquisition et la détention des NAC ? La liste positive des reptiles est-elle arrêtée ?

En termes de sensibilisation, avez-vous finalisé la réalisation de fascicules spécifiques à certaines espèces ? À qui et où seront-ils distribués ? Quelles sont les espèces concernées par cet outil d'information ?

De manière générale, entendez-vous interdire de nouveaux types d'adoption en raison parfois des difficultés de certains propriétaires à maintenir en bonne santé l'animal adopté ?

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 futur dispositif relatif aux nouveaux animaux de compagnie sera proposé sous forme d'un arrêté d'exécution du Code wallon du bien-être animal.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de l'exprimer, il s'agira d'utiliser le mécanisme de liste positive actuellement utilisé pour les mammifères, afin d'autoriser la détention en Wallonie de certains nouveaux animaux de compagnie. En outre, des aménagements seront apportés au niveau des conditions de commercialisation de ces animaux, ainsi qu'aux capacités et connaissances requises pour les détenir, les adopter ou les élever. Vu la thématique et les ambitions de ce texte, il s'agit d'un travail conséquent.

Pour ce qui concerne la liste des nouveaux animaux de compagnie autorisés, j'ai demandé au Conseil wallon du bien-être des animaux de me rendre son avis sur différentes catégories de nouveaux animaux de compagnie en commençant par les reptiles. Le groupe de travail constitué dans ce cadre a formulé une proposition qui est en cours d'analyse. L'objectif est de pouvoir adopter cette liste avant la fin de l'année 2018.

Au sujet des fascicules, un projet relatif aux furets est en cours de relecture. Ce fascicule sera disponible sur le portail du bien-être animal et ainsi à disposition de l'ensemble des citoyens et des associations qui prennent en charge ce type d'animal. La liste des autres espèces qui seront visées à l'avenir par d'autres fascicules n'a pas encore été arrêtée.

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

M. Dodrimont (MR). - J'imagine bien que c'est fastidieux et que beaucoup de travail attend les experts, que ce soit au sein du conseil ou au sein de votre cabinet. Je prends acte de l'état d'avancement de certains pans du dossier et qu'il y a encore des choses à faire. Vous ne manquerez pas de travailler sur cette matière d'ici la fin de l'année. Merci pour vos réponses.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

Mme la Présidente. - Les questions orales de :

- M. Puget, sur « l'augmentation du nombre d'accidents dans les chantiers routiers » ;
- M. Kilic, sur « l'augmentation du nombre d'accidents dans les zones travaux routiers » ;
- Mme Waroux, sur « le tunnel pour le projet Snow Games à Lessines » ;
- M. Puget, sur « le monopole des taxis » ;
- M. Kilic, sur « la maltraitance animale » 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

Mme la Présidente. - Les questions orales de :

- M. Hazée, sur « la centrale régionale mobilité » ;
- M. Maroy, sur « la durée d'intervention des véhicules de dépannage » ;
- M. Stoffels, sur « les bus autonomes » ;
- M. Stoffels, sur « la lutte contre la fraude dans les TEC » ;
- Mme Lambelin, sur « le RER » ;
- M. Culot, sur « l'efficacité des bus hybrides en Région wallonne » 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 11 heures 45 minutes.*

LISTE DES INTERVENANTS

Mme Jenny Baltus-Möres, 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. Patrick Lecerf, MR

Mme Isabelle Moinnet, Présidente

Mme Hélène Ryckmans, Ecolo

ABRÉVIATIONS COURANTES

ASBL	Association sans but lucratif
AWSR	Agence wallonne pour la sécurité routière
BRI	Belt and Road Initiative (la Ceinture et la Route, soit la nouvelle route de la soie)
CO ₂	dioxyde de carbone
DGO3	Direction générale opérationnelle de l'agriculture, des ressources naturelles et de l'environnement
De Lijn	société publique belge de transport responsable de l'exploitation des transports en commun de la Région flamande
ERTMS	European Rail Traffic Management System (Système européen de gestion du trafic ferroviaire)
IDETA	Intercommunale de développement des arrondissements de Tournai, d'Ath et des communes avoisinantes (SCRL)
ITS	intelligent transport systems (systèmes de transport intelligents)
NAC	nouveaux animaux de compagnie
PDCA	Plan-Do-Check-Act (méthode de gestion de la qualité)
RER	Réseau express régional
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SPW	service public de Wallonie
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles
TEC	Société de transport en commun
UBEA	Unité Bien-être animal
UWE	Union wallonne des entreprises