C.R.I.C. N° 35 (2018-2019)
6e session de la 10e législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2018-2019

COMPTE RENDU

INTÉGRAL

Séance publique de commission*

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

Lundi 19 novembre 2018

*Application de l'art. 162 du règlement

SOMMAIRE

Ouverture de la séance....1

Organisation des travaux....1

Examen de l'arriéré....1

Projet de mission sur le thème de la consignation des canettes

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

Projets et propositions....3

Pétition sur le projet de la société WalZinc de demander un permis de recherches de minerais de métaux non ferreux sur le territoire des communes de Bleiberg, Limburg, Aubel, Baelen, Welkenraedt, Kelmis, Raeren, Lontzen et Eupen….3

Échange de vues

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Gonzalez Moyano, MM. Culot, Henry, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, 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 Waroux....3

Interpellations et questions orales....5

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

Intervenants : Mme la Présidente, M. Culot, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings....5

Question orale de M. Culot à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « le plan Lumière 4.0 »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Culot, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings....6

Projets et propositions (Suite)....7

Projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2019 (Doc. 1201 (2018-2019) N° 1) ;

Exposé particulier afférent aux compétences du Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings (Doc. 1200 (2018-2019) N° 1 – Annexes 5, 5bis et 5ter) et (Doc. 1201 (2018-2019) N° 1 – Annexes 5, 5bis et 5ter) ;

Budget des Unités d'administration publique (Doc. 1200 (2018-2019) N° 1 – Annexe 9ter partim) et (Doc. 1201 (2018-2019) N° 1 – Annexe 9ter partim) ;

Note d'orientation budgétaire, en application de l'article 135.3 du règlement ;

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 financement des agents constatateurs en matière environnementale ».....7

Désignation d'un rapporteur

Intervenants : Mme la Présidente, M. Dodrimont.....8

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

Intervenants : Mme la Présidente, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings.....8

Observations de la Cour des comptes – Exposé de Mme Stassen, Auditrice adjointe à la Cour des comptes

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Stassen, Auditrice adjointe à la Cour des comptes, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, 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

Discussion générale

Intervenants : Mme la Présidente, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, M. Denis, Mme Gonzalez Moyano, MM. Henry, Dodrimont, Mme Waroux, MM. Culot, Lefebvre, Maroy.....12

Reprise de la séance.....63

Projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2019 (Doc. 1201 (2018-2019) N° 1) (Suite) ;

Exposé particulier afférent aux compétences du Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings (Doc. 1200 (2018-2019) N° 1 – Annexes 5, 5bis et 5ter) et (Doc. 1201 (2018-2019) N° 1 – Annexes 5, 5bis et 5ter) ;

Budget des Unités d'administration publique (Doc. 1200 (2018-2019) N° 1 – Annexe 9ter partim) et (Doc. 1201 (2018-2019) N° 1 – Annexe 9ter partim) ;

Note d'orientation budgétaire, en application de l'article 135.3 du règlement ;

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 financement des agents constatateurs en matière environnementale » 63

Discussion générale (Suite)

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, Mme Waroux, MM. Henry, Denis, Culot.....63

Vote.....69

Confiance au président et au rapporteur.....69

Interpellations et questions orales (Suite).....69

Question orale de M. Baurain 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 suites du décret du 6 septembre 2018 portant assentiment à la Convention entre le Gouvernement de la République française et la Région wallonne de Belgique au sujet de l'amélioration de la Lys mitoyenne entre la France et la Wallonie et de l'aménagement du canal de Pommerœul »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Baurain, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings.....69

Question orale de M. Baurain 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'implantation sur le réseau routier des portiques pour la redevance kilométrique »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Baurain, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings.....71

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 « la gestion de lignes ferroviaires par les opérateurs de transports régionaux »

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.....72

Question orale de M. Lenzini 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 mobilité en Basse-Meuse liégeoise »

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

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'avenir incertain de l'Unité du bien-être animal (UBEA) »

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.....74

Question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la participation du secteur du tabac à la lutte contre la pollution des mégots de cigarettes » ;

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

Intervenants : Mme la Présidente, M. Maroy, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings.....77

Question orale de M. Baurain 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 réduction de l'exposition de la population wallonne aux pesticides »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Baurain, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings.....79

Question orale de M. Baurain 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'évaluation de l'étude relative à l'exposition de la population aux pesticides environnementaux (EXPOPESTEN) »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Baurain, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings.....80

Question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la proposition de directive relative à la réduction de l'incidence sur l'environnement de certains produits en plastique »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Maroy, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings.....81

Interpellation de M. Henry 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 projet de Schéma de développement du territoire (SDT) »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Henry, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings.....82

Question orale de M. Henry 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 enquêtes publiques relatives aux liaisons écologiques et au projet de Schéma de développement du territoire (SDT) »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Henry, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings.....89

Organisation des travaux (Suite).....92

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites.....91

Interpellations et questions orales retirées.....91

Liste des intervenants.....92

Abréviations courantes.....93

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 15 heures 14 minutes.

Mme la Présidente. - La séance est ouverte.

Nous sommes en nombre et pouvons débuter les travaux de notre commission.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'examen de l'arriéré de notre commission.

Je dois vous signaler que, lors de notre prochaine commission, le 3 décembre, nous aurons à analyser le projet de décret modifiant le décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques. Il s'agit du document n°1220 déjà tombé sur la plateforme.

Par ailleurs, nous aurons également l'audition du médiateur concernant le sixième rapport annuel. Le rapport 2017 qui a été adressé au Parlement de Wallonie. Cette audition avait été reportée ; nous l'aurons lors de notre prochaine commission.

Y a-t-il d'autres demandes concernant l'arriéré ?

Non.

Projet de mission sur le thème de la consignation des canettes

Mme la Présidente. - Je voulais évoquer avec vous le projet de mission sur le thème de la consignation des canettes puisque les services ont élaboré un projet de programme. Je vais vous en faire part. Le départ se ferait le mercredi 9 janvier après-midi – comme on l'avait décidé ensemble en commission. Il n'y a rien de particulier de prévu dans la soirée de ce jour.

Le jeudi 10 janvier en matinée, nous aurons une rencontre avec des représentants de l'Agence norvégienne de l'environnement, avec des représentants de l'entreprise Infinitum ; l'après-midi une rencontre avec un expert en matière de recyclage de déchets de l'association Bellona ; en soirée, peut-être une rencontre avec son Excellence Mme l'Ambassadeur de Belgique à Oslo – mais cela reste à confirmer.

Le vendredi 11 janvier en matinée, il y aurait une rencontre avec des représentants de l'entreprise Tomra ; l'après-midi une activité socioculturelle.

Voilà comment se présente pour l'instant le projet de programme provisoire.

Un courriel vous sera envoyé par les services pour connaître les participants de chaque groupe.

Y a-t-il des remarques, observations ou questions ?

La parole est à M. Denis.

M. Denis (PS). - Je vous remercie, Madame la Présidente, pour la présentation de cette mission.

Le groupe PS estime que, en matière de consignes de canette, la commission s'est déjà rendue une fois en Allemagne. De plus, on a vu il y a quelques semaines, avec grand renfort de publicité, que le projet pilote wallon était lancé. Cela a fait l'objet d'un clip de campagne du cdH présenté par M. Fourny.

Puisque la Wallonie a déjà lancé ses expériences pilotes, que le Parlement de Wallonie a sanctionné cette année, d'un vote positif, une résolution sur le sujet, le groupe socialiste se demande quelle serait la plus-value d'une mission sur ce thème. À notre avis, il serait plus intéressant pour tout le monde d'avoir, par exemple, une évolution des expériences pilotes à intervalles réguliers.

C'est la raison pour laquelle notre groupe marque son désaccord par rapport à ce projet de mission et, dans le cas où il serait malgré tout organisé, il n'y aurait pas de représentants de notre groupe.

Mme la Présidente. - J'en prends acte.

La parole est à M. Dodrimont.

M. Dodrimont (MR). - J'entends l'intervention de notre collègue. C'est assez étonnant, la réaction que nous venons d'entendre, précisément par rapport aux discussions que nous avons eues et aux références que nous avons pu faire relativement à cette visite intéressante en Allemagne.

Vous le savez, je me suis déjà exprimé de manière régulière par rapport à ce sujet. Je ne suis pas de ceux qui pensent que cette consigne soit nécessairement simple à mettre en place dans notre pays. Ce que nous avons vu en Allemagne demande de gros investissements. Je pense qu'à l'époque le ministre en charge de la matière en a été conscient et s'il y a eu, à ce moment-là, une politique qui ne visait pas à évoluer dans cette mise en place d'une consignation, c'est certainement parce que la tâche est d'ampleur. Dès lors, si nous n'allons pas voir où des systèmes performants ont été mis en place, comment pouvons-nous nous forger une opinion sur ce que nous pourrions faire afin de faire évoluer un sujet sensible. Le sujet est sensible, tout le monde le constate. Les communes en ont ras le bol de ces déchets et ont envie que l'on trouve des solutions. Si l'on ne peut pas aller s'inspirer d'expériences reconnues à travers l'Europe sur ce sujet, je ne vois pas comment nous pourrions arriver à mettre en place un système performant chez nous.

J'insiste vraiment, Madame la Présidente, pour que cette mission soit maintenue et pour que d'aucuns puissent revenir à de meilleurs sentiments. C'est tous ensemble que l'on arrivera à construire un projet qui sera viable pour la Wallonie et qui soulagera notamment les communes puisqu'elles sont les actrices de premier plan par rapport à ces problématiques rencontrées sur le terrain.

Je remercie pour les premières précisions qui nous sont données et je voulais m'étonner, au nom de mon groupe, par rapport à l'intervention de M. Denis.

Mme la Présidente. - Avant de céder la parole à Mme Waroux, vous aviez raison de dire que la mission en Allemagne n'était pas une mission parlementaire ; c'était une mission à l'initiative du ministre de l'époque. Ici, il s'agit bien d'une mission parlementaire.

La parole est Mme Waroux.

Mme Waroux (cdH). - La question est de savoir si le Parlement a un rôle à jouer dans ce dossier. Dans l'affirmative, il est fondamental d'aller s'inspirer de ce qui se passe. Je suis désolée de le dire, j'ai eu une vie communale avant parlementaire, on a les fesses sur les bancs ici tout le temps, on ne s'inspire pas de grand-chose si l'on n'a pas une curiosité personnelle. Je voyageais bien plus quand j'étais échevine que comme députée. C'est à cette époque que j'avais pris énormément de références et qu'on pouvait stimuler des projets. Je ne veux pas ramener des choses spécialement à moi, mais il est essentiel d'aller voir des références quand, en plus, en Belgique, on est encore en discussion entre les différentes Régions pour savoir comment avancer.

Une mission n'est pas une faute politique, c'est une curiosité, c'est même une obligation d'aller voir. Je continue à regretter, quand nous nous sommes rendus en Alsace et en Allemagne, en matière urbanistique et mobilité, qu'il n'y ait qu'un collègue qui m'ait accompagnée. Je trouve important d'aller s'inspirer. Que ce soit pour ce dossier ou pour d'autres, on a intérêt à aller voir ce qui se passe ailleurs pour enfin avancer parce qu'on est bloqué entre nos frontières wallonnes. Je trouve que l'on n'est pas bons en références internationales.

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

M. Denis (PS). - J'ajouterai une dernière précision. En aucun cas, mon groupe n'a parlé de faute. Nous savons reconnaître dans d'autres circonstances quelle est la plus-value apportée véritablement par des déplacements de parlementaires visitant des projets concrets. Ici, ce que nous dénonçons, c'est que des projets pilotes sont en cours, sont lancés et nous estimons que cela peut arriver un tour en retard et qu'on ferait beaucoup mieux d'évaluer ces expériences pilotes et voir si elles sont élargissables au reste de la Wallonie.

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

M. Maroy (MR). - Sincèrement, je m'étonne très fort de la position du Parti socialiste. Ce n'est pas la première fois, Madame la Présidente, que nous évoquons ce projet de mission. Il en a été question à plusieurs reprises et, sauf si ma mémoire me fait défaut, je ne me souviens pas que le PS ait, à quelque moment que ce soit, émis le soupçon d'un début de commencement de problème avec cette mission. Tout d'un coup, alors que l'on entre maintenant dans des choses un peu plus cadrées – qui deviennent intéressantes, puisque la présidente nous a expliqué que cette mission serait riche en rencontres et en enseignement –, le PS dit : « Nous, nous ne voulons pas y participer, il y a des expériences pilotes, que l'on tire le bilan de celles-ci ».

L'un n'empêche pas l'autre. Évidemment qu'il va falloir tirer le bilan des expériences pilotes ; on le sait, les expériences sont différentes selon les endroits. M. Dodrimont l'a dit, c'est un dossier dont on parle au Parlement et dans la presse depuis 10 ans. C'est un dossier extrêmement compliqué à mettre en œuvre parce que l'on se trouve dans un pays compliqué – une consigne, rien qu'en Wallonie n'a pas de sens, il faut que cela se fasse dans les autres Régions. On a déjà chez nous un système de collecte grâce aux sacs bleus – l'un des enjeux, c'est de ne pas mettre en péril tout le système de collecte existant. Oui, mille fois oui, Monsieur Denis, s'il y a bien une problématique qui mérite qu'on aille s'inspirer d'exemples à l'étranger, c'est bien cet exemple-ci qui, par définition, pose énormément de problèmes d'implémentation.

Je ne comprends pas ce qui justifie ce revirement de la part du Parti socialiste. J'ose espérer que ce n'est pas la tentation d'un populisme facile, de surfer sur une espèce de courant auquel je m'opposerai toujours. Que

voulez-vous ? Vous voulez qu'on pose des questions sur base de reportages qui auront été faits par d'anciens collègues et confrères de la presse ? Eux vont-ils voir sur place ? N'est-ce pas notre rôle à nous, parlementaires, d'aller nous inspirer de ce qui se fait ailleurs ?

Si vous aviez émis quelque réserve quant au contenu du programme – pas assez dense, pas assez ceci ou pas assez cela –, je pourrais comprendre, mais là, franchement, si c'est un problème de coût, qu'on limite au nombre de participants, tout cela je peux l'entendre. Par contre, nier l'intérêt de cette mission dans un dossier comme celui-ci, j'avoue que je tombe de ma chaise.

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. - Sur le fond du dossier, ce sujet reviendra incontestablement dans l'actualité de manière encore bien plus forte qu'aujourd'hui dans les années à venir ; pas sous l'angle de la propreté publique, mais sur celui des taux de tri et de recyclage que nous devons atteindre et qui sont maintenant fixés au niveau européen, qui sont bien supérieurs aux résultats obtenus aujourd'hui.

Les sociétés qui mettent les canettes sur le marché seront contraintes de trouver des solutions pour en récupérer beaucoup plus qu'elles ne le font aujourd'hui.

Ce débat aura lieu dans cette circonstance-là aussi. Toute information est bonne à prendre. Effectivement, les difficultés de mettre en place en Wallonie sont plutôt liées à la configuration du pays qu'au reste. La difficulté que nous avons, c'est que l'on doit décider, dans les trois Régions en même temps, d'un dispositif commun. Ceux qui ne sont pas enclins aujourd'hui à le mettre en œuvre, au niveau des producteurs d'emballage, utilisent habilement tout cela pour faire en sorte que l'on n'avance pas vraiment. Toutefois, ils vont être rattrapés par une autre obligation – ils le savent très bien et c'est pour cela qu'ils ont accepté et soutenu ces opérations pilotes –, c'est qu'ils devront améliorer nettement leur taux de recyclage par rapport à ce qui se fait aujourd'hui. On parle de 10 % à 15 % de collectes supplémentaires ; ce n'est pas évident qu'avec le seul sac bleu, ils y parviennent. Plus vous aurez d'informations, plus nous aurons de données à disposition, les expériences pilotes vont en produire toute une série, mais aller voir ce qui se fait à l'étranger est toujours enrichissant.

Mme la Présidente. - On va laisser le temps de la réflexion au groupe socialiste. La position pourra éventuellement évoluer puisque les services prendront contact avec chacun des groupes dans le courant de la semaine prochaine.

En attendant, puis-je avoir un accord formel de la commission sur la proposition de programme provisoire que je viens de formuler afin que l'on avance ? Oui ? Je vous remercie.

La commission a arrêté un projet de mission sur le thème de la consignation des canettes du 9 au 11 janvier 2018 à Oslo – Norvège.

Comme nous n'avons pas encore reçu l'accord de la Commission du budget concernant l'analyse de notre budget en Commission environnement et que nous avons le quorum, ne pourrait-on pas évoquer la pétition et le projet de réponse que nous avions à apporter ? Oui.

PROJETS ET PROPOSITIONS

PÉTITION SUR LE PROJET DE LA SOCIÉTÉ WALZINC DE DEMANDER UN PERMIS DE RECHERCHES DE MINERAIS DE MÉTAUX NON FERREUX SUR LE TERRITOIRE DES COMMUNES DE BLEIBERG, LIMBURG, AUBEL, BAELEN, WELKENRAEDT, KELMIS, RAEREN, LONTZEN ET EUPEN

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la pétition sur le projet de la société WalZinc de demander un permis de recherches de minerais de métaux non ferreux sur le territoire des communes de Bleiberg, Limburg, Aubel, Baelen, Welkenraedt, Kelmis, Raeren, Lontzen et Eupen.

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

Échange de vues

Mme la Présidente. - Nous avions convenu avec Mme Gonzalez Moyano qu'elle prendrait contact avec les différents groupes politiques. Pouvez-vous faire état de la situation, Madame Gonzalez Moyano ?

La parole est à Mme Gonzalez Moyano.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Tout à fait, Madame la Présidente.

Comme vous l'avez dit il y a quelques semaines, nous avons eu l'opportunité d'entendre un représentant de la pétition WalZinc.

Entre-temps, un projet de position commune a été envoyé aux groupes. Nous avons reçu d'Ecolo, une demande d'ajout de certains points. Entre-temps, la majorité nous a également envoyé un projet de texte relativement à cette pétition. Je l'ai devant moi, je peux vous le lire et si cela agrée tous les groupes, peut-être le déposer en l'état :

« Le Parlement de Wallonie actant l'audition sur la pétition relative à la demande d'un permis de recherche de minerais non ferreux sur les territoires de Plombières, Limbourg, Aubel, Baelen, Welkenraedt, Kelmis, Raeren, Lontzen et Eupen par M. Hintemann, Échevin de la Commune de La Calamine à l'environnement ;

- ayant auditionné les différents acteurs entourant ce dossier ;
- considérant que la pétition soulève des questions relatives à la procédure d'octroi du permis mieux identifié ci-dessus ;
- considérant que ces questions trouvent, pour l'essentiel, réponse dans le décret du 11 mars 1999, relatif au permis d'environnement modifié par le décret du 1er mars 2018 relatif au permis d'environnement modifié par le décret du 1er mars 2018 relatif à la gestion et à l'assainissement des sols.

Considérant que la demande de permis doive faire l'objet d'une évaluation environnementale et plus précisément d'une étude d'incidences sur l'environnement ; considérant qu'une fois l'évaluation réalisée et la demande de permis déposée, une enquête publique sera organisée ; et considérant qu'ultérieurement une demande de permis d'extraction est susceptible d'être déposée et que cette activité doit être adéquatement encadrée ; demande au Gouvernement d'examiner l'opportunité de mettre en place un comité d'accompagnement composé de riverains, du demandeur du permis, d'un ou des représentants de l'administration communale et de l'administration régionale, qui se réunirait périodiquement avant et après la demande et/ou l'octroi d'un permis de recherche et/ou d'un permis d'extraction.

Deuxièmement, demande d'examiner ou réexaminer l'adoption des conditions intégrales et/ou sectorielles applicables à un permis de recherche.

Troisièmement, d'examiner l'opportunité de classement des activités d'extraction des minerais de métaux ferreux et non ferreux et de fixation des conditions sectorielles et/ou intégrales pour ces activités.

Quatrièmement, de présenter un état des lieux des travaux européens en cours sur les exploitations minières et de leurs enjeux économiques et environnementaux pour la Wallonie.

Voilà ce que nous proposons de déposer au Gouvernement, Madame la Présidente, avec l'accord des quatre groupes.

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

M. Culot (MR). - Mme Baltus-Möres a suivi ce dossier plus particulièrement nous concernant. Effectivement, je pense que le texte déposé était une correcte synthèse des sensibilités des uns et des autres et que nous pouvons avancer de concert.

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

M. Henry (Ecolo). - Je suis un peu surpris de la proposition parce que plusieurs textes ont circulé et nous avions réagi sur le projet de texte. La nouvelle version est un recul par rapport au texte précédent notamment sur le premier point puisque le Parlement demande au Gouvernement d'examiner l'opportunité. On ne se positionne même plus sur le principe d'un comité d'accompagnement, ce qui était dans la première version de texte.

En outre, il me semble qu'il manque la dimension intercommunale. C'était le sens d'un amendement que nous avions introduit, soit dans le premier point, soit dans un point que nous avions proposé d'ajouter, donc qui lie dans une même instance la Région qui soit à l'origine de cet organe et les différentes communes concernées, pour qu'il existe un lieu où les différentes communes sont en même temps l'interlocuteur de la Région.

Les autres points, par contre, me paraissent moins poser problème.

Je trouve que la conclusion proposée n'est vraiment pas très engageante de la part du Parlement vis-à-vis du Gouvernement. Je ne sais pas s'il y a des possibilités d'amendement et quelle est la suite de la procédure maintenant dans la commission.

Mme la Présidente. - En fait, avant de céder la parole aux uns et aux autres, je dois vous informer que le Bureau élargi, en application de l'article 127.6 du règlement, a décidé de prolonger d'un mois le délai prévu pour l'établissement du rapport relatif à cette pétition. Le délai a été reporté au 18 décembre 2018. On peut toujours améliorer le texte et y revenir dans 15 jours, si les attentes de chacun n'ont pas été rencontrées. C'est juste une proposition, mais je peux entendre tous les avis.

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. - Mon cabinet n'a pas eu le temps de l'examiner dans les détails. Ce que l'on me dit, c'est qu'une série de ces dispositions sont à mettre en perspective de deux décrets en cours de validation par le Gouvernement puisqu'il y a une révision du permis d'environnement et il y a un décret sur le sous-sol qui était déjà approuvé en première lecture.

De même sur le point trois, un AGW récent classe ces activités d'extraction. La demande est déjà rencontrée. Si, effectivement, on a deux semaines de

plus, cela permet à la fois de répondre aux demandes de M. Henry, très discutées, de certains points et d'avoir le temps, nous, de l'examiner dans le détail.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - J'ai entendu les remarques de M. Henry et surtout les informations supplémentaires fournies par M. le Ministre. Je pense qu'il serait vraiment plus sage d'attendre le délai que le Bureau élargi a proposé pour avoir un texte en bonne et due forme. Voilà notre avis.

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

Mme Waroux (cdH). - En fait, pour détailler un peu, ce qui est particulier ici, c'est qu'il y a deux choses. Il y a la demande de prospection, la demande de recherche, ensuite il y aurait l'exploitation minière elle-même.

En ce qui concerne la demande de recherche, dans les rubriques « Permis d'environnement » – c'est là que j'aurais voulu avoir des précisions – on se retrouve avec la rubrique 74.30.03 – si je ne me trompe – qui est en classe 3, « Forages et équipements de puits de reconnaissance géologique, de puits de prospection, de piézomètres ou de puits de contrôle de la qualité de l'eau », il n'existe strictement – dans les documents officiels sur le site – aucune condition intégrale ni de jurisprudence. Il n'y a pas du tout d'encadrement par rapport à ces activités.

On a un très large encadrement en matière d'extraction des pierres, minéraux, les carrières telles qu'on les connaît, notamment classées en classe 1, 14.00.02 au-delà de 25 hectares – là, on connaît bien le sujet – ou supérieur à 20 hectares si elles sont à moins de 125 mètres d'une zone d'habitat, donc 14.00.03.

Mais l'extraction, c'est de l'exploitation des mines, relève ici de l'extraction souterraine de minéraux de métaux non ferreux, la rubrique 13.20.01 qui est non classée. M. le Ministre disait qu'il y avait eu un classement. Peut-être y a-t-il un temps d'adaptation des rubriques sur le site, soumises à étude d'incidences sur l'environnement ? Cette extraction relève du décret Mines, il y a un cahier des charges des concessions minières.

On a ici une rubrique particulière où il n'y a pas de jurisprudence, pas de conditions d'exploitation, et surtout de ce que l'on en voit, en tout cas à disposition publique, établissements non classés. C'est vrai qu'il y a vraiment des questions à se poser et des évolutions. On entend que cela va bouger du côté des textes réglementaires, mais il est très important de fixer ce cadre, des conditions, des classes liées à cela ; savoir sur ces nouveaux textes répondront et changeront les règles au permis d'environnement telles qu'on les retrouve sur Internet et qui sont liées aux demandes de permis et aux procédures « études d'incidences ». Parce que pour l'instant, il y a étude d'incidences, mais c'est non classé. C'est assez flou par rapport aux risques liés à la recherche et à l'exploitation minière.

Mme la Présidente. - Je vous propose que l'on reporte le point à la prochaine commission tout en sachant que ce sera le dernier délai. Il ne sera pas question de prolonger le délai pour le rapport que nous aurons à soumettre aux personnes qui nous ont envoyé cette pétition.

La commission a décidé de poursuivre l'examen de ce point lors de la prochaine réunion.

Nous n'avons pas encore reçu le feu vert de la Commission du budget.

Fait-on une suspension ou commençons-nous quelques questions orales ? Nous commençons les questions orales.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE M. CULOT À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LES NOUVEAUX RADARS À DOUBLE FONCTION »

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

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

M. Culot (MR). - Monsieur le Ministre, de nouveaux radars sont installés au bord des carrefours dangereux de Wallonie, avec une double fonction : le contrôle de la vitesse, d'une part, et celui du franchissement des feux rouges, d'autre part.

On parle d'une vingtaine de radars qui devraient être installés en provinces de Liège, Namur et Hainaut. Ils ne seront cependant opérationnels, paraît-il, qu'au premier semestre 2019. Au total, il s'agit d'une somme de 8,5 millions d'euros qui sera investie dans cette technologie.

Je voulais savoir si l'efficacité de celle-ci avait déjà pu être prouvée. Est-elle efficace ?

Pourquoi une mise en service dans le premier semestre 2019, bien que c'est presque demain ? Vous

pouvez peut-être moins répondre à cet aspect de la question.

Comment ont été choisis les lieux où ils seront installés ? Les communes sont-elles invitées, voire aidées, à installer des radars identiques sur les routes dont elles sont responsables ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, les radars appelés « radars feux » contrôlent effectivement le franchissement des feux rouges et la vitesse des véhicules.

Pour rappel, ils font partie des quatre types de radars mis en place par la Wallonie au travers de marchés en cours :

- les radars semi-mobiles appelés Lidar ;
- les radars fixes ;
- les radars tronçons ;
- et ces fameux radars feux.

Franchir un feu rouge implique directement la mise en danger de la sécurité des personnes, ce qui constitue une infraction du troisième degré sanctionnée par une perception immédiate de 174 euros.

L'efficacité de ces dispositifs est démontrée, notamment en France. Un des facteurs principaux des accidents en carrefour à feux est la transgression des feux rouges et les véhicules qui tournent à gauche.

Le choix des carrefours se fait sur base objective, c'est-à-dire les accidents constatés aux carrefours, sur base d'une initiative des zones de police et donc des autorités locales. L'installation de radars répressifs s'envisage en concertation étroite avec les zones de police qui sont incontournables pour l'organisation et le suivi des contrôles automatisés.

L'entreprise d'installation de ces radars feux travaille vite et bien ; il est bon de le mentionner. Toutefois, outre l'installation de l'équipement, des démarches de connexions électriques et télécoms d'adaptation du système central au Centre régional de traitement et des formalités administratives, comme le protocole d'accord entre le gestionnaire de voirie, la police et le parquet, sont nécessaires, et ce, avant de pouvoir verbaliser les contrevenants. C'est pourquoi nous avons évoqué une mise en service à partir de 2019.

Soyez assuré que le cadre de vie des riverains et la sécurité de tous les usagers sont une de mes priorités. C'est pourquoi, à mon initiative, la Région met à la disposition des zones de police divers types de radars, dont le service de location de Lidar permettant à chaque zone de police de contrôler gratuitement le respect des limites de vitesse pendant huit semaines par an. De plus, les zones de police qui le souhaitent peuvent réaliser des locations complémentaires au départ du même marché de location.

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

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

QUESTION ORALE DE M. CULOT À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LE PLAN LUMIÈRE 4.0 »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Culot à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « le plan Lumière 4.0 ».

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

M. Culot (MR). - Monsieur le Ministre, le conseil d'administration de la SOFICO vient de désigner le soumissionnaire préférentiel du plan Lumière 4.0.

Lancé en 2017, le marché public consiste en un partenariat public-privé d'une durée de 20 ans pour la réhabilitation de l'ensemble de l'éclairage public du réseau structurant wallon par du LED. La mise en service progressive du nouvel éclairage est prévue dès mai 2019 et son renouvellement devrait être complet dans les quatre années suivantes. Il s'agit d'un éclairage dit « intelligent ». Son intensité pourra être ainsi modulée en fonction de différents paramètres.

Le choix de cette technologie peut-il être mis en parallèle avec une éventuelle décision qui consisterait à abandonner cette idée de mettre fin à l'éclairage des autoroutes wallonnes ?

À combien s'élèvera le coût de cette modernisation de l'éclairage public sur le réseau structurant ? Représente-t-il un surcoût par rapport à une fin complète de l'éclairage des autoroutes ?

Vous attendez-vous à une amélioration de la sécurité routière ?

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, au sujet de ce plan Lumière 4.0 de la SOFICO, le conseil d'administration a désigné, le 26 octobre dernier, le soumissionnaire préférentiel. Des négociations sont toujours en cours avec celui-ci en vue d'un contrat PPP dans sa version définitive qui devrait être approuvé par le conseil d'administration le 14 décembre prochain. Je n'ai pas encore le détail de toutes les informations sollicitées.

Sachez toutefois que ce plan vise notamment, par un éclairage intelligent, à améliorer la sécurité des usagers sur l'ensemble du réseau géré par la SOFICO, à savoir les 900 kilomètres d'autoroutes, mais aussi les 1 400 kilomètres de routes régionales du réseau structurant, soit au total 2 300 kilomètres.

Il ne s'agit pas de ne plus éclairer les autoroutes. En effet, l'éclairage constitue indéniablement un des éléments contribuant à la sécurité des usagers. Il s'agit de les éclairer mieux et de façon intelligente, c'est-à-dire avec la bonne intensité lumineuse au bon endroit et au bon moment, en fonction notamment de la densité de trafic.

Grâce aux nouvelles sources lumineuses, à savoir les LED, ainsi qu'à un éclairage dynamique rendu possible par les nouvelles technologies, ce plan contribuera à assurer un meilleur service aux usagers et à réduire de manière significative la facture énergétique avec une baisse de consommation de 60 %.

Enfin, cette modernisation constitue un coût nécessaire à la sécurité des usagers. Dans le cas d'une disparition complète des éclairages le long du réseau, d'autres coûts auraient été évoqués tels que le démontage de l'ensemble des poteaux d'éclairage et l'adaptation du réseau avec, entre autres, des dispositifs rétroréfléchissants à placer le long de tout le réseau. Le choix s'est porté sur une technologie avancée pour garantir la sécurité routière de l'ensemble des usagers.

On oublie souvent le fait que, si mon prédécesseur n'avait pas pris cette décision de remplacement, il eût fallu assez rapidement démonter tout ce qui existait. Quand on est sur des routes sans éclairage, cela implique d'avoir des marquages réfléchissants d'un style différent. Ce n'était pas une décision qui n'allait rien coûter, bien au contraire.

Je précise également que l'investissement de départ durant les trois premières années du contrat est très important, ce qui justifie pleinement le recours à un PPP qui, avec le tram de Liège, constitue les deux plus gros PPP que la Wallonie ait jamais lancés. C'est un gros montant. Les travaux sont réalisés sur les trois premières années et l'économie d'énergie, donc le gain sur la facture électrique, sur la durée de vie du dispositif paie l'investissement. C'est le principe du PPP.

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

M. Culot (MR). - Je vous remercie.

PROJETS ET PROPOSITIONS

(Suite)

PROJET DE DÉCRET CONTENANT LE BUDGET GÉNÉRAL DES DÉPENSES DE LA RÉGION WALLONNE POUR L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 2019 (DOC. 1201 (2018-2019) N° 1)

EXPOSÉ PARTICULIER AFFÉRENT AUX COMPÉTENCES DU MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE ANIMAL ET DES ZONINGS (DOC. 1200 (2018-2019) N° 1 – ANNEXES 5, 5*BIS* ET 5*TER*) ET (DOC. 1201 (2018-2019) N° 1 – ANNEXES 5, 5*BIS* ET 5*TER*)

BUDGET DES UNITÉS D'ADMINISTRATION PUBLIQUE (DOC. 1200 (2018-2019) N° 1 – ANNEXE 9*TER PARTIM*) ET (DOC. 1201 (2018-2019) N° 1 – ANNEXE 9*TER PARTIM*)

NOTE D'ORIENTATION BUDGÉTAIRE, EN APPLICATION DE L'ARTICLE 135.3 DU RÈGLEMENT

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 FINANCEMENT DES AGENTS CONSTATATEURS EN MATIÈRE ENVIRONNEMENTALE »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'examen :

- du projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2019 (Doc. 1201 (2018-2019) N° 1) ;
- de l'exposé particulier afférent aux compétences du Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings (Doc. 1200 (2018-2019) N° 1 – Annexes 5, 5*bis* et 5*ter*) et (Doc. 1201 (2018-2019) N° 1 – Annexes 5, 5*bis* et 5*ter*) ;

- du budget des Unités d'administration publique (Doc. 1200 (2018-2019) N° 1 – Annexe 9*ter partim*) et (Doc. 1201 (2018-2019) N° 1 – Annexe 9*ter partim*) ;
- de la note d'orientation budgétaire, en application de l'article 135.3 du règlement ;
- 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 financement des agents constatateurs en matière environnementale ».

Nous venons d'avoir l'accord de la Commission du budget pour l'analyse du projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2019 concernant nos matières.

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à M. Dodrimont.

M. Dodrimont (MR). - Je propose M. Maroy comme rapporteur.

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

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

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Pour mes compétences, le total des budgets qui m'ont été alloués représente 1 369 000 000 euros. Comparativement à 2018, ce montant est en nette progression étant donné qu'il s'est vu majorer de plus de 175 millions d'euros, et ce, sans compter les moyens dédiés au Plan wallon d'investissement qui représentent, à eux seuls et pour mes compétences uniquement, une enveloppe complémentaire de 65 millions d'euros. J'aurai l'occasion d'y revenir.

Comme à l'issue de toute négociation, une série d'efforts ont été demandés à chacun dans ses compétences. Je vais commencer par celles-là.

En ce qui concerne ces efforts, une série d'économies ont été réalisées au sein même des dépenses de la Région et plus précisément au niveau des frais de fonctionnement de celle-ci ainsi que des frais de fonctionnement de ses unités d'administration publique.

Pour ce qui concerne mes compétences sur le budget de la Région, une économie d'un montant global de 515 000 euros a été réalisée sur les AB 12 et 14 « Frais de fonctionnement ».

Cependant, certaines dépenses ne pouvaient pas se voir couper d'économies sans mettre en péril la sécurité et/ou le confort des citoyens. C'est pour cette raison qu'une partie des allocations budgétaires de cette catégorie a été immunisée. Je pense, par exemple, aux crédits d'entretien du réseau autoroutier régional, au transport scolaire ou encore aux services divers.

Au niveau des unités d'administration publique, il a également été demandé de réaliser des économies au niveau des frais de fonctionnement, 3 %, et des frais de personnel, 1 %. Cela a représenté une économie totale de 14 158 000 euros pour l'ensemble des UAP dont j'ai la tutelle. Tout comme pour le budget wallon, ce n'était pas envisageable de faire cela de manière linéaire. L'ensemble des UAP ne pouvait pas supporter ce type d'économie. En cela, l'OTW, donc les transports en commun, s'est vu immuniser par une économie de 9 500 000 euros et la SOFICO une économie de 3,4 millions d'euros.

Ce qui a été retenu, c'est une économie de 1 258 000 euros pour l'AWAC, des montants aussi pour l'ISSeP, le PACO, le PAC et la SPAQuE, l'ensemble représentant bien 1 258 000 euros.

Les interventions régionales aux UAP, comme pour l'exercice 2018, n'ont pas été indexées ; exception faite pour l'OTW qui s'est vu octroyer le pour cent contractuel, ce qui représente une augmentation de sa dotation de 4,232 millions d'euros.

Il a été demandé à la SOFICO de lisser ses dépenses au niveau des dépenses d'investissements routiers classiques, donc le raclage-pose, à concurrence de 7 millions d'euros afin qu'elle puisse se consacrer au lancement des travaux relatifs au plan Infrastructures II, au Plan wallon d'investissement ainsi qu'aux travaux entrepris au niveau des voies hydrauliques.

La trajectoire SEC de la SPAQuE s'est également vue améliorée de 3 millions d'euros pour arriver à moins 26 173 000 euros.

Mon budget a également été grevé d'un montant de 1 344 000 euros pour un transfert vers les crédits de la ministre de la Fonction publique, pour respecter des décisions antérieures du Gouvernement relatives à des engagements ou à l'internalisation d'agents eu sein de la Région. C'est l'ensemble des diminutions, ce que j'appellerai les moins bonnes nouvelles.

Pour ce qui est des bonnes nouvelles, des montants supplémentaires ont été alloués. Un montant de 116,5 millions d'euros est alloué aux projets cofinancés par les fonds structurels européens. Une partie de cette enveloppe – 25 % – en moyens de paiement a directement été répartie au sein des enveloppes fonctionnelles de chaque ministre, afin d'assurer la continuité des paiements des factures, sans devoir attendre l'introduction d'arrêtés de transfert via la DO 34. Cela représente dans mon enveloppe un montant de 10 249 000 euros.

Au niveau des moyens d'action, il a également été décidé de les répartir dans les enveloppes fonctionnelles des ministres, pour ce qui concerne les actions en crédit direct ; cela afin d'assurer la pérennité des chantiers en cours. Cela induit des moyens à hauteur de 11 708 000 euros pour ce qui concerne les politiques.

Des montants importants ont été débloqués pour le lancement du Plan wallon d'investissement. Pour ce qui concerne mes matières, cela représente 65 millions d'euros, dont 30 seront consacrés au développement de projets économiques d'entreprises en lien avec la collecte et le recyclage du plastique en Wallonie ; les 35 autres millions seront, quant à eux, consacrés au verdissement de la flotte de bus, à la mise en conformité des dépôts pour les énergies nouvelles, pour la création de nouvelles lignes express, pour la réalisation de mobipôles pilotes, pour le développement d'autoroutes à vélo et du réseau RAVeL le long des voies hydrauliques.

Nous avons également débloqué des moyens à concurrence de 20 millions d'euros pour le lancement du troisième volet d'investissement stratégique SOWAFINAL, financé par le biais de ce mécanisme de financement SOWAFINAL. Cela se traduit par une autorisation de prélèvement des bénéficiaires à concurrence de ce montant – 20 millions d'euros. Ces moyens touchent tant les politiques liées aux sites à réaménager que celles liées aux voies navigables, ainsi que les projets liés aux zones d'activité économique.

Au niveau des mesures spécifiques relatives à l'environnement et à la transition écologique, on peut noter la mise à disposition d'une enveloppe d'un million d'euros pour mener des actions en lien avec la qualité de l'air. Il est, entre autres, visé l'amélioration de la surveillance et les mesures de la qualité de l'air en Wallonie par l'installation de capteurs dans les lieux publics ou les écoles wallonnes.

Je peux aussi vous annoncer que des moyens à concurrence d'un million d'euros ont été pérennisés par rapport au budget ajusté 2018 pour la réalisation d'un biomonitoring wallon par l'ISSeP. Leur première enveloppe 2018 biomonitoring a été validée la semaine dernière au Gouvernement, avec la répartition et l'ensemble des projets, la manière dont le projet sera mené. Ici, c'est la suite, le budget 2019 qui est pérennisé.

Pour l'ISSeP, notons encore une enveloppe de 250 000 euros débloqués pour des actions dans le domaine de la qualité des eaux de surface. Un montant d'un million d'euros de l'enveloppe de transition écologique sera spécifiquement dédié à des actions mesures et projets en lien avec les politiques d'alimentation durable. Cela fait l'objet d'un point du Gouvernement de ce jeudi.

Concernant les transferts des moyens relativement aux politiques de l'air qui, jusque-là, étaient octroyés à l'AWAC au départ des crédits régionaux et étaient versés à l'ISSeP pour leur mise en œuvre, vous avez dû constater qu'il y a un transfert puisque la dotation octroyée à l'AWAC a été supprimée, et entièrement reversée directement à l'ISSeP en charge de la réalisation de ces actions. Cela fait une grosse différence pour les deux institutions en termes de charges administratives.

En 2018, une diminution de dotation à la SPAQuE a été réalisée à concurrence de 10 millions, afin d'inciter celle-ci à recourir à sa trésorerie. Cette mesure *one shot* n'est pas reconduite en 2019, ce qui amène à une majoration du même montant de la dotation de cet organisme en 2019.

Tout comme pour la SPAQuE, il avait été décidé, en 2018, de réaliser une économie sur la prise de participation au sein de la SPGE à concurrence de 10 millions d'euros. Cette mesure était également *one shot*. Les moyens sont, à nouveau, reconduits en 2019. Néanmoins, je me suis engagé à faire en sorte que, pour 2019, cette opération ne soit pas requalifiée par l'ICN. Par ailleurs, une disposition a été prise au sein du dispositif de dépense du budget 2019, afin de limiter le montant des dividendes versé par la SPGE en fixant un taux moyen maximum OLO de 10 ans +2 %.

Au niveau des mesures spécifiques relatives au bien-être animal, j'attire votre attention sur la réalisation de l'engagement que j'avais pris ici lors des travaux budgétaires relatifs à l'ajustement 2018, à savoir la création d'un programme spécifique dédié au bien-être animal. Je pense que Mme Gonzalez Moyano avait notamment réclamé qu'il y ait un programme spécifique. Nous avons dorénavant le programme 05 de la division organique 15, consacré à cette compétence du bien-être animal. Par ailleurs, comparativement à 2018, les moyens attribués au bien-être animal sont majorés de 678 000 euros. Ces moyens complémentaires seront notamment destinés à accentuer le soutien aux refuges.

Au niveau des mesures spécifiques relatives à l'aménagement du territoire, des moyens complémentaires à concurrence de 1,8 million d'euros ont été obtenus afin d'amplifier les travaux de dématérialisation des permis d'urbanisme, accroître les actions entreprises au niveau des quartiers nouveaux, ainsi que pour initier le lancement, la mise en œuvre et la promotion du schéma de développement territorial.

Au niveau des mesures spécifiques relatives aux travaux publics, à la mobilité et au transport, au niveau de dépenses au départ du Fonds d'infractions routières est maintenu à 5 millions d'euros, et cela malgré la forte diminution du niveau de recettes en provenance du Fédéral.

Par ailleurs, il importe également de préciser que l'impact sur le niveau de dépenses autorisées au départ du Fonds pour la sécurité routière où sont affectées les recettes en provenance du FIA, qui ont été requalifiées, soit 19 millions, a été minimisé de manière à maintenir les moyens pour notamment finaliser les travaux d'aménagement du centre Perex 4.0 pour un montant de 13 millions d'euros.

Ensuite, dans le respect de la convention entre la Région et la SOFICO, le *shadow toll* passe de 75 % à 100 %, consécutivement à la fin des travaux routiers du plan Infrastructures I. Ceci se traduit par un versement à la SOFICO d'un montant global complémentaire de 20,3 millions d'euros ; cette opération est neutre en termes SEC, puisque c'est l'organisme périmétré qui bénéficie de cette dotation supplémentaire.

Comme déjà évoqué à plusieurs reprises, l'année 2019 est une année charnière pour ce qui concerne les plans Infrastructures. En effet, nous assistons au chevauchement de deux plans, par la fin de l'un et le début du second. À cette fin, une enveloppe de 170 millions d'euros a été débloquée en 2019. Celle-ci se décompose en 100 millions d'euros que l'on retrouve au sein de la maquette du budget wallon, tant en matière de routes – plus 50 millions d'euros – que voies hydrauliques – plus 30 millions d'euros – et 70 millions se retrouvent dans le budget de la SOFICO. Sur les 100 millions d'euros wallons, 15 millions d'euros seront spécifiquement dédiés à la remise à niveau et à l'entretien du réseau non structurant, avec un fort accent sur l'entretien des pistes cyclables et des trottoirs. Des moyens nouveaux seront par ailleurs consacrés à la création de nouvelles infrastructures de mobilité douce.

En matière de mobilité et de transport, une enveloppe de 10 millions d'euros sera consacrée à la réalisation d'investissements stratégiques ferroviaires. Cette enveloppe fait partie d'une enveloppe plus globale de 34 millions d'euros, approuvée par le Gouvernement en décembre 2017, et qui est lissé sur plusieurs années. En 2019, l'accent sera mis sur l'amélioration et l'accélération des travaux de l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg.

En ce qui concerne l'OTW, l'intervention régionale globale se montre, pour 2019, à 555 975 000 d'euros, alors qu'elle n'était que de 504 777 000 d'euros en 2018 ; ce qui représente une augmentation de 51 198 000 d'euros. Dans ce montant, on retrouve notamment 30 millions d'euros pour la régularisation des engagements sociaux suite au durcissement de l'interprétation des textes européens en la matière par la FSMA. Cette opération de trésorerie neutre pour la Région s'accompagne d'une garantie régionale complémentaire de 33 millions d'euros.

Deuxième montant, c'est un montant de 4,232 millions d'euros de majoration de la dotation suite à l'indexation d'un pour cent. Quatre millions d'euros pourront, au besoin, être orientés vers la sous-traitance de services à des concessionnaires privés, en fonction des négociations sociales en cours au sein du groupe.

Une somme de 3,2 millions d'euros pour la réalisation des travaux hors configuration du tram de Liège. Une somme de 5 millions d'euros pour le siège TEC de Charleroi. Une enveloppe de un million d'euros pour répondre aux besoins spécifiques du transport scolaire des enfants présentant un handicap ; 10 millions d'euros dans le cadre du Plan wallon d'investissement pour le verdissement de la flotte et la création de nouvelles lignes de bus express.

Hors opérations de régularisation des engagements sociaux, la trajectoire SEC retenue pour l'OTW est de moins 27,108 millions d'euros, et ce, afin de lui permettre de réaliser ses dépenses d'investissement telles que, à titre d'exemple, l'acquisition de matériel pour les bus, la rénovation de motrices, la réfection des dépôts.

Par ailleurs, un travail important de transparence a été réalisé au niveau de la maquette budgétaire de l'OTW, et ce, en parallèle aux travaux de conception du nouveau contrat de service en cours. Vous avez vu que l'ensemble des lignes du programme relatif à l'OTW a été réorganisé.

Il y a la même chose sous forme d'un PowerPoint en accentuant l'un ou l'autre point, mais, comme j'ai déjà cité les chiffres, je propose de voir cela au moment où l'on discutera des différents programmes.

Même chose pour un point relatif à la note d'orientation de politique. Elle vous a été intégralement transmise. Je ne vais pas vous la lire, je vous propose de répondre directement aux questions par rapport aux thématiques.

Observations de la Cour des comptes – Exposé de Mme Stassen, Auditrice adjointe à la Cour des comptes

Mme la Présidente. - Nous recevons également Mme Valérie Stassen, Auditrice adjointe à la Cour des comptes, qui va nous faire part des observations de la Cour des comptes.

La parole est à Mme Stassen.

Mme Stassen, Auditrice adjointe à la Cour des comptes. - Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les parlementaires, je vais vous présenter les

principales observations de la Cour des comptes sur le projet de budget relatives aux compétences de cette commission.

Je vais aborder trois éléments : les missions déléguées à la SPAQuE, les fonds budgétaires et le transport scolaire.

Tout d'abord, l'impact de la mission déléguée à la SPAQuE dans le cadre du démantèlement du site Nordion. Celui-ci est nul alors que le projet de budget missions déléguées de la SPAQuE fait apparaître un impact SEC négatif à concurrence de -8,6 millions d'euros non pris en compte.

Selon les informations dont la Cour dispose, l'estimation du coût total des opérations liées à l'assainissement et au démantèlement de ce site s'élèverait à 127,9 millions d'euros dont 118,9 millions d'euros à charge de la Région wallonne. Les travaux de démantèlement du site devraient, en principe, s'achever en 2026. Fin 2017, la Région wallonne avait déjà liquidé, via la SPAQuE, quelque 25,7 millions d'euros du montant de ces travaux. Sur la base des estimations réalisées, le coût des travaux restant à supporter dans le cadre des opérations de démantèlement s'établissait, dès lors, à 93,2 millions d'euros fin 2017. Ce coût ne tient, en outre, pas compte des dépenses relatives à l'évacuation et au traitement des déchets produits par la SA Nordion, estimées à 9,6 millions d'euros fin 2017.

Concernant les fonds budgétaires en général, la Cour constate que le montant global de l'objectif SEC augmente d'année en année, ce qui a pour effet d'améliorer le solde budgétaire consolidé et le solde de financement de la Région wallonne.

Pour l'année 2019, l'objectif SEC global est fixé à 165 millions d'euros. Il était de 102 millions d'euros en 2018.

La Cour des comptes souligne que ces reports de dépenses exposent la Région wallonne à un risque de sous-financement des politiques publiques concernées par ces différents fonds, en particulier pour la mise en œuvre de la Directive-cadre européenne sur l'eau.

En ce qui concerne le Fonds pour la protection de l'environnement, les prévisions globales de recettes s'élèvent à 67,8 millions d'euros. Parmi les recettes affectées à ce fonds, les prévisions relatives au produit des taxes sur l'eau, inscrites au présent projet de budget, s'élèvent à 60 millions d'euros ; ce qui correspond aux prévisions déjà inscrites au budget initial 2018. Comme en 2018, cette prévision s'appuie sur la suppression du taux réduit applicable aux prélèvements supérieurs à 99 999 999 mètres cubes. L'impact en année pleine de cette modification tarifaire est estimé à 8 millions d'euros.

Selon les données reprises dans le système comptable, au 12 novembre 2018, le montant des droits constatés en matière de taxes sur l'eau imputé au compte d'exécution du budget s'établit à 52,7 millions d'euros.

Les prévisions de dépenses s'élèvent, pour leur part, à 31,8 millions d'euros en crédits d'engagement et 36,8 millions d'euros en crédits de liquidation.

Concernant le Fonds pour la gestion des déchets, les prévisions relatives aux taxes sur les déchets s'élèvent à 30,7 millions d'euros, soit une augmentation de 1,2 million par rapport au budget ajusté 2018. Cette prévision correspond aux estimations initiales de l'administration. Cependant, d'après les dernières informations dont la Cour dispose, les recettes pourraient s'avérer supérieures étant donné la saturation actuelle des infrastructures d'incinération des déchets en Wallonie et dans les régions limitrophes. Cette saturation des incinérateurs conduit, en effet, à l'augmentation du tonnage mis en décharge et partant à l'augmentation des recettes. Les recettes relatives aux taxes sur les déchets enregistrées dans l'application comptable GCOM, au 12 novembre 2018, s'élèvent à 37 millions d'euros en droits constatés.

La prévision de recettes provenant de la taxe sur les organismes exécutant des obligations de reprise, affectée au Fonds pour la gestion des déchets, est maintenue à hauteur de 3,7 millions d'euros, malgré l'arrêt de la Cour constitutionnelle annulant cette taxe suite au recours introduit par les redevables.

Les dispositions relatives à une nouvelle taxe visant les mêmes organismes figurent, à nouveau, dans le dispositif du budget des recettes. Une possibilité est également laissée aux organismes d'opter pour la signature d'une convention avec la Région. Dans la mesure où cette taxe vise les mêmes redevables que la précédente et porte sur le même objet, il n'est pas impossible qu'un nouveau recours soit introduit par les organismes redevables. Aucune recette en cette matière n'a été perçue à ce jour pour l'année 2018.

Ensuite, le transport scolaire, plus particulièrement le nouvel AB 41.07 « Intervention complémentaire et spécifique pour les cas particuliers de transports scolaires d'enfants présentant un handicap ». Le projet de budget prévoit un montant de un million d'euros en crédits d'engagement et en crédits de liquidation, afin d'apporter une solution spécifique aux cas les plus problématiques d'enfants qui subissent des trajets trop longs au quotidien – plus de trois heures – par l'organisation d'un service personnalisé.

Le transport scolaire est effectué en application du décret du 1er avril 2004. Suivant le dernier relevé effectué par les TEC, en mars 2018, 1 613 élèves ont des temps de parcours de plus de trois heures par jour. Tous ces élèves fréquentent l'enseignement spécialisé, mais tous ne sont pas porteurs d'un handicap. Ni le décret ni l'actuel contrat de service public ne fixe de

norme relative à la durée du transport. L'OTW perçoit de la Région wallonne des compensations financières pour le financement de l'exécution de ses obligations de service public. Il s'agit d'une enveloppe globale dont il n'est pas possible d'identifier la part qui revient au transport scolaire. La Cour constate que le coût pour l'OTW de la mise en place de solutions de transport personnalisées reste à établir, tout comme les modalités d'un rapportage relatif à l'utilisation de cette intervention complémentaire et spécifique et aux résultats obtenus en termes de durée de transport. À défaut de définir précisément les modalités d'application de ce service personnalisé et de fixer des normes relatives à la durée du transport, ce crédit supplémentaire risque de ne pas atteindre l'objectif fixé.

Mme la Présidente. - Merci, Madame Stassen, pour les observations de la Cour des comptes. Je laisse la parole à M. le Ministre pour répondre à ces observations.

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. - Concernant Nordion, votre première remarque concerne le ministre Jeholet. Les budgets sont là-bas et c'est sa compétence ; je ne répondrai pas sur cette partie.

En ce qui concerne la transparence sur le budget concernant le transport scolaire, effectivement, le budget de l'OTW manque de transparence. Un premier travail est réalisé, ici, pour présenter un budget de l'OTW moins opaque. Le travail se poursuit parallèlement à la rédaction du nouveau contrat de service public. Ce dernier devrait être présenté au Gouvernement dans les 15 jours. Il y a, là, un découpage nouveau réalisé dans cet objectif de transparence entre les différentes missions de l'opérateur. Nous aurons, en 2019, un nouveau budget permettant vraiment de scinder les choses dans les différentes missions, notamment celles liées au transport scolaire.

Concernant les fonds, la remarque générale est bien réelle. Une partie de l'effort budgétaire, qui au fur et à mesure ne se voit plus vraiment, mais qui est bien réel, consiste, chaque année, à avoir des recettes sur le fonds qui sont bien supérieures aux dépenses. Depuis des années, on a bloqué des montants sur les fonds ; ce qui constitue parfois des réserves aujourd'hui : le Fonds de l'environnement est très largement doté.

Cependant, c'est vrai que l'on est très loin d'utiliser tout le potentiel qu'il recèle pour mener des actions. Je constate que, malgré le faible niveau de dépense autorisé, en comparaison avec le niveau des recettes affectées, il y a encore une sous-consommation bien réelle. On a parfois des difficultés à utiliser les moyens mis à disposition à travers ces fonds. On a là un potentiel pour améliorer le travail dans le domaine environnemental, par exemple celui de la protection des eaux.

Spécifiquement pour le Fonds pour la protection de l'environnement, il n'y a pas de remarque particulière de la Cour, juste une série de constats. Nous avons en effet maintenu, en 2019, la suppression du taux préférentiel, appliqué à tous les prélèvements supérieurs à 10 millions de mètres cubes ; cela concerne Tihange. Les chiffres annoncés sont relativement conformes à l'exécution.

Pour ce qui est du Fonds pour la gestion des déchets, la Cour nous présente ou augure au niveau budgétaire tout au moins de bonnes nouvelles pour les successeurs à l'ajustement 2019, puisque l'augmentation de 1,2 million d'euros est relative à la comptabilisation des cimentiers dans le mécanisme de la taxe, mais il y a aussi une prévision compte tenu d'une relative saturation à certains moments des incinérateurs d'avoir – ce serait positif en matière budgétaire, pas vraiment en matière environnementale – un retour d'un certain nombre de fractions vers les centres d'enfouissement techniques avec une perception d'une taxe qui générerait une recette supplémentaire.

Au niveau budgétaire, c'est positif, au niveau environnemental, j'espère qu'on ne sera pas amené à avoir un trop gros retour vers les centres d'enfouissement techniques.

En ce qui concerne la prévision de recettes sur la taxe sur les organismes effectuant des obligations de reprise, les discussions avec les opérateurs sont toujours en cours. Il n'est pas inenvisageable que les organismes versent le montant de 3,7 millions d'euros de manière spontanée, c'était le sens de mes négociations depuis un an maintenant. Il y a une possibilité d'une convention avec la Région et, en attendant, je dirais que le mécanisme est reconduit en 2019, vu qu'il n'y a aucune contestation jusqu'à présent sur ce dernier qui répond, par ailleurs, aux remarques formulées au sein de l'arrêt de la Cour constitutionnelle.

Mme la Présidente. - Y a-t-il des remarques ou questions à adresser à la Cour des comptes ? Non.

Madame Stassen, si vous avez une remarque à faire, je vous en prie, sinon je peux vous libérer de la commission en vous remerciant.

Nous allons passer à l'analyse de ce projet de décret.

Discussion générale

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Un élément dans le rapport de la Cour des comptes n'a pas été mentionné ici, mais qui y figurait concernant un double emploi à l'article 23 puisque l'on a repris un dispositif de 2018 que l'on a reconduit en 2019 et, effectivement, la remarque est judicieuse ; nous proposons qu'un amendement soit posé pour corriger le budget en conséquence.

Même chose sur l'article 19 qui n'était plus nécessaire, étant donné que les adaptations tarifaires qu'il contient ont été intégrées dans le Code de l'eau par le décret-programme du 17 juillet dernier et ces deux cavaliers précédents n'ont plus de sens et peuvent être éliminés.

Mme la Présidente. - Comme je le suggérais tout à l'heure, y a-t-il une remarque générale globale avant de passer à l'analyse des différents programmes ?

La parole est à M. Denis.

M. Denis (PS). - Concernant l'ordre des travaux, Madame la Présidente, je proposerais à mes collègues, s'ils sont d'accord, de commencer par un premier tour de discussion générale comme on le fait habituellement. Ensuite, aborder les dépenses et recettes et, enfin, l'analyse programme par programme de manière à ce que chacun puisse poser les questions qu'il estime devoir être posées.

Mme la Présidente. - Je pense que c'est une bonne méthode. Peut-on fonctionner de la sorte ? Oui.

La parole est à Mme Gonzalez Moyano.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - J'aimerais remercier la représentante de la Cour des comptes pour nous avoir livré ses remarques et observations. Nous reviendrons sur certaines préoccupations évoquées par celle-ci.

Merci, Monsieur le Ministre, pour votre exposé. Avant de livrer nos réflexions globales sur cet exposé particulier, nous avons quatre remarques transversales dont deux nécessiteront, de la part du Gouvernement, une réponse rapide et la transmission de documents complémentaires à la bonne compréhension de ce budget.

Monsieur le Ministre, nous saluons le talent avec lequel vous parvenez à négocier vos budgets car, quelles que soient les circonstances, les mesures d'économie annoncées, vous parvenez presque toujours à nous présenter des budgets à la hausse. À la lecture des différents exposés particuliers de vos collègues, on constate que vous êtes vraiment un des gagnants de ce budget 2019.

La deuxième remarque concerne la philosophie qui sous-tend votre action et qui transparaît de façon de plus en plus nette dans la rédaction de vos justifications.

Deux éléments nous ont particulièrement frappés. L'apparition de nombreux nouveaux articles budgétaires qui concernent des subventions aux secteurs autres que publics. De manière générale, nous ne disposons d'aucune information sur la liquidation de ces subventions ni sur qui en bénéficiera. Il est vrai qu'en cette année électorale, c'est toujours utile de faire plaisir à des amis ; bref.

Ensuite, nous aurons l'occasion de revenir sur la page 113. Vos justifications contiennent des menaces à peine voilées à l'égard des représentants des travailleurs des TEC. Il s'agit d'une évaluation détestable et vous ne pourrez pas indéfiniment regretter la dégradation du climat social au sein de l'OTW puisque vous en êtes un des principaux artisans.

Notre troisième remarque nécessite la transmission de documents complémentaires et concerne les fonds budgétaires.

Depuis que la nouvelle coalition est en place, on a constaté un recours accru aux fonds budgétaires. Or, dans l'exposé particulier transmis au Parlement, nous ne disposons pas de tableau détaillé relatif aux recettes et aux dépenses de ces fonds. Or, ils représentent une part de plus en plus importante de vos imputations budgétaires et, manifestement, vous êtes friand de ce genre d'artifice, mais les fonds budgétaires doivent être, par définition, beaucoup plus clairs, plus détaillés et, de cette façon, ils échappent à notre contrôle ainsi qu'au contrôle gouvernemental.

C'est pourquoi – je l'ai déjà dit d'emblée à l'entame de mon intervention – nous souhaitons, pour chacun des fonds et de leurs sections, les tableaux ad hoc.

Enfin, notre quatrième remarque concerne, une fois de plus, l'absence de note de genre – je l'avais déjà évoqué la dernière fois. Certes, dans le troisième document de votre exposé, on retrouve la note de genre de l'OTW, mais c'est insuffisant.

En effet, les départements dont vous gérez – entre autres, je pense à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme – les politiques ont un impact direct sur la dimension genrée. Il serait bien de mettre en évidence cette note genrée par rapport aux politiques que vous menez actuellement et qui nuisent également aux femmes. C'est pourquoi je redemande au Gouvernement de nous fournir une note de genre complémentaire principalement basée sur l'aspect genre du schéma de développement territorial.

Passons maintenant à vos compétences, Monsieur le Ministre.

Concernant l'environnement et la transition écologique...

(Réaction d'un intervenant)

Ah, je vais céder la parole à mon collègue.

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

M. Denis (PS). - Mme Gonzalez, sur sa lancée, a oublié que d'autres membres de son groupe avaient demandé la parole, mais ce n'est pas bien grave vu que nous sommes depuis maintenant de nombreux mois, sinon des années, sur ces matières ; à ce niveau-là, on est presque interchangeable.

Monsieur le Ministre, concernant vos compétences, en particulier, les compétences environnementales et celles de la transition écologique, ce qui frappe d'abord, malgré l'augmentation globale des budgets au niveau de la transition écologique, sont ceux destinés à l'implémentation de la deuxième stratégie de développement durable diminue.

La transition écologique de ce Gouvernement est une sorte de *greenwashing*.

Ensuite, dans votre note d'orientation politique, vous nous annoncez pas moins de sept projets de décret et un accord de coopération pour implémenter vos idées en matière de déchets, d'eau, de permis d'environnement, de qualité de l'air. Le problème, c'est que vous ne prévoyez quasi aucune imputation budgétaire pour leur mise en œuvre.

Que les choses soient claires, votre projet de réforme du permis d'environnement nous paraît extrêmement dangereux pour la santé et l'environnement. En effet, vous annoncez un permis à durée illimitée et un autocontrôle de la part des entreprises. On peut vouloir toutes les simplifications administratives que l'on veut, l'autocontrôle ne marche pas et, s'agissant d'environnement, c'est un risque majeur pour l'eau, pour l'air, pour le sol et, donc, d'une manière générale, pour notre santé.

Quand une Région ne parvient pas à faire appliquer sa législation environnementale, elle prévoit de l'autocontrôle. Nous estimons que c'est un aveu de faiblesse. La diminution des budgets dédicacés au DPC corrobore nos affirmations.

Concernant la gestion des déchets, on est plus que jamais dans l'expectative puisque c'est comme si notre Parlement n'avait pas adopté le Plan wallon des déchets ressources. On travaille à budget constant alors que le bureau de consultance avait identifié la nécessité de prévoir au moins 7 millions d'euros par an sur base annuelle et on ne les retrouve pas.

Trente millions d'euros sont bien inscrits au Plan wallon d'investissement pour la création de la fameuse usine de recyclage des plastiques annoncée dans la DPR, réutilisée il y a quasiment un an et recyclée à travers ce budget. C'est un bel exemple des effets d'annonce véhiculés. Avez-vous au moins une idée du partenaire industriel de la localisation de l'entreprise et du type d'activité qu'elle va générer ?

Au niveau du développement territorial, on est simplement dans de la poursuite de la montée en puissance des annuités de la SOWALFIN décidées dès 2005 pour exécuter le plan spécifique des projets du plan Marshall 2.vert. Aucun nouveau projet n'est à ce jour prévu.

Le développement des quartiers nouveaux bénéficie du financement de nombreux articles budgétaires alors même que leur implémentation suscite de nombreuses réserves comme celles exprimées il y a quelques mois par le bourgmestre de votre famille politique dirigeant la commune de Leuze-en-Hainaut.

On aurait pu espérer que l'adoption annoncée du SDT, schéma de développement territorial, permettrait d'avoir une vision de notre territoire, mais aussi, on se souviendra de l'effet d'annonce du « stop béton » suivi d'un grand vide.

C'est sans doute en matière de mobilité que vous avez suscité le plus de curiosité. Vous nous aviez annoncé une fusion qui serait en elle-même facteur d'économies. Force est de constater qu'aujourd'hui elles ne sont pas là. Pire, malgré l'augmentation de l'intervention régionale, vous êtes aujourd'hui incapable de garantir que l'Opérateur de transport de Wallonie terminera l'année 2019 sans être bénéficiaire.

Nous aurons l'occasion de revenir dans l'analyse du programme sur le transport scolaire et sur les lignes expresses promises à travers le Plan wallon d'investissement.

Cela étant, nous n'avons toujours aujourd'hui aucune vision stratégique de la mobilité. Votre seule réponse en la matière, c'est FAST 2030. Mais les embouteillages, c'est en 2018 avec les conducteurs qui les vivent. Les bus bondés, c'est aussi aujourd'hui avec des élèves entassés dans ce mode de transport. Dès 2014, vous avez voulu obtenir quelques trophées symboliques : la fusion, le service minimum, la sanction en cas de grèves, mais dans les faits, vous n'avez rien obtenu.

Le climat social de l'Opérateur de transport de Wallonie est plus mauvais qu'à votre arrivée. La dotation de la Wallonie n'a certes jamais été aussi élevée, mais les besoins en matière d'offre de transport n'ont jamais été aussi criants. Vous êtes passé, à notre avis, à côté du sujet.

L'absence de stratégie concertée en matière de mobilité se constate aussi à travers ce recours au préfinancement non pas pour de nouveaux projets, mais

pour une priorité wallonne d'il y a quasiment 20 ans. Nous aurons aussi l'occasion d'y revenir.

Au niveau des travaux publics, c'est l'occasion de rappeler que, si nos routes ont besoin d'entretien, une coordination optimale des chantiers est indispensable tant pour les usagers que pour les secteurs économiques. La coordination autour des chantiers namurois, le printemps dernier, est exemplative de ce qu'il ne faut pas faire. Nous espérons que cela servira de leçon.

La Wallonie a accusé un retard au niveau de l'entretien de ses voiries, c'est certain. Nous espérons que le plan Infrastructures ainsi que les dotations complémentaires à la SOFICO permettront une remise à niveau rapide et durable de notre réseau. On peut également voir que le plan Infrastructures 2019-2024 est sur rail et doit permettre une amélioration du réseau non structurant ainsi que des modes de déplacement doux. Le *shift* modal et le désengorgement des centres urbains doivent passer par l'augmentation des moyens consacrés au mode de déplacement doux. Actuellement, la Wallonie dépense environ 20 millions d'euros par an pour le vélo contre 600 millions d'euros pour la voiture. Cela manque d'ambition. Le changement des mentalités doit s'accompagner d'investissements ciblés dans des centres urbains à haut potentiel, notamment.

Investir dans le RAVeL, c'est bien, mais il convient également d'investir dans les modes doux au sein des zones urbaines actuellement congestionnées par le trafic.

Le Plan wallon d'investissement doit permettre à la Région de concrétiser son plan FAST 2030. En soi, l'idée est bonne. Dommage que la facture soit adressée, dans la grande majorité, au Gouvernement qui va suivre les élections de mai prochain.

Au niveau fluvial, les travaux relatifs transeuropéens semblent toucher à leur fin. Nous avons l'occasion de faire le point sur cet important dossier largement subventionné par l'Europe.

Enfin, concernant le bien-être animal, qui représente 0,17 % de votre budget, nous n'allons pas développer l'interpellation qui aura lieu à la fin de cette journée. Mais à force de courir après un lobby, vous avez réussi à démotiver vos agents et vous avez perdu leur confiance.

Au cours des 18 derniers mois, un climat de méfiance s'est installé entre les agents de vos services, comme ceux de l'Unité du bien-être animal, de l'URP ou de l'Opérateur de transports de Wallonie. Dans quelques mois, la première mission de votre successeur sera de rétablir le climat de confiance avec ses services.

Quelles sont les conclusions que l'on peut tirer en faveur de ce second et dernier exercice budgétaire de votre coalition en ce qui concerne vos compétences ? Alors que depuis 2017, les dépenses globales de la Wallonie ont augmenté de 6 %, dans vos départements, on constate qu'il y a trois parents pauvres : la politique de déchets, la politique de police et de contrôles et la gestion de l'eau, de l'air et des sols. Ces trois programmes ont vu leur budget diminuer pour la période 2017-2019. Pourtant, l'implémentation du PWD-R nécessitait des moyens ; pourtant, une efficacité des politiques de contrôle est dénoncée par nous, mais également par des acteurs institutionnels importants comme la Police fédérale ou la Cour des comptes ; pourtant, la Wallonie mérite une politique proactive en matière de protection de l'eau, de protection de l'air, de protection des sols. À l'analyse de vos deux derniers budgets, on doute que vous en fassiez une réelle priorité politique.

Voici, dans le cadre de la discussion générale, l'objet de nos interventions.

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

M. Henry (Ecolo). - Monsieur le Ministre, le premier commentaire qui me vient à l'examen de votre note d'orientation et des lignes budgétaires, c'est l'importance considérable du nombre de chantiers et de gros chantiers qui sont encore en cours pour les mois qui viennent. Ce qui est un peu compliqué dans cette situation, c'est de voir clair sur ce qui va vraiment aboutir. Je dis cela, car vous nous avez habitués à beaucoup d'annonces sur tous les sujets depuis le début de la législature. On a eu un certain nombre d'exemples d'annonces qui ne se sont pas concrétisées des faits, des échéances annoncées ou de ce qui était annoncé.

On parlait des canettes ; c'est le cas pour les canettes, mais il y a d'autres exemples. C'est une question qui pourrait revenir à plusieurs endroits, mais je serais vraiment intéressé de savoir ce qui aboutira ou se concrétisera réellement plus que par des décisions théoriques ou des annonces dans les mois qui viennent, d'ici la fin de la législature. On y reviendra à plusieurs reprises.

Concernant la question de la mobilité, vous nous avez dit qu'il y avait l'indexation, l'augmentation du budget qui était prévue cette année pour le groupe. J'aimerais rappeler que l'on est toujours dans un définancement très important du groupe OTW par rapport à la trajectoire annoncée pour cette législature puisque, des calculs mêmes du groupe, on arrive sur la période 2014-2019 à un manque à gagner de la trajectoire qui était prévue de 85 millions d'euros. C'est considérable. Vous nous annoncez un nouveau contrat de service public. Quand arrivera-t-il ? C'est un des énormes chantiers qui est annoncé pour les mois qui viennent. Vous nous l'annoncez au Gouvernement dans deux semaines. Cela nous donne déjà une première réponse. Pouvez-vous nous en dire davantage sur ce qu'il y aura dans ce contrat de service public ? C'est très important et très engageant pour la suite, et c'est très lié au budget et à la prévision, y compris aux engagements pluriannuels de ces budgets.

À ce stade, il y a eu un définancement considérable qui se poursuit puisque le budget, certes, augmente, mais il augmente moins que l'inflation.

Deuxièmement, il y a le Plan wallon d'investissement. Si je vois bien, un budget global de 35 millions d'euros est prévu pour les RAVeL, les lignes express et les mobipôles, avec une ventilation, mais qui n'est pas extrêmement précise.

Nous avons un montant pour les autoroutes à vélo et mobipôles de 10 millions en crédits d'engagement et de 5 millions en crédits de liquidation : comment cela va-t-il se répartir entre ces deux objectifs ?

Dix millions d'euros en crédits d'engagement, un million d'euros en crédits de liquidation pour le RAVeL. Dix millions d'euros en crédits d'engagement et 10 millions d'euros en crédits de liquidation pour les lignes express. Cinq millions d'euros et un million d'euros pour le RAVeL « voies d'eau ».

Toutefois, dans ces différents chiffres, dans ces différentes annonces, on ne sait pas très bien ce qui va vraiment se concrétiser ni même si cela va se faire. On peut voir, par exemple, pour ce qui concerne les lignes express, un scepticisme très important du côté du groupe de l'OTW, ne fût-ce que sur le calendrier puisque vous nous annoncez 40 lignes dans quatre mois ou cinq mois. Ce n'est matériellement pas possible. On se demande bien pourquoi on a pris l'échéance d'avril, j'imagine qu'il y a une raison particulière. Si c'est possible, je vous écoute. Vous pourrez me répondre et m'expliquer comment vous allez concrétiser, en cinq mois, 40 lignes nouvelles. Si c'est possible, y compris par les passages de marchés publics, et cetera, que cela nécessite, cela signifie que vous avez forcément déjà avancé. À ce moment-là, il faut que vous puissiez nous dire où vous en êtes. Quels sont les choix de ces lignes ? Quels sont les critères ? Comment sont-elles sélectionnées ? Où en sont les différents projets ?

Autrement, je soutiens que la création réelle – pas l'annonce, pas la décision de principe – de 40 lignes d'ici à avril n'est pas possible, à moins que ce soit déjà très engagé. Beaucoup de questions se posent par rapport à ces lignes. Vous nous annoncez, alors qu'il y a un définancement global du groupe et des soucis majeurs sur les lignes normales, sur un certain nombre de lignes surpeuplées, des lignes qui viseront un public très particulier. En effet, ces lignes coûteront très cher aux voyageurs. Par « voyageurs », je fais référence au subventionnement public. Ces lignes doivent-elles vraiment être finançables ou financées par les pouvoirs publics ? J'aimerais connaître votre motivation par rapport à cela.

Je ne vois aucune étude de potentiel de ces lignes, on n'a aucune information. Peut-être allez-vous me le démentir ? Vous nous dites que ce sera prêt pour avril, j'imagine que vous avez d'autres arguments que ce qui nous a été communiqué jusqu'ici et que différentes étapes sont effectivement en cours, qu'il y a des critères, une analyse de potentiel qui a été réalisée, une planification budgétaire. On a pu voir, dans la presse, le montant de 10 millions d'euros pour ces lignes, mais vous n'en prévoyez que six. Même avec 10 millions d'euros, je ne vois pas très bien comment on arrive à financer 40 lignes si l'on part des différentes estimations que l'on peut connaître habituellement.

Il y a beaucoup de questions. On aurait plutôt, a priori, l'impression que l'on se rapproche plus d'une sorte de taxi collectif que du service public de transports en commun. Je voudrais vraiment connaître la motivation de ce choix là où il y a tellement de lacunes, à ce jour, dans l'offre existante et dans le besoin qui va croissant.

Plus globalement, sur la question de la politique de mobilité, du pilotage et des différentes instances, il y a différentes questions. L'AOT, l'Autorité organisatrice de transport, n'est pas encore en place. Le Plan de mobilité a été abandonné, le Schéma de mobilité également, et maintenant, vous annoncez une Stratégie de mobilité, de nouveau, dans les derniers mois de la législature. Pourquoi devrait-on y croire cette fois-ci par rapport aux deux précédentes ? Qu'est-ce qui changera exactement ? Quelles seront les modalités, la procédure, qui feront en sorte que cette annonce se concrétise ?

On n’a toujours pas de contrat de service public, mais vous nous avez dit que le Gouvernement l'aurait dans deux semaines. Peut-être y aura-t-il là déjà une partie de la réponse ?

Sur cette question des 35 millions d’euros du Plan wallon d'investissement, s'agit-il d'investissement ou y a-t-il également des subsides d'exploitation ? J'ai l'impression qu'il y a les deux. La question se pose dès lors véritablement.

Premièrement, est-ce normal que le Plan wallon d'investissement comprenne de l'exploitation ?

Deuxièmement, qu'en est-il est de manière pluriannuelle ? C'est une chose de prévoir, dans les dernières semaines de la législature, de nouvelles lignes, qui feront plaisir à un certain nombre de publics, de les financer de manière exceptionnelle ou sur une année incomplète, puis il n'y a pas eu de potentiel qui a vraiment été étudié ; ces lignes sont complètement infinançables et, surtout, dans la durée. C'est ce qui a été fait par notre prédécesseur commun, M. le Ministre Antoine, lorsqu'il a créé plusieurs lignes nouvelles en 2008, exactement de la même façon que vous, juste avant les élections, et toutes ces lignes ont été arrêtées, sauf le Conforto du Brabant wallon vers Bruxelles, parce que toutes les autres lignes n'avaient pas de potentiel, coûtaient extrêmement cher et ont dû être abandonnées, elles n'étaient pas finançables dans la durée.

Ce n'est pas une crainte en l'air, il s'agit de savoir quelles sont la base chiffrée et l'analyse qui a été faite pour aboutir à cette décision que vous nous annoncez.

Quelles seront les lignes concernées ? Nous sommes tous élus de différentes régions de Wallonie, nous connaissons tous des besoins et des demandes de la population pour telle et telle ligne, encore faut-il faire les analyses précises et savoir ce qui est réellement finançable avec les moyens disponibles à ce jour.

Je constate que, du côté routier, il n'y a pas de souci, il y a une augmentation des budgets. C'est un phénomène auquel on est assez habitués aussi puisque la SOFICO connaît 7 millions d'euros d'augmentation ; le réseau non structurant +50 millions. Il y a de nouvelles liaisons routières également. Le basculement que l'on est en droit d'attendre et qui serait cohérent avec un certain nombre de discours que vous tenez sur la mobilité, sur le climat, sur le « stop béton », et cetera, on ne le voit pas aujourd'hui, en tout cas dans les choix budgétaires du Gouvernement en matière de mobilité.

Sur la question du tram de Liège, vous nous dites que c'est l'un des plus gros PPP qui existent au niveau de la Wallonie. Quand le Gouvernement se prononcera-t-il sur le projet, sur l'attribution du marché ? Vous n'en parlez même pas. C'est un énorme projet, comme vous l'avez dit vous-même. Il y a eu une position du conseil d'administration, et l'on se rappelle qu'elle a dû être reportée, puisque c'était au moment du changement de structure et qu'il n'était pas possible de décider dans les temps prévus. Il y a eu une décision d'attribution, mais c'est encore le Gouvernement qui doit se positionner. Où en êtes-vous sur ce dossier ? Quel est le calendrier précis ?

Je voudrais surtout faire le lien avec ce que vous avez évoqué dans la presse ces derniers jours, dans une espèce d'escalade, ce dialogue difficile que vous avez avec les organes représentatifs des travailleurs et des partenaires sociaux. Vous avez clairement agité la menace que les conducteurs du tram soient également privatisés, ce qui n'avait jamais été envisagé précédemment puisque, contrairement à la maintenance du matériel, la conduite des trams a toujours été envisagée, jusque-là, dans le cadre du service public et avec du personnel des TEC ou, désormais, de l'OTW.

Qu'en est-il exactement ? Qu'envisagez-vous réellement ? Quel est votre calendrier de décision ?

Vous agitez des menaces. On a bien vu que, jusqu'ici, cela avait surtout contribué à détériorer le climat, mais on ne voit pas très bien comment tout cela va converger vers quelque chose de constructif ni comment on va « retomber sur nos pattes » au niveau de la gestion du service public. On ne peut pas être en permanence dans une espèce d'escalade verbale entre le Gouvernement et les représentants des travailleurs, qui aboutit à la menace et à ce que le service public se détériore, en tout cas à ce que le climat se détériore, que l'état d'esprit général se détériore. Là, il y a une menace précise que vous agitez sur la question de la conduite des trams, mais sur laquelle le Gouvernement devra se positionner très vite. Une fois qu'il se sera positionné, dans un sens ou dans l'autre, ce ne sera pas sans conséquence, dans un sens ou dans l'autre par rapport à cette stratégie d'escalade. Je souhaiterais vraiment vous entendre sur ce point.

Il y a encore d'autres questions, certainement plus précises, sur les aspects de mobilité, sur lesquels nous pouvons revenir dans un deuxième temps.

Sur la question de l'aménagement du territoire, il y a aussi beaucoup de gros chantiers.

Il y a le SDT, Schéma de développement territorial. J'ai introduit une interpellation à ce sujet ; je la développerai tout à l'heure. Ce n'est pas sans lien non plus avec le budget puisque, quand vous nous annoncez, à terme, le « stop béton » sur lequel il y a beaucoup de questions sur les modalités réelles, sur la trajectoire, sur concrètement, quel terrain pourrait encore être bâti ou non, et il n'y a pas les réponses dans le SDT. Cette stratégie du « stop béton » assez rapide ne se concrétise pas dans les budgets ici, puisque si l'on examine les budgets en matière de SAR, on n'est pas du tout dans un basculement budgétaire.

Nous ne sommes pas dans une situation où l'on peut se dire que l'on va réhabiliter une quantité de SAR telle que l'on aura des disponibilités nouvelles pour, par exemple, bâtir les 350 000 logements que vous annoncez à raison d'ici 2050 et qu'il faut mettre quelque part, mais qui doivent être compatibles avec le « stop béton ».

Où va-t-on les mettre ? Vous pouvez souffler ou soupirer, c'est vous qui annoncez le « stop béton ». Comment raccordez-vous les 350 000 logements et le « stop béton » ? Concrètement, quels seront les outils mis en place ? Quels terrains pourront être encore bâtis ou non ? Quelle est la quantité de SAR qui sera réellement disponible pour accueillir une partie de ces logements ?

Là, on ne voit pas le lien entre le budget et les annonces faites dans le schéma de développement territorial.

On évoque aussi, dans ce schéma de développement territorial – pour prendre un élément assez symbolique – la gare TGV de Charleroi. Là, je vous avoue que j'ai été fort surpris.

Comment cela vient-il se greffer à tout le reste ? Dans quel contexte se trouve-t-on ?

Sommes-nous repartis sur un projet d'une nouvelle ligne qui va traverser toute la Wallonie de manière

décentralisée, décalée par rapport à la dorsale wallonne existante aujourd'hui ? Quel est le budget disponible ?

Comment articulez-vous cela avec les priorités actuelles de la SNCB, où l'on ne sait plus par où prendre le dossier ferroviaire tellement il y a de besoins, tellement il y a des retards dans la question ferroviaire, dans les investissements, dans la gestion de la ponctualité, du confort, et cetera ? On revoit poindre cet énorme chantier, cet énorme investissement d'une dorsale wallonne TGV.

J'ai une série de questions, vu que peu de précisions sont données précisément à ce sujet.

Il y a aussi la question des quartiers nouveaux. On revient également sur la question budgétaire puisque, forcément, on a besoin d'avoir de nombreux logements supplémentaires. On ne peut que constater le peu de soutien du Gouvernement – pas seulement dans vos compétences – pour développer et soutenir les politiques de revitalisation dans les villes, là où il y a des besoins considérables. À côté de cela, mettre en place des politiques de soutien spécifiques sur la question des quartiers nouveaux, j'aimerais savoir où l'on en est par rapport aux quartiers nouveaux.

Quels sont aujourd'hui les projets qui sont vraiment avancés ? Combien il y a-t-il de logements nouveaux ? Combien il y a-t-il de logements par an, depuis la création ? Quel est le bilan réel ?

Quelle est la programmation que l'on peut espérer dans les prochaines années ? Puisque maintenant, après plusieurs années, on peut évaluer réellement la priorité qui a été mise sur cette manière de soutenir de nouveaux projets.

J'en viens à la partie environnement, pour être relativement synthétique, parce que j'ai beaucoup d'autres questions plus précises, mais on pourra y venir dans un second temps.

Sur la compétence de l'environnement, là aussi, plusieurs décrets sont annoncés, et pas des petits : le décret sur la qualité de l'air intérieur et le décret sur la pollution de l'air atmosphérique.

Sur la question de la lutte contre la pollution atmosphérique, j'aimerais savoir quelle est la trajectoire que vous visez. Ce gouvernement a – on va avoir le décret prochainement, certes, mais il est annoncé déjà depuis longtemps, on ne l'a pas encore – annoncé un objectif de stop diesel en 2030. Je n'imagine pas que, après deux ans de ce Gouvernement, par rapport à un objectif qui est à 12-13 ans de stop total du diesel, qu'il ne se soit rien passé sur deux ans.

Dès lors, vous nous avez répondu à plusieurs reprises que la réponse, notamment, était dans le décret « zones basses émissions », et cetera.

Je voudrais savoir si maintenant vous voyez plus clair sur la trajectoire d'ici 2030. Vous aviez beaucoup – nous en reparlerons avec l'examen du décret – misé sur les communes. Vous prévoyez, dans le décret, la possibilité d'avoir des zones basses émissions et d'avoir des zones de niveau d'exigences environnementales variables, mais une chose est que les communes aient la possibilité ; autre chose est que la Région maîtrise le niveau global.

Avez-vous une projection, une trajectoire d'ici 2030 sur la sortie du diesel et y compris sur que cela signifie par rapport, plus globalement, aux véhicules thermiques ? Si l'on bascule tout le diesel sur les moteurs thermiques, on n'aura pas gagné grand-chose, comme vous le savez, et comme la résolution de notre Parlement l'avait mis également en avant. Quelle est la projection du Gouvernement pour concrétiser, et espérer voir se concrétiser, cette sortie du diesel et si possible des moteurs thermiques d'ici 2030 ?

Il y a la mise en œuvre du décret Sols venu dans ce Parlement. On attend l'arrêté d'exécution. Il y a aussi une certaine urgence par rapport à cela, puisqu'il y a des échéances du décret.

Pouvez-vous faire le point ? Là, on est sur une matière très technique, mais aussi très importante, comme cela a été dit dans toutes les langues lors de l'examen du décret. Néanmoins, aujourd'hui, des opérateurs sont en difficulté par rapport à certaines procédures parce que le Gouvernement n'a pas encore adopté les arrêtés ou en tout cas certaines parties de l'arrêté.

Qu'en est-il exactement de la mise en œuvre – vous me contredirez si ce n'est pas le cas, c'est ce qui m'est revenu –, globale du décret Sols ?

Il y a encore d'autres éléments, je vais essayer de ne pas être trop long par rapport aux différents collègues. J'aurai certainement des questions sur les bipôles, notamment en mobilité, mais aussi sur la question du métro de Charleroi, dont j'ai vu qu'il était également prévu l'extension à 80 millions d'euros.

Qu'est-ce qui a justifié ce nouveau choix ? Si je me rappelle bien, le Conseil communal de Charleroi ne s'était pas positionné favorablement. On est sur une ligne qui coûte extrêmement cher ; déjà, le réseau de métros tel qu'il existe aujourd'hui. Quelle analyse a pu être faite par rapport à cela ?

Je reviens – pour terminer à ce stade sur la question environnementale puisque j'ai oublié une partie des éléments – sur toute la question de la codification du permis d'environnement. Là, on est également sur un énorme chantier que vous nous annoncez.

Quel est le calendrier par rapport à cela ?

Vous prévoyez, ni plus ni moins, le passage à des permis d'environnement à durée indéterminée. Au lieu des 20 ans qui existent aujourd'hui, on va s'approcher justement des 20 ans du décret. Ce n'est pas un hasard, mais ce n'est pas du tout anodin comme choix du Gouvernement. Cela veut dire que l'on s'oriente vers une facilité très importante pour les entreprises qui ne doivent plus redemander un nouveau permis, mais aussi des vraies questions sur le plan environnemental.

Quelles balises encadreront ce passage à durée indéterminée du permis ?

Qu'en est-il des aspects d'enquêtes publiques et d'analyses environnementales, d'une manière générale ?

Cela amène un grand nombre de questions.

Voilà, Madame la Présidente, à ce stade ; je reviendrai plus en détail dans la suite de la discussion.

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

M. Dodrimont (MR). - J'ai quelques remarques ou avis, de la part de notre groupe, concernant les matières gérées par M. le Ministre, de façon plus globale. Nous viendrons dans la discussion des articles budgétaires avec mes collègues sur des points un peu plus précis.

Je voudrais évoquer le secteur de l'aménagement du territoire avec quelques questions.

Concernant le CoDT, on en a beaucoup parlé avant que celui-ci ne soit en application. On avait aussi évoqué une évaluation de celui-ci. Je sais qu'elle devait intervenir à partir d'au moins une année de fonctionnement ; nous l'avons dépassée, cette année de fonctionnement.

Pourriez-vous y revenir dans le cadre de cette discussion budgétaire ? Je voudrais savoir s'il y a des nécessités de serrer certains boulons à quelque endroit que ce soit, avec peut-être un impact sur votre budget. J'aimerais que l'on puisse l'évoquer aujourd'hui.

De même que le chantier de la dématérialisation des permis – cela a été évoqué par des collègues précédemment – je souhaite que l'on y revienne. On voit qu'il y a un montant de 1,8 million d'euros prévu pour des actions. Allons-nous avoir suffisamment de crédit avec ce montant ou faudra-t-il prévoir d'autres choses à l'avenir ? Ce serait important que l'on fasse le point par rapport à cela.

J'ai été interpellé récemment par une invitation qui nous a été adressée concernant les 20 ans de la CPDT. Je ne dis pas que je vous en parle depuis 20 ans, mais depuis un certain temps. Il avait été dit que cette structure serait intégrée plus amplement dans notre administration, de facto, elle disparaîtrait. Cela ne semble pas être le cas ? Serait-ce son dernier anniversaire ? Y aura-t-il un gros gâteau avec 20 bougies que l'on va souffler puis une distribution des parts du gâteau, puis il n'y a plus de gâteau ? Je ne sais pas exactement quelles sont vos intentions par rapport à cela. Vous savez que j'y étais très attentif et je le reste. N'y a-t-il pas possibilité d'optimaliser le fonctionnement de votre administration en greffant les services de ses experts ? Ils étaient présentés comme tels, c'est-à-dire les agents qui ont été intégrés dans cette cellule autonome. J'avais cru entendre que ce ne l'était plus nécessairement, que c'était la politique que l'on se devait de mener dans les années à venir.

Si vous le permettez, Madame la Présidente, j'aurais aimé dans cette intervention d'ordre général intégrer une question que je me proposais de développer tout à l'heure. S'il y a une possibilité de le faire dès maintenant, comme elle a un impact budgétaire, ce serait plus cohérent. Elle concerne la reconversion des zones de loisirs en zone d'habitat vert. Ma question adressée à M. le Ministre était liée à l'état d'avancement de la procédure de reconversion. Les communes concernées appelées à rentrer un dossier l'ont-elles fait de façon effective ? Qu'en était-il de la suite réservée à celles qui n'avaient pas renvoyé leur dossier ? Puisque nous sommes dans l'examen du budget, y a-t-il un article budgétaire spécifique prévu pour cette procédure de reconversion ? Elle est attendue de façon très claire par bon nombre de citoyens concernés par cette situation.

Pour rappel, ce sont ces gens vivant dans des parcs résidentiels de vacances, dont on a estimé que le niveau d'investissement public réalisé dans ces endroits, notamment en termes de voiries, d'alimentation en eau alimentaire, pouvait faire en sorte qu'une reconversion soit envisageable. La technique utilisée est d'appliquer à ces zones, non pas une zone d'habitat à caractère rural, que je qualifierais de conventionnel, mais bien une nouvelle zone d'habitat, la fameuse zone d'habitat vert, dont il y a eu une entrée en vigueur d'un texte de notre Parlement.

J'aimerais savoir où nous en sommes dans le dossier et s'il y a un article budgétaire spécifique pour parler de cette reconversion.

J'ajouterai un petit mot aussi en termes de mobilité douce. Je suis très intéressé par les dossiers RAVeL. Comme on parle de façon plus concrète de ce que l'on connaît le mieux, je parlerai un peu de la situation dans la région dont je proviens, celle de l'Ourthe-Vesdre-Amblève, avec un travail mis en commun par l'ASBL GREOVA qui représente les forces vives pour cette région, et la volonté d'avancer sur un dossier qui concerne le RAVeL de l'Amblève.

J'aimerais, à la lumière de notre discussion budgétaire, savoir ce qui est prévu spécifiquement pour le RAVeL de cette région et pour d'autres régions aussi concernées par des projets d'extension du réseau RAVeL. Un plan est annoncé pour les années 2019 à

2024, ce sera un plan décisif pour bon nombre de projets.

J'aimerais que vous disiez si vous entendez que des projets RAVeL complémentaires puissent être inscrits dans ce plan de 2019 à 2024 et si, de façon plus spécifique, il était question d'initier un travail pour ce réseau de l'Amblève qui, comme communes touristiques concernées, pourrait mériter un travail complémentaire à celui réalisé pour les vallées de l'Ourthe – projet dont M. Lecerf parlerait bien mieux que moi – mais qui touche à sa fin, puisque des communes de l'Ourthe ont pu rejoindre la région liégeoise, voire au-delà. Grâce à ce réseau RAVeL, un complément utile serait de travailler maintenant sur un des affluents de l'Ourthe, à savoir l'Amblève, et de s'inscrire dans cette logique de réseau cyclable sur nos régions plus rurales. Il y aurait une grande utilité à continuer à avancer en ce sens.

Je voudrais évoquer aussi, en quelques mots, le bien-être animal, et vous féliciter – cela a été fait par nos amis du groupe socialiste – pour son opiniâtreté par rapport à ce programme, celui du bien-être animal. Il y a des choses à faire, tout est à faire, mais qu'il y a les moyens pour le faire. On peut déjà s'en réjouir et être positif.

Un autre signal positif que l'on pourrait donner par rapport à cette problématique qui concerne bon nombre de nos concitoyens dans un premier chef, c'est celui de voir s'il serait possible de créer une direction à part entière pour la politique du bien-être animal. Se dire qu'aujourd'hui on parle d'unité du bien-être animal. On a des agents affectés à cette tâche depuis la régionalisation de la matière. Ne devrions-nous pas disposer au sein de votre administration d'une direction à part entière pour la protection de nos animaux ? Ce serait une suite logique de nos travaux.

Voilà de façon globale et générale pour quelques-unes des matières de M. le Ministre l'intervention de notre groupe. Nous reviendrons plus en avant sur d'autres thématiques dans la discussion budgétaire à proprement parler, article par article.

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

Mme Waroux (cdH). - Monsieur le Ministre, je préfère considérer votre casquette principale de ministre de la Transition écologique et du Développement durable. Mes questions essaieront de s'orienter davantage vers ce sujet.

On parle pas mal de qualité de l'air dans le budget. Pourra-t-on analyser l'air près des aéroports ? On parle de prolongement de pistes d'aéroport, qui normalement n'est pas lié au ministre des Infrastructures, mais à celui des Aéroports, mais vous pourrez peut-être me corriger. Y a-t-il eu une évaluation de l'impact de ces prolongations de pistes ? Une piste plus longue entraînera-t-elle moins d'impact, comme j'ai déjà entendu dire ? Je voulais avoir votre avis sur ce sujet qui m'interpelle.

En matière de qualité de l'air, il y a un transfert de budget en partie de l'AWAC vers l'ISSeP. A-t-on bien toutes les garanties que l'AWAC sera toujours en état de faire des études et de remettre des avis, comme elle le fait actuellement ? Poursuivrez-vous les projets en matière de coopération internationale, de développement durable notamment avec l'Afrique, qui étaient des projets extrêmement intéressants ?

Je voulais savoir où l'on en était sur l'évaluation de la politique du Gouvernement et du budget parce que c'est une traduction directe, chaque ligne du budget en matière environnementale ou développement durable. Rencontre-t-on les 17 objectifs de développement durable de l'ONU ? A-t-on envisagé une méthodologie pour cette identification ?

En matière de transports publics, on fait référence au décret Qualité de l'air et transport. J'ai déjà abordé la question des aéroports, des émissions par les avions. Ici, le décret prévoit la fin du diesel et des essences les plus polluantes, avec la mise en place de zones de basse émission. Je souhaiterais savoir effectivement quand le décret viendra au Parlement.

Il y aura d'autres questions ; ce sera abordé plus en détail.

Ici, en matière de bien-être animal, on a la satisfaction de voir l'apparition de 100 000 euros dans un nouvel AB pour la subvention aux établissements d'enseignement « Éducation et sensibilisation au bien-être animal en milieu scolaire ». Pourriez-vous donner quelques informations là-dessus ?

En matière d'environnement sous-sol, on aura un nouveau code des ressources du sous-sol qui abordera notamment le thème des terrils et la question de la géothermie. On a un décret Carrières qui fonctionne bien, qui est très complet. Ne risquait-il pas d'y avoir de télescopage ou de perte de clarté par rapport aux carrières, même quand on est sur d'autres sujets ? Aurait-on intérêt à intituler le nouveau décret d'une autre façon, de façon justement à ne pas se télescoper aux carrières ?

Je vous avoue que, moi aussi, j'ai été interpellée par la question du permis d'environnement. Je vois que l'on dit que le système actuel n'est pas adéquat, que la charge administrative est trop importante, que l'on aura une réforme majeure, avec une responsabilité accrue des titulaires de permis via un autocontrôle et un passage de permis à durée indéterminée – on irait vers une durée indéterminée au lieu des 20 ans. Je vous avoue que, d'expérience, cela m'inquiète fort, parce que plein d'exploitants font l'exercice de la demande de permis, puis l'environnement n'est pas du tout leur préoccupation quotidienne. C'est vrai que c'est compliqué de faire une demande de permis, mais tel que

c'est structuré actuellement, on est obligé de penser à tout, jusqu'au moindre détail parfois de certaines installations ou matières stockées. Là, je suis un peu inquiète de cet abandon de la durée de permis qui obligeait à se remettre en question et à avoir ce regard nouveau sur l'entreprise, avec des contraintes nouvelles. J'aimerais entendre vos réponses.

Enfin, par rapport au SDT, actuellement soumis à enquête publique, je souhaiterais savoir quelles seront les étapes suivantes du SDT ; quand on peut l'imaginer adopté définitivement ; savoir s'il sera une réelle transposition de notre société qui est en transition. Vous qui êtes ministre de la Transition écologique, notre SDT répondra-t-il à ces obligations de transition de mutation ?

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

M. Culot (MR). - Je voulais ajouter un mot sur le chapitre plus largement de la mobilité.

Le dossier du tram de Liège est un dossier que nous suivons, pour quelques-uns, de manière très rapprochée. J'ai entendu l'intervention de M. Henry par rapport à ce tram. Effectivement, le Conseil d'administration de l'OTW avait retenu l'entreprise Tram'Ardent il y a quelques semaines à peine. Je voudrais connaître les suites apportées à cette décision. Quant au statut du personnel futur qui conduira les trams, à ce stade, je me réjouis d'abord de voir le tram, ensuite on verra qui le conduit, mais on s'est suffisamment battu pour avoir un tram pour éviter de se battre tout de suite pour savoir qui le conduira. Je souhaite le statut le meilleur possible pour le personnel, mais il y a effectivement un problème de climat social à régler au sein de l'entreprise. Je n'ai pas d'idée plus avancée que cela à ce stade. De grâce, ne faisons pas d'un dossier qui, pour les Liégeois, est une victoire d'emblée un champ de bataille. Nous verrons comment avancer ensuite.

Dans le même chapitre de la mobilité, je voudrais que l'on puisse raison garder. Il faut avancer dans des dossiers de mobilité structurante comme le tram ou le réseau RAVeL – M. Dodrimont en parlait. Cela veut-il dire qu'il faut arrêter ou réduire les investissements en matière de route ? C'est un pas que je ne franchirai pas. Je pense qu'une large partie de la population est aussi en attente d'un réseau routier et autoroutier de qualité, que c'était une demande largement partagée. Je suis plutôt heureux de voir que des moyens sont consacrés à ces investissements, que ce soit dans le cadre du plan Infrastructures ou du Plan wallon d'investissement. C'est quelque chose que je souligne : 270 millions d'euros par an pour le plan Infrastructures et 750 millions d'euros au total pour le Plan wallon d'investissement, volet mobilité. Je pense plutôt que ce sont de bonnes nouvelles. Je ne mettrai pas ces investissements en opposition avec la mobilité plus douce.

On sait tous, en principe, que la mobilité est une approche globale.

Je voulais, justement pour mettre les deux en adéquation, interroger M. le Ministre sur ces pistes cyclables en dehors du réseau RAVeL que M. Dodrimont rappelait. Qu'en est-il de cette amélioration de notre réseau routier, en lien direct avec les pistes cyclables ? Je pense que, trop souvent encore, des réseaux routiers sont pensés, étudiés, financés, alors même qu'ils ne prévoient pas de piste cyclable. Je voulais savoir quel était l'état de la politique en la matière.

Mme la Présidente. - S'il n'y a plus d'autres questions, je passe la parole à M. le Ministre pour répondre à l'ensemble de vos premières questions.

La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Je vais essayer de faire l'ensemble, Madame la Présidente.

Madame Gonzalez Moyano, Monsieur Denis, vous auriez dû vous concerter, parce que le premier, la première, vous me dites : « Vous êtes le grand gagnant du débat budgétaire. Il y a plein de lignes supplémentaires, plein d'argent en plus. » Puis, tout de suite après, M. Denis dit : « Tous vos projets ne sont pas financés. Ce sont des effets d'annonce sans contrepartie budgétaire. » Là, il y a un petit problème.

Sur les fonds budgétaires, Madame Gonzalez Moyano, je ne sais pas vous fournir de document puisque, à chaque fois, c'est le Gouvernement qui approuve, en début d'année, une note de programmation des différents fonds. Aujourd'hui, nous avons les documents tels qu'ils existent, avec le volume total d'entrée dans le fonds et le volume total de dépenses autorisées, ensuite la ventilation s'opère par le Gouvernement. Cela n'a pas changé depuis 2017. Cela a toujours été ainsi. Je n'ai jamais connu d'autres manières de fonctionner avec les fonds. C'est bien une décision qui incombe au Gouvernement d'affecter les dépenses, les moyens qui peuvent être dépensés dans un fonds et de prendre une décision qui, en général, se prend en tout début d'année, puisque c'est ce qui permet d'engager réellement les premiers montants.

En ce qui concerne la note de genre et la partie que vous réclamez en plus, vous trouverez déjà toute une série d'informations à la page 428.

Sur les TEC, les menaces travailleurs, ce n'est pas vraiment le débat budgétaire, mais il y a clairement une volonté plusieurs fois exprimée du Gouvernement de ne pas utiliser des budgets nouveaux pour des lignes qui ne fonctionneraient pas de manière optimale. Je pense que notre demande est légitime. Nous consacrons plus de

450 millions d'euros par an au groupe TEC. Nous avons des exigences qui seront transcrites. Je confirme que ce contrat de service public est sur le point d'être présenté au Gouvernement, qu'il sera traduit en toute une série de demandes. C'est légitime quand on confie à un opérateur 450 millions d'euros ; on peut être exigeant sur la manière dont il doit utiliser ces montants. Nous ne souhaitons plus que les transports en commun soient utilisés chaque fois que possible pour intervenir sur des conflits sans aucun rapport parfois avec la Wallonie, encore moins avec les transports.

Vous aviez parlé – M. Henry a repris ces mots-là – d'un climat qui se détériore, d'une escalade, et cetera. Je constate que, dans les transports en commun wallons, sur des problèmes liés à la Wallonie ou au transport public, il n'y a eu quasiment aucun jour de grève depuis des années. Les seuls jours de grève sont des jours de grève liés au fait de s'associer à des manifestations interprofessionnelles, les pensions, toute une série de débats qui ont lieu à un autre niveau de pouvoir.

C'est cela que nous ne souhaitons plus. Qu'il y ait, sous forme de délégation, des participations à ce genre de mouvement, pas de problème, mais être en première ligne à chaque fois, en immobilisant des zones entières au niveau de la desserte en transport public, c'est beaucoup trop fréquent, ce n'est plus possible comme cela.

Cette négociation doit aboutir sinon, effectivement, les moyens supplémentaires du Plan wallon d'investissement, nous ferons en sorte de, ce que les TEC font déjà aujourd'hui, confier une partie des lignes à du privé, ils le fassent un peu plus qu'aujourd'hui. Ils devront avoir les moyens supplémentaires affectés à des opérateurs privés qui posent beaucoup moins de difficultés et qui sont beaucoup plus réguliers dans leur travail. Soit c'est la paix sociale, soit c'est d'affecter les moyens. Est-ce une forme de chantage ? J'estime que, quand on bloque des dépôts, lorsqu'on laisse les gens sur le trottoir, c'est aussi du chantage surtout dans des discussions ou sur des débats qui n'ont rien à voir avec ces gens et avec le niveau de pouvoirs qui est le nôtre.

Je suis désolé, mais c'est l'attitude unanime prise par le Gouvernement et nous l'avons très bien formulée. Nous avons reçu en plein conclave les représentants des délégations syndicales et de la direction et nous leur avons exprimé cela clairement.

Des dates ont été fixées. Tout début décembre, nous devrions avoir des réponses sur ce que nous demandons.

Sur le fonds budgétaire, je vous ai répondu.

Concernant les différents projets de décret annoncés, MM. Denis, Henry et Mme Waroux ont évoqué cela. Effectivement, il y en a encore toute une série. Il y a d'abord des documents importants qui ne viendront pas sous forme de décret, mais le schéma de développement du territoire et le contrat de service public. Je vous ai donné les échéances pour le contrat de service public. Pour le schéma de développement du territoire, les communes doivent avoir terminé les remises d'avis vers le 15 février, donc, c'est une adoption par le Gouvernement dans la foulée ; on pense vers le 15 mars. C'est le délai qui a été jugé suffisant. C'est le délai du CoDT sur la manière de traiter le schéma de développement du territoire, avec l'enquête publique qui débute et les remises d'avis par les communes, mais j'y répondrai plus largement tout à l'heure puisqu'il y a une interpellation de M. Henry sur le sujet.

Il y a effectivement des décrets. Il y en a un sur la qualité de l'air, celui du Stop diesel. Il est en troisième lecture le 22 novembre, et peut-être que nous verrons encore cette année, au moins pour une présentation générale en décembre ou au tout début janvier. Ce décret est maintenant terminé. Que prévoit-il ? C'est l'interdiction progressive de circuler avec les véhicules diesels, mais aussi essences les plus polluants à partir de 2024, 2025, 2026. Une grille monte en puissance pour avoir, en 2030, l'interdiction de tous les véhicules diesel tels qu'ils existent aujourd'hui. Ce décret met aussi en place le dispositif et les niveaux à atteindre sur les zones de basse émission. Il reprend aussi des dispositions sur les contrôles techniques et la vérification de certains dispositifs, notamment en ce qui concerne les particules fines. Je ne vais pas présenter le décret dans le détail, mais vous avez maintenant les échéances, et ce sera pour très bientôt.

Un autre décret sur la qualité de l'air intérieur est en troisième lecture le 6 décembre. Ce sera aussi ici pour janvier.

Concernant le permis d'environnement, 6 décembre, il est en seconde lecture.

Les infractions environnementales, le 6 décembre, sont en seconde lecture.

Le sous-sol, là aussi, c'est le 6 décembre. Si tous mes décrets passent ce jour-là, ce sera le carton plein. C'est le code des ressources du sous-sol et qui, Madame Waroux, reprend le Code minier et tout un volet sur les terrils puisque l'on a là une partie importante du territoire qui, aujourd'hui, n'est pas cadrée par pas grand-chose ou par des dispositions très anciennes qui classaient ces terrils en exploitables ou non exploitables. On a une autre vision de ce que peuvent être ces terrils à l'avenir.

Je ne vais pas détailler maintenant les mesures sur ce que nous voulons faire en matière de permis d'environnement. C'est caricatural de dire que l'on a aujourd'hui un permis pour 20 ans puis, là, on aura un permis à durée illimitée. C'est très largement cadré et l'ensemble des opérateurs sont consultés. On a des chiffres aussi à donner sur la capacité que nous avons aujourd'hui à opérer des contrôles, la réalité de ceux-ci, et la manière dont nous voulons fonctionner à l'avenir.

Je pense que l'on sera bien plus contrôlés de cette façon-là que l'on ne peut l'être aujourd'hui.

Monsieur Henry, les moyens de l'OTW augmentent de manière significative. Non seulement ce sont 4 millions d'euros en plus, c'est le pour cent. Il y a les 10 millions d'euros du Plan wallon d'investissement. Vous n'en voyez que six au budget 2019 parce qu'il y en avait quatre au budget 2018 à l'ajustement. Les 10 millions d'euros, globalement, sont en liquidation en 2019, mais il y avait des moyens d'engagement en 2018. Souvenez-vous, à l'ajusté 2018, juste après l'approbation du Plan wallon d'investissement, il y avait, dans les budgets du ministre-président, 50 millions d'euros en crédits d'engagement, 5 millions d'euros en crédits de liquidation. Là-dedans, nous sommes allés en prendre 4 millions en crédits d'engagement pour ces lignes rapides. Des budgets pourront être engagés en 2018.

Il y a, en matière d'empreinte SEC, une autorisation de 25 millions d'euros de détérioration de l'empreinte SEC du groupe TEC, dans l'équilibre global budgétaire wallon. Globalement, tout cela fait plus de 30 millions d'euros supplémentaires disponibles en 2019.

Je pense que s'il y a bien une structure qui ne peut pas se plaindre pour 2019, c'est sûrement l'OTW.

Sur le calendrier que vous évoquez pour les fameuses 40 lignes, ce que nous demandons par rapport à celles-ci, cela consiste uniquement à faire un marché public pour déterminer qui seront les opérateurs sur ces lignes. Un travail est en cours pour déterminer lesquels. Ce travail devrait être terminé d'ici deux mois ensuite, on attribue les lignes à des opérateurs qui ont déjà des bus aujourd'hui. Ils ne vont pas les acheter. Ce sont des opérateurs qui disposent du matériel. Quand on a renforcé le Conforto, en ajoutant une ligne, cela a été un marché, en 15 jours, c'était réglé, on avait une ligne supplémentaire et un bus supplémentaire sur le Conforto. Ce n'est pas irréalisable. Si ce n'est pas avril, mais que c'est mai ou juin, peu importe, on est bien sur le budget 2019 et on n'a pas annoncé non plus que les 40 lignes allaient voir le jour le même jour. J'espère qu'il y aura les premières lignes dès le printemps et les autres seront mises en œuvre progressivement.

M. Henry (Ecolo). - Monsieur le Ministre, ce sera quelles lignes ? Comment seront-elles sélectionnées ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Un travail est en cours aujourd'hui pour déterminer les lignes les plus efficaces et lesquelles doivent être mises en place. Je ne sais pas vous dire aujourd'hui quel est le résultat...

M. Henry (Ecolo). - Oui, d'accord. Quel est le cahier de charges ? Vous visez quel genre de ligne, de critères, quelle analyse de public, et cetera ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Ici, la volonté du Gouvernement est bien de créer des lignes rapides pour faire du rabattement vers les gares.

Vous avez un village x, situé à 15 ou 20 kilomètres d'une gare ; aujourd'hui, pour se rendre à la gare, il y a un chemin qui dure une heure parce que le bus multiplie les arrêts et les détours par tous les villages. Nous voulons créer une ligne rapide entre deux points de ce type. On cible une clientèle différente de celle connue aujourd'hui et que sont essentiellement le matin à 7 heures 30 les jeunes qui vont à l'école ; 90 % des gens qui sont dans les bus à cette heure-là sont les écoliers. Je vois bien la situation à Mons-Borinage, elle n'est pas très différente ailleurs.

Par contre, une clientèle qui, d'une manière rapide, peut quitter un village... en fait, c'est éviter de prendre la voiture pour aller se garer à la gare, voire pour ceux qui prennent la voiture et ne choisissent pas le chemin de la gare, être un incitant supplémentaire pour dire : « Je monte dans le bus parce que je suis déposé en face de la gare, il y a deux bus de ce type-là le matin, il y en a deux le soir au retour et avec des réservations de places, et cetera ». C'est le contenu du projet. Mais il est encore en cours de construction ; je ne vous en dirai pas beaucoup plus aujourd'hui. Tout cela reste à peaufiner.

Monsieur Denis, vous aviez évoqué aussi la fusion TEC, le service minimum, et cetera. On assume tout à fait. C'est non seulement notre volonté. C'était même la vôtre aussi de fusionner les TEC, mais bon, voilà, cela a changé.

L'avantage, lorsque vous étiez d'accord, c'est que le syndicat socialiste était d'accord aussi. Maintenant, les choses ayant changé, il n'est plus d'accord. On a un peu de mal pour la mise en œuvre, je le concède.

(Réaction d'un intervenant)

Oui, cela va mieux avec eux.

La programmation du fonds, je vous y ai répondu.

Sur les déchets, vous évoquez la politique des déchets en disant : « Mais on n'y retrouve rien du tout ». Vous ne sauriez rien y retrouver du tout puisque toute la politique des déchets est financée par le Fonds des déchets et la programmation du fonds, vous ne l'avez pas. Ce n'est pas nouveau, plusieurs dizaines de millions d'euros par an sont utilisées pour financer les recyparcs, les infrastructures de déchets, et cetera, tout cela vient du fonds, vous ne sauriez pas une allocation budgétaire quelque part.

De la même manière, Monsieur Henry, vous nous dites : « On ne retrouve rien lié à la politique des SAR, lié au Zéro béton », vous ne nous sauriez pas le voir,

puisque SOWAFINAL, la seule chose que vous voyez, c'est l'annuité à SOWAFINAL.

M. Henry (Ecolo). - Oui, mais je vous parle du budget disponible, 450 000 euros.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Quatre cent cinquante mille euros, c'est l'annuité....

M. Henry (Ecolo). - J'entends bien, mais on ne va pas faire le « stop béton » avec 450 000 euros. C'est cela ma question, c'est l'importance du basculement budgétaire par rapport aux annonces faites en matière d'artificialisation des sols.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Vous ne le voyez pas dans le budget, mais il y a d'abord du 135 millions d'euros sur les SAR, tous décidés en juin dernier. Ici, 20 millions d'euros apparaissent très clairement sur la première partie de ce montant-là, sur la liquidation des moyens. Vous ne sauriez pas voir des montants plus importants puisque vous ne voyez que l'annuité à SOWAFINAL. Vous connaissez le mécanisme, les moyens pour activer les SAR sont bien là et ils sont même là de manière très importante.

Quartiers nouveaux, qu'en est-il de l'avancement ? Nous sommes dans le calendrier tel que prévu. Nous espérions que les premières demandes de permis puissent venir en 2019. C'est ce que l'on avait dit dès le départ. Ce sont des projets d'ampleur, ce sont des projets de 600, 700, 800, 900 logements et les premières phases – c'était une des conditions pour être sélectionné –, c'est que les premières phases de demandes de permis pouvaient être déposées en 2019. J'espère que tous ces projets, dont certains avancent très bien et d'autres sont un peu plus difficiles... Ce n'est pas toujours facile, avec les communes, il y a les élections communales, on espère que les majorités en place ne remettront pas en question des options prises par la majorité précédente. Je pense que, pour une série de dossiers, nous aurons nos premières demandes de permis en 2019.

Concernant le tram, nous avons choisi Tram'Ardent comme partenaire préférentiel, donc, décision du Conseil d'administration de l'OTW. L'approbation finale du marché doit venir au Gouvernement en décembre ou tout début janvier. Aujourd'hui, les négociations continuent entre cet adjudicataire préférentiel, le partenaire du PPP, de manière à réaliser le document final d'accord qui reprendra toutes les spécificités.

Effectivement, cet accord prévoit non seulement la fourniture des trams, la réalisation du chantier et l'entretien. Pas du tout le fait de conduire les trams, c'est un autre débat. Pour conduire les trams, c'est l'OTW sauf que nous souhaitons que ce dernier prenne certains engagements par rapport à la paix sociale sur ces fameux trams, sinon nous lui demanderons de confier à des privés, comme il fait déjà pour toute une série de lignes. On n'invente rien de nouveau sur le fait que l'OTW consacre des moyens à faire rouler des privés sur certains trajets. C'est déjà le cas aujourd'hui pour un pourcentage très significatif des moyens qui lui sont confiés.

Par rapport au tram, c'est ce que l'on avait voulu exprimer et c'est important. Un investissement qui va coûter de l'ordre de 40 millions d'euros par an pendant 30 ans, 1,2 milliard d'euros, on peut s'inquiéter de savoir si l'on aura une relative paix sociale suffisante que pour pouvoir le faire fonctionner. Chaque fois qu'il y aura une manifestation à Bruxelles, on décidera que le tram à Liège ne circule plus, c'est incompréhensible. Je ne comprends même pas qu'on puisse avoir le débat.

En matière d'environnement, Monsieur Henry, les zones de basse émission et le fait que ce soit d'initiative locale, effectivement, c'est d'initiative locale, mais c'est cadré dans le décret. Localement, on ne peut pas dire : « Je fais un peu la zone de basse émission, je fixe telles normes ou j'interdis tels véhicules ». Lorsqu'on active la zone de basse émission à Charleroi, Liège ou ailleurs, on le fait dans le cadre des normes qui seront dans le décret.

Concernant la trajectoire, je vous ai répondu, de 2024 à 2030, les interdictions progressives des véhicules diesel.

Par rapport au décret Sols, l'arrêté est revenu il y a déjà une quinzaine de jours du Conseil d'État, donc approbation définitive peut-être le 6 décembre de l'arrêté qui permet la mise en œuvre complète du décret Sols au 1er janvier 2019, comme prévu. Je n'ai pas entendu de secteur qui aurait des problèmes aujourd'hui pour mettre en œuvre le décret Sols qui n'est pas encore entré en vigueur. Il entrera en vigueur au 1er janvier avec l'arrêté qui est bien connu du secteur et qui sera définitivement approuvé au tout début du mois de décembre.

Le Plan wallon d'investissement prévoit effectivement une réserve, mais pour un dossier qui doit être étudié dans les détails et voir quelle forme il va prendre, mais il y a un montant de 80 millions d'euros sur l'extension et la rénovation. Ce n'est pas que l'extension, elle était chiffrée à une cinquantaine de millions d'euros. On a réservé 80 millions d'euros pour le métro de Charleroi. Maintenant, l'opérateur va faire une proposition d'affectation de ces 80 millions d'euros.

Effectivement, il y a la prolongation de la ligne qui est importante, mais il n'y a pas que cela à faire pour faire en sorte que le métro de Charleroi soit plus attractif

qu'il ne l'est aujourd'hui et plus étendu qu'il ne l'est aujourd'hui.

Vous avez commencé à citer une série d'exemples et vous vous êtes arrêté aux canettes, de choses que je n'aurais pas faites. Je suis disposé à avoir la liste complète et je vous signale qu'en ce qui concerne les canettes, la DPR a toujours parlé de projets pilotes et qu'ils sont en place et que nous avons...

M. Henry (Ecolo). - Monsieur le Ministre, je veux bien beaucoup de choses, mais relisez vos déclarations presse, je les ai évoquées il y a quelque temps au Parlement, si vous voulez, je veux bien le refaire ou d'ici la séance plénière, on ira relire les articles de presse où vous annoncez la fin des canettes au cours de la législature.

(Réaction d'un intervenant)

Oui, c'est un autre Gouvernement, c'est vrai, mais c'était le même ministre.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Je n'ai jamais annoncé la fin des canettes, j'ai toujours dit que je souhaitais le cautionnement.

M. Henry (Ecolo). - Fin des canettes sur les voiries, sur le domaine public. On en est loin.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - J'ai toujours annoncé ma volonté de cautionner les canettes. L'accord qui a été trouvé, ce sont des expériences pilotes pour le faire. C'est en place.

Je demande à avoir le reste de votre liste, cela me permettra de répondre plus complètement.

Concernant le TGV Charleroi, je ne sais pas ce dont il s'agit. Il n'y a pas de volonté wallonne de créer une gare TGV à Charleroi, ce n'est pas dans nos compétences. Il y a deux fois où la problématique TGV est citée, c'est dans le fait de rouvrir un jour la ligne qui a été fermée avec des alternatives proposées actuellement, mais qui ne sont pas du même type. Elles sont intéressantes, ce qui vient d'être mis en place la semaine dernière à l'initiative du ministre Bellot, mais ce n'est pas la même chose, ce n'est pas le TGV.

Ce TGV qui faisait Liège-Namur-Charleroi-Mons, et cetera, est intéressant et nous continuons à revendiquer qu'un jour, il puisse être rouvert, mais il n'y a que là que c'est cité.

En ce qui concerne Charleroi, le projet, c'est autour de la gare de Fleurus, des moyens du Plan wallon d'investissement sont prévus pour améliorer la desserte entre ce que fera la SNCB sur la gare de Fleurus pour en faire la gare de l'aéroport de Charleroi et la connexion entre les deux, donc la navette de transport qui doit être créée entre les deux qui est bien une navette de bus.

Monsieur Dodrimont, par rapport à l'aménagement du territoire-CoDT, l'évaluation après un an, que nous disent les secteurs ? Que les modifications à apporter seraient très limitées au niveau du décret, voire peut-être ne rien faire et attendre un an de plus puisque l'évaluation dure deux ans, mais en tout cas de ne plus toucher au décret puisqu'il semble convenir à tout le monde.

Il y a une série de petites remarques, il y a peut-être trois ou quatre points ; le Gouvernement a déjà examiné une liste restreinte de points qui pourraient être améliorés, mais cela ne change rien aux mécaniques de demande de permis, cela ne change rien aux grands principes lorsqu'on doit faire un schéma, une modification de plan de secteur, et cetera. Ce sont vraiment de petites améliorations à la marge. Nous verrons s'il est opportun de le faire ou si nous attendons la deuxième année pour le faire. Cela veut dire aussi que cela signifie très clairement qu'il n'y a pas eu d'urgence, il n'y a pas de gros clash, il n'y a pas de choses qui nécessitent une grande modification rapide.

Sur l'arrêté d'exécution, une série de corrections sont nécessaires et, là, on peut le faire sur base du décret existant, on n'a pas besoin de modifier le décret. Il y a notamment une erreur dans les arrêtés d'exécution dans un des tableaux qui fait en sorte que certains peuvent interpréter que, pour mettre en peinture une façade, il faut un permis. Ce n'était pas notre volonté, cela, on doit effectivement le corriger.

Sur la dématérialisation, un million d'euros supplémentaires, vous avez cité 1,8 million d'euros. En fait, ce montant englobe des moyens pour la dématérialisation et des moyens, aussi, pour la zone d'habitat vert.

Concernant la CDT, la Cellule de développement territorial, elle est en cours d'internalisation. Il y a déjà eu une lecture au Gouvernement de l'arrêté permettant de réintégrer le personnel dans l'administration puisque, à un moment donné, vous avez dit CDT puis CPDT ; on parlait bien de la CDT.

Les universités ? Pas la cellule de l'administration ? Pas la cellule de développement territorial ?

M. Dodrimont (MR). - Cela s'appelle la CPDT.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - La CPDT, ce sont les universités qui ont, pour de la recherche en matière d'aménagement territoire, une subvention de 2 millions

d'euros. Par contre, la CDT, c'est la Cellule de développement territorial, c'est la cellule créée par M. Antoine à l'époque, et qui s'occupait des modifications de plans de secteurs. La CDT est réintégrée à l'administration, elle est en cours. L'arrêté, en première lecture, a été pris. Les agents sont en cours de transfert vers l'administration.

Sur la zone d'habitat vert, il y a eu un premier passage au Gouvernement ; la première échéance. On a écrit aux 26 communes ayant des zones de loisir reprises dans le plan Habitat permanent afin de leur demander de confirmer leur volonté ou non de mettre en œuvre cette nouvelle procédure.

À la demande des communes concernées, l'échéance pour transmettre a été postposée au 1er juin 2018. L'administration procédait à une première analyse afin de vérifier que les conditions du décret de novembre 2017 applicable à ces zones étaient bien respectées. Nous avons ensuite demandé aux communes de compléter leurs dossiers, de transmettre les éléments pour le 20 août 2018. Sur cette base, s'agissant de modifications de plans de secteur, l'administration a procédé à un important travail cartographique, en vue de délimiter les périmètres des sites retenus à l'échelle du plan de secteur.

Le 8 novembre dernier, le Gouvernement a adopté le projet de liste comprenant 18 sites reconvertibles en zones d'habitat vert sur base des critères repris à l'article D.264 du code. Mon administration a été invitée à procéder à la notification de la décision du Gouvernement aux communes concernées, en vue de réaliser une enquête publique et de poursuivre la procédure prévue par le code et un courrier explicatif sera également adressé par mon administration aux communes qui ont fait parvenir un dossier à la DGO4, mais dont les sites n'ont pas été retenus par le Gouvernement.

Je souligne, enfin, qu'il s'agit là d'un premier train de reconversion et que les communes qui n'ont pas répondu à l'appel pourront soit le faire dans le cadre d'un futur appel, soit procéder par révision classique du plan de secteur pour inscrire une zone d'habitat vert ou une zone d'habitat à caractère rural. C'est en cours. La première décision du Gouvernement sera suivie d'autres et d'autres dossiers aussi qui n'auraient pas été repris ici.

Sur la mobilité douce, les RAVeL, les moyens, ici, sont dispersés entre différentes allocations budgétaires, mais globalement, on n'a jamais eu autant d'argent pour les RAVeL, puisqu'il y a à la fois les 12 millions d'euros en partie en DGO2, DGO1, donc voies navigables et les RAVeL classiques, mais des moyens vélos aussi en Plan wallon d'investissement, voire en plan Infrastructures II, même si là, c'est plus des liens entre une voirie régionale et un RAVeL. Toutefois, j'ai demandé une attention particulière à cela.

Monsieur Henry, vous aurez sans doute noté que ces derniers jours, le GRACQ s'exprimait sur le fait que le nombre de prises en compte de l'aspect vélo lors des délivrances de permis pour les réfections des voiries régionales est en croissance. Cela reste insuffisant : je pense que c'est de l'ordre de 60 % ; on venait de 20.

Notre volonté, c'est que – M. Culot l'a évoqué aussi – chaque fois que l'on a une réfection majeure d'une voirie régionale, la dimension vélo s'y trouve. On dit une voirie régionale parce que c'est à notre niveau, mais au niveau communal, on doit avoir les mêmes réflexes. Cela se met en place. On essaie que des structures telles que le GRACQ participent au maximum, en amont, aux discussions, lorsqu'elles débutent entre les communes et les opérateurs régionaux. Par exemple, lorsqu'une voirie régionale va traverser un centre et qu'elle doit être refaite, pour que la dimension vélo soit intégrée dès le départ. Cela progresse. Cela pourrait sans doute aller plus vite.

Monsieur Dodrimont, sur le bien-être animal et sur la nécessité d'une direction unique, c'est exactement le sens que prend la réforme en cours. Il y a une première lecture, au Gouvernement, de la réforme de l'organisation des différentes directions générales et des directions.

Un point important – ce n'est plus du tout du bien-être animal, mais pour revenir à DGO1-DGO2 –, jeudi dernier, a été approuvée une fusion DGO1-DGO2, une première lecture du texte a été approuvée. Le but, c'est de faire une grande direction générale regroupant les infrastructures et la mobilité. Cela, Monsieur Henry, en termes de progression de l'idée de la mobilité douce et notamment de la mobilité vélo, avoir une seule direction et non plus des gens qui, d'un côté, pensent la mobilité, et d'un autre côté, créent des infrastructures, est une avancée fort importante. Les différentes directions de cette direction générale unique sont organisées de cette façon pour avoir une vraie réflexion mobilité qui soit couplée au fait de faire des bétons, des routes et des pistes cyclables, que les deux soient en lien. Dès lors, cette fusion sera effective endéans les trois mois, puisque là, le processus est enclenché avec une première approbation d'un texte par le Gouvernement.

Direction bien-être animal, direction unique : regrouper le normatif et le contrôle, c'est prévu comme cela. C'est ce qui a fait dire à certains – franchement, il faut avoir une lecture très superficielle pour en arriver là – que l'Unité du bien-être animal a disparu. Non, elle n'a pas disparu. Elle est dans une direction générale du bien-être animal qui implique le normatif et le contrôle. L'Unité du bien-être animal n'a pas disparu et n'est pas remplacée par une association des refuges. Il y a parfois des lectures un peu étonnantes.

Madame Waroux, l'allongement de la piste de Charleroi et de Liège fait l'objet des études d'incidences comme c'est prévu. On ne peut pas dire que l'on ne

mesure pas l'incidence de cela. Maintenant, il y a un calcul aussi au niveau environnemental sur le volet « bruit » où, effectivement, une piste plus longue permet des conditions d'atterrissage qui limite le bruit bien plus qu'une piste qui serait très courte. Sur le volet « bruit », il y a des aspects positifs. Après, cela fait encore beaucoup de béton, cela c'est un autre angle.

Sur l'AWAC-ISSeP, le transfert qui se fait ici était automatique de l'AWAC vers l'ISSeP. Dès lors, nous confions l'argent à l'AWAC qui le donne à l'ISSeP. Ici, nous décidons de le donner directement à l'ISSeP, donc il n'y a pas de changement.

Concernant la coopération internationale : il n'y a pas de modifications dans les budgets.

Pour la qualité de l'air, vous verrez, il y a d'abord des budgets clairement dédiés à cela. Quelques belles opérations se préparent, qui vont au-delà. Il y a eu tout un débat : avons-nous suffisamment de points de contrôle de la qualité de l'air ? » Oui, au sens de ce que l'Europe nous impose, nous avons suffisamment de points de contrôle.

Ceci dit, on le voit bien – vous aurez l'occasion, sans doute, d'être sollicités, comme moi, lors du débat sur le diesel – qu'une sensibilisation plus importante de la population est nécessaire. Les gens ont du mal à croire qu'interdire le diesel, à l'horizon 2030, on le fait parce qu'il y a un intérêt qualité de l'air. Ils nous renvoient sur : « Vous avez un intérêt fiscal. Vous voulez nous taxer », et cetera. Non, il y a vraiment un problème de qualité de l'air. On est en dessous des normes européennes, on est en large progression, mais on est encore loin de l'idéal en matière de qualité de l'air. On peut l'atteindre dans les centres-villes, là où vivent les gens. La manière la plus facile de le faire, c'est à travers les véhicules. Les avions sont là où ils sont, les bateaux sont là où ils sont, mais dans le centre-ville de Charleroi, c'est essentiellement des voitures – ou à Liège, ou ailleurs – qui sont les responsables des mauvais résultats en matière de qualité de l'air.

Dès lors, les opérations que l'on va mener consistant notamment à installer une série de tubes qui permettent de mesurer les quantités d'oxyde d'azote, sont des postes d'opérations orientées aussi sensibilisation ; avoir une cartographie, mais surtout avoir localement une prise en compte, que les gens prennent conscience des difficultés que l'on rencontre lorsqu'il y a trop de voitures, lorsque l'on ne change pas de mode de carburant ou de déplacement. Avec un volet sensibilisation en milieu scolaire, raison pour laquelle cela apparaît ici.

Concernant le Code des ressources sous-sols, cela, je vous ai répondu : 6 décembre au Gouvernement.

Pour le permis d'environnement, je vous l'ai dit aussi.

Les étapes du SDT, je les ai citées tout à l'heure.

Monsieur Culot, Tram'Ardent, BAFO, c'est fait.

Concernant les moyens du Plan wallon d'investissement et du plan Infrastructures II, vous avez salué le fait qu'ils étaient là et bien là. Ils sont même très conséquents pour le plan Infrastructures II. Notre volonté est vraiment, tout début janvier 2019, février au plus tard, pour qu'il y ait un lissage entre les deux et qu'il n'y ait pas un temps d'arrêt – préjudiciable au secteur sur la précédente mandature et j'en suis responsable.

On réfléchit par tranche de cinq ans, mais les secteurs ont besoin de continuité. Ici, nous allons adopter le plan en janvier ou au plus tard en février. Sur les pistes cyclables, il y a plusieurs angles. J'ai évoqué les budgets RAVeL. Il y a des budgets aussi plus importants de construction, soit dans le plan Infrastructures, soit dans les crédits classiques en pistes cyclables. Il y a aussi le fait d'avoir identifié, très clairement, 15 millions d'euros pour systématiser les entretiens parce que même là où la piste cyclable est parfois en relatif bon état, on a une vraie difficulté d'entretien. Les voitures ont la particularité sur le réseau de faire en sorte d'envoyer tous les débris ailleurs et notamment sur les pistes cyclables, ce que ne font pas les vélos. Dès lors, très rapidement les pistes cyclables même lorsqu'elles sont en état, sont souillées par des feuilles et des branches. Il faut une organisation de l'entretien de ces pistes cyclables qui soit différente.

Il y a 15 millions d'euros répartis dans les districts consacrés à cela. Il faut vraiment augmenter la fréquence d'intervention sur les pistes cyclables. Ce n'est pas uniquement de la création et pas toujours des grosses réparations. Parfois, c'est tout simplement faire qu'elles réapparaissent parce qu'elles sont parfois là sous les feuilles et sous les herbes.

Je pense avoir fait plus ou moins le tour.

Mme la Présidente. - De toute façon, si vous n'avez pas répondu à toutes les questions, je suppose que les parlementaires se feront un plaisir de vous le rappeler.

La parole est à Mme Gonzalez Moyano.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Monsieur le Ministre, j'entends bien votre petite remarque sarcastique relativement à ma première intervention. Ce que je voulais dire c'est que la masse budgétaire a globalement augmenté. Toutefois, la contradiction existe. Ce que voulait dire mon collègue, c'est que le budget des travaux publics a augmenté, notamment celui des TEC également, mais on constate que l'environnement a des postes sous-financés et reste le parent pauvre de votre portefeuille. À cet égard, j'invite M. Maroy à relire ses tableaux budgétaires.

Concernant les fonds budgétaires, vous me dites que c'est toujours le cas depuis 2017. C'est faux. Je vous invite à revoir notamment les fonds budgétaires concernant la gestion des déchets et vous verrez que les tableaux étaient beaucoup plus détaillés qu'ils ne le sont actuellement.

Relativement à la note de genre, j'entends aussi votre réponse de consulter la page 428. Comme de fait, la note genre concerne l'OTW, mais je réitère ma remarque et je maintiens qu'il n'y a rien sur l'aménagement du territoire et sur l'urbanisme.

Quant au groupe TEC, ma remarque était peut-être assez incisive, mais chacun a sa version des faits. J'entends surtout les travailleurs et les remarques des syndicats.

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

M. Denis (PS). - Monsieur le Ministre, pour rebondir sur ce que vient de dire ma collègue concernant les TEC, vous avez une augmentation de moyens – on le constate bien –, mais vous les avancez comme une sorte d'épée de Damoclès : si les lignes de bus ne sont pas plus régulières, si le climat social ne s'améliore pas, on passera à des opérateurs privés. Vous me dites : « Monsieur Denis, ce n'est pas de la menace ». Non, c'est de la provocation. Nous estimons que les pressions sont là. Pour nous, ce que vous nous dites, c'est bonnet blanc et blanc bonnet. Reconnaissez que les conditions de travail de certains travailleurs se détériorent. Ils constatent également une diminution de leur pouvoir d'achat. Tout cela génère de l'inquiétude au sein du personnel qui utilise, d'une certaine manière, le droit de grève pour affirmer cette inquiétude qui provient parfois d'autres domaines que stricto sensu leurs propres conditions de travail.

Vous assumez la fusion, le service minimum, les sanctions des grèves, et cetera. Vous dites : « Oui, nous, nous assumons ». Vous nous dites même : « Il y a quelque temps d'ici, que vous n'étiez pas si opposé à une certaine idée de la fusion ». J'attire votre attention sur le fait que, quand M. Magnette était ministre-président, le PS n'a jamais proposé la fusion des sociétés des TEC. Il demandait simplement la réorganisation intérieure en vue de diminuer le nombre d'administrateurs. Nous étions contre la fusion, tout comme – d'autres collègues, par exemple, Mme Géradon, vous l'ont déjà dit plusieurs fois en séance plénière – nous sommes adversaires du service minimum.

Vous créez de la tension et vous déplorez les réactions. Je me souviens d'un slogan de 1968 qui disait : « Les travailleurs, c'est un peu comme les pavés. À force de marcher dessus, on finit par se les prendre dans la figure » ; c'est un peu ce qui se passe. Nous sommes partisans d'une véritable concertation sociale. Vous nous dites : « À l'époque où vous étiez au Gouvernement, les syndicats socialistes, c'est étonnant, suivaient, mais maintenant ils ne suivent plus ». Les raisons sont claires : on n'avait pas l'habitude d'activer la menace sur l'emploi comme outil de travail, si l'on peut dire, comme mode de négociation. Dès lors, on arrivait mieux à avoir des consensus. Cela concerne les TEC.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Je voudrais intervenir. Il n'y a aucune menace sur l'emploi. Personne n'est menacé.

M. Denis (PS). - Quand on dit...

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

M. Denis (PS). - La semaine dernière...

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Non, non, je tiens à le préciser.

M. Denis (PS). - Monsieur le Ministre, les travailleurs...

Mme la Présidente. - Laissez parler M. le Ministre.

M. Denis (PS). - Dire que les travailleurs des TEC risquent de perdre leur emploi au profit d'opérateurs privés, c'est une menace sur l'emploi.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Pas du tout. Les moyens nouveaux, les moyens supplémentaires affectés à des opérateurs privés ; dès lors, les moyens classiques sont maintenus, ce qui permet que chaque travailleur actuel des TEC continue à y travailler normalement, sans aucune restriction et sans aucune diminution du volume. Les remplacements sont aussi garantis ; il n'y a aucune menace sur l'emploi.

Il y a la question de la taille future de l'opérateur et de l'équilibre entre ce qui est donné au privé et ce qui est fait en régie. Cet équilibre qui, aujourd'hui, aux environs de 60 %-40 %, va se rapprocher de 50 %-50 % si, à un moment donné, on n'est pas plus convaincu de l'efficacité qui peut être rendue lorsqu'il s'agit de travailleurs en régie.

On ne menace l'emploi de personne. On dit simplement les développements. On vient avec des moyens supplémentaires, notamment du Plan wallon d'investissement, on vient avec des moyens supplémentaires – ceux du tram –, on vient avec des

moyens supplémentaires de ceux prévus par l'indexation. Nous disons que cela nous voulons faire en sorte qu'ils soient utilisés de la manière la plus efficace possible. Dans les conditions actuelles, c'est en les confiant à du privé. On ne menace l'emploi de personne.

M. Denis (PS). - Permettez-moi de remettre en cause ce que vous affirmez ici, parce qu'à plusieurs reprises en commission et en séance plénière, vous avez dit que s'il le fallait, si le climat social ne s'améliorait pas, s'il y avait encore ce que vous appelez « les grèves sauvages », on passerait à un opérateur privé. On l'a entendu à plusieurs reprises aussi bien en séance plénière qu'en commission. Si vous dites que ce n'est pas une menace sur l'emploi, il faut donner un autre sens à ces mots.

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

M. Henry (Ecolo). - Ce que M. le Ministre vient de dire n'est pas anodin que l'on soit d'accord ou non. Vous savez ce que je pense des menaces qui ont été proférées. Cela veut dire que le nombre de postes existant aujourd'hui, en l'absence du tram, sera maintenu et augmenté des postes liés à la conduite des trams. Est-ce bien cela que vous dites ? Est-ce confirmé cela ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - La décision du Gouvernement est bien celle-là : nous ne touchons pas à la dotation de base du groupe TEC qui permet le maintien de l'emploi tel qu'il existe aujourd'hui, mais nous affectons les moyens supplémentaires à des opérateurs privés, en espérant – mais vraiment c'est notre premier espoir – qu'à un moment donné, on obtienne ce que l'on demande, ce qui n'est pas très compliqué.

Lorsqu'il s'agit de mouvements intersectoriels, de grèves qui n'ont rien à voir avec les conditions de travail dans le groupe TEC, avec les salaires des chauffeurs de bus, avec la situation de la société des TEC, les syndicats sont représentés dans ces mouvements. Des représentations, des délégations ciblées, convenues à l'avance : 50 ou 100 personnes, que l'on fixe un chiffre, peu importe. On ne veut pas immobiliser une société de 5 000 personnes, parce que 100 travailleurs ont décidé de manifester à Bruxelles. Cela non, nous ne le souhaitons plus.

M. Henry (Ecolo). - Il n'est pas sûr que cela n'arrive plus parce que vous avez sous-traité certaines lignes, mais on en reparlera.

Je reviens sur la question du tram. D'accord quand vous avez des lignes nouvelles, mais ici ce n'est pas une ligne nouvelle. C'est une restructuration du réseau. Vous avez plusieurs lignes de bus qui existent actuellement et qui n'existeront plus sous la même forme avec le tram et vous avez un redéploiement global du réseau de la zone concernée.

Nous confirmez-vous que le volume d'emplois, le nombre de postes existants aujourd'hui pour la conduite des bus, ne sera pas diminué indépendamment du fait qu'il y aura forcément en plus un certain nombre de postes pour la conduite des trams ? Est-ce bien cela que l'on doit comprendre ?

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. - Il faut maintenant réfléchir au niveau de l'ensemble de la Wallonie puisqu'il s'agit d'une société unique au 1er janvier 2019 et de l'ensemble de ses travailleurs.

Je répète bien la décision : la dotation de base ne change pas, donc le nombre de personnes qui travaillent aujourd'hui aux TEC ne change pas, et les moyens supplémentaires pourraient être utilisés pour le privé si l'on n'a pas une amélioration, mais on va trouver une solution pour que ce soit le cas. On ne va licencier personne, Monsieur Henry.

M. Henry (Ecolo). - Oui, mais dans l'exploitation du tram, ce ne sont pas que des moyens supplémentaires. C'est pour partie aussi de la dotation existante du groupe, ou je me trompe ?

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. - Vous m'avez reproché de créer de nouvelles lignes et de ne pas prévoir la dotation supplémentaire. Je vous rappelle qu'à l'époque, dans votre accord sur le premier tram de Liège, il était convenu aussi qu'il n'y ait pas de moyens supplémentaires puisque c'était le TEC Liège-Verviers à l'époque qui devait, dans ses budgets, trouver les moyens pour faire fonctionner le tram. Il me semble que c'était bien comme cela. On est dans la même situation aujourd'hui. Pour le moment, on n'a pas identifié de budgets spécifiques pour le tram. Cela fait partie de la réorganisation générale.

M. Henry (Ecolo). - Ce que vous dites sur l'emploi n'est pas juste. Vous en pouvez pas en même temps dire : « Les conducteurs de tram, l'exploitation du tram va être financée par la dotation du groupe. On ne prévoit pas de l'augmenter et l'on va peut-être la privatiser, mais si on la privatise il n'y aura pas de perte d'emplois ». Ce

n'est pas possible, il y a quelque chose qui ne tient pas dans votre raisonnement.

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. - Cette discussion doit seulement avoir lieu au Gouvernement dans le courant du mois de décembre, lors de l'approbation du marché définitif. Je ne vais pas ici rentrer dans les détails de ce genre de choses, mais j'entends bien votre message. Notre volonté n'est pas d'opérer des licenciements au groupe TEC.

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

M. Dodrimont (MR). - Je remercie M. le Ministre pour ses réponses.

En effet, entre le « C » et le « D », j'ai inclus le « P » de permanent. Elle existe depuis tellement longtemps et l'on parle tellement de la disparition de la CDT depuis un certain temps que je lui ai donné un caractère permanent qu'elle ne méritait pas. Vous avez raison, Monsieur le Ministre, on parlait bien de la CDT et je vous remercie pour vos réponses.

Si je puis me permettre, par rapport à la réponse sur les réseaux RAVeL, je n'ai pas vraiment eu d'éclairage à ce qui pourrait être prévu dans la Région qui me tient à cœur. Si des précisions sont apportées ultérieurement, je suis intéressé de les obtenir.

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

Mme Waroux (cdH). - Par rapport aux 17 objectifs de développement durable, y a-t-il une volonté – ou une méthodologie, encore mieux – d'évaluer le rapport entre les décisions du Gouvernement, le budget et ces fameux 17 objectifs ?

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

M. Henry (Ecolo). - Je n'avais pas encore fait mon intervention complète.

Mme la Présidente. - M. le Ministre va répondre à la question de Mme Waroux puis je reviendrai vers vous.

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. - Nous avons une direction du développement durable qui est interpellée chaque fois que nécessaire et qui vient avec des propositions et des projets, le cas échéant, mais pas dans une analyse du budget. Le budget de la Wallonie ne passe pas à travers le crible d'une cellule développement durable.

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

M. Henry (Ecolo). - C'est dommage, on devrait l'inventer.

Il y a beaucoup de choses à dire sur vos propos, en essayant de ne pas faire de redites.

Sur la question de l'aménagement du territoire, j'entends bien votre réponse sur les quartiers nouveaux. On est encore au démarrage, on verra bien dans les prochains mois s'il y a des demandes de permis. Pour une procédure annoncée comme très rapide et très facilitée par l'administration, on n'est pas encore à la mise en œuvre effective.

J'aurais deux autres questions concernant plutôt la partie CoDT, sur lequel je n'étais pas venu dans le premier tour de parole. M. Dodrimont a tout à fait raison de parler de l'évaluation des suites du décret, je ne vais pas y revenir. J'ai deux questions plus particulières sur les outils mis en œuvre par le CoDT.

Concernant la question des schémas pluricommunaux, quel est le bilan aujourd'hui ? Combien y en a-t-il en projet, voire aboutis ? Cet élément phare avait été mis en avant dans votre réforme du CoDT.

Deuxièmement, la question des zones d'enjeu locales, même chose : quel est le bilan à ce stade de cet outil que vous avez mis en place dans le CoDT et qui visait à lutter contre l'étalement urbain au départ de la volonté des communes ?

Toujours dans l'aménagement du territoire, je reviens sur cette histoire de TGV. Je suis très surpris par votre réponse ; je vous encourage à relire votre texte. Je vais vous en épargner la lecture complète, mais à la page 44 du projet de SDT il est indiqué – je lis juste une seule phrase...

(Réaction de M. le Ministre Di Antonio)

Oui.

(Réaction de M. le Ministre Di Antonio)

Le débat n'est pas que sur le budget, Monsieur le Ministre.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - On ne s'est pas compris : nous cherchions dans le budget où l'on parle de TGV.

M. Henry (Ecolo). - Non, bien sûr que non, je parlais du projet de SDT – je comprends que vous n'ayez pas compris – qui évoque très clairement à la page 44 une nouvelle gare ligne grande vitesse à Charleroi. C'est très surprenant comme annonce, ce n'est pas du tout anodin et je voudrais vous entendre. D'accord, ce n'est pas dans le budget – on ne s'était pas compris –, mais dans le projet de SDT qui est à l'enquête publique pour le moment. C'est un choix que le Gouvernement a fait, qui n'est pas du tout anodin.

Sur le domaine environnemental, j'ai entendu certaines de vos réponses. Vous nous dites que les arrêtés du décret Sols vont arriver au Gouvernement et que l'on sera bien dans les temps pour le 1er janvier.

Monsieur le Ministre, évidemment qu'il n'y a pas encore de problème avéré de procédure en cours pour des dossiers concernant le décret qui entre en vigueur au 1er janvier. Oui, d'accord, sauf que les opérateurs qui travaillent sur des projets concernés par le décret Sols sont dans des projets de très long terme, des gros investissements, des procédures qui durent plusieurs années. Je suppose que vous n'imaginez pas qu'ils ne soient pas en train de travailler maintenant sur des projets qui seront déposés à l'administration au mois de janvier. Évidemment que c'est un problème que l'arrêté et que toute la mise en œuvre du décret ne soient pas encore opérationnels aujourd'hui, mi-novembre, par rapport à leur entrée en vigueur du mois de janvier. Ce que vous me dites confirme tout à fait ce que j'avais entendu.

Sur la question du permis d'environnement à durée indéterminée, je pense qu'il y aura beaucoup de débats à avoir. On ne va pas faire tout le débat ce jour. Vous nous dites que le contrôle sera meilleur qu'aujourd'hui. Je me réjouis que vous nous expliquiez comment car, à ce stade, vous n'avez rien donné comme balises de ce qui pourrait être rassurant de ce point de vue. Le fait d'avoir un permis qui passe de 20 ans à permanent, c'est très différent, y compris pour ceux ayant déjà un permis aujourd'hui. Je ne sais pas ce que vous avez envisagé comme mesure transitoire. Il y a beaucoup de questions, mais j'imagine que nous aurons ultérieurement le débat plus en détail.

Sur la question de la sortie des véhicules diesel, j'entends bien qu'il y aura différentes balises définies par le décret et je ne mets pas cela en doute. Nous aurons le débat lors de l'examen du décret, mais ma question n'était pas celle-là et vous n'y avez pas répondu. Quelle est la trajectoire que vous prévoyez en termes de nombre de véhicules, de quantité de kilomètres ou de je ne sais pas quel indicateur ? Le Gouvernement a mis dans sa déclaration, de ce Gouvernement-ci, de deux ans... Vous avez mis dans votre programme de législature la sortie du diesel en 2030. Je ne pense pas que le décret prévoit explicitement la sortie du diesel. Il y a toute une série de conditions. Vous l'avez encore répété puisque vous avez été plus prudent par la suite et vous avez dit : « Le diesel tel qu'on le connaît aujourd'hui », ce qui est déjà fort différent.

Quelle projection envisagez-vous dans les prochaines années, d'ici 2030, pour arriver à cette annonce de sortie du diesel ? Comment pensez-vous que votre décret permettra effectivement cette sortie puisque vous ne savez pas combien de communes décideront de zones de basse émission, dans quelle ampleur, combien de véhicules seront concernés, et cetera ? Avez-vous fait des projections ? Avez-vous des hypothèses ? Cela me paraît assez important puisque l'on annonce un objectif vraiment radical et chiffré pour dans 12 ans. Je n'imagine pas que l'on ne planifie pas cela d'une manière un peu précise.

Pour la question de la mobilité, j'ai entendu une série de réponses. Je vais commencer par la question du tram. Concernant votre réponse les conducteurs, il y a visiblement un souci. Vous nous dites : « On va bien voir avec le Gouvernement, on ne souhaite pas qu'il y ait des licenciements », mais vous venez de nous démontrer qu'il était impossible de privatiser la conduite des trams sans qu'il y ait de licenciement. J'attends que vous me le démontriez, parce qu'à ce stade ce que je comprends, avec les informations que j'ai, c'est que ce n'est pas possible de rendre la conduite des trams privatisée sans qu'il y ait de licenciement de chauffeurs, sauf à prévoir un budget supplémentaire important.

Deuxièmement, je ne souhaite pas qu'il y ait privatisation de la conduite des trams, cela n'a jamais été le modèle et ce n'est pas du tout mon option. Je voudrais que vous nous disiez également quelle sera la portée de la décision du Gouvernement de décembre ou de janvier, puisque vous nous dites que c'est là qu'il y aura la décision d'attribution du marché.

M. Culot disait : « Ne nous disputons pas, c'est très bien que l'on ait le tram, puis on verra bien ». Je n'en suis pas sûr. Qu'est-il prévu dans l'attribution du marché ? Allez-vous, d'une part, attribuer le marché – j'ai cru comprendre de ce que vous avez dit, mais je voudrais que vous le confirmiez – avec la conduite à l'OTW, on signe les documents, le partenaire privé est engagé, les travaux commencent, et cetera ? D'autre part, ultérieurement – c'est ce que je comprends de vos propos et de ce que M. Culot a dit, mais je ne suis pas sûr que c'est la réalité juridique – si vous souhaitez privatiser la conduite, le Gouvernement donnera une injonction à l'OTW de privatiser la conduite des trams, indépendamment du PPP. Est-ce bien cela qu'il faut comprendre ? Ou est-ce lors de la décision de décembre ou de janvier qu'il faudra décider si la conduite est privée ou pas ? C'est très différent comme statut de la décision qui va venir dans quelques semaines.

Sur la question du contrat de service public, j'entends bien l'annonce faite que cela va venir au Gouvernement dans deux semaines, c'est un des éléments. Vous n'avez pas dit grand-chose du contenu.

Serait-il possible que vous nous donniez quelques grandes lignes du contenu du contrat de service public que vous envisagez ? C'est fondamental par rapport à votre note d'orientation, par rapport au budget. Quand ce contrat de service public devrait-il entrer en vigueur ? Qu'aura-t-il comme contenu ? Je ne vous demande pas de rentrer dans les détails. Quels sont les éléments centraux qui changeront par rapport à aujourd'hui ?

Concernant l'autorité organisatrice du transport, là aussi, il y a des questions fondamentales. Son rôle est très important. Elle n'est pas encore mise en place. Quel est le calendrier ? Quelles options allez-vous choisir par rapport à cette manière de gouverner par l'autorité d'organisation ?

J'en viens à la question des autres aspects de mobilité. J'ai d'abord quelques sous-questions.

Sur la question des mobipôles, 450 millions d'euros, c'est un budget important. Quelle est la méthodologie ? Comment ces mobipôles vont-ils venir s'articuler, puisque l'on semble s'approcher de la concrétisation ? Je dis « 450 millions d'euros », non, parce qu'il n'y a pas que les mobipôles dans ce budget de 450 millions. Il y a notamment les mobipôles, donc, on ne sait pas très bien quelle est la part. Quelle est la méthodologie ? Où ces pôles vont-ils venir s'accrocher sur le réseau ?

De plus, je ne partage pas du tout ce qui a été dit par M. Culot – c'est dommage qu'il soit sorti, je l'aurait dit aussi s'il avait été là – sur les investissements dans le réseau routier. Je le dis surtout vis-à-vis du Gouvernement globalement : il y a une incohérence profonde à continuer d'avoir des budgets routiers qui augmentent plus fortement que les transports en commun et à avoir la vision faste ou à avoir le défi climatique tel que le Gouvernement s'y était engagé. La mobilité est un élément absolument central pour résoudre le problème climatique. Vous le savez, la Wallonie a deux responsabilités principales en matière climatique : la mobilité et l'isolation des bâtiments. On peut dire que l'un n'empêche pas l'autre, comme le dit M. Culot. Ce n'est pas parce que l'on soutient qu'il y ait des transports en commun que l'on ne doit plus investir dans la route. Sauf qu'il n'y a pas assez d'euros, sauf que vous avez définancé le groupe de 85 millions d'euros par rapport à la trajectoire qui était promise au groupe pour cette législature. Ces choix sont faits et ne vont pas du tout dans le sens des annonces en matière climatique.

On pourrait se dire : « Ce n'est pas grave que l'on investisse encore un peu sur les routes, si l'on pouvait investir 10 fois plus dans le transport en commun et dans la mobilité douce », mais ce n'est pas ce que l'on fait, on continue d'investir plus dans les routes ; c'est un gros problème.

J'en viens au dernier dossier de mobilité, sur la question des lignes express, qui est un énorme chantier, sur lequel vous nous annoncez des concrétisations dans les cinq mois qui viennent. Vous n'avez pas répondu à ma question sur le caractère public d'une telle subsidiation. Vous avez répondu : « On ne va pas du tout répondre à des attentes d'utilisateurs aujourd'hui – du transport en commun si je comprends bien – on ne va pas du tout soulager des lignes existantes ni même répondre à des besoins d'utilisateurs de transports en commun ». Vous visez le public de personnes qui habitent dans des villages et qui veulent se rendre à une gare – c'est ce que vous avez dit – et pour lesquelles il faudra réserver sa place. C'est très différent de ce qu'on connaît comme transport en commun public aujourd'hui.

Il semble que ces places individuellement au voyageur coûteront beaucoup plus cher que la place individuellement au voyageur dans les lignes habituelles, existantes aujourd'hui.

Trouvez-vous que c'est aux pouvoirs publics de subventionner prioritairement, face à tous les autres besoins que l'on a de transport public, ce type de ligne ?

Ne devrait-on pas viser d'autres modes de participation comme on a certaines navettes, par exemple, qui existent entre les aéroports de Charleroi et Bruxelles qui sont aussi des espèces de taxis collectifs, mais payants, qui ne sont pas au même tarif que les lignes habituelles de bus.

Vous nous dites : « Ce n'est pas un problème de faire 40 lignes en quelques mois ». Cela n'a pas du tout l'air d'être ce que pense l'OTW, de toute évidence puisqu'il vous dit que, premièrement, il y a un problème de calendrier et, deuxièmement, il faut se réduire à quelques lignes et certainement pas 40.

Je voudrais que vous soyez clair. Quelle est réellement la décision du Gouvernement, au-delà de l'effet d'annonce par rapport à cet élément ?

Vous n'avez pas du tout répondu non plus sur la question de la répartition entre investissements et subsides d'exploitation au départ du PWI, ce qui ne me paraît pas du tout être une question anodine et surtout sur le financement pluriannuel de ces lignes. Comment pouvez-vous nous garantir que, si vous créez de nouvelles lignes, il ne va pas avoir un problème de financement en 2020, simplement pour les financer en année pleine ?

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. - Je ne vais pas rentrer dans le détail de toute l'implémentation du budget 2019 puisque des décisions ont encore été prises récemment sur les montants. Ce n'est que depuis fin septembre que l'on connaît les bonnes nouvelles par rapport à la

capacité qu'on aura de faire des lignes bus en plus, des lignes vélo en plus, des pistes cyclables.

Si vous me demandez maintenant de savoir précisément comment on va les faire, à quel endroit passeront les lignes de bus, à quel endroit passeront les vélos, j'aurais à vous dire que c'est encore en cours de réflexion, de travail et que je dois encore présenter les choses au Gouvernement à ce titre-là pour avoir tous les accords nécessaires.

J'entends bien les questions pertinentes, mais on ne va pas rentrer dans le détail ici des projets. Je suis bien incapable de le faire de manière certaine.

Par rapport à ce que vous disiez sur l'intervention de M. Culot, je dois vous rappeler que pour faire circuler des bus, il faut aussi un réseau routier en état. Or, la nécessité de revoir ce réseau routier, notamment sur le réseau régional secondaire, on a essentiellement remis à niveau les autoroutes et les réseaux structurants ces dernières années. Qui peut ici prétendre qu'il n'y a pas une nécessité d'intervention majeure dans les années à venir sur le réseau routier régional secondaire et sur le réseau communal ? Il faut être aveugle pour le dire et les bus ont besoin aussi pour circuler, même si, dans un monde parfait, il n'y avait plus de voitures, juste les bus, il faudrait des routes en bon état pour circuler partout. On en a besoin.

Je défends la nécessité d'encore au moins un plan Infrastructures, un plan Infrastructures II, orientés réseau routier. Quand on parle réseau routier, on doit rendre automatique la réflexion sur la piste cyclable qui va de pair. On ne peut pas continuer, surtout quand on voit des…

(Réaction de M. Henry)

Oui, on progresse.

Le GRACQ, ce n'est pas une mauvaise lecture, Monsieur Henry.

(Réaction de M. Henry)

Le GRACQ vient de publier un rapport qui montre qu'il y a une nette progression dans le domaine. S'il le dit, je peux penser que ce n'est pas tout à fait faux. Il y a effectivement une prise en compte du vélo bien plus importante que par le passé. J'ai dit tout à l'heure qu'il fallait aller plus loin que ce soit plus important.

Quand on va descendre dans le niveau, passer des autoroutes vers le réseau régional secondaire, cela devient évident. Autant cela n'a aucun sens sur les autoroutes, sur les voiries régionales principales, le réseau structurant, on peut se poser la question.

Ce n'est pas l'idéal pour les vélos, mais il faut pouvoir le faire déjà sur certains tronçons, à certains endroits, quand on n'est pas en deux fois deux bandes, et cetera. Là, avec les projets qui pourront être pris dans le prochain plan Infrastructures, on doit systématiser la réflexion orientée « vélos ». Franchement, la plus grande évolution dans le domaine, outre les budgets – ils sont clairement là, après vous pouvez vous dire comment vous allez les utiliser et tout cela, j'entends les questions, mais les budgets sont là –, c'est ce que j'évoquais avec la fusion des services, mettre en même temps la mobilité, qui avait ses réflexions des plans cyclables, ses réflexions des plans communaux de mobilité, et cetera. Il s'agit d'avoir une direction générale unique de la mobilité et des infrastructures. C'est sans doute l'une des principales avancées dans ce domaine. Il s'agit vraiment d'intégrer les deux métiers de sorte que les transports en commun ne soient pas d'un côté, les voies navigables de l'autre, les travaux et les réflexions mobilité encore ailleurs. Non, tout cela doit être conçu. C'est la manière dont on va organiser à l'avenir cette direction générale unique.

Sur la candidature pour le tram de Liège, c'est bien un DBFM qui n'implique pas de conduire les trams. C'est clairement celui qui passe la commande, l'OTW, qui va conduire les trams. Va-t-il le faire en direct avec son personnel ou en le sous-traitant comme aujourd'hui il soustraite certaines lignes de bus ? C'est cela qui est en débat. Cela ne change rien par rapport au DBFM, celui-ci sera établi entre l'OTW et le prestataire pour construire, assurer la maintenance et financer cette ligne de tram. Il n'y a pas d'interférence entre les deux. J'ai déjà entendu que l'on essayait d'en créer, mais je ne vois vraiment pas comment faire ce lien. Je ne souhaite pas le faire. Ce n'est pas notre volonté.

Le contrat de service public, je ne vais pas vous donner aujourd'hui le détail, il est en négociation au Gouvernement. Je comprends votre impatience. Laissez-nous encore 15 jours et je vous en ferai une présentation dès que l'on sera d'accord entre collègues sur les derniers détails au Gouvernement. Je ne pourrai pas aller plus loin que ce que je vous ai dit jusqu'ici.

La sortie du diesel 2024-2030, c'est une interdiction de circulation sur l'ensemble du réseau wallon, partout en Wallonie, de différentes catégories. En 2024, les catégories les plus anciennes, pour les Euro 0, c'est fini, terminé, vous ne pourrez plus circuler avec. En 2025, la catégorie suivante, en 2026, et cetera. En 2030, on aboutit à l'Euro 6, les modèles les plus récents. Au-delà de 2030, il n'y aura plus de véhicules Euro 0 à Euro 6 qui puissent circuler sur le réseau. La trajectoire est là. Elle est assez radicale. Tous les véhicules diesel sont concernés.

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

M. Henry (Ecolo). - Je reviens les différents éléments de réponse, je ne vais pas polémiquer plus longuement.

Premièrement, je trouve très dommage que l'on n'ait aucune information sur le contrat de service public, parce que ce n'est pas un décret, c'est un texte qui va être adopté par le Gouvernement, puis qui sera présenté, in fine, au Parlement, mais il n'y aura pas de discussion, de modification au niveau du Parlement. C'est assez central par rapport à votre note d'orientation et la mise en œuvre de la politique de la mobilité. C'est dommage que l'on n'en sache rien du tout.

Deuxièmement, sur la question des lignes, nous verrons bien la suite, mais, à partir du moment où vous nous dites que vous ne savez pas encore grand-chose aujourd'hui, je pense que ce n'est pas possible qu'il y ait 40 lignes ou même 20 pour le mois d'avril. On en reparlera dans les prochains mois.

Par contre, je souhaiterais avoir réponse à mes questions, Monsieur le Ministre.

Si vous me dites que vous n'avez pas les réponses aujourd'hui, il s'agit que nous les ayons dans les prochains jours. Vous ne m'avez pas répondu, ce sont des questions vraiment budgétaires : sur la question du caractère pluriannuel et sur la question de savoir s'il y avait un subside d'exploitation dans le cadre du PWI ou si c'était uniquement de l'investissement. Cela me paraît vraiment tout à fait lié à notre débat d'aujourd'hui.

Vous n'avez pas répondu non plus sur la question des mobipôles, aucun élément. Tout cela sera fait dans les prochains mois, ne me dites pas que vous n'avez aucun élément sur la manière dont vous allez construire ces éléments-là et les mettre en œuvre. Soit vous ne voulez pas nous les donner, soit je ne sais pas comment vous ferez pour avoir une méthodologie simplement dans les temps. Je trouve cela problématique que l'on n'ait aucune information à ce sujet-là.

Sur la question d'aménagement du territoire, vous ne nous avez pas répondu sur la question du TGV dans le SDT. J'aimerais vraiment avoir une réponse à cette question, s'il vous plaît.

Par ailleurs, sur les dernières questions que j'ai posées concernant les schémas pluricommunaux et les zones d'enjeu locales par rapport à la mise en œuvre du CoDT, vous ne nous avez pas non plus répondu.

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. - Sur le Plan wallon d'investissement, les 10 millions d'euros concernant les lignes rapides sont 10 millions de transferts vers l'opérateur. Cela inclut à la fois le fait d'acheter les bus, si c'est ce qui est choisi, ou de les louer, si c'est ce qui est choisi et le fait de les conduire. C'est bien l'ensemble. Ce plan d'investissement est sur six ans. Effectivement, cela implique que l'on n'arrête pas après six ans, qu'il y aura une forme d'intégration, à un moment donné, de ce budget de manière récurrente.

M. Henry (Ecolo). - Cela veut-il dire que cela est conçu comme un budget « investissement plus exploitation » sur six ans et que, après, forcément, il faudra augmenter la dotation en conséquence si l'on veut les maintenir ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Il n'y a pas de décision inscrite aussi clairement que cela, mais, à partir du moment où, pendant six ans, on a créé des lignes et qu'elles fonctionnent, je vois mal comment on pourrait arrêter le dispositif.

M. Henry (Ecolo). - On ne va pas arriver à des aberrations comme une exploitation pendant deux ans, que l'on arrête ensuite parce que c'est de l'argent sur six ans, mais que, en fait, on n'affecte pas de manière pluriannuelle.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Non, c'est clairement pendant six ans que le Plan wallon d'investissement prévoit ce financement. C'est essentiellement de l'investissement, mais il y a, effectivement, sur ce volet « transports », une exception, puisque, pour la plupart des projets du Plan wallon d'investissement, on va draguer les voies navigables, on va faire sur des choses qui s'arrêtent après un an, deux ans, trois ans. Ici, on a accepté l'idée de créer des lignes de bus. Cela veut clairement dire qu'elles doivent continuer. Ou alors il faudrait dire que les 10 millions d'euros ne servent qu'à acheter les bus, mais ce n'est pas l'objectif ici.

M. Henry (Ecolo). - Sont-ce 10 millions d'euros ou 6 millions d'euros ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Ce sont 6 millions d'euros en 2019 et il y a eu 4 millions d'euros en 2018.

Concernant le TGV à Charleroi, dans le SDT, cela s'y trouve effectivement. Je viens de le revérifier. C'est en effet une perspective qui reste ouverte et qui est inscrite dans les plans du Fédéral. On n'a pas voulu gommer des possibilités de choses à réaliser à l'avenir.

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

M. Henry (Ecolo). - Ce n'est pas juste une possibilité. On reprendra ces débats-là ultérieurement dans le cadre du SDT. C'est clairement repris comme une priorité de la Région, puisque c'est dans le SDT, en

tant que tel, à l'initiative de la Région. Ce n'est pas du tout anodin, une gare TGV, avec tout ce qu'il y a comme sous-questions en termes de lignes, de travaux, et cetera. On y reviendra certainement.

Sur les questions du bilan du CoDT, vous n'avez pas répondu. Pouvons-nous attendre une réponse dans les prochains jours ? J'imagine que vous n'avez pas la réponse sous la main, mais cela m'intéresserait d'en avoir.

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. - Sur le bilan des opérations CoDT, il faut effectivement que je demande les chiffres. Les schémas pluricommunaux, pour le moment, ont fait juste l'objet de demandes d'information et de débats entre des communes voisines. Vous ne verrez toutefois pas démarrer cela avant 2019 parce que personne ne s'est engagé dans ce genre de débat, à six mois des élections, avec les communes voisines. Je peux chercher les informations précises. La plupart de ces grands projets permis par le CoDT, que ce soit un schéma pluricommunal ou des zones d'enjeu communales, par exemple, ont fait l'objet essentiellement de demandes d'information à l'administration, de début de construction de dossier. Les premières décisions formelles ont rarement été prises.

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

M. Henry (Ecolo). - C'est bien ce que je craignais, mais je vous remercie pour la réponse.

Mme la Présidente. - Chers collègues, s'il n'y a plus de question à ce stade, je vous propose de passer à l'analyse des recettes et des dépenses des différents programmes budgétaires.

Au niveau des recettes, y a-t-il des questions, des remarques ?

La parole est à Mme Gonzalez Moyano.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Pour l'ensemble de fonds budgétaires présents dans l'exposé particulier, Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous donner l'empreinte SEC retenue dans votre maquette budgétaire ? De même, pouvez-vous nous donner l'empreinte SEC de chacune de vos UAP ?

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

M. Denis (PS). - Habituellement, on voit cela AB par AB de manière à pouvoir poser les questions précises au ministre et avoir des réponses tout aussi précises.

Mme la Présidente. - Au niveau des dépenses, mais dans les recettes ?

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. - Sur les empreintes SEC, pour les UAP. :

- l'AWAC, une empreinte positive de 22 000 euros ;
- l'ISSeP, une empreinte négative de 1 195 000 euros ;
- l'OTW, 2 892 000 euros, mais il faut tenir compte des opérations liées à la régularisation des engagements sociaux. Si l'on n'en tient pas compte, on arrive à une empreinte SEC négative de 27 108 000 euros, donc une autorisation de dépenses supplémentaires de 27 108 000 euros ;
- la SPAQuE, une empreinte SEC négative de 26 173 000 euros ;
- la SOFICO, une empreinte positive de 13 100 000 euros ;
- le PAC, 795 000 euros ;
- le PACO, -2 083 000 euros ;
- le PAN et le PAL ne sont pas consolidés ;
- et la SARSI, -24 236 euros.

Concernant les fonds :

- pour le Fonds des infractions routières, 4 712 000 d'euros ;
- pour le Fonds des études techniques, 1 237 000 euros d'euros ;
- pour le Fond du trafic routier, 11 millions d'euros ;
- pour le Fonds de la sécurité routière, 6 millions d'euros – donc toutes des empreintes positives ;
- pour le Fonds de protection de l'environnement, 31 millions d'euros. C'est ce que la Cour des comptes relevait tout à l'heure. Le fait qu'on laisse 31 millions d'euros dans le fonds, différence entre les recettes et les dépenses ;
- pour le Fonds pour la gestion des déchets, 9 783 000 d'euros ;
- pour le fonds SAR, 4,8 millions d'euros.

Voilà, je pense avoir fait le tour de toutes les empreintes.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour l'ensemble de ces précisions et de ces réponses.

Mme la Présidente. - En ce qui concerne les dépenses, je vous propose de les évoquer chaque fois...

La parole est à Mme Waroux.

Mme Waroux (cdH). - N'y a-t-il pas lieu de supprimer les articles 22 et 23 de par les décisions de la Cour constitutionnelle et donc d'introduire un amendement ?

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. - Effectivement, c'est la remarque de la Cour des comptes.

Mme la Présidente. - Il y aura un amendement qui sera introduit en ce sens, visant la suppression des articles 22 et 23.

La parole est à M. Denis.

M. Denis (PS). - Concernant les recettes et particulièrement la taxe sur les organismes exécutant les obligations reprises, Monsieur le Ministre, comme en 2018, vous prévoyez une recette de 3,7 millions d'euros alors que cet argent n'a pas été perçu suite aux arrêts de la Cour constitutionnelle. C'est sans attendre nos débats budgétaires que ces obligataires de reprise ont fait savoir qu'ils n'entendaient pas cette année non plus accepter une ponction wallonne sur leurs réserves en trésorerie.

Dans ce dossier, vous avez une obligation de résultat. L'argent que les consommateurs ont payé à travers leurs achats ne doit pas venir gonfler les comptes des obligataires de reprise. Il doit être mobilisé pour la politique environnementale wallonne.

Or, malgré cette obligation de résultat, vous vous y prenez relativement mal. Vous aurez beau inscrire cette recette exercice budgétaire après exercice budgétaire, vous ne la percevez pas en vous y prenant comme cela. Le seul moyen est d'élaborer une stratégie commune avec les autres Régions du pays. Là, nous n'avons pas encore vu le moindre projet d'accord de coopération ou la moindre amorce de discussion.

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. - Pas besoin d'accord de coopération pour faire cela. La Flandre fait exactement la même chose que nous : un dispositif fiscal spécifique. On ne peut jamais interdire à quelqu'un d'aller en Cour constitutionnelle contre une disposition décrétale. Ils y sont allés, ils ont gagné. Nous avons adapté le dispositif aux conclusions de la Cour constitutionnelle et nous relançons le processus tel que prévu après ces adaptations.

Si vous avez une phrase miracle, un cavalier budgétaire, qui permet, dans un texte, de nous assurer de la perception, évidemment qu'ils vont retourner en Cour constitutionnelle. Sans doute, ils vont de nouveau essayer. Néanmoins, ils se montrent prêts à discuter. Je l'ai dit tout à l'heure en réponse à la Cour des comptes, ils souhaitent avoir un accord, et il y a des possibilités d'avoir une disposition à l'amiable qui permette de percevoir une partie de ces montants bénéficiaires depuis des années sur des opérateurs tels que Recupel ou d'autres.

J'ajoute que, comme par le passé, le dispositif de dépense est bloqué. Pas de recettes, pas de dépenses. Cet argent, au niveau du budget wallon, cela ne change absolument rien. Nous ne dépenserons pas cet argent, nous n'avons pas d'autorisation de le dépenser s'il ne rentre pas.

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

M. Denis (PS). - C'est de l'argent qui est payé par le citoyen wallon et qui va, malgré tout, dans la poche des obligataires de reprise. D'une certaine manière, c'est un manque à gagner pour le budget wallon. J'évoque également l'absence d'accord de coopération, mais vous savez, comme moi, que la Flandre ne perçoit rien. Au niveau de l'État fédéral, cela va coincer. Vous ne parviendrez pas à avoir un accord avec la Flandre ou avec la Région bruxelloise.

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. - Vous dites que c'est l'argent des citoyens. Oui, je suis d'accord que la manière dont ont été conçus ces obligataires de reprise... Ils perçoivent l'argent lors de l'achat, ils ont l'obligation de l'utiliser pour les missions qui sont les leurs : des missions de récupération, d'avoir un réseau de collecte – si l'on pense à Bebat ou à Recupel – et de faire en sorte que les objets collectés soient recyclés.

À partir du moment où ils remplissent ces obligations-là... Je pense que c'est là qu'ils veulent une négociation. Ce dont ils ont peur, c'est que, dans le renouvellement de leur contrat, nous soyons beaucoup plus exigeants compte tenu du fait qu'ils ont accumulé des réserves au fur et à mesure des années. C'est légitime de le faire. J'ai visité il y a quelques jours, une entreprise de formation par le travail, à Mons, en lien avec le CPAS, et qui récupérait une partie des machines à laver : le circuit Recupel. Je leur posais la question : « Au niveau de votre financement, Recupel participe-t-il aux coûts de manière à équilibrer votre activité de l'EFT ? » Ce n'est pas le cas. Voici des pistes de choses que l'on pourrait leur imposer et c'est pour cela qu'ils sont prêts à négocier la taxe sur leurs bénéfices reportés,

sur leurs réserves. Ils ont peur que, dans le prochain agrément, on aille très loin dans le niveau d'exigence sur ce que l'on appelle le recyclage ou tout simplement sur le pourcentage qu'ils seraient obligés de collecter et de recycler. C'est là que l'on a une marge de négociation.

Je suis d'accord, on a laissé trop longtemps ces opérateurs accumuler des montants supérieurs. Il y a deux manières de faire. Soit on dit qu'il ne faut plus faire 15 euros sur la machine à laver, que cela ne doit plus être que 5 euros ; 15 euros, c'est manifestement trop puisque vous accumulez les montants. Personnellement, je pense qu'il faut continuer à percevoir les 15 euros comme aujourd'hui, mais il faut aller beaucoup plus loin dans le tri, dans le recyclage et dans la rémunération peut-être d'opérateurs qui sont nécessaires pour donner une seconde vie, pour réparer, pour recycler ces objets.

On est d'accord sur l'objectif. Quand on a pris le dispositif, on l'a pris ensemble, je pense à l'unanimité. Tout le monde était d'accord sur la nécessité d'agir. La Cour constitutionnelle nous dit qu'il y a un souci, on corrige le dispositif.

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

M. Denis (PS). - Je n'ai plus rien à ajouter.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Relativement aux produits de la vente des sites à réaménager et des sites de réhabilitation paysagère et environnementale, la recette est estimée à zéro en 2018 et elle passe à 4,8 millions d'euros en 2019. Nous aurions aimé savoir quels éléments justifiaient cette augmentation au niveau de l'AB 76.03.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Il y a une recette exceptionnelle liée à la vente de deux sites : le site de Dison pour lequel un montant a déjà été perçu en 2018 et un solde est à percevoir en 2019 et le site de Pairi Daiza, le site de la sucrerie de Brugelette, acheté par Pairi Daiza où, là, c'est 3 millions d'euros. Les actes doivent être passés sous peu et le paiement est prévu en 2019.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Merci pour les informations, Monsieur le Ministre.

Mme la Présidente. - Y a-t-il d'autres questions concernant les recettes ? Non.

Nous allons passer aux dépenses. Je vous propose d'évoquer chaque fois les divisions organiques ainsi que les programmes. Je demanderai à chacun, lorsque vous intervenez, de bien mentionner de quelle AB vous parlez afin que l'on puisse répondre plus facilement à vos questions.

La parole est à M. Lefebvre.

M. Denis (PS). - Madame la Présidente, avant de passer à l'examen, programme par programme, nous aurions quelques remarques à faire sur les cavaliers budgétaires.

Mme la Présidente. - Allez-y.

La parole est à M. Denis

M. Denis (PS). - Dans son exposé, M. le Ministre a fait état de 36 cavaliers budgétaires pour l'année 2019. À titre de comparaison, en 2017, il y en avait sept. Il y en a eu 30 l'année dernière. Aujourd'hui, on est à 36. On est dans une croissance exponentielle. C'est simplement un constat.

Concernant l'article 63 portant sur les remboursements des annuités d'emprunt des intercommunales de gestion des déchets, la question du remboursement de ces annuités est un dossier sur lequel l'intercommunale et le Gouvernement se sont souvent opposés. Vous comme moi en avons déjà débattu. On rappellera, sous la législature précédente, la question du calcul des taux d'intérêt.

Sur quelle base les remboursements aux intercommunales sont-ils calculés ? Quels sont les taux d'intérêt appliqués aux remboursements des annuités ? Quand et comment les tranches du remboursement sont-elles versées ? Comment s'organise la transmission d'informations entre les intercommunales de gestion des déchets et le SPW depuis la dissolution de l'OWD ?

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. - Nous avons eu, en 2016, une négociation avec le secteur, puisque l'on était dans une impasse. Il y avait des annuités de remboursement tellement importantes par rapport aux investissements qui avaient été réalisés par rapport à la disponibilité budgétaire que nous étions passés, en quelques années, de payer l'annuité à l'annuité de l'année trois ans auparavant. On payait en N+3.

On a eu un accord de rattrapage de tout cela, avec un budget de 15 millions d'euros supplémentaires et une négociation sur les taux d'intervention et sur la manière de calculer les intérêts, la manière de calculer surtout les taux d'intervention sur les grosses infrastructures. Des

taux ont été revus à la baisse, à l'époque, avec, en contrepartie, le fait de liquider tout l'arriéré, ce qui arrangeait bien les intercommunales qui avaient parfois, dans leurs comptes, plusieurs millions d'euros en attente de paiement par la Région.

Rien n'a changé depuis lors. On est toujours dans ce mécanisme, si ce n'est que l'on paie maintenant l'année ; nous sommes en train de liquider, ici, en 2018, les annuités 2018 et la trajectoire du fonds permet, sans aucun problème, de payer les annuités prévues en 2019. C'est même là que se situent les moyens supplémentaires que vous avez évoqués par rapport au Plan wallon des déchets-ressources, les opérations qu'on lance avec les ressourceries, les opérations que l'on a lancées pour des conteneurs enterrés, pour des opérations de recyclage, de collectes de la fraction organique, et cetera. Tout cela vient de ce Fonds des déchets, dorénavant suffisamment alimenté.

Cela continue à être payé par annuités, sauf pour les petits montants qui peuvent être liquidés en une seule fois. On a un peu de disponibilité budgétaire quand quelqu'un fait un investissement et un aménagement dans un recyparc, un aménagement complémentaire ou dans une unité de valorisation énergétique, si c'est 150 000 euros, 200 000 euros, 250 000 euros, le subside est liquidé en une seule fois. Si ce sont des montants plus importants, il y a des tranches annuelles qui dépendent du type d'investissement. Pour un recyparc, ce n'est pas le même nombre d'années que pour un incinérateur.

Les montants ont aussi été plafonnés. On avait des recyparcs de luxe dans certains endroits, qui pouvaient coûter 2 millions d'euros et, dans d'autres endroits, des recyparcs économiques à 700 000 euros. Dorénavant, on subsidie jusqu'à un million d'euros, libre à l'intercommunale de faire après, au-delà des millions d'euros, le recyparc qu'elle souhaite. Ce n'est plus notre problème, mais nous utilisons l'argent possible jusqu'à un plafond qui a été jugé comme raisonnable pour ce type d'infrastructure.

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

M. Denis (PS). - Concernant la transmission des informations entre les intercommunales et le SPW depuis la dissolution de l'OWD, qu'en est-il ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Le service intégré à la DGO3 reçoit les déclarations des intercommunales pour calculer l'annuité, parce que l'annuité est évidente dans certains types de… Un recyparc, si l'on convient de le payer en six annuités, c'est facile. Pour une infrastructure de gestion des déchets à incinérateur, par exemple, c'est différent parce qu'il faut tenir compte, notamment, du pourcentage de déchets qui y serait incinéré et qui ne serait pas des déchets d'origine publique. Des déchets privés ou une collaboration avec des entreprises, un partenaire privé qui intervient et qui utilise l'outil, cette partie-là n'est pas subsidiée. Avec les informations données à notre administration – ex-OWD – dans le courant de l'année, un calcul se fait de l'annuité qui est due. C'est la période actuellement où je signe toutes les grosses annuités des gros opérateurs sur leur budget 2018.

Mme la Présidente. - Peut-on passer aux différentes divisions organiques ou avez-vous encore des questions ?

La parole est à M. Denis.

M. Denis (PS). - J'ai encore quatre remarques concernant les cavaliers budgétaires, notamment au niveau de l'article 88 sur les modifications du décret portant la création de la SOFICO. Le cavalier budgétaire vise à supprimer ce droit pour le réseau de télécommunications à une date fixée par celui-ci. Monsieur le Ministre, êtes-vous en mesure de nous expliquer les raisons de ce cavalier budgétaire ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Ce cavalier n'est pas nouveau et existe depuis très longtemps – qui est historique, pourrait-on presque dire –, qui permet, le cas échéant, de revendre le réseau de fibre optique qui n'a jamais été utilisé. C'est la raison pour laquelle cela se situe là.

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

M. Denis (PS). - Concernant l'article 166, la prise en charge du Fonds de l'environnement, nous avions déjà mis en évidence, lors de l'examen du budget initial 2018, qu'il y a une tendance de votre part à élargir votre action à l'international. Preuve que cette tendance ne plaît pas à tout le monde, il est spécifiquement rappelé que cela doit se faire collégialement avec le ministre-président. Pour nous, ce mode de fonctionnement est normal et ne doit pas être rappelé. Est-ce un signal envers le ministre de l'Environnement ?

Dans notre État fédéral, la politique d'aide aux pays en voie de développement n'est pas encore régionalisée. Dans le cas qui nous concerne, on a l'impression que le Gouvernement wallon va plus loin que ce que le cadre institutionnel actuel lui permet. Le cas échéant, comment ces projets seront-ils coordonnés avec l'action du Gouvernement fédéral ?

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. - Je suis un peu étonné par votre question. Il s'agit ici d'utiliser les moyens du fonds qui est partie de la facture d'eau. Il y a un fonds, il y a une ligne dans la facture d'eau, pour des projets internationaux. La facture d'eau qui est bien une compétence régionale. Cet argent rentre chez nous, dans le Fonds de l'environnement.

Que voudriez-vous que l'on fasse pour l'utiliser ? Qu'on le transfère au Fédéral pour l'utiliser pour des projets ? On est dans la compétence régionale, on utilise la part confiée par le consommateur wallon sur la facture pour financer des projets à l'international. On fait cela en accord entre le ministre-président en charge des Relations internationales et le ministre de l'Environnement.

En l'occurrence, ce n'est pas un dispositif nouveau, ce n'est pas un dispositif voulu par l'actuel ministre des Relations internationales, c'est une disposition reprise telle quelle depuis plusieurs années et qui date de l'époque de M. Magnette.

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

M. Denis (PS). - Concernant l'article 168, la correction matérielle de l'article D.4.9 du CoDT, on se rappellera de la précipitation avec laquelle la majorité a voulu adopter le décret-programme en juillet de l'année dernière. Il eût été plus intéressant d'y inscrire cet article une fois pour toutes. Néanmoins, vu le nombre de propositions de décret déposées par la majorité visant à modifier le CoDT, on présume qu'il y aura un bon soldat parlementaire pour déposer, en temps opportun, un amendement idoine à ce sujet.

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. - Ces corrections font partie des quelques points que j'ai évoqués avec M. Dodrimont, qui nécessiteraient une correction dans le code. Le jour où il y aura une évaluation du code terminé et un décret modificatif, il faudra y intégrer le contenu de cet article.

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

M. Denis (PS). - Concernant les articles 175 et 176 portant sur l'inscription de l'environnement-santé dans le domaine de l'activité de l'ISSeP, nous déplorons que ces deux cavaliers budgétaires soient le symbole même du fait que les questions environnement-santé n'ont pas été, jusqu'à présent, une priorité du Gouvernement.

La définition du périmètre des missions de l'ISSeP aurait mérité mieux qu'un passage en catimini à la faveur du débat budgétaire. La récente question de la dangerosité des terrains de sport synthétiques en est un parfait exemple. Que le Gouvernement se montre rassurant ou pas, tôt ou tard, l'ISSeP devra analyser tous les terrains déjà construits pour cela. Il faudra leur donner les moyens, à ce moment-là, pour agir.

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. - Historiquement, les moyens santé n'étaient pas à la DGO3 ; l'environnement-santé était considéré comme un morceau de la politique de la santé. À partir du moment où l'on a considéré que c'était à la DGO3 et en l'occurrence ici à l'ISSeP – puisqu'il s'agit essentiellement de faire des mesures –, cela permet de donner une base légale pour transférer les moyens. Il y a eu une décision au Gouvernement, jeudi dernier, sur le biomonitoring. Cela permet à l'ISSeP, pouvoir public – j'imagine que vous vous en réjouissez, nous aurions pu aussi jouer avec des opérateurs privés – d'utiliser ce million d'euros sur le biomonitoring. Ici, on a une formule où l'ISSeP est le pilote et fera les partenariats nécessaires, notamment avec les universités. Cela permet tout simplement de donner cette base-là. L'environnement-santé était déjà pris en compte précédemment : il l'était à travers la politique de la santé ; ici, il est pris en charge de manière spécifique à travers mes compétences.

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

M. Denis (PS). - Merci pour les explications.

Mme la Présidente. - En avez-vous fini pour les recettes ?

M. Denis (PS). - Oui.

Mme la Présidente. - On va passer aux différentes dépenses.

Nous passons à la division organique 02 « Dépenses de cabinet ». Y a-t-il des remarques ou des questions ? Non.

Nous passons à la division organique 10 « Secrétariat général, programme géomatique ». Y a-t-il des remarques ou des questions ? Non.

Nous passons à la division organique 13 « Routes et bâtiments », notamment avec le programme 13.02 « Réseaux routier et autoroutier, construction et entretien du réseau ».

La parole est à Mme Gonzalez Moyano.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - À l'AB 12.01, Monsieur le Ministre, vous l'avez déjà évoqué en partie dans votre exposé, mais j'aurais aimé que vous puissiez faire le point sur les règles définissant le *shadow toll* dans le cas de la SOFICO. Quelles sont les actions pouvant influencer à la hausse ou à la baisse l'intervention de la Région en faveur de la SOFICO ?

Rappelons que cette opération est neutre en termes SEC puisque les montants restent dans le périmètre de consolidation. Cette augmentation est-elle bien nécessaire compte tenu de l'entrée en vigueur du prélèvement kilométrique – lequel rapporte 20 millions d'euros bruts à la SOFICO chaque mois ? Cet argent n'aurait-il pas pu être investi ailleurs, dans le réseau non structurant par exemple, ou dans le cadre d'un plan vélo ciblé sur les cinq plus grandes villes de Wallonie ?

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. - C'est le mécanisme que vous connaissez bien du *shadow toll*, mais qui s'appliquait à 75 %. Ici, on l'a monté à 100 %. Pourquoi est-ce neutre en SEC ? Cela apparaît ici comme une dépense, mais cet argent apparaîtra comme une entrée à la SOFICO. Tant qu'elle ne sort pas de la SOFICO, elle n'est pas dépensée. Or, la SOFICO est elle-même contrainte par une empreinte SEC qui lui est attribuée. Globalement, tout ceci est bien neutre.

Est-ce nécessaire ? D'abord, c'est ce qui était convenu. Il n'a jamais été imaginé que l'on ne vienne pas à 100 %. Un *shadow toll* est prévu qui est calculé ; on le paie globalement. L'avantage du mécanisme, c'est que cela renforce la SOFICO à son niveau de son endettement, puisque ce sont des liquidités qui rentrent à la SOFICO, ce qui la rend plus solide par rapport aux financements qui sont les siens. Il y en a une série, y compris des gros, avec la BEI, et cetera. Cela permet, à empreinte SEC constante, d'avoir une SOFICO mieux alimentée au niveau trésorerie.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

Mme la Présidente. - Pas d'autres remarques concernant cette division organique 13 ?

La parole est à Mme Gonzalez Moyano.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Relativement à l'AB 73.11 « Plan infrastructures », pouvez-vous faire le point, Monsieur le Ministre, sur l'évolution des différents dossiers concernés par ces plans ?

La réalisation du plan 2014-2019 est-elle satisfaisante ? L'intégralité de l'augmentation des crédits d'engagement est-elle dédiée au plan 2019-2024 ?

Comment seront sélectionnés les chantiers prioritaires ? Quelle est la part dédiée à l'entretien des infrastructures existantes et à la création de nouvelles infrastructures ? Comment s'articule cette allocation avec le Plan wallon d'investissement ?

Par ailleurs, comment se fait-il que pour certaines dépenses relatives au PWI, certains articles soient déjà crédités alors que, pour d'autres, les budgets sont encore centralisés au sein de M. le Ministre-Président ? Qu'est-ce qui justifie cette différence ?

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. - Ici, c'est du plan Infrastructures ; ce n'est pas le Plan wallon d'investissement. C'est la suite du plan Infrastructures, donc le plan Infrastructures II. C'est une partie de son financement, puisque son financement doit être réparti entre les budgets régionaux classiques, les budgets SOFICO et les budgets voies hydrauliques, puisque dans le plan Infrastructures, il y a aussi toutes les voies navigables.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Merci à M. le Ministre, on n'avait pas décodé de cette manière-là.

Concernant les AB 73.26 et 61.01 relativement à l'aménagement d'infrastructures favorisant les transports en commun sur les N5 et N53 à Charleroi, les crédits sont transférés d'un autre programme. Sont-ils maintenus au même niveau dans cet autre programme ?

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. - Il risque d'y avoir plusieurs fois ce genre de mouvement dans les années à venir. Quel est l'accord ? Nous avons une note au Gouvernement qui approuve, pour un peu moins de 60 millions d'euros, un portefeuille de projets qui va du volet transports en commun, siège des TEC, réfection des voiries, création de voies lentes, et cetera. C'est le portefeuille global. Comment est-il financé ? Cinq millions d'euros par an à la SOFICO. Dans certaines phases, la SOFICO va l'utiliser elle-même puisque c'est bien des voiries régionales réseau structurant ; dans

d'autres phases, les frais sont engagés à d'autres niveaux – les TEC par exemple. Ici, pour 2019, l'argent doit être réparti de la façon proposée pour avancer sur ce dossier. En 2020, ce sera autrement. Ce budget risque de bouger au fur et à mesure. Il faut un pilote, mais les opérateurs sont différents. Ce sera la SOFICO pour certains aspects, le SPW pour d'autres, les TEC encore pour d'autres.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - J'entends bien qu'il y a un portefeuille global avec une répartition à chaque fois différente. En quoi consisteront les travaux ? Dans quel délai comptez-vous les réaliser ? Quels seront réellement les objectifs et les enjeux principalement de ce dossier à Charleroi ?

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. - Ici, c'est essentiellement sur le siège des TEC à Charleroi pour une des allocations budgétaires. Pour le reste, je pense que c'est sur la partie voies lentes ou SPW. Je reviendrai avec l'information.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Merci, Monsieur le Ministre.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - On peut avancer, je reviendrais avec l'info.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Dans le cadre du PWI, à l'AB 01.05 « Dépenses de toute nature dans le cadre du PWI », j'aurais voulu savoir ce qu'il en était concrètement du projet FAST. Pouvez-vous nous expliquer, du moins, nous développer quels seront ses différents axes ?

Il existe déjà un encours de 7 500 000 euros sur ces crédits. À quoi s'ajoutent 10 millions d'euros complémentaires versés dans le cadre du PWI. Si cet encours existe, cela ne veut-il pas dire que l'on vend des anciens projets ?

Comment pouvez-vous nous expliquer ? Quels sont réellement les projets concernés par les encours ?

Quels seront les nouveaux projets ?

M. Maroy (MR). - Madame la Présidente, puis-je me joindre à cette question ? Elle concerne le même avis.

Mme la Présidente. - Oui, je vous en prie.

La parole est à M. Maroy.

M. Maroy (MR). - Je rejoins les questions, certaines d'entre elles de Mme Gonzalez Moyano.

Peut-on avoir une vue précise des projets spécifiques réalisés ?

La ligne de conduite va-t-elle varier d'un projet à l'autre ?

Comment ces projets seront-ils choisis ? Devront-ils remplir tous les critères ?

Il s'agit bien de l'AB 01.05.

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Ce qui prête à confusion, c'est qu'il y a encore des moyens d'engagements en 2018, 7 500 000 euros qui seront engagés ici en décembre. Il s'agit bien de nouveaux projets.

Le lien avec la vision FAST, c'est bien un lien global transfert modal. Dans la vision FAST, on peut fixer toute une série d'objectifs en augmentation de parts modales, des modes doux des transports en commun. À chaque fois, ce sont des projets à raccrocher à cette volonté. Quand on crée une ligne de bus supplémentaire, lorsque l'on crée une piste cyclable supplémentaire, et cetera. C'est à chaque fois un lien à faire de ce type-là.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - J'entends bien les réponses de M. le Ministre et je le remercie.

M. Maroy (MR). - Oui, j'aurais voulu avoir une vue précise des projets réalisés et savoir sur base de quels critères, Monsieur le Ministre.

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, cela fait partie des discussions actuelles. Je l'ai dit tout à l'heure à M. Henry. C'est que l'on ne va pas vous dire

aujourd'hui quelle ligne de bus ou quelle ligne vélo. J'essaie de faire au maximum avec l'administration et la SOFICO concernée par certains points de l'OTW. Une stratégie qui évite de discuter de quelle ligne de bus. Très vite on en arrivera à des débats où : « Oui, mais telle ligne à tel endroit » ou « telle piste cyclable à tel autre endroit », et cetera. Une méthodologie de l'administration est en cours d'implémentation par rapport à cela.

M. Maroy (MR). - Des critères objectifs alors ? Comment cela va-t-il fonctionner ?

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

M. Maroy (MR). - C'était cela le sens de ma question, je ne m'attendais pas à ce que vous me déballiez la liste des projets.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Je ne veux même pas les connaître. Je leur ai dit que ce qui m'intéressait en fonction des critères qui ont été établis, c'était le résultat final.

M. Maroy (MR). - Les critères, ils sont de quel ordre ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Des critères de complémentarité du réseau par rapport au réseau actuel. Sur le vélo, c'est essentiellement cela. C'est tous les chaînons manquants et les liens, les politiques de rabattements vers les gares. C'est valable tant pour le vélo que pour les bus. Le principe est vraiment de faire en sorte de drainer autour des pôles existants de mobilité actuelle.

Prenons un exemple le plus proche de nous : la gare de Namur. Toute une série de gens dans un périmètre de 15 ou 20 kilomètres de la gare utilisent systématiquement des voitures pour des courts trajets alors que les solutions vélos et transports en commun pourraient se substituer à cette manière de faire. C'est le leitmotiv général, c'est de faire en sorte de rabattre vers les transports en commun existant surtout le structurant, le chemin de fer en l'occurrence.

Les projets pilotes en matière d'autoroutes vélos, ce sont les gares de Mons, Charleroi, Namur et Liège. Il faut savoir quels réseaux existent aujourd'hui, essentiellement RAVeL, faire en sorte de les rendre plus attractifs, de mieux drainer la population autour de ces RAVeL pour les amener à utiliser le vélo pour se rendre dans les quatre gares que j'ai citées. Pour les quatre premières citées, il y a un projet, une discussion pour étendre à la même réflexion à Ottignies parce que c'est aussi une des plus importantes gares, c'est la plus importante de Wallonie.

Mme la Présidente. - D'autres questions concernant cette division organique 13 ?

La parole est à M. Maroy.

M. Maroy (MR). - L'AB 73.07 est un crédit destiné à « Couvrir les dépenses pour les travaux de rénovation et de réhabilitation des ouvrages d'art du réseau routier non structurant ». Si ma lecture est bonne, ce budget a été diminué, je voudrais en connaître les raisons puis savoir combien de structures seront rénovées par le biais de ce crédit. De plus, de manière plus globale, c'est peut-être l'occasion aussi de faire le point sur ces aspects. Y a-t-il des situations critiques sur le réseau routier non structurant ?

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. - Cette AB, sauf erreur de ma part, n'a pas diminué. On a 5 650 000 euros en crédits d'engagement – c'est constant – et 4 255 000 euros en crédits de liquidation, c'est constant aussi entre 2018 et 2019. De manière générale, on a eu l'occasion de faire le point cet été, suite à la catastrophe en Italie, sur l'état des ouvrages d'art. Un classement existe de tous les ouvrages d'art nécessitant des interventions avec différentes catégories. Tous les ouvrages d'art sous le plus haut niveau de surveillance sont soit en chantier aujourd'hui soit au stade du cahier de charge ou du début d'intervention. Tout cela inclus dans les budgets disponibles tels qu'ils existent aujourd'hui.

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

M. Henry (Ecolo). - Monsieur le Ministre, sur le 14.02 concernant l'amélioration du réseau, vous avez parlé des pistes cyclables. Qu'en est-il de la facilitation pour les transports en commun sur le réseau routier puisque comme vous avez évoqué le fait que l'on avait besoin de routes aussi pour le transport en commun. Souvent, le problème est qu'il y a des bus coincés dans les embouteillages à différents endroits, que cela soit dans les villes ou ailleurs. Cet élément, est-ce une préoccupation ?

Une chose est, effectivement, d'entretenir le réseau cyclable et de le développer ; mais, il y a aussi la question spécifique des transports en commun qui doivent emprunter la voirie et qui, très souvent, perdent beaucoup de temps et, donc, d'attrait en raison des configurations de voirie qui ne permettent pas d'aller plus rapidement.

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. - Le 14.02, c'est de l'entretien, on ne parle pas de cela ici puisque l'on parle, essentiellement, des investissements nécessaires. Cela se situe au 73.11 qui voit les moyens augmentés considérablement puisque dans ce plan Infrastructures, une des volontés clairement exprimées auprès de ceux qui rédigent les projets actuellement, pour construire ce plan Infrastructures II, c'est que tout l'aspect au niveau de l'accès des transports en commun, l'accès des bus tout autant que le volet cyclable que l'on a évoqué, mais aussi que l'accès bus soit pris en considération dans ces voiries régionales qui sont à refaire.

Quand on doit refaire une nationale, que l'on tienne compte, c'est le bon moment pour créer les bandes de bus qui permettent plus facilement les accès aux centres-villes ou les accès aux gares puisque c'est une des stratégies. Celle-ci est de rabattre vers les gares, il faut que l'entrée des bus puisse se faire facilement. C'est à travers cette AB 73.11 du plan Infrastructures que se trouvent les moyens par rapport à cela en sachant qu'il y a aussi des moyens complémentaires. On verra plus loin dans le budget de l'OTW. Une ligne d'un peu plus de 10 millions d'euros est aussi utilisée en partie pour ce genre de choses.

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

M. Henry (Ecolo). - Je n'ai rien à ajouter à ce stade. Effectivement, il y a plusieurs AB concernées.

Mme la Présidente. - Y a-t-il d'autres questions concernant cette division organique ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Je voudrais ajouter que le 14.02 par M. Henry, qui augmente considérablement : 15 millions d'euros. C'est vraiment de l'entretien de réseau non structurant y compris les pistes cyclables. Mais, vraiment, on a pointé avec tous les districts, ces deux mots « piste cyclable » en disant que si vous avez une piste cyclable qui est en état sur votre réseau aujourd'hui, mais qui n'est pas utilisée parce qu'elle n'est pas entretenue, on souhaite que ce soit de là que viennent ces moyens complémentaires ; ces 15 millions d'euros doivent être affectés à cela prioritairement. On peut débattre tout ce que l'on veut sur les pistes cyclables, on peut essayer d'en créer partout, mais si l'on en a une qui est en état et qu'on la laisse sous les feuilles mortes, cela ne sert à rien.

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

M. Maroy (MR). - J'aimerais comprendre. Je fais peut-être une soupe de tout, mais j'ai cru comprendre – dans ma commune, il y a pas mal d'itinéraires RAVeL – que l'équipement, c'était la Région qui le prenait en charge, mais l'entretien, c'est la commune. Or, il y a des kilomètres et des kilomètres. C'est l'occasion d'éclaircir cela.

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - L'AB dont je parle ici, c'est l'entretien des pistes cyclables au bord du réseau régional.

Ce que vous évoquez, ce sont les RAVeL pour lesquels des conventions font effectivement que c'est la commune qui est en charge de...

M. Maroy (MR). - Cela ne change pas ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Cela ne change pas, mais on voudrait un peu mieux contrôler la situation. On a trop de plaintes de gens sur le RAVeL qui nous disent : « La commune n'a pas entretenu ou pas suffisamment, et cetera ». A contrario, les communes nous disent parfois que le gros entretien incombe à la Région et qu'il n'est pas fait suffisamment rapidement non plus. Il y a des arguments des deux côtés. Toujours est-il que l'on doit améliorer la situation.

Mme la Présidente. - Je dois vous donner une information : un buffet est dressé à la cafétéria. Je vous propose de poursuivre l'analyse du budget et on peut faire une pause avant les questions orales. Beaucoup de questions orales sont transformées en questions écrites.

(Réactions dans l'assemblée)

M. Maroy (MR). - Tous les collègues qui ne sont pas ici en commission aimeraient savoir s'ils doivent attendre ou pas. Attendre pour apprendre dans deux heures que l'on fait les questions orales mercredi...

Mme la Présidente. - Nous allons poursuivre aujourd'hui au finish.

M. Maroy (MR). - Décidez-vous seule, Madame la Présidente ?

C'est le fait de la princesse ?

(Rires)

Mme la Présidente. - On a déjà reçu plusieurs demandes de transformations de questions orales en questions écrites. Comme nous avons déjà commencé...

Je suis ouverte. Si vous souhaitez poursuivre les questions mercredi, on les poursuit.

(Réactions dans l'assemblée)

Si tout le monde est d'accord, on poursuivra aujourd'hui, sauf avis contraire.

Nous passons à la division organique 14 « Mobilité et voies hydrauliques », programme 14,02 « Action et coordination des politiques de mobilité et de sécurité routière ».

La parole est à Mme Gonzalez Moyano.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Relativement à cette AB 01.06 qui concerne le Fonds de la sécurité routière, j'aurais aimé savoir quelles étaient les actions développées à partir de ce fonds. Quels sont les projets développés ? On constate un solde positif de 6 millions d'euros au sein du fonds. On voit que les moyens de l'AB diminuent. J'aurais voulu avoir une explication.

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. - L'essentiel du montant de 13 millions d'euros, c'est la dernière facture du Perex 4.0. De mémoire, il y a un montant d'un peu moins de 3 millions d'euros sur l'Agence wallonne de la sécurité routière, sa dotation annuelle de fonctionnement. Le reste, c'est une série de subventions complémentaires diverses, mais qui devront être présentées lorsque le fonds sera présenté au Gouvernement selon le mécanisme que je vous ai exprimé. La programmation de ce fond devra être adoptée par le Gouvernement. Ce qui est certain, c'est qu'il y a le Perex 4.0 et l'Agence wallonne de la sécurité routière.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - J'ai compris au niveau du solde positif.

Par rapport au projet, c'est essentiellement les sommes attribuées à Perex et à l'Agence wallonne de la sécurité routière ? N'y a-t-il pas d'autres projets qui sont développés grâce à ce fonds ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Il y a toute une série de petites subventions de sécurité routière, qui sont l'objet de demandes annuelles. On en a validé une dizaine ou une quinzaine il y a quelques semaines. Parfois, des communes demandent pour une opération de sécurité routière. C'est tout le budget sécurité routière, l'AWSR étant le gros morceau et le Perex étant le volet exceptionnel de la création du nouveau bâtiment et des nouvelles infrastructures.

Mme la Présidente. - Y a-t-il d'autres questions concernant ce programme 14.02 ?

La parole est à Mme Waroux.

Mme Waroux (cdH). - Par rapport à l'AB 01 ou 02 « Dépenses de toute nature visant à promouvoir et développer les déplacements en vélo en Wallonie », est-ce bien là que rentrent les crédits d'impulsion ? Existe-t-il d'autres formules pour valoriser le développement de pistes cyclables dans les communes ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Les crédits d'impulsion ne sont pas là-dedans. Par contre, je pense que c'est là que doivent se trouver les subventions ou structures de type Pro Velo et autres. C'est à vérifier.

Mme la Présidente. - Y a-t-il d'autres remarques concernant ce programme ? Non.

Nous passons au programme 14.11 « Voies hydrauliques de la Région : construction et entretien du réseau ».

La parole est à M. Maroy.

M. Maroy (MR). - Dans le programme 14.03, l'AB 01.07 « Dépenses de toute nature relatives aux transports structurants », cela concerne apparemment la gare de Mons, avec l'ajout d'un quai multimodal supplémentaire pour cette gare. J'aurais souhaité en savoir davantage.

Sur l'AB 01.08, c'est une nouvelle AB « Dépenses de toute nature relatives au transport structurant dont la mise en œuvre de synergies avec la politique ferroviaire et à la prise en charge des préfinancements wallons en matière d'infrastructures ferroviaires », cela concerne le développement de l'axe Bruxelles-Luxembourg, mais aussi les investissements pour l'aménagement du parking de Louvain-la-Neuve. Quand je vois « parking de Louvain-la-Neuve » – vous me connaissez, je vous ai interrogé plusieurs fois sur ce sujet – cela veut-il dire que l'on va enfin réaliser l'accès direct depuis l'autoroute vers le parking RER de 2 000 places ? Je rappelle que c'est le plus grand d'Europe.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du

Bien-être animal et des Zonings. - On va le réaliser, mais je ne suis pas sûr que l'AB que vous citez soit la bonne.

L'AB 01.08, 10,7 millions d'euros, c'est l'axe Bruxelles-Luxembourg. C'est le cofinancement wallon par rapport aux efforts de la SNCB sur l'amélioration de la ligne. Les budgets que vous évoquez pour le lien ne sont pas là. Par contre, effectivement, le projet avance toujours. La dernière fois que l'on m'a posé la question, on était au niveau du cahier des charges.

M. Maroy (MR). - Les crédits sont prévus dans le budget 2019 pour la liaison ? Il s'agit de relier l'entrée du parking avec l'autoroute.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Une négociation avec la SNCB est encore en cours sur les montants. C'est le même mécanisme que pour la gare de Mons chaque fois que l'on réalise un outil en commun. M. Henry doit s'en souvenir pour la gare de Mons. Quand il a été décidé de réaliser cette dernière, comment se faisait l'intégration des transports en commun dans la gare a fait l'objet d'une négociation et un montant a été fixé pour réaliser des travaux sur budgets Infrabel d'accès des bus à un quai spécialement aménagé pour cela. Le montant total a ensuite été fractionné par annuités. Cela, c'est l'annuité prévue. On a la même chose pour la gare de Namur. À la ligne du dessus, l'AB 01.05, c'est le même mécanisme pour la gare de Namur et on aura le même mécanisme pour ce qui est en négociation avec le RER, même si les montants ne sont pas les mêmes. Ici, c'étaient des choses plus importantes.

M. Maroy (MR). - Le quai multimodal, c'est une meilleure intégration, si je comprends bien, avec le réseau des TEC. Est-ce bien cela ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Oui. Quand une gare est refaite, au niveau fédéral, ils ont pris l'habitude de consulter la Région en disant : « Il faut payer une partie pour que vos bus y aient accès ». C'était la contribution à la gare de Mons ou à la gare de Namur telle qu'elle a été négociée en 2013.

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

M. Denis (PS). - Sur les AB 01.07 et 01.08, j'ai également des remarques avant de passer à une autre AB.

Concernant l'AB 01.07, les nouvelles gares de Mons et de Namur, comme vous l'avez dit, ce sont des projets multimodaux avec un volet « train » et un volet « bus ». Par contre, dans l'inscription budgétaire, l'AB 01.07, on a ajouté la SNCB, ce qui n'est pas le cas de l'AB 01.05.

S'agit-il d'une nouvelle forme de préfinancement des travaux pour compte de la SNCB ? Si c'est le cas, cette avance est-elle remboursable, le cas échéant ? Sous quelle forme ?

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. - Il n'y a pas de différence de mécanisme entre les deux lignes. C'est le même crédit d'engagement pour les deux lignes. Ce sont 6,492 millions d'euros en engagement en 2018 et en 2019. En 2019, ils ont été divisés en deux parce que les deux factures et les deux conventions sont différentes. Ces conventions nous valent quelques soucis, surtout pour la gare de Mons où il y a des contestations sur les montants et sur les taux d'intérêt appliqués.

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

M. Denis (PS). - Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse.

Concernant l'AB 01.08, on sait l'historique : la SNCB a du mal à honorer ses engagements en termes d'investissements. Si le dossier du RER est emblématique, il y en a d'autres. Une fois de plus, la justification de l'augmentation des crédits de cet AB concerne la modernisation de l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg. Or, les travaux de modernisation de cet axe auraient dû être terminés à l'horizon 2010. On est largement en retard au point que la Wallonie s'engage à préfinancer des travaux complémentaires.

Quelles sont les garanties obtenues en termes de réalisation des travaux et du remboursement du préfinancement concernant cet axe Bruxelles-Namur-Luxembourg ?

D'une manière générale, les débats autour du préfinancement des infrastructures ferroviaires appellent deux interrogations et une réflexion supplémentaire.

Tout d'abord, au niveau des interrogations, où en est-on dans la consultation et la réalisation du plan pluriannuel d'investissement de la SNCB ? Les priorités wallonnes ont-elles évolué avec le changement de coalition ? Quel est l'agenda de la SNCB ?

J'ai une réflexion : on ne peut cacher notre inquiétude par rapport à une forme de régionalisation latente du transport ferroviaire. La SNCB ne veut ou ne peut honorer ses engagements en termes d'investissements ; la Wallonie, avec ses plus nombreux kilomètres de rails, est le parent pauvre de la politique belge. Le préfinancement tel qu'il existe n'est pas une bonne solution. L'enjeu est la révision de la clé de répartition 60-40, mais on sait très bien ce qui bloque dans ce dossier.

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. - Le montant tel que prévu est une prévision budgétaire, mais il doit faire l'objet – il le fait encore à l'heure actuelle – de négociations avec le Fédéral sur sa mise en œuvre. Pour des projets plus importants du type RER, on aura un accord de coopération avec un débat à avoir au Parlement sur cet aspect.

Ici, on va effectivement lister très précisément les travaux prévus sur cet axe, puisqu'il s'agit bien de l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg, avec des travaux précis et des coûts clairement identifiés. Cela fait partie des négociations en cours. Ici, vous ne voyez que l'inscription budgétaire. Le but n'est pas de faire un chèque de 10 700 000 euros et dire : « C'est fini ». Il y a une négociation morceau par morceau, projet par projet et facture par facture.

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

M. Denis (PS). - Ce qui interpelle concernant particulièrement cet axe Bruxelles-Luxembourg, c'est qu'il aurait déjà dû être terminé depuis huit ans.

M. Maroy (MR). - Il faut peut-être rappeler à M. Denis qui a été ministre des Transports au niveau fédéral depuis 30 ans. Voulez-vous que l'on fasse l'historique ?

M. Denis (PS). - Si l'on veut jouer à ce jeu-là, on peut dire beaucoup de choses.

M. Maroy (MR). - Non, mais c'est vous qui commencez, Monsieur Denis.

Mme la Présidente. - Y a-t-il d'autres questions concernant la division organique 14 ?

La parole est à M. Maroy.

M. Maroy (MR). - J'ai une question sur le 41.07 « Intervention complémentaire et spécifique pour les cas particuliers de transport scolaire d'enfants présentant un handicap ».

Ces crédits devraient permettre aux enfants handicapés de passer moins de temps dans les transports scolaires. C'est l'objectif annoncé.

Comment les personnes pourront-elles y avoir accès ? Comment se feront les choix ? On imagine que toutes les personnes qui utilisent actuellement les transports scolaires ne pourront pas en bénéficier. Bref, comment cela va-t-il fonctionner ? Quels seront les critères ?

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. - C'est une des obligations reprises au contrat de gestion de l'OTW, notamment avec l'obligation d'affecter ces moyens aux cas les plus difficiles. Aujourd'hui, ils ont des statistiques qui montrent tous ceux qui passent plus de x heures dans les bus. Le classement, c'est simplement de prendre tous les plus défavorisés et leur proposer des solutions alternatives.

M. Maroy (MR). - En termes de calendrier, vous voulez dire ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Oui. J'attends une proposition claire de leur part sur la méthodologie, mais c'est le calendrier qui est essentiellement à prendre en compte.

Comme solution de remplacement, ce sera bien souvent le taxi parce qu'il y a très peu de possibilités autres que celle-là une fois que l'on a épuisé les possibilités existantes de transports en commun classiques.

M. Maroy (MR). - Cela veut dire concrètement que les trajets allers d'une heure et demie, c'est fini ? Parce que cela existe. Je connais bien le dispositif puisque j'ai un gamin qui a fréquenté l'enseignement spécialisé. Ce sont des trucs inhumains où il faut plus d'une heure et demie à l'aller le matin et une heure et demie au retour. On parle de gamins qui ont entre six et douze ans, c'est l'école primaire. Ils doivent se taper une journée d'école plus deux fois une heure et demie, voire plus.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, 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 une des premières choses que l'on a saluées à la sortie du conclave, c'est l'inscription budgétaire parce que cela permettra de répondre sur le terrain aux cas les plus extrêmes que vous citez : plus de trois heures par jour dans les transports en commun. Avec un million d'euros, je ne sais pas jusqu'où l'on pourra descendre, mais on fera l'évaluation de cela et il faudra sans doute améliorer le dispositif au fur et à mesure.

M. Maroy (MR). - C'est une belle prise de conscience. Je suis fier de soutenir un Gouvernement qui prend de telles mesures.

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

M. Denis (PS). - Concernant la même AB que M. Maroy, la 47.07 « Transport scolaire d'enfants présentant un handicap », dès la fin du conclave, vous avez présenté ce précipite budgétaire comme une grande victoire, Monsieur le Ministre. Certes, c'est une excellente nouvelle pour les enfants qui passent parfois, comme le dit M. Maroy, plusieurs heures dans les transports scolaires, mais concrètement vous envisagez un service personnalisé pour les enfants dont le temps de parcours est supérieur à trois heures par jour.

Combien d'enfants sont concernés ? Quelle forme prendra ce service spécialisé ?

D'une manière générale – on a déjà eu ce débat en commission et notre Parlement s'est déjà prononcé par voie de résolution –, c'est l'ensemble de l'organisation du transport scolaire qu'il faut revoir. Si des cas problématiques ont été identifiés pour les enfants porteurs d'un handicap, des cas tout aussi interpellants ont été mis en évidence, comme l'a fait M. Maroy, pour des enfants fréquentant l'enseignement traditionnel. Il est du devoir de la Wallonie d'y apporter une réponse globale.

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. - Je pense que j'ai répondu à M. Maroy, donc je ne peux que redire la même chose.

Les solutions proposées aujourd'hui pour toute une série de cas déjà très problématiques sont déjà du transport individuel. Aujourd'hui, il existe déjà des budgets au sein de l'OTW pour faire en sorte d'alléger certaines situations à travers du transport individuel. Ici, cela va tout simplement permettre d'en faire beaucoup plus.

Maintenant, sur le mode précis que cela va prendre, c'est à l'OTW de nous faire des propositions. Ils ont reçu cette mission.

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

M. Denis (PS). - Merci pour cette explication.

Avant d'aller plus loin dans les AB, j'aimerais revenir sur quelques AB précédentes sur lesquelles j'avais des questions. M. Maroy m'ayant devancé, je n'ai pas pu les poser.

Mme la Présidente. - Je vous en prie, Monsieur Denis.

M. Denis (PS). - Tout d'abord, une remarque générale.

(Réactions dans l'assemblée)

Tout d'abord, j'ai une remarque générale.

J'ai émis des doutes tout à l'heure sur l'opportunité d'une fusion des TEC.

Avant d'analyser les différentes AB, pourriez-vous nous lister les économies réalisées grâce à la fusion des cinq TEC et les articles budgétaires concernés par ces économies ?

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. - Les économies vont essentiellement être internes au groupe. Vous n'allez pas voir apparaître... Si c'était le cas, vous viendrez tout de suite vous plaindre, à juste titre, en disant : « Vous avez diminué telle allocation budgétaire ». Le but est que, en interne du groupe, une fusion fasse en sorte que des économies se réalisent par une meilleure organisation sur l'ensemble du territoire.

De manière structurelle, on a fortement réduit le nombre de postes de direction.

On avait dans chaque TEC un directeur général, un directeur général adjoint. C'est terminé. Il n'y aura plus ce genre de chose. Cinq fois deux égale dix.

(Réaction d'un intervenant)

Nous l'avons fait. Je n'ai pas dit cela, je ne dis pas le contraire.

Nous avons diminué le nombre de postes de direction. De la même manière, au niveau transversal, puisqu'il y a aussi des directeurs qui s'occupaient de fonctions de marketing, de comptabilité, de gestion du trafic ou autre, tout cela est rationalisé. De manière globale, on passe d'environ une grosse vingtaine de postes de direction à 14, si mes comptes sont bons, 14 postes de cadres au lieu d'un peu plus de 20 postes. On peut passer du temps là-dessus, mais je pense que cela reste un détail, qui est positif puisqu'il y a effectivement une économie, mais en termes de gain d'efficacité avoir une seule société qui va gérer les 5 000 travailleurs, le réseau complet, l'ensemble des bus, et cetera, c'est évident que c'est plus efficace. On peut faire semblant, mais rationaliser une société de transport sur un territoire aussi petit que la Wallonie, cela va donner des marges à l'avenir de plus grande efficacité. Cela ne plaît pas à quelques-uns au niveau local, qui y voient une perte d'influence, et cetera, peu importe. Cela n'a jamais été la motivation de ce décret. Il faut faire en sorte que la structure des TEC – on l'a fait à travers le vote de ce décret – puisse être une structure moderne, plus efficace et il y a toutes les bases

dans le décret pour le faire et aujourd'hui le conseil d'administration en est bien conscient et s'y attelle.

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

M. Denis (PS). - Concernant l'AB 41.08, celle qui couvre les charges d'exploitation de l'opérateur de transport wallon, on constate ici une augmentation de l'intervention de la Wallonie pour permettre à l'OTW d'assurer ses missions et d'atteindre les objectifs fixés par la Région. Dès lors, ma question est simple, Monsieur le Ministre : à quoi va servir concrètement l'augmentation de l'intervention de la Wallonie et comment sera-t-elle utilisée ? Concernant les objectifs fixés par le Gouvernement, on les attend encore, je pense. Nous rappellerons aux distraits que votre note d'orientation publiée le 20 octobre 2017 indiquait : « Le nouveau contrat de service public du groupe TEC doit être préparé, concerté et approuvé pour la fin de l'année 2017 ». Celle publiée sur la plateforme le 31 décembre 2018 indique, elle : « Le contrat de service public de l'OTW est en cours de finalisation ». Il est évident, et nous espérons qu'un jour cela sera signé.

En attendant, quels objectifs avez-vous assignés à l'OTW ? De quelles garanties disposez-vous pour que l'opérateur de transport wallon ne finisse pas l'année en déficit ?

Concernant les tarifs, la presse nous apprenait la volonté de l'OTW d'augmenter certains tarifs. Cette décision appartiendra au Gouvernement.

Pouvez-vous nous faire le point de la proposition tarifaire de l'OTW ?

Sans anticiper la réponse du Gouvernement, pouvez-vous nous livrer des éléments d'analyse ?

En tout état de cause, si l'augmentation des tarifs il devait y avoir, en plus de l'augmentation de l'OTW, cela tendrait à démontrer que le modèle fusionné n'est pas moins cher ni plus efficace que son prédécesseur ou, comme nous l'avions signalé à l'époque, la fusion a provoqué une série de surcoûts que vous n'aviez pas pris en compte et qu'il faut aujourd'hui rembourser.

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. - Par rapport à l'augmentation sur l'AB 41.08, il faut voir cela dans son ensemble. Il n'y a pas d'augmentation là puisqu'il y a des fusions de différentes allocations budgétaires. La seule augmentation est celle de la ligne suivante, la 41.09, les 4 millions d'euros qui sont conditionnés et puis les engagements sociaux. Je l'ai expliqué tout à l'heure, le cas particulier de cette année 2019 sur les engagements sociaux et puis les moyens du Plan wallon d'investissement. Mais là, sur cette ligne 41.08, c'est le regroupement de dépenses liées au tram de Liège qui était déjà dans une ligne séparée précédemment et des 232 000 euros qui sont inclus du pour cent d'augmentation 2019.

Concernant les tarifs, il y a effectivement une proposition du conseil d'administration d'augmentation relativement légère et qui doit être soumise au Gouvernement. Je ne vais pas préjuger de la réponse du Gouvernement, mais aujourd'hui, il n'y a pas d'accord pour augmenter les tarifs. Je pense que l'on maintiendra cette position. Cela doit seulement être examiné dans les détails.

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

M. Denis (PS). - Merci, Monsieur le Ministre, pour cette précision. La presse est parfois mal informée et diffuse peut-être des informations...

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Non, elle n'est pas mal informée, elle a pris la décision du conseil d'administration. Ils le font chaque année, quand le conseil d'administration fait une proposition, il y a un premier article, ainsi cela fait un certain nombre de clics, puis il y en a un autre 15 jours ou trois semaines après qui dit que le Gouvernement n'a pas accepté ou a validé, et on reclique. C'est le jeu.

Mme la Présidente. - Y a-t-il d'autres questions ?

La parole est à M. Denis.

M. Denis (PS). - Concernant l'AB 41.09, la fameuse dotation des 4 millions d'euros en intervention financière de la Région conditionnée – je l'ai déjà un peu souligné tout à l'heure dans mes remarques générales – c'est vraiment quelque chose qui nous heurte, après le décret Sols et le Bien-être animal sur lequel on va revenir plus loin, il y a ici une forme de privatisation du service public que nous dénonçons.

Ce qu'elle a de nouveau, c'est que vous n'aimez pas que l'on utilise le mot « menaces », c'est assorti de pressions à peine voilées, mais vous avez donné la justification tout à l'heure, elle est cinglante. Cette enveloppe de 4 millions d'euros pourrait éventuellement être orientée exclusivement vers la sous-traitance de services à des concessionnaires privés en fonction des négociations sociales au cours et au sein du groupe. Je pense que lorsqu'on lit cette justification, tout est dit.

Cette manière de gouverner ne correspond en rien aux relations sociales que nous connaissons depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Vous êtes passé d'un mode de concertation, à nos yeux en tout cas, à un mode de confrontation en indiquant aux travailleurs que, s'ils ne se plient pas à vos exigences, on va privatiser. Vous

voulez un meilleur service et un climat social apaisé, mais nous constatons que vous faites l'inverse.

Pendant des années, le PS, au Gouvernement, a réussi à vous empêcher de faire n'importe quoi. Aujourd'hui, la bride est lâchée par votre nouveau partenaire et on assiste à une véritable privatisation larvée du service. Auriez-vous abandonné une partie des valeurs de votre famille politique, le cdH ou doit-on voir une forme de rapprochement du cdH du PPE ? Ce sont des questions, bien légitimes, que mon groupe se pose.

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - J'ai déjà longuement répondu tout à l'heure. Il ne s'agit pas de privatisation puisque c'est une intervention financière de la Région à l'opérateur public qu'est l'OTW et qui doit l'utiliser au mieux. Ce que nous faisons simplement, c'est monter le niveau d'exigence de la Région à l'égard de son opérateur et c'est bien légitime vu les montants dont on parle. Il faut mettre tout cela en perspective, se rendre compte de ce que cela représente par Wallon, par an. Ce sont des montants qui nécessitent aussi une forme de responsabilité de l'opérateur qui les reçoit. Oui, on sera exigeant à travers le contrat de service public pour faire en sorte que notre argent, l'argent de tous les Wallons soit utilisé au mieux.

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

M. Denis (PS). - Concernant l'AB 01.06 suivante, sur la création des lignes de bus expresses et le verdissement de la flotte, votre exposé particulier est exact. Vous auriez dû avoir 10 millions d'euros, mais ils sont toujours chez le ministre-président. Avec cette enveloppe, vous entendez créer des lignes expresses et verdir la flotte des bus. C'est d'ailleurs le sens d'une réponse à une question orale datant du début de novembre. Vous annonciez même une quarantaine de lignes, comme M. Henry le précisait tout à l'heure. Pourquoi ne pas avoir inscrit directement la somme dans votre budget plutôt que la mettre dans le budget du ministre-président ?

Quelles sont les conditions auxquelles le ministre-président vous liquidera la somme ? Quand ce transfert se fera-t-il ? Quand les lignes seront-elles en fonction et qu'en est-il du marché relatif au verdissement de la flotte des bus ? Quand sera-t-il passé ?

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. - La manière de fonctionner a été de négocier globalement, on veut travailler en équipe sur un montant Plan wallon d'investissement. L'ensemble des montants disponibles sont chez le ministre-président et redistribués en fonction des tableaux, que vous voyez ici. C'est assez facile à implémenter, ce n'est pas quelque chose de nouveau. Cela existe de cette manière sur les fonds européens depuis très longtemps et cela ne pose pas de souci. À quelles conditions le ministre-président va-t-il me les libérer ? Quand il y aura des engagements à effectuer et les premières dépenses nécessiteront d'avoir les moyens d'engagement et les moyens de liquidation. Il ne faut pas voir autre chose que cela.

M. Denis (PS). - Si vous le dites. On entend ce que vous dites.

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

M. Denis (PS). - Toujours sur le programme 14.03 ; il y a l'AB 61.03 « Tram de Liège ». Il y a des crédits qui diminuent de plus de 1,5 million d'euros.

Pouvez-vous expliquer cette diminution de manière générale ?

Pourriez-vous nous faire le point sur le financement de ce dossier, sur la redevance que l'OTW devra verser à l'opérateur ayant remporté le marché ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Ce n'est pas le financement du tram proprement dit, ce sont les coûts exposés pour le projet « Trams », ce sont les études, les aménagements qui ont déjà dû être réalisés. La facture diminue, parce que, en 2018, il y avait plus de choses qu'il n'y en aura en 2019.

Pour le reste, le budget pour le tram de Liège n'est nulle part ici ; il n'apparaîtra d'ailleurs pas avant 2022, puisque c'est au moment du premier passager qui occupera le tram. C'est là le *start* du paiement ; c'est au moment où l'on remet le travail fini à l'opérateur ; que l'on paie les premières annuités, c'est à partir de ce moment-là que la quarantaine de millions annuelle commencera à s'impacter sur toute la durée.

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

M. Denis (PS). - J'entends vos justifications, Monsieur le Ministre.

J'ai encore une remarque par rapport à l'AB 61.06, la subvention à l'opérateur de transport wallon pour le financement, de la réalisation de sites propres.

Mon groupe estime qu'il s'agit d'une véritable variable d'ajustement. Il s'agit d'une enveloppe budgétaire destinée à aménager la sortie sud de la nationale 5 à Charleroi. Chaque année, il est inscrit au budget initial et il disparaît injustement et, sachant que les travaux ont commencé, on aurait du mal à ajuster votre budget avec elle.

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Ce sont les fameuses deux lignes de -2,5 millions d'euros de tout à l'heure qui se retrouvent ici, puisque cette année ce n'est pas la SOFICO qui doit dépenser, mais l'OTW, donc le budget diminue à la SOFICO et augmente à l'OTW selon le mécanisme que je vous ai évoqué tout à l'heure. Il s'agit ici du siège des TEC de Charleroi pour l'entièreté du montant.

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

M. Denis (PS). - Voici l'explication.

Mme la Présidente. - Concernant les autres programmes, notamment le programme 14.11 « Voies hydrauliques de la Région ».

La parole est à M. Denis.

M. Denis (PS). - À propos du 14.11, l'AB 12.01 « Achat de biens et de services à la SOFICO », nous sommes dans la même logique que ce que l'on a évoqué tout à l'heure sous le nom de *shadow toll* appliqué au niveau des routes. On passe ici aussi de 75 % à 100 % et on apprend également que le *shadow toll* pour l'écluse d'Ampsin sera revu. Pouvez-vous nous expliquer en quoi consiste cette révision ?

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. - Simplement le passage de 75 % à 100 %. Ce n'est que cela. Sur le 12.01, c'est le même mécanisme de *shadow toll*, mais ici, c'est sur le volet « Voies hydrauliques » et, tout à l'heure, c'était sur le volet « Routes ». C'est la même chose. C'est le nombre de passages de bateaux par l'écluse, proportionnel du nombre de passages.

Mme la Présidente. - Monsieur Denis, avez-vous d'autres questions concernant ce programme ?

La parole est à M. Denis.

M. Denis (PS). - Oui. Concernant ce programme, j'ai encore trois questions concernant des AB : l'AB 01.04 « Dépense de toute nature dans le cadre du Plan wallon d'investissement ».

Ces budgets sont consacrés à la mise en œuvre du plan FAST 2030 et à l'aménagement de berges dans le cadre de réseaux RAVeL.

Monsieur le Ministre, combien de projets sont concernés par ce budget ? Disposez-vous déjà d'une liste des chantiers ?

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. - C'est la non-réponse que j'ai donnée tout à l'heure, puisque nous sommes en train d'étudier tous ces projets. Je ne peux pas vous dire, aujourd'hui, à quel endroit va se faire la piste cyclable et quel RAVeL, même si, en ce qui concerne les autoroutes RAVeL, j'ai cité tout à l'heure quatre ou cinq projets qui étaient à l'étude : Mons, Charleroi, Ottignies, Namur et Liège.

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

M. Denis (PS). - Concernant l'AB 73.05, la diminution de 40 millions d'euros concernant le plan Infrastructures, ce budget sert notamment à réhabiliter une série de ponts, donc il s'agit d'un report de charges de 26 millions d'euros sur le prochain Gouvernement.

Pouvez-vous nous indiquer combien de ponts seront visés par ce budget ?

L'ensemble des réparations pourront-elles être effectuées grâce à ce budget ?

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. - Vous parlez du 73.05 ?

M. Denis (PS). - 73.05, oui : les infrastructures concernant les ponts.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, 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 en augmentation de 30 millions d'euros : on passe de 10 millions à 40 millions d'euros en moyens d'engagement.

M. Denis (PS). - Le report de charge, c'est 26 millions d'euros sous le prochain Gouvernement : -40 +14.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Non. Ici, ce sont des crédits d'engagement du plan Infra II. Quand on engage 40 millions d'euros en 2019, on estime devoir payer en 2019 14 millions d'euros. Mais c'est toujours comme cela, il y a toujours un décalage. De la même manière, sur le plan Infra I, il y a moins de moyens d'engagement, il y a plus de moyens de liquidation sur cette année 2019, puisqu'on arrive en fin de chantier où il faut payer les factures, mais ils ne nécessitent plus d'engager les montants. Il n'y a pas de report de charge, c'est la technique habituelle d'engagement et de liquidation sur des chantiers routiers qui durent plusieurs mois.

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

M. Denis (PS). - Merci pour cet éclaircissement.

À propos de l'AB 73.07 « Financement des programmes RTE-T », c'est la finalisation du réseau transeuropéen et plus spécialement la liaison Seine-Escaut.

Ce chantier doit être clôturé pour la fin 2019 s'il veut entrer dans le cadre des subventions européennes. Nous sommes dans une phase de fin de chantier, raison pour laquelle l'encours est sensiblement réduit.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous informer quant aux détails du programme, sa consommation, l'évolution des travaux, le maintien de l'ensemble des travaux en fonction des décisions françaises ?

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. - Ici, c'est le contraire par rapport à l'allocation budgétaire précédente. Ici, on a beaucoup en moyens de liquidation, peu en crédits d'engagement, puisqu'on est en fin de programme du RTE-T 2007-2013. Raison pour laquelle, il est probable qu'à l'ajustement on doive le peaufiner puisqu'on sait difficilement, quelques mois à l'avance, très précisément les crédits de liquidation et d'engagement qui seront nécessaires.

Mais si vous voulez un tableau complet de tous les projets concernés, là, il faut qu'on vous le transmette. On peut essayer de le charger sur la plateforme dans les jours à venir.

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

M. Denis (PS). - Oui, Monsieur le Ministre. Notre groupe est demandeur.

Mme la Présidente. - Avez-vous d'autres questions concernant ce programme, Monsieur Denis ?

M. Denis (PS). - Non. Pour ce programme-là, j'ai terminé.

Mme la Présidente. - Peut-on passer à la division organique 15, Monsieur Denis ? Sauf s'il y a d'autres questions.

M. Denis (PS). - Au 0.2, oui.

Mme la Présidente. - La division organique 15 « Agriculture, Ressources naturelles et Environnement », programme 15.01, je suppose qu'il n'y a rien.

Pour le programme 15.02, la parole est à M. Denis.

M. Denis (PS). - Concernant ce programme, à l'AB 41.07 « Subventions octroyées à la cellule d'intervention de la cellule permanente Environnement-Santé », pour la réalisation du biomonitoring de la population wallonne.

Nous vous l'avions souligné à la faveur des débats sur l'ajustement budgétaire 2018. Nous avons salué la décision du Gouvernement de procéder à un monitoring de la population wallonne. Pouvez-vous faire le point sur cette implémentation ?

Combien de personnes sont aujourd'hui suivies ?

Quels marqueurs l'ISSeP tente-t-il d'identifier ?

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 s'agit effectivement de ce million biomonitoring. Ce qui nous a été proposé et validé au Gouvernement jeudi dernier, c'est une stratégie avec cinq types de publics cibles : 200 personnes par type de publics cibles, 1 000 personnes au total et une série de marqueurs que je ne peux pas vous citer ici, mais qui vont des résidus divers. Les pesticides en font partie avec d'autres choses, il y a une palette assez large. Ce que je vous propose, c'est que la note telle qu'elle a été approuvée au Gouvernement jeudi dernier vous soit communiquée ; la partie technique au moins. Il n'y a rien de secret dans cette note puisque c'est la validation de la dotation du million d'euros à l'ISSeP, la taille de l'échantillon. Je pense d'ailleurs que tout cela se trouvait dans le communiqué de presse qui a suivi la décision du Gouvernement. Il y avait un deuxième document à vous transmettre.

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

M. Denis (PS). - Je vous remercie Monsieur le Ministre. Comme nous étions partie prenante dans cette décision, ces informations nous intéresseraient effectivement.

Mme la Présidente. - Au programme 15.03 « Développement et étude du milieu », y a-t-il des questions concernant ces différentes AB ?

La parole est à M. Denis.

M. Denis (PS). - Concernant les missions attribuées à l'ISSeP, l'AB 41.06.

Il y a quelques semaines d'ici, voire déjà quelques mois, il y a eu un litige entre la Wallonie et Greenpeace concernant la qualité de l'air. Pour l'ONG environnementale, notre réseau n'est pas assez performant et cela donne une image faussée de la qualité de l'air en Wallonie.

Êtes-vous en mesure aujourd'hui de nous faire le point sur le sujet ?

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

M. Maroy (MR). - Cela vous évitera de répéter deux fois la même chose. Je ne vais pas poser une question très précise, mais c'est peut-être l'occasion.

On a beaucoup parlé ces dernières années, depuis le début de la législature, des soucis qui se posaient au sein de l'ISSeP. Les choses ont été prises en main ; enfin, a-t-on envie de dire. C'est peut-être l'occasion, Monsieur le Ministre. On semble reparti maintenant sur de bonnes bases. On voit que de nouvelles missions sont confiées à l'ISSeP. La confiance semble être revenue et je m'en réjouis. C'est peut-être l'occasion de faire le point sur la façon dont vous voyez l'avenir de cet institut qui semble relancé puisque, je le répète, il y a des crédits supplémentaires et de nouvelles missions.

Est-ce enfin assez dit ?

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. - Le biomonitoring que l'on vient d'évoquer est effectivement une nouvelle mission. Ici, ce n'est pas le cas. Les 4 756 000 euros supplémentaires sont simplement le transfert direct de ce qui allait précédemment à l'AWAC dans les missions qualité eaux de surface, notamment, et donc transfert de l'AWAC et qualité eaux de surface. Cette ligne-ci ne fait pas apparaître d'augmentation, mais simplement un montant qui passe à l'AWAC avant de repasser à l'ISSeP et qui passe directement du budget wallon à l'AWAC.

En ce qui concerne le fonctionnement de l'ISSeP, je pense que l'on a fait les choses comme il le fallait. On a été très durs au départ. Il y a eu une dizaine de licenciements. Cela n'a pas fait l'objet de trop de débats, mais on a dû passer par là. J'ai signé sur proposition de la directrice générale une dizaine de licenciements en début de mandature. Les négociations syndicales ont été très dures. La fermeté a payé et, aujourd'hui, l'institut fonctionne beaucoup mieux. La confiance est restaurée, on a envie de leur confier de nouvelles missions, les chercheurs sont enthousiastes. On est vraiment très contents du résultat obtenu. Il reste encore une série de traces du passé à améliorer. Dans le suivi comptable, dans le suivi de l'audit de la Cour des comptes, on a encore un tableau et il y a encore quelques cases à remplir. Le Gouvernement suit cela de près. Il y a un prochain rapport semestriel qui est prévu au Gouvernement dans 15 jours, peut-être même dans 10 jours, qui va faire l'état des lieux précis de la situation à ce niveau-là. Tout ce qui a été reproché à l'ISSeP est-il aujourd'hui sous contrôle ?

Cela, c'est sur le fonctionnement de l'ISSeP.

Sur le débat Greenpeace et qualité de l'air. De nouveau, ce n'est pas cette allocation budgétaire. Là où l'on n'est pas d'accord avec Greenpeace, c'est sur le fait que notre réseau de mesure serait non conforme. Notre réseau de mesure est conforme.

L'air wallon est-il trop pollué ? Il est en dessous des normes européennes.

Cependant, on est d'accord avec eux sur le fait qu'il faut faire mieux et que les normes OMS, qui sont plus dures que les normes européennes, on doit essayer de les atteindre. On vient de montants en oxyde d'azote qui étaient encore bien supérieurs il y a 10 ans. On a fait une partie du chemin, il faut continuer à le faire. Nous avons toute une série de propositions : par exemple, ce que l'on a évoqué tout à l'heure concernant le diesel. Il y a des règles d'émissions des entreprises avec l'obligation d'utiliser les meilleurs techniques disponibles. Les choses que l'on généralise dans les permis, beaucoup plus qu'avant. Il y a des possibilités encore nettes d'amélioration de la qualité de l'air, surtout dans les centres-villes.

Greenpeace a raison lorsqu'ils disent que notre réseau de mesures est, certes, conforme à l'Europe – ils ne disent pas trop cela, mais je pense qu'il est conforme à l'Europe – mais il ne mesure pas les teneurs les plus importantes à certains moments de la journée dans certaines rues... Effectivement, on doit travailler là-dessus et le décret sur la qualité de l'air travaille spécifiquement sur ces aspects-là, en faisant en sorte que les communes, à travers les zones de basse émission, puissent aller plus vite que ce qui est prévu dans l'autre partie du décret Diesel 2030. Puisque celle que l'on a évoquée tout à l'heure, c'est en 2024 que les véhicules les plus polluants commencent seulement à

disparaître. C'est un délai que l'on a jugé nécessaire pour ne pas priver, du jour au lendemain, les gens de leur véhicule. Ou il fallait des mesures d'accompagnement plus fortes qui auraient nécessité sans doute des budgets spécifiques pour offrir des voitures aux gens.

À partir de 2024, les véhicules les plus polluants vont commencer à disparaître et ainsi de suite. Mais, avant 2024 avec les zones de basses émissions, dans des endroits ciblés avec des niveaux de pollution plus forts dans des centres-villes, les communes vont pouvoir prendre des dispositions. La Flandre ou des villes comme Paris ou Londres l'ont déjà fait spécifiquement avec des vignettes qui permettent l'accès. Le décret de zones basse émission va donner cet outil-là aux communes, qui pourront aller plus loin, là où les alternatives existent dans les centres-villes avec les transports en commun, les possibilités d'avoir des parkings en périphérie. Faire peut-être un peu plus de marche, cela ne ferait pas de tort non plus.

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

M. Henry (Ecolo). - Concernant l'AB 33.20 « Subventions aux associations et organismes », il y a une réduction de 53 000 euros que vous justifiez par une économie réalisée sur les subventions facultatives. J'aurais voulu savoir concrètement qui allait perdre des subsides.

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. - Cette allocation budgétaire couvre des subventions aux syndicats et aux organisations patronales pour leurs activités de sensibilisation d'ordre personnel, et cetera. Elles sont concernées globalement par l'économie sur les frais de fonctionnement. On a imputé quelques pour cent sur ces subventions-là.

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

M. Henry (Ecolo). - Cela veut dire qu'il y a des subventions supprimées ou bien ils perdent tous un peu ?

Comment cela fonctionne-t-il ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Ils perdent tous un peu. Les trois syndicats.

Mme la Présidente. - Y a-t-il d'autres questions concernant ce programme 15.03 ? Non.

Nous passons au programme 15.05 « Bien-être animal ». Avez-vous des questions ?

La parole est à M. Denis.

M. Denis (PS). - Pour la première fois, Monsieur le Ministre, et nous le saluons, il y a un programme spécifique au bien-être animal. Nous estimons que c'est une amélioration en matière de lisibilité de ce budget.

Le programme destiné au financement de bien-être animal est doté d'un budget de 2 261 000 euros. À travers cette enveloppe, trois articles budgétaires servent à financer les prestations de services effectuées par les tiers. Cela représente un budget de 1,251 million d'euros, soit 55 % du budget wallon destinés au bien-être animal qui seront distribués à des ASBL.

À l'instar de ce qui a été fait au niveau de la politique environnementale, Monsieur le Ministre, existe-t-il des ASBL reconnues par la Région wallonne en matière de bien-être animal ? Le cas échéant, par qui ? Comment ? Sur quels critères sont-elles agréées ?

Si les procédures d'agrément n'existent pas, alors il y a un problème évident de gouvernance. On est ici face au fait du prince : un ministre, quel qu'il soit, peut financer telle ou telle association plus ou moins proche de lui. Aujourd'hui, au travers de ce budget, on institutionnalise en quelque sorte ce que les journalistes avaient mis en évidence en octobre 2017, à savoir le financement de deux associations au sein d'une commune qui vous est chère en vue d'organiser un Salon du bien-être animal.

D'une manière générale, cette primauté du secteur privé sur l'administration pose question, surtout quand celle-ci manque de moyens eu égard aux enjeux du bien-être animal.

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

M. Henry (Ecolo). - Je vais dans le même sens. C'est vrai qu'il y avait déjà eu un souci précédemment sur les subventions « bien-être animal » et ici on a un peu l'impression d'une politique de distribution de subsides, puisque vous avez de nouvelles AB dont certaines paraissent redondantes et une baisse de la dotation « Subsides publics ». Ce n'est pas tout à fait rassurant du point de vue de la bonne gouvernance sous cet aspect-là.

Y a-t-il pour les différentes AB un critère bien particulier d'attribution, parce que l'on a franchement l'impression que plusieurs AB sont redondantes les unes avec les autres et qu'il risque d'y avoir une augmentation du nombre de subsides distribués à différentes associations ?

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. - Tout d'abord, une petite correction : les subventions au secteur public ne diminuent pas, elles augmentent. C'est la somme des AB 41.01 et 43.05. Il s'agit bien d'augmentations.

Il y en a encore une autre, l'AB 45.04. Globalement, il y a une augmentation pour tout le monde.

Y a-t-il des ASBL reconnues ? Il y a d'abord une future ASBL reconnue, qui n'est pas créée aujourd'hui, que le Gouvernement peut créer, c'est le résultat du Code du bien-être animal. C'est une ASBL pour faire du support aux services, du travail en première ligne. Cette ASBL n'existe pas aujourd'hui, mais on a voté ensemble un code qui permet de la mettre sur pied.

Les autres ASBL agréées qui existent dans le domaine – c'est d'ailleurs elles qui sont bénéficiaires des subsides –, ce sont les refuges. Ils ont été agréés et pas par moi, ils ont été agréés du temps du Fédéral et ils fonctionnent toujours sous cet agrément-là, agrément qui devra être renouvelé en 2019 sous les nouveaux critères du Code du bien-être animal et de l'arrêté qui définit les nouvelles conditions d'agrément et qui va être lié.

Oui, Monsieur Denis, il existe aujourd'hui des critères qui font que les structures, les refuges sont agréés ou pas. Ce sont essentiellement eux qui ont été les bénéficiaires des subventions, puisque ce que vous évoquez est paru récemment dans la presse. C'est une association de refuges agréés, donc c'est la somme de tous les refuges agréés qui ont décidé de se mettre en fédération. Ce qui ne pose d'ailleurs aucun problème, il existe des fédérations dans de très nombreux secteurs. Ils sont parfois très durs avec nous malgré qu'ils soient subsidiés. C'est normal, il n'y a pas de problème avec cela. La tournure de cet article, on sait d'où cela vient, était toujours de dire : « On va donner des subsides et ils vont être gentils. » Si le fait de subsidier des structures faisait en sorte qu'elles soient gentilles avec nous, cela se saurait. Mes prédécesseurs, mes collègues et moi savons tous que ce n'est pas parce que l'on donne un subside que l'on reçoit un avis positif sur un décret ou sur une disposition que l'on prend, et bien heureusement. L'associatif est libre de pouvoir continuer son travail normalement, même subsidié.

En ce qui concerne votre question sur les refuges, ils sont effectivement agréés aujourd'hui et par un agrément qui date parfois d'il y a 10 ans.

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

M. Denis (PS). - Monsieur le Ministre, nous ne demandons qu'à vous croire. Nous actons que vous vous portez en faux par rapport aux déclarations du journaliste concernant votre commune, mais je me faisais fort de le rappeler ici dans le contexte du budget.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Je tenais aussi à insister sur une chose : le budget qui n'apparaît pas ici, mais qui a le plus augmenté, lequel est-ce ? C'est celui de la fonction publique lié aux agents du bien-être animal. Il y a un doublement du budget Fonction publique par rapport à eux. Cela n'apparaît pas dans ce tableau, mais là où il y avait six salaires en 2014 il y a aujourd'hui 16 salaires, sans compter l'agent supplémentaire qui travaille avec le sanctionnateur pour faire en sorte que les amendes soient perçues.

Oui, il y a aussi, du côté du secteur public, un investissement fort de la Wallonie pour faire en sorte que les agents soient en nombre suffisant pour exercer leurs missions.

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

M. Denis (PS). - Concernant l'AB 01.02, il y a une augmentation de quasi 800 000 euros au fonds budgétaire du bien-être animal. On en arrive à quasi 1 million d'euros. À quoi ce million d'euros va-t-il être affecté ? La justification de l'affectation du fonds prévoit que : « Ce fonds est destiné à prendre en charge une indemnité, des subventions ou des prestations, en ce compris les coûts de fonctionnement d'investissement, de constatation, de répression, de saisie et d'autres frais liés à des actions ou missions dans le cadre de ce fonds exécuté par des tiers. » Peut-on disposer de la liste de ces tiers concernés par ces subventions ? Quels sont les projets éligibles ? Par qui et comment sont-ils identifiés ? De quelle garantie juridique disposez-vous quant à l'exécution des missions régaliennes par des tiers, missions auxquelles vous faisiez allusion il y a quelques instants ?

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. - Tout d'abord, il n'y a pas de transfert de mission régalienne. Il n'y a aucune association qui a la possibilité d'établir un procès-verbal et de faire en sorte de le transférer à la justice ou au fonctionnaire sanctionnateur. Je peux le redire encore une fois : il n'y a pas de fonction régalienne transférée à des associations.

Pour le reste, les dépenses à charge du fonds font l'objet d'une proposition au Gouvernement en tout début d'année, de manière à avoir une affectation des fonds disponibles. Je vous ai répondu tout à l'heure par rapport à cela, en fonction des besoins de l'année, mais c'est évident qu'ici il y a une volonté d'intervenir sur les infrastructures dans les refuges. On doit faire en sorte que les conditions d'accueil dans les refuges soient

meilleures. Il faut certes mobiliser des moyens internes aux refuges, mais aussi venir avec des subsides complémentaires. C'est clairement visible dans les refuges. Si, aujourd'hui, vous allez dans les refuges, vous pouvez voir une série d'investissements qui ont été réalisés sur base des moyens qui ont, fin 2017, été affectés de cette manière-là.

On souhaite que de manière structurelle on puisse faire en sorte, pendant quelques années, d'intervenir pour remettre à niveau les refuges dans lesquels c'est nécessaire. Ce n'est pas nécessaire partout, il y a des refuges tout neufs, tout beaux, impeccables, et il y en a d'autres où des interventions sont nécessaires.

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

M. Denis (PS). - Monsieur le Ministre, vous avez certainement à votre disposition la liste des tiers concernés par ces subventions. Y a-t-il moyen de nous la transmettre avec les documents précédents ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Je ne l'ai pas pour 2019, je n'en sais rien. Comment avons-nous fonctionné par le passé par rapport à cela ? Les 84 ou 85 refuges agréés existants ont reçu un courrier de notre part en disant : « Il y a des possibilités d'intervention, voilà les plafonds en fonction du nombre d'animaux », parce que parfois il y a des refuges pour une vingtaine d'animaux, il y a des refuges beaucoup plus importants. Il y avait des plafonds établis. Je pense qu'une cinquantaine de refuges ont introduit un dossier. Tous ceux qui respectaient les conditions de l'appel ont été pris, il n'y a même pas eu de sélection, tout le monde a été sélectionné.

Nous agirons de la même manière, par appel à projets, mais je ne sais pas vous dire en 2019 qui répondra au projet et pour faire quoi précisément.

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

M. Denis (PS). - Merci pour cette information. C'est toujours plus clair quand on le dit une seconde fois.

L'AB 33.03 « Subventions aux secteurs autres que publics » est un article budgétaire destiné à octroyer des subventions aux ASBL en matière de protection et de bien-être animal. Une fois de plus, face au peu de justifications contenues dans votre exposé particulier, on est face à un chèque en blanc. Par rapport à ce chèque en blanc, avez-vous des explications complémentaires à apporter ?

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. - Non. De nouveau, cela fait partie de ce qui sera proposé dans l'utilisation du fonds.

Dans les subventions en matière de bien-être animal, nous sommes partis d'une situation où il n'y avait pas de budget wallon dans le domaine, où tout se retrouvait dans une grande… Si vous allez rechercher le budget 2015, dans une ou deux lignes d'allocations budgétaires.

Au fur et à mesure des années, on a commencé à avoir des demandes et à avoir différents types de secteurs ; vous connaissez le système du budget wallon, selon que l'on paie un service public, que l'on donne à l'associatif, que l'on donne aux universités ou aux associations privées, ce sont des allocations budgétaires différentes.

Au fur et à mesure, il y a eu un partage du montant global entre les différentes lignes qui se précisent d'année en année. Elles seront sans doute encore bien plus précises d'ici deux ou trois ans quand on aura cinq ou six années de recul sur ces budgets-là, mais aujourd'hui il y a une transparence totale par rapport à l'utilisation, parce que l'on peut lire les articles comme on veut. Toutefois vous devez bien vous rendre compte que, quand on pointe un lieu comme ayant obtenu un subside – en l'occurrence une SPA quelque part à Quaregnon –, on oublie de dire que toutes les SPA équivalentes ont reçu un subside. C'est très facile de dire que l'on a donné un subside dans ce lieu-là parce qu'il y avait un intérêt particulier, mais non. Cet intérêt particulier n'existe pas puisque toutes les situations équivalentes ont été traitées de la même façon. Aujourd'hui, il n'y a aucun refuge qui n'ait pas eu accès ou il n'y a aucune structure qui n'ait pas eu accès. Quand on fait appel aux communes sur la politique de stérilisation des chats errants, toutes les communes reçoivent le courrier et ils y répondent ou pas. Elles activent ou pas la possibilité qu'elles ont d'avoir un subside. Désolé, mais je ne sais pas vous l'expliquer autrement.

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

M. Denis (PS). - Il me reste l'AB 52.01. D'après votre justification, ces moyens sont destinés à favoriser la réalisation d'actions plus concrètes sur le terrain.

Doit-on comprendre que jusqu'aujourd'hui, le secteur autre que public ne réalisait pas d'action concrète ? Que se cache-t-il derrière cette justification ?

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. - Il s'agit d'un budget nous permettant d'intervenir pour améliorer les

conditions de détention et soutenir l'installation d'infrastructures assurant un meilleur niveau de bien-être.

(Réaction de M. Denis.)

Mme la Présidente. - En a-t-on fini avec le bien-être animal, Monsieur Denis ?

M. Denis (PS). - Si M. le Ministre en décide ainsi, oui.

Mme la Présidente. - Nous passons au programme 15.12 « Espace rural et naturel ». Y a-t-il des questions ? Non.

Nous passons au programme 15.13 « Prévention et protection air-eau-sol ».

La parole est à Mme Gonzalez Moyano.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Monsieur le Ministre, à l'AB 31.03, qui concerne la dotation à la SPAQuE, on en revient à la dotation de 2017.

J'aurais aimé savoir si cette dotation sera suffisante pour permettre à la SPAQuE d'effectuer toutes les missions dont elle a la charge. En revenant au niveau de la dotation de 2017, on est en droit de penser que le Gouvernement a fait le choix d'une SPAQuE indépendante et que le rapprochement avec la SOGEPA va rester lettre morte. Qu'en est-il, Monsieur le Ministre ?

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. - Il n'y a rien qui change dans le rapprochement tel que prévu. Il continue à faire l'objet des textes d'une série de choses qui doivent avancer, mais on ne change rien par rapport à cela.

Effectivement, on savait que les réserves à la SPAQuE permettaient, pendant une année, de faire cette économie de 10 millions d'euros. On l'a fait et aujourd'hui on revient à la dotation normale, mais elle s'intégrera dans l'outil tel qu'il est prévu avec le rapprochement avec la SOGEPA.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse rassurante.

Mme la Présidente. - Y a-t-il d'autres questions ?

La parole est à M. Henry.

M. Henry (Ecolo). - Concernant l'AB 01.03, je suppose que c'est lié au décret Infractions. Je vois qu'il n'y a pas de moyens supplémentaires. J'aurais voulu vous interroger à ce sujet parce que je pense que le problème est surtout aussi budgétaire. Il n'y a visiblement pas de moyens supplémentaires prévus à ce niveau.s

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Je me permets de compléter la question de mon collègue puisque j'ai aussi une question sur cette AB.

Pour chacune des sections du fonds budgétaire pour la protection de l'environnement, peut-on disposer d'une ventilation précise des recettes et des dépenses ?

Nous avons toujours défendu l'idée que le recours au fonds budgétaire rendait difficile le contrôle de l'action gouvernementale. Ici, nous avons un fonds dont les dépenses prévisibles pour l'année sont de 36,766 millions d'euros, mais le Gouvernement ne nous fournit aucune information précise à cet égard. En termes de gouvernance et de transparence – je l'avais déjà dit dans la discussion générale –, on aurait voulu disposer des différentes ventilations relativement à cet ajustement budgétaire.

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. - Je n'ai rien de plus à vous dire que ce que j'ai dit tout à l'heure. La ventilation des dépenses du fonds n'a jamais été présentée à ce moment-ci au Parlement. C'est toujours quelque chose qui suit et qui est de la programmation des fonds. Vous avez, à la page 198, tout ce qui est éligible, tout ce qui peut être dépensé dans le fonds ; ensuite, on présente un tableau au Gouvernement avec la ventilation de tout cela. Ce n'est pas nouveau. Je n'en dispose pas, sauf si l'on va revoir la ventilation de l'année dernière, parce que l'on pourrait en déduire une bonne partie de la ventilation de cette année parce qu'il y a toute une série d'actions dans le fonds de protection de l'environnement qui sont devenues récurrentes, des financements que l'on ne peut pas voir disparaître.

Mme la Présidente. - Y a-t-il d'autres questions ?

M. Henry (Ecolo). - Qu'en est-il des moyens disponibles pour le suivi des infractions ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Les moyens seront les mêmes, pour le moment, en prévision. Ce que vous

voulez dire, c'est que le décret Infractions aura des conséquences sur les recettes ?

M. Henry (Ecolo). - Je pense que l'on peut dire que le décret sera efficace s'il y a des moyens suffisants pour le suivi des infractions. La question est de savoir s'il y aura des moyens supplémentaires disponibles pour cela sur le fonds.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, 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 fonds, on ne voit pas apparaître le personnel ; les moyens supplémentaires pour percevoir des infractions, c'est du personnel. Ce n'est pas ici que cela se situe.

Par contre, ce que l'on peut voir apparaître ici, ce sont les recettes qui vont alimenter ce fonds pour la partie « recettes ». Pour le moment, on n'a pas implémenté des recettes supplémentaires tenant compte que le nouveau décret Infractions environnementales permettrait de faire plus de recettes. Cela n'apparaît pas aujourd'hui. Si l'on avait été optimistes, on aurait pu mettre de nouvelles recettes là. On ne les a pas inscrites, c'est peut-être quelque chose qui viendra à l'ajustement. Sur les moyens pour mieux protéger l'environnement, mieux faire en sorte que les amendes soient perçues, c'est essentiellement du personnel en contrôle ; c'est du côté de la fonction publique qu'il faut trouver ces chiffres.

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

M. Henry (Ecolo). - Savez-vous ce qui est prévu de ce point de vue là ? Pouvez-vous nous le dire ? C'est un peu l'œuf et la poule.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Ils sont immunisés d'économie de personnel. Déjà cela. Deuxièmement, ils bénéficient du nouveau mécanisme qui est le montant des recettes liées aux infractions : 50 % de ce montant-là peut permettre l'engagement de personnel supplémentaire de contrôle. C'est une perspective.

M. Henry (Ecolo). - Oui, c'est une perspective, mais cela veut dire que l'on commence à moyens constants en espérant que cela alimente la pompe. C'est un peu cela.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Je prends acte de la non-réponse de M. le Ministre relativement à la ventilation. J'irai voir l'ancien budget.

J'ai une autre question sur l'AB 33.07.

Monsieur le Ministre, relativement à ce nouvel AB qui se voit doter de 1 million d'euros en crédits d'engagement et de liquidation, on constate une différence entre le tableau récapitulatif des dépenses de ce programme et la justification. En effet, ce n'est que dans la justification que l'on voit que cet AB est destiné à financer le secteur autre que public en matière de qualité de l'air.

En outre, il s'agit également de prévoir des moyens pour le décret sur la qualité de l'air qui n'a pas encore été déposé sur nos bancs. J'aurais voulu savoir quels étaient les organismes autres que publics qui pourront utiliser les crédits de cet ajustement. Quels seront les projets à financer ?

Enfin, comment, par qui, et sur quelles bases et quels critères ces projets seront-ils retenus ?

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

M. Maroy (MR). - Permettez, Madame la Présidente.

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

M. Maroy (MR). - Complémentairement à ce que ma collègue vient de demander, il s'agit ici d'une enveloppe de 1 million d'euros, destinée à l'amélioration de la surveillance et de la mesure de la qualité de l'air en Wallonie. Des capteurs mobiles de mesure seront installés dans les lieux publics ou les écoles de Wallonie. On sait qu'il y a eu quelques querelles, notamment avec Greenpeace qui conteste le système de mesure en disant que les capteurs ne sont pas installés dans les lieux les plus pertinents.

Monsieur le Ministre, comment se décidera l'implantation de ces capteurs ? Vous allez me dire qu'ils sont mobiles, mais quelle sera la philosophie suivie ? Dans quels endroits ? Bref, quel sera le modus operandi ?

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. - L'ISSeP a établi une stratégie par rapport à ces capteurs mobiles, pour compléter le réseau existant, mais aussi faire des opérations et cartographies précises pendant x semaines ou x mois sur une ville, ou sur un lieu particulier.

Effectivement, l'ensemble du budget ici comprend l'installation de capteurs dans des lieux publics, notamment des capteurs mobiles, mais aussi des capteurs concernant les écoles. Puisque l'on veut faire en sorte que dans les écoles, dans les classes, on ait, de manière didactique et dans le cadre d'une action de

sensibilisation, des possibilités de mesurer la qualité de l'air dans son école. Il y a les deux volets. Il y a l'intérieur et la cour d'école. Notamment sur la nécessité tout simplement parfois d'aérer, parce le capteur marquerait que, en termes de CO_2, ce n'est plus très bon, et qu'il faut simplement ouvrir la fenêtre. Il y a un panel de propositions. Heureusement, pour ce million d'euros, on peut déjà faire une série de choses.

M. Maroy (MR). - On pourrait en mettre un dans cette salle de commission que l'on n'aère pas ; et on reste pendant des heures.

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

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Monsieur le Ministre, vous avez répondu. Les projets, principalement, ce sont les installations des capteurs mobiles dans certains endroits publics, et principalement dans les écoles et les classes. Il n'y en a pas d'autres qui sont repris dans cette enveloppe.

J'avais aussi une question un peu précise. Quels sont les organismes autres que publics qui pourront utiliser les crédits de cet ajustement budgétaire ?

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. - Ici, c'est l'AB 33.07 en l'occurrence. Une AB 33, c'est d'office des allocations aux secteurs autres que publics. Ce n'est pas les moyens du secteur public, de l'administration ou de l'ISSeP, et cetera, ou des moyens donnés aux communes se situent ailleurs qu'ici.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - J'en reviens à ma dernière question. Sur quelle base et quels critères seront sélectionnés ces projets ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - J'en reviens à ce que j'ai dit tout à l'heure. L'ISSeP établit une stratégie de lieux et de conditions à remplir. Par exemple, les écoles, il va y avoir clairement un appel. Une circulaire est prévue avec ma collègue, Mme la Ministre Schyns, pour informer les écoles de la possibilité de recevoir un capteur et de s'engager à fournir des résultats de telle et telle manière, périodique, d'encoder ces résultats, et cetera.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Je remercie M. le Ministre pour ces compléments d'information. Je me réjouis franchement de cette enveloppe budgétaire.

Mme la Présidente. - On peut peut-être passer au programme 15.14 « Police et contrôles ». Je ne sais pas si vous avez des questions.

M. Maroy (MR). - J'avais cru entendre que l'on terminait ce programme et qu'après, on faisait la pause. Non ?

Mme la Présidente. - On va terminer le programme de la division organique. Je vais proposer à Mme Gonzalez Moyano de poser sa question, sur « le financement des agents constatateurs en matière environnementale » puisqu'elle a été reprise par les services. Elle concerne la police et les contrôles.

La parole est à Mme Gonzalez Moyano.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Monsieur le Ministre, on a vu, à la faveur des débats sur le décret-programme, que vous vouliez engager et financer l'engagement d'agents constatateurs à travers l'utilisation du Fonds pour la protection de l'environnement.

Vous avez précisé, lors de la séance de commission du 6 juillet dernier, que vous feriez reposer sur le fonds 50 % du budget nécessaire à leurs traitements.

Maintenez-vous toujours ces propositions ? Qu'en est-il exactement aujourd'hui du financement de ces agents ? Quels sont les objectifs en matière de nombre d'engagements dans les communes ? Allez-vous profiter de l'installation des nouveaux conseils et/ou collèges communaux pour proposer de nouveaux engagements ? Enfin, avez-vous pu estimer le coût de la réforme des APE sur ces agents en particulier ?

Je vous remercie d'ores et déjà pour toutes vos réponses.

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Madame la Députée, il convient de distinguer les agents constatateurs régionaux des agents constatateurs communaux. D'une part, concernant les agents de la Région wallonne, la mesure que vous évoquez a été insérée au sein du décret-programme adopté en juillet 2018. Cette disposition prévoit que des agents constatateurs régionaux pourront être recrutés et financés par le produit des amendes administratives perçues par la

Région. Ce mécanisme a toutefois été plafonné à 50 % de ses recettes.

En 2019, lors de la programmation budgétaire du Fonds pour la protection de l'environnement, nous analyserons les possibilités et procéderons au recrutement envisageable dans ce cadre.

On vient de discuter de la programmation du fonds. C'est là que l'on va voir le montant des recettes estimées du produit des amendes, divisé par deux ; et se dire que cela fait autant d'agents en plus, transferts fonction publique, et cetera.

Pour le reste, il convient de rappeler que ces agents régionaux sont, à ce jour, financés exclusivement par des crédits classiques en matière de fonction publique.

Par ailleurs, concernant les agents engagés au sein des communes, le Code de l'environnement précise que les communes peuvent désigner des agents communaux et leur confier la compétence pour repérer des missions de recherche, de contrôle et de constatation des infractions environnementales. Il s'agit d'une initiative autonome des communes qu'il convient d'encourager.

Outre le budget communal, ces recrutements locaux peuvent être financés de deux manières. Premièrement, il faut rappeler que les communes vont percevoir le produit des amendes administratives pour les infractions constatées par leurs agents. À cet égard, le recrutement d'un agent peut constituer un investissement rentable pour la commune.

Deuxièmement, le Code de l'environnement prévoit un subventionnement possible pour les communes qui désignent un tel agent. Ce subventionnement vise à la fois l'engagement et le maintien en fonction de l'agent. À ce jour, différentes communes sont d'ores et déjà aidées à ce titre, en fonction du budget disponible. Cette partie VIII du Code de l'environnement fait actuellement l'objet d'une révision.

L'avant-projet de décret sera prochainement présenté en deuxième lecture le 6 décembre. Le principe du subventionnement des agents communaux a été maintenu lors de l'adoption de ce décret. Ce mécanisme fera l'objet d'un rappel auprès de l'ensemble des communes wallonnes, et la liste des communes bénéficiaires fera l'objet d'une actualisation.

Enfin, concernant la réforme des APE, celle-ci relève des compétences du ministre Jeholet.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Je remercie M. le Ministre pour les éclaircissements sur ces thématiques. J'entends bien les réponses relatives à la programmation du fonds.

Relativement aux communes, j'entends également que le recrutement est local et que, malgré tout, dans le cadre du Code de l'environnement, il se peut que l'on puisse demander un subside ; que chaque commune puisse malgré tout introduire une demande de subside.

J'espère qu'après le 6 décembre on pourra avoir un petit cadeau de Saint-Nicolas, si l'on introduit des demandes.

Mme la Présidente. - On passe au dernier programme de cette DO : le programme 15.15 « Politique des déchets ressources ».

La parole est M. Maroy.

M. Maroy (MR). - Sur l'AB 81.02, il sera alimenté par transfert au départ des crédits du ministre-président. Une enveloppe de 30 millions d'euros est dégagée afin de soutenir, en matière d'économie circulaire, le développement de projets économiques d'entreprises en lien avec le recyclage du plastique en Wallonie. C'est vraiment très intéressant. On en a souvent parlé en commission.

Où en est votre volonté de créer en Wallonie une unité de recyclage du plastique ? On sait que la plupart des plastiques européens partaient autrefois en Chine pour y être recyclés. La Chine ne veut plus être la poubelle du monde. Il faut créer chez nous des filières intégrées, donc de A jusqu'à Z.

Chez nous, on fait bien la collecte, le tri, mais il y a peu de possibilités de traitement et de recyclage de ces plastiques. Pourriez-vous préciser quels types de projets sont concernés par ces 30 millions d'euros ? Avez-vous des exemples concrets ? Comment ces aides seront-elles distribuées ?

Vous vous en doutez, sur le principe on appelle de nos vœux, car je pense qu'il y a là un vivier d'emplois non négligeable.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - J'avais aussi une question et des remarques relativement à cet ajustement budgétaire. Je rejoins ce que mon collègue vient de dire. Depuis que la Chine a fermé ses frontières à l'importation de certains de nos déchets et principalement ceux en plastique rigide, tous les pays d'Europe cherchent une filière alternative.

En février dernier, Monsieur le Ministre, vous nous avez gratifiés d'une de vos sorties médiatiques en indiquant que vous étiez prêt, je cite, « à voir la Wallonie devenir la poubelle du monde ». Eu égard à votre incapacité à contrôler le secteur de l'environnement, nous ne savons toujours pas s'il faut se réjouir ou pas. Vous aviez ajouté qu'il fallait agir vite.

Un an plus tard, on a vraiment l'impression que le projet est au point mort.

Votre budget prévoit l'investissement de 30 millions d'euros, mais à condition qu'il soit libéré par M. le Ministre-Président, si j'entends bien. Quand, pour qui et sous quelle modalité aviez-vous envisagé un partenariat public-privé ? J'aurais voulu savoir si c'était toujours le cas et si cette dépense s'assimile à un code 8.

Voici une série de questions auxquelles nous avons envie de réponses bien précises.

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. - Il s'agit effectivement d'un code 8. Si j'avais lancé l'appel à projets sans avoir l'inscription budgétaire. C'est M. Jeholet et moi-même qui avons préparé le dossier puisque l'on a travaillé sur le cahier des charges. Aujourd'hui, il est prêt. Il va être lancé, mais c'est bien d'avoir le budget avant de le lancer. On ne va pas faire un appel aux entreprises en disant que l'on a 30 millions d'euros à investir dans leurs projets sous forme de code 8, mais le Parlement n'a pas encore voté le budget. On n'est pas sûr de l'avoir. On a préféré attendre d'avoir le dossier prêt et l'argent disponible. Le dossier est prêt. L'appel peut être lancé sous forme d'appel à projets. On va largement faire savoir aux secteurs, tous ceux impliqués dans une des filières qui peut faire en sorte de traiter demain, de recycler du plastique, qui n'est pas couverte sur la Région, comme des fractions plastiques qui pourraient aussi venir d'ailleurs. On est trop petit au niveau de la Région pour certaines fractions que pour avoir une taille suffisante.

C'est un appel à l'ensemble des entreprises travaillant dans le domaine pour avoir des projets que nous cofinancerions via ces montants code 8. Cela doit être des projets d'entreprise, des projets rentables. Ce ne sont pas des subsides. Ce sont des prises de participation en capital ou des avances récupérables.

Dès que ceci sera voté, tout est prêt pour que l'appel puisse être lancé, j'espère, dès ce mois de décembre avec une sélection des projets endéans les deux ou trois mois puisque les projets dans les entreprises sont prêts, à ma connaissance. Il y a une série de choses qui sont latentes d'avoir notre feu vert.

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

M. Maroy (MR). - Cela peut-il être des intercommunales qui déposent des projets ? Je sais qu'à Charleroi, lorsque j'avais visité Valtris, il me semble que Tibi – nouveau nom de l'intercommunale – ambitionnait de créer sur ce site une filière complète avec une unité de recyclage. Est-ce ouvert aux intercommunales ? Ce serait bien des prises de participation de la Région ou des avances récupérables.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Il y a un projet autour du tri des PMC du P+MC, une usine qui doit se créer à Mons pour succéder à l'infrastructure existante et pour pouvoir trier l'ensemble des fractions. Là, c'est une société mixte actuellement entre des privés et deux intercommunales : Hygea et Ipalle. Nous pouvons venir en appui de cela en prenant du capital ou en avançant de l'argent. Ce sont les deux formules possibles. Oui, les intercommunales peuvent être parties prenantes du montage avec les entreprises. Ce que l'on évoque souvent avec Valtris comme avec Valodec, on est encore dans le volet du tri. Ici, on insiste beaucoup sur le volet du recyclage, mais le tri n'est pas exclu. S'il faut, pour que ces unités soient plus performantes, avoir une participation de la Région, même au niveau du tri, on le fera, car il y a vraiment une demande importante aussi dans ce domaine.

Ce que l'on essaie de voir émerger, c'est le volet recyclage de fractions qui ne le sont pas aujourd'hui.

M. Maroy (MR). - Avez-vous déjà – peut-être qu'il n'y a pas d'a priori – une préférence pour tel type de plastique plutôt que tel autre ?

Y a-t-il, parallèlement à ce crédit de 30 millions d'euros, des budgets débloqués pour financer la recherche ? On sait qu'il y a des plastiques qu'actuellement on parvient difficilement à traiter. J'imagine que le Gouvernement, de manière intelligente, avance sur les deux fronts.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Peut se combiner dans un projet le volet Recherche avec les subsides Recherche disponibles chez mon collègue, et le volet prise de participation au projet une fois la recherche aboutie. Les deux sont conciliables et peuvent se juxtaposer avec sans doute un petit décalage dans le temps.

Sur les fractions plastiques, on sait que dans le P+MC il y a des soucis sur quelques fractions dont on ne sait pas encore trop bien aujourd'hui ce que l'on pourrait faire, en tout cas pas sur notre territoire. Comme l'interdiction d'incinérer ce genre de choses risque d'arriver assez vite dans les quelques années, il faut trouver des filières. Là, il faut à la fois développer l'outil recyclage et à la fois faire en sorte qu'il soit rentable. N'oublions pas qu'ici on investit dans des dossiers rentables. Pour qu'une filière soit rentable, il faut parfois pouvoir, via la voix législative, décrétale, faire en sorte que des taux de matières recyclées soient

imposés dans un certain nombre de produits finis. C'est ce qui peut rendre une fraction non rentable à rentabiliser puisque l'on a l'obligation d'inclure une fraction recyclée dans l'objet fini qui serait acquis via des marchés publics.

M. Maroy (MR). - Je trouve cette approche éminemment intéressante.

Par rapport à Mme Gonzalez Moyano qui avait l'air d'être particulièrement critique, je trouve qu'il faut se réjouir d'une Wallonie qui se tourne vers les technologies du futur. C'est l'économie circulaire dans ce qu'elle a de plus intelligent.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Je n'étais pas sceptique. J'ai dit simplement que M. le Ministre avait annoncé ceci depuis un an. Je me réjouis, comme de fait, que le dossier soit prêt.

Vous m'avez bien confirmé qu'il s'agit d'un partenariat public-privé et qui sera principalement – puisque j'ai demandé des compléments d'information – basé sur le volet plutôt recyclage que tri, et que ce sera un projet rentable, Monsieur Maroy. Je ne pense pas que vous soyez ministre !

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. - Je voudrais ajouter un élément sur la localisation des montants chez M. le Ministre-Président. En fonction du type de partenariat que l'on va faire, la prise de participation de la Wallonie ne va pas se faire à travers le ministre de l'Environnement. La prise de participation se fera via un outil économique, comme SRI Environnement ou un autre outil. C'est là que devra se faire le transfert. La localisation centralisée et que l'on oriente en fonction des projets qui seront retenus est la bonne solution. Il faut sortir de la logique où chacun doit avoir son budget inscrit dans des AB. On travaille en équipe et, en fonction des projets qui arrivent, on répartit les montants là où ils doivent aller. Il n'y a aucun stress par rapport à cela.

Mme la Présidente. - Y a-t-il d'autres questions concernant ce programme 15.15 ?

La parole est à M. Denis.

M. Denis (PS). - Préalablement à l'examen AB par AB, mon groupe avait quatre éléments sur ce programme sur lesquels il souhaitait interroger M. le Ministre.

Depuis 2008, Monsieur le Ministre, c'est connu, les communes sont tenues de réclamer à leurs citoyens une taxe déchets qui correspond à ce que l'on appelle le coût-vérité. À plusieurs reprises, une évaluation du système de 2008 a été évoquée. Pouvez-vous faire le point sur cette évaluation du coût-vérité des déchets ?

Par ailleurs, au cours des derniers mois, nous vous avons interrogé sur l'impact de la réforme des APE pour le secteur et particulièrement pour celui des préposés aux parcs à conteneurs. À l'époque, vous ne disposiez pas de projections précises. Qu'en est-il aujourd'hui ? Avez-vous des données précises concernant la pérennisation de ces emplois dans les parcs à conteneurs via les points APE ?

Troisièmement, où en êtes-vous dans l'implémentation du Plan wallon des déchets-ressources ? À la lecture de votre exposé particulier, on se demande même s'il a été adopté tant la masse budgétaire n'évolue pas. En effet, le 23 mars dernier, notre Parlement adoptait le PWDR. Nous nous attendions à ce que ce programme connaisse, à tout le moins, une évolution budgétaire positive, mais il n'en a rien été.

Nous tenons à rappeler que, si nous nous sommes abstenus lors du vote relatif au PWDR, c'est justement parce que nous n'avions pas tous les apaisements principalement en matière de financement. Force est de constater que nous ne nous étions pas trompés.

En effet, lorsque vous reprenez le PWDR et principalement le dernier cahier sur les impacts, la lecture des tableaux est simple.

Le tableau 16 reprend les coûts moyens supplémentaires pour les pouvoirs publics, +9 659 643 euros.

Le tableau 17 reprend la synthèse des bénéfices moyens annuels supplémentaires. Ce sont des coûts évités pour les pouvoirs publics à concurrence de 2 152 995 euros. Coût moins bénéfice, cela représente un coût de 7,5 millions d'euros par an pour l'implémentation du PWDR. Où se trouve-t-il dans votre budget ? Quels sont les moyens supplémentaires dégagés pour sa mise en œuvre ?

Enfin, nous estimons qu'il y a un grand manque de transparence au niveau de l'affectation des budgets du Fonds pour la gestion des déchets. Alors que chaque année il y a un tableau recettes-dépenses par section du fonds. Ici, nous n'avons plus cela. Cela ne fait que corroborer ce que nous dénonçons depuis des mois, votre stratégie de recours au fonds budgétaire vous permet de financer à votre bon plaisir qui vous voulez.

Alors qu'à la troisième page de la DPR, on pouvait lire : « Le premier pilier du renouveau démocratique, c'est la transparence des décisions, l'identification au clair du décideur, la lisibilité des réglementations, la

simplicité des dispositifs mis en place et leur contrôle ». Vous optez, Monsieur le Ministre, pour l'opacité la plus complète et le manque de contrôle démocratique.

Vous êtes, pour certains domaines aussi, un peu coutumier de ce fait. Pour le moment, cela passe dans l'indifférence des travaux parlementaires, mais il y a fort à parier qu'un jour la ficelle va être coupée.

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. - Sur les APE et les préposés de parcs conteneurs, rien ne change sauf que le ministre fonctionnel va recevoir les montants équivalents à ce qui était transféré ver le FOREm pour des points APE. Au ministre fonctionnel de décider de les affecter de la même manière. En ce qui me concerne, ce sera le cas, puis c'est l'évolution des différentes allocations budgétaires, mais le principe est de continuer à soutenir la politique des parcs à conteneurs. C'est pour environ l'équivalent de 6 millions d'euros.

Pour les communes le coût-vérité, nous n'avons pas souhaité modifier le dispositif, si ce n'est que l'on a précisé les choses tout au long de cette mandature en faisant en sorte que ce soit bien sur les budgets que s'établisse le calcul du coût-vérité et pas sur les comptes. Cela a été reprécisé très clairement que le système du coût-vérité fonctionne bien. Il remplit ses objectifs notamment d'avoir un vrai débat sur ce que coûte la gestion des déchets dans une commune parce que précédemment, rappelez-vous d'où nous venions, avec un système où l'on pouvait, dans une bonne année, n'impacter que 50 % du coût réel ou au contraire de faire, sous le prétexte de la taxe immondices, payer d'autres services dans les communes.

Je ne pense pas que le système doive être fondamentalement modifié. On peut toujours discuter de l'éligibilité de l'un ou l'autre des aspects dans le calcul du coût-vérité, mais je pense qu'avec le travail qui a été fait, on n'a pas aujourd'hui une demande forte des communes ou du représentant de l'Union des villes et communes de Wallonie pour dire que, dans le coût-vérité, il y a cela ou cela qui ne va pas. Je pense que cela ne fonctionne pas mal.

Il y a peut-être le volet « sensibilisation » où il faut clairement pouvoir faire en sorte d'immuniser des frais de promotion, de comportements moins générateurs de déchets, de l'obligation de les inscrire dans les dépenses du coût-vérité. Parce que cela voudrait dire qu'une commune qui met des moyens en sensibilisation est obligée d'augmenter ses taxes à due concurrence pour payer les moyens de sensibilisation avec la volonté de diminuer la quantité de déchets. Il faut être clairs par rapport à cela.

Sur le PWDR, il est financé par le fonds budgétaire pour la gestion des déchets. S'il y a bien un endroit où c'est plus difficile de dépenser, c'est sûrement plus dans un fonds que dans une allocation budgétaire classique.

Vous savez, c'est beaucoup plus facile d'aller dépenser de l'argent dans la DO 12.01, la première, que d'aller dépenser de l'argent dans un fonds où les dépenses éligibles sont strictement couvertes par décret. Ce n'est pas si facile que vous le dites et c'est clairement dédicacé à des frais reliés à des travaux d'infrastructure ou à toutes les missions justement du Plan wallon des déchets-ressources.

Comment le finance-t-on ? Je l'ai exprimé clairement et répété à plusieurs reprises lors du débat sur le Plan wallon des déchets-ressources. C'est 28 237 000 euros. Ils sont supérieurs de près de 10 millions d'euros à ce qui est nécessaire pour honorer nos obligations, infrastructures, recyparcs, et cetera. C'est là que vous trouvez de quoi financer le Plan wallon des déchets-ressources sans aucun souci. On peut être créatifs et créer des dépenses supplémentaires, mais il y a là, dans ces 28 millions d'euros, de la place, surtout avec l'assainissement qui vient d'être fait sur les infrastructures de déchets. On a payé des arriérés de manière considérable. Aujourd'hui, on revient dans des annuités normales. On n'a plus d'arriérés à payer et donc on est dans une base qui coûte moins de 10 millions d'euros par an pour les grosses infrastructures.

Là, il y a un espace pour financer tous les projets liés au PWDR.

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

M. Denis (PS). - Je vous remercie, Monsieur le Ministre.

Concernant la transparence au niveau de l'affectation des fonds pour la gestion des déchets ? C'est le quatrième élément de mon intervention.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Dès que la programmation des fonds est connue, on peut vous la transmettre. Je ne peux pas vous dire aujourd'hui...

L'administration, sur base de ces montants-là, aujourd'hui, calcule quelles seront les annuités réellement à payer à chaque intercommunale en fonction des investissements qui ont été faits. C'est une partie importante des dépenses du fonds. Il y a tout le volet... Je pense que dans ce fonds, vient aussi Rendac, les cadavres d'animaux. C'est un montant aussi qui est connu, qui est un montant important.

Pour le reste, ce seront les discussions au Gouvernement pour voir de quelle manière, quel projet

du PWDR on privilégie en 2019, quels travaux sont faits, ou les projets qui sont soutenus, sur les ressourceries d'une part, sur d'autres filières, la fraction organique, les conteneurs à puces, les actions de sensibilisation, la programmation habituelle de ce fonds pour la gestion des déchets.

Mme la Présidente. - J'ai cru comprendre que certains souhaitaient faire une pause prochainement.

Je voudrais avoir l'avis de l'ensemble des commissaires. Ou on poursuit. C'est comme vous le souhaitez.

La séance est suspendue.

- *La séance est suspendue à 20 heures 33 minutes.*

REPRISE DE LA SÉANCE

- *La séance est reprise à 21 heures 26 minutes.*

Mme la Présidente. - La séance est reprise.

PROJET DE DÉCRET CONTENANT LE BUDGET GÉNÉRAL DES DÉPENSES DE LA RÉGION WALLONNE POUR L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 2019 (DOC. 1201 (2018-2019) N° 1)

EXPOSÉ PARTICULIER AFFÉRENT AUX COMPÉTENCES DU MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE ANIMAL ET DES ZONINGS (DOC. 1200 (2018-2019) N° 1 – ANNEXES 5, 5*BIS* ET 5*TER*) ET (DOC. 1201 (2018-2019) N° 1 – ANNEXES 5, 5*BIS* ET 5*TER*)

BUDGET DES UNITÉS D'ADMINISTRATION PUBLIQUE (DOC. 1200 (2018-2019) N° 1 – ANNEXE 9*TER PARTIM*) ET (DOC. 1201 (2018-2019) N° 1 – ANNEXE 9*TER PARTIM*)

NOTE D'ORIENTATION BUDGÉTAIRE, EN APPLICATION DE L'ARTICLE 135.3 DU RÈGLEMENT

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 FINANCEMENT DES AGENTS CONSTATATEURS EN MATIÈRE ENVIRONNEMENTALE »

Discussion générale
(Suite)

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Monsieur le Ministre, tout d'abord, lors de l'examen du budget 2018, nous étions étonnés du manque de moyens dégagés pour mettre en œuvre les outils du CoDT et principalement ceux présents dans le Livre II. La même remarque peut être faite cette année. À tel point qu'une question se pose : combien de communes ont décidé de se doter d'un schéma d'orientation local ?

Ma question est la suivante : avez-vous eu des demandes relatives à un schéma d'orientation pluricommunal ? Dans la négative, quels sont, selon vous, les blocages qui empêchent les autorités locales de se doter de tels outils ?

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. - Les budgets tels qu'ils sont là sont suffisants, puisqu'il y a eu un ralentissement qui est le ralentissement habituel des fins de mandatures. Parce qu'on lance rarement une grande réflexion, schéma ou modification majeure de réflexion dont on sait qu'elle va durer deux à trois ans, on ne la lance dans l'année qui précède que si l'on est vraiment sûr de son coup.

Beaucoup de gens vont sans doute utiliser par contre ce genre de choses dans l'année qui débute, en 2019. C'est là que l'on pourra vraiment mesurer… D'autant plus pour la réflexion – j'en ai parlé tout à l'heure avec M. Henry – sur des schémas pluricommunaux qui engagent d'avoir des discussions à trois, quatre, cinq partenaires. Je pense que c'est en 2019 que l'on verra vraiment l'utilisation de ces possibilités-là.

N'oublions pas aussi que c'est une déclinaison du schéma de développement du territoire. Il y a aussi un effet d'entraînement de par l'adoption de celui-ci. Enfin, je le souhaite.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Monsieur le Ministre, j'entends bien vos explications qui sont, quelque part, logiques, dues aux fins de mandatures.

J'ai d'autres questions, mais je ne sais pas, parce que là c'était une remarque.

Mme la Présidente. - Ce sont des questions sur le programme 16.02 ?

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Oui, sur l'AB 12.04.

Monsieur le Ministre, alors que son intitulé ne le mentionne pas, on peut lire que, dans la justification de cet ajustement, il permet également de financer trois marchés publics relatifs aux quartiers nouveaux. La révision des plans de secteur pour les quartiers nouveaux et également la mutation des zones de loisirs du plan HP en zone d'habitat.

Premièrement, sur le 1 815 000 euros prévu cette année en crédits de liquidation, quelle est la part consacrée spécifiquement au financement des diverses procédures relatives aux quartiers nouveaux ?

Deuxièmement, concernant la mutation de la zone de loisirs en zone d'habitat, début août, vous répondiez à une question parlementaire indiquant que la liste des zones reconvertibles serait connue à la fin des vacances d'été. Nous sommes à une encablure des fêtes de fin d'année, j'aurais alors voulu savoir combien de zones reconvertibles ont été identifiées par le Gouvernement.

Quel sera le budget consacré précisément à cette conversion, Monsieur le Ministre ?

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. - Sur les zones habitat vert, j'y ai répondu tout à l'heure. Je ne suis plus sûr si c'est 18 ou 28 qui sont passées, 18 qui sont passées dans un premier temps au Gouvernement il y a quelques semaines, dans le courant du mois d'octobre. C'est la première série de zones qui ont été reconnues pour pouvoir passer cette étape.

Sur la ventilation du million d'euros, il faut plutôt voir la ventilation du 1 815 000 euros, soit l'ensemble de ce qui est disponible, puisqu'il y avait déjà des moyens « Schéma de développement du territoire » en 2018 et il y avait déjà des moyens « Quartiers nouveaux » en 2018. C'est la suite du financement.

Pour le schéma de développement du territoire, c'est essentiellement dans la dernière phase, ce sera l'impression du document final, sa diffusion. Tandis qu'ici, sur le budget 2018, on finance les réunions d'information qui ont lieu maintenant avec les documents préliminaires, quelques études qui ont dû être réalisées ou quelques travaux graphiques de mise en page, et cetera.

Sur les quartiers nouveaux, c'est la poursuite des marchés d'accompagnement des différents projets. Ce sont à chaque fois des financements pour des marchés publics, des procédures pour 18 mois ou 24 mois, mais avec des débuts et donc des fins qui sont décalés dans le temps. Il y a un certain nombre de marchés à renouveler en 2019 et c'est pour cela que ces montants sont inscrits là.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Monsieur le Ministre, je vous remercie pour vos réponses. J'ai encore une question et puis je cède la parole à ma collègue.

Concernant l'AB 12.16 « Dépenses liées à la stratégie numérique », la dématérialisation des permis d'urbanisme, on en rêve tous. Le citoyen pourrait savoir exactement où et comment son dossier est traité. Ce serait plus simple pour tout le monde. Vous l'évoquez également dans votre note d'orientation, Monsieur le Ministre. Vous y annoncez la dématérialisation des permis, mais on n'a pas vraiment une évaluation du coût des investissements en matière de programmes

informatiques et de comptabilité de logiciels. J'aurais voulu savoir ce que couvraient les 800 millions d'euros prévus en crédits de liquidation à cet ajustement.

Un premier point devait être fait le 15 septembre sur la thématique. Pouvez-vous nous en dire plus aujourd'hui sur le sujet ?

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. - Je vous rassure, cela coûte très cher, mais pas 800 millions. C'est 800 000 euros.

La dématérialisation est un programme, un projet plus large que l'aménagement du territoire. Ici, c'est une partie des financements qu'il faut combiner avec d'autres moyens qui viennent d'autres politiques puisque l'on travaille, par exemple, sur le permis unique, mais on travaille aussi sur le profil utilisateur qui est quelque chose qui peut être le profil des communes, et cetera. Quelque chose qui va être utilisé non seulement pour les permis d'urbanisme, mais pour toute une série de démarches dans le cadre de la numérisation des interventions et des relations entre les citoyens et l'administration wallonne.

Les 800 000 euros, ce sont les liquidations nécessaires pour les développements informatiques tels qu'ils ont été effectués aujourd'hui. Avec, à nouveau, des moyens d'engagement de 1 225 000 euros. Ce sont les moyens d'engagement qui montent surtout très fort. Ce qui veut dire de nouveaux marchés d'opérationnalisation des différentes étapes.

Je ne peux pas, de mémoire, vous redire quels modules et quelles étapes. On a ici un tableau – le mieux est de vous le faire parvenir – : gestion et coordination du programme, support et changement IT, dématérialisation des formulaires, outils permettant l'instruction des dossiers par la DGO4, accès pour les communes, adaptation législative des supports juridiques, gestion du changement métier, parcours usagers, amélioration de la lisibilité des courriers ; et il y a des montants prévus derrière chacun de ces postes pour l'année 2019.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces compléments d'information.

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

Mme Waroux (cdH). - C'est au sujet du nouvel AB 12.17 relatif aux frais de commissions et qui n'est pas alimenté. On parlait de la Commission d'avis en matière de recours des permis. Savoir pourquoi ce n'était pas alimenté quand on sait certainement que des recours seront introduits. Je ne sais pas s'il y a une précision là-dessus ou si, en fonction de leur activité, cela sera alimenté.

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. - Je pense qu'elle est alimentée en cours d'année en fonction des besoins, par réallocations, puisque la Commission d'avis en matière de recours a déjà des frais. Pourquoi la met-on à zéro en commençant ? C'est une bonne question.

Mme la Présidente. - S'il n'y a plus de question sur le programme 16.02, on va passer au programme 16.03 « Rénovations urbaines et revitalisation urbaine des sites à réaménager ». Y a-t-il des questions ou des remarques ? Non.

On passe alors au programme suivant, le programme 16.42 « Développement durable ». Y a-t-il des questions ?

La parole est à Mme Gonzalez Moyano.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Monsieur le Ministre, on constate dans votre note d'orientation politique que la mise en œuvre de la deuxième stratégie wallonne du développement durable est bien mise en évidence. On retrouve dans celle-ci l'axe énergie sous l'angle mobilité. J'aurais aimé savoir si vous pouviez nous indiquer le type de projet qui sera notamment développé à partir de ce troisième axe et nous indiquer aussi en quoi consiste la diminution de 4 % des crédits de liquidation dans ce programme.

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. - C'est le programme 16.42, n'est-ce pas ?

La modification majeure, là, c'est l'affectation, puisque nous avions une allocation budgétaire assez conséquente, initiative de toute matière de développement durable et de transition écologique, et la stratégie de développement durable avait identifié comme un des axes principaux l'alimentation durable. C'est ici que l'on affecte un montant important dans la stratégie « Mangez demain » qui est au Gouvernement de ce jeudi avec le détail des actions à mener, l'ensemble des éléments de communication, le Green Deal avec le secteur des cantines publiques, cantines scolaires, cantines des hôpitaux, et cetera.

C’est aussi tout le volet « lien » avec les producteurs locaux, puisque ce Green Deal consiste en fait à passer un accord avec les pouvoirs organisateurs des différentes cantines, qu’elles soient scolaires ou autres, pour avoir une part d’alimentation locale et d’alimentation locale et bio qui soient définies. C’est un pourcentage de chacun de ces types d’alimentation avec un engagement qui va croissant dans les années à venir.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Relativement à la diminution de crédit des 4 %, parce que j’avais une question précise, justement, sur l’AB 33.06 ?

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. - Dans les mesures générales d’économie, il y avait un objectif à atteindre sur les subventions facultatives et il y a 199 000 euros qui sont faits sur cette thématique-là.

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

M. Henry (Ecolo). - À l’AB 01.07 « Initiatives de toute nature en matière de développement durable et de transition écologique », vous évoquez différentes actions, dont les Assises de l’alimentation durable, mais l’AB perd 5 199 000 euros dans l’économie sur les subventions facultatives et le nouvel AB prévoit 1 million d’euros pour les subventions autres qu’au secteur public. Si je suis bien informé, c’est pour la convention de transition écologique « Cantines durables » par un réseau d’acteurs coordonnés. J'aurais voulu que vous nous en disiez un peu plus à ce sujet dans la mesure où c’est, une nouvelle fois, une externalisation des missions de l’administration que vous semblez ici concrétiser au travers d’associations dont je ne comprends pas très bien l’origine et la mise en place.

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

M. Di Antonio, Ministre de l’Environnement, de la Transition écologique, de l’Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Si vous considérez que c’est le rôle de l’administration d’aller dans les cantines promotionner le fait de manger circuit court et manger wallon, alors cette allocation budgétaire 01.07 d’où provient ce million n’était déjà pas une allocation budgétaire réservée à l’administration.

Il s’agit effectivement de la convention de transition écologique en matière de cantines scolaires – comme je viens de l’évoquer – ; cantines durables, plus larges que les cantines scolaires. Cela se fait à travers des partenariats, avec des structures associatives, avec des écoles, avec des organisateurs, les maisons de repos, les hôpitaux, et cetera. C’est de cela que l'on parle.

(Réaction d'un intervenant)

La différence, c’est 4,7 millions d'euros moins 3,5 millions d'euros. Il y a une diminution de 1,2 million d'euros : 1 million d'euros qui est affecté à la stratégie « Alimentation durable » et 199 000 euros qui sont l’économie réalisée sur ce programme.

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

M. Henry (Ecolo). - Quel sera alors le contenu de la convention ? On retombe là sur la mise en place des conventions telles que vous les avez créées, dont on avait pointé le fait qu’il y avait une grande incertitude juridique sur la portée, le nombre d’intervenants, les balises des conventions, et cetera.

Pouvez-vous nous en dire plus sur cette convention ? D’une manière ou d’autre, y aura-t-il une information à ce sujet-là ?

D’autre part, pouvez-vous nous dire quel est le bilan sur ces différentes conventions ? Où en est-on sur les différentes conventions de mises en place ? Y en a-t-il deux, trois ? Y en a-t-il beaucoup ? Y en a-t-il d’autres en préparation ?

Ont-elles toutes les mêmes modalités concrètes de contenu ?

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. - La première qui vient au Gouvernement, ce jeudi, c’est la convention de transition écologique sur l’alimentation, donc c’est sur le fait de rendre plus locale et plus verte, plus bio, l’alimentation dans les cantines, que ce soient des crèches, des écoles, des hôpitaux, des maisons de repos.

Le programme complète tout cela et est validé par le Gouvernement jeudi, avec ce qui a été prénégocié avec le secteur, et, ensuite, cela fait l’objet d’une publication dans laquelle, individuellement, chaque école qui veut s’inscrire, chaque PO qui est intéressé va s’inscrire. On renvoie vers eux le contenu que l’on aura préalablement travaillé, puis il y a la signature d’une convention proprement dite entre le Gouvernement, l’intermédiaire qui est le prestataire de service – actuellement, c’est The Shift et GoodPlanet qui font la médiation, la négociation avec les opérateurs de terrain – et le troisième signataire, c’est le pouvoir organisateur de la cantine ou de l’école concernée. On passe, dans un premier temps, une trame générale des obligations à remplir, de la

manière dont cela se passe et puis, les gens adhèrent et rejoignent la convention et la signent à ce moment-là. C'est ouvert à toutes les cantines de l'ensemble de la Wallonie, de la Communauté française.

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

M. Henry (Ecolo). - C'est la première convention qui met en œuvre le décret qui a créé les conventions et, deuxièmement, toutes les conventions seront-elles de cette forme-là ? Je n'ai pas compris que c'était systématiquement tripartite, comme vous l'aviez...

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - La dynamique est toujours celle-là : s'il y a un accord entre un Gouvernement et un secteur, il faut un opérateur pour mettre tout cela en place. Souvent, il y a un opérateur qui sert d'intermédiaire pour aller négocier de part et d'autre et arriver à faire une proposition. On a eu un long débat sur cette première convention de transition écologique sur le caractère obligatoire de certaines mesures que j'estime être des mesures de base, par exemple, de dire que pour adopter la convention, pour être membre de ce club des cantines ayant adopté le principe de la convention, il faut d'office considérer qu'il n'y a plus aucun couvert en plastique, par exemple.

Certains trouvent que cela va trop loin d'obliger cela dès le départ. J'estime que c'est un des moments où l'on doit avoir un arrêté du Gouvernement interdisant ce genre de choses. Il est normal que, si l'on est à la pointe en étant dans une convention de transition écologique, on soit un exemple et que, d'office, on adhère à cela, endéans les quelques mois – il faut un temps d'adaptation.

Voilà le genre de choses qu'il faut pouvoir trancher entre les différentes parties.

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

M. Henry (Ecolo). - Y en a-t-il d'autres en préparation dans d'autres secteurs ?

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. - C'est la plus avancée, très clairement. D'ailleurs, on travaille dessus depuis bien avant le décret sur les conventions de transition écologique.

Il y en a une autre qui est souhaitée. On a commencé des discussions, mais c'est un peu plus lent, car cela implique aussi mon collègue, M. Crucke. C'est avec tout le secteur éolien. C'est une convention qui rassemblerait les communes, les entreprises du secteur éolien et le Gouvernement sur une manière de fonctionner pour associer les communes, associer les pouvoirs publics locaux, associer les particuliers, le cas échéant, dans des projets, par exemple. C'est un autre exemple.

Mme la Présidente. - Il y a-t-il d'autres questions concernant ce programme 16.42 « Développement durable » ?

La parole est à Mme Waroux.

Mme Waroux (cdH). - Excusez-moi de revenir sur la question, mais c'est vrai que j'entends beaucoup parler d'alimentation durable, ce sont les 4,2 millions d'euros d'économies sur les conventions facultatives, c'est un peu cela qui est sur le principe, à l'AB 01.07.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Il n'y a 4,2 millions d'euros d'économies nulle part ; je ne sais pas très bien…

Mme Waroux (cdH). - Disons qu'il y avait, dans l'AB...

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Au départ, nous avions un budget global « Stratégie de développement durable » de l'ordre de 4,7 millions d'euros. Cela, c'est le budget global et on m'a plusieurs fois reproché qu'ils étaient sur une allocation budgétaire unique 01,07, une AB 01.07 – une AB 01, on fait ce que l'on veut, après, en termes de distribution des moyens.

Dans cette stratégie de développement durable, il y a plusieurs aspects. Il y en a un maintenant clairement identifié : « Alimentation durable » avec une convention de transition écologique, et cetera. Je sors 1 million d'euros des 4,7 millions d'euros pour l'indiquer dans la ligne « Subventions aux secteurs autres que public en matière d'alimentation durable » pour faire cette stratégie. Indépendamment de cela, sur l'ensemble du programme, j'ai été contraint à un effort de 199 000 euros de par des mesures d'économie. Il y en avait sur d'autres, dans toute une série de programmes, il y avait environ, sur les crédits facultatifs, de l'ordre de 1,5 million d'euros d'économies à faire. Il y en a 199 000 ici.

Mme la Présidente. - On passe à la division organique 18 « Entreprises, emploi et recherche », et notamment le programme 18.04 sur les zonings.

La parole est à M. Denis.

M. Denis (PS). - Ce programme subventionne les aménagements des infrastructures à construire à l'intérieur des parcs d'activité économique, également tout ce qui est destiné à accueillir les jeunes entreprises. Globalement, les crédits sont maintenus et ils sont même en sensible augmentation.

Comme vous le rappeliez dans votre note d'orientation, 34 projets visant des parcs d'activité économique ont été retenus en mai 2018. Parmi ceux-ci, par exemple, il y a le site de Caterpillar à Gosselies pour son réaménagement. Il faut reconnaître aussi que, pour les autres dossiers, la plupart des projets avaient déjà été initiés lors de la législature précédente, lors du dégagement des fameux 325 millions d'euros en mars 2017.

En collaboration avec vous-même et le ministre de l'Économie, M. Jeholet, IDEA a lancé un programme d'économie circulaire. À ce niveau, quelles mesures nouvelles et automatiques entendez-vous dorénavant inclure dans les dispositifs relatifs aux ZAE pour favoriser l'économie circulaire dans chaque aménagement et infrastructure, et ce, de manière systématique ?

Disposez-vous d'un programme précis plus large que celui évoqué à l'AB 01.04 relative au développement durable des ZAE ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Ce à quoi vous faites allusion avec IDEA est un budget pour un projet pilote de l'intercommunale pour favoriser les échanges, donc l'économie circulaire entre plusieurs entreprises au sein d'un bassin. C'est cette étude, une fois ses conclusions connues – on doit à peu près y être au niveau timing –, qui sera étendue à l'ensemble du territoire.

L'idée est qu'une première entreprise a besoin d'un certain nombre de matières premières entrantes, elle a un certain nombre de matières sortantes, elle a aussi un certain nombre de déchets. Certains de ces déchets peuvent être des matières entrantes pour une deuxième entreprise. Ou, dans les matières entrantes de la première entreprise, il y a un fournisseur plus proche disponible, mais qui ne connaît peut-être même pas l'existence de cette entreprise et de ses besoins.

C'est un programme permettant de voir, sur base de ce que les entreprises mettent elles-mêmes dans le dispositif, quels sont les besoins en entrée, mais également les propositions en sortie de toute une série de matières ou parfois pas que de la matière, parfois de l'énergie. Il y a des gens qui ont, à un moment donné, un surplus qui pourrait être avantageusement utilisé par un voisin. C'est cela le principe général de ce programme. Dès qu'il sera complètement finalisé, la convention prévoit qu'il soit mis à disposition de l'ensemble des outils économiques équivalents et que l'on puisse généraliser une plateforme d'échange de ce type.

Cela permet de belles rencontres parfois. En visitant une entreprise près de Charleroi dans le domaine de l'agroalimentaire, le patron me disait avoir trouvé, en participant à cette expérience pilote, des fournisseurs beaucoup plus proches, locaux, pour certains des composants de ces produits, qu'il achetait jusque-là bien loin.

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

M. Denis (PS). - Merci pour cette réponse. Je n'ai plus de commentaire à faire. J'espère que ces projets pilotes pourront être généralisés à l'ensemble de la Wallonie.

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

M. Culot (MR). - J'ai une petite question. J'ai promis à Mme Baltus-Möres de répercuter une question relative à l'aménagement d'une crèche à Eupen, dans l'East Belgium Park. Cela relève-t-il bien de ce budget ou est-ce trop précis et on répercutera une question différente ? Ce sont 500 000 euros qui devraient être débloqués par la Wallonie, me dit-elle, dans le cadre de cet aménagement et que la Communauté germanophone attendrait.

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. - Cela ne peut être que chez Mme Greoli, si c'est une crèche, c'est le programme 17.14.

M. Culot (MR). - Même dans le cadre d'un parc d'activité économique ? C'est assez logique, mais on me disait que...

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Je peux m'engager à ce que mon budgétaire, qui accompagnera Mme Greoli demain, puisse répondre demain matin en commission.

Vu la réduction des effectifs dans les cabinets, je partage un budgétaire avec Mme Greoli. Il pourra vous répondre demain matin dans l'autre commission.

Mme la Présidente. - S'il n'y a plus d'autre question concernant la division organique 18, on va passer au budget consacré aux UAP, avec tout d'abord l'AWAC, l'Agence wallonne de l'air et du climat.

Y a-t-il des questions ou remarques ? Non.

Concernant l'ISSeP, l'Institut scientifique de service public...

M. Denis (PS). - Nous n'avons plus aucune remarque concernant aucun des UAP.

Mme la Présidente. - Parfait.

Nous passons alors à l'annexe, la note de genre. On en a déjà parlé tout à l'heure.

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

Nous passons alors au vote.

(Réaction d'un intervenant)

Parfait.

Vote

Mme la Présidente. - La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des travaux publics recommande, par 6 voix contre 3, à la Commission du budget, de l'énergie et du climat l'adoption du projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2019, pour les sections et programmes afférents aux compétences *ratione materiæ* du ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings.

Deux amendements seront déposés vendredi en Commission du budget.

Confiance au président et au rapporteur

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

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES
(Suite)

QUESTION ORALE DE M. BAURAIN 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 SUITES DU DÉCRET DU 6 SEPTEMBRE 2018 PORTANT ASSENTIMENT À LA CONVENTION ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LA RÉGION WALLONNE DE BELGIQUE AU SUJET DE L'AMÉLIORATION DE LA LYS MITOYENNE ENTRE LA FRANCE ET LA WALLONIE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU CANAL DE POMMERŒUL »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Baurain 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 suites du décret du 6 septembre 2018 portant assentiment à la Convention entre le Gouvernement de la République française et la Région wallonne de Belgique au sujet de l'amélioration de la Lys mitoyenne entre la France et la Wallonie et de l'aménagement du canal de Pommerœul ».

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

M. Baurain (cdH). - Monsieur le Ministre, la décision de réhabiliter le canal Condé-Pommerœul qui, depuis 1992, est fermé à la navigation suite à des phénomènes d'envasement, illustre l'importance stratégique de la voie d'eau et des projets de liaison entre le sud et le nord de l'Europe, en permettant une nouvelle impulsion pour l'économie wallonne. Cette volonté a été confirmée par un décret du 5 septembre dernier portant assentiment à la convention entre la France et la Wallonie.

Pour rappel, 34 millions d'euros sont prévus par la Région pour les travaux de réhabilitation du canal. L'ouverture à la navigation est prévue pour 2022 alors que la fin des travaux devrait aboutir pour 2026, avec un grand potentiel de développement économique local, direct et indirect, et qui s'inscrit pleinement dans le cadre de la politique wallonne du transfert modal.

Le développement du trafic fluvial est un enjeu pour la mobilité et pour le développement économique. En effet, sur ce dernier volet, du côté français, tous les moyens semblent être mis en œuvre pour rendre ce territoire attractif.

Pouvez-vous me confirmer ces informations ? Quelles sont les mesures envisagées du côté wallon pour amener le redéploiement économique efficient en la matière ?

Quelles sont les mesures envisagées du côté wallon pour amener un redéploiement économique efficient en la matière ?

L'une des pistes pourrait être l'implantation d'entreprises des secteurs logistique et manutention. Y a-t-il des projets de zoning le long des berges du canal côté wallon ? Pouvez-vous également nous dire si une réflexion a été menée en concertation avec le PACO en vue de l'attractivité de ce territoire ?

Je vous remercie pour vos réponses.

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, le canal de Pommerœul à Condé, long de 11 kilomètres, franchit la frontière belgo-française à hauteur de Hensies. Fermé à la navigation depuis 1992, ce canal est effectivement en passe d'être rouvert à la navigation dès 2022. L'objectif de cette liaison est d'assurer un transport fluvial plus efficace en permettant au transport marchand venant de la France d'éviter un détour par le canal Nimy-Blaton-Péronnes et au trafic fluvial venant du canal du Centre de relier directement l'Escaut français.

Cela fait 26 ans que le tronçon du canal Pommerœul-Condé situé entre l'écluse de Hensies, à la frontière belgo-française, et le Grand large de Fresnes était fermé à la navigation. À l'époque, les phénomènes d'enlisement rapide rencontrés sur cette portion du canal avaient motivé la décision de fermeture. Depuis lors, les bateaux voulant rejoindre le canal du Centre à partir de Valenciennes, ou inversement, sont contraints à un détour par le canal Nimy-Blaton-Péronnes. Ce détour signifie un allongement de temps de navigation pour les usagers de l'eau puisque plus de 12 heures sont nécessaires pour relier les deux bassins.

Vu l'importance stratégique de la voie d'eau en termes de mobilité – réduction du nombre de camions sur les routes – et d'environnement – le transport fluvial étant nettement moins polluant que le transport routier –, la Wallonie et la France ont décidé de réhabiliter ce canal visant à rendre le canal accessible à la navigation à grand gabarit, 3 000 tonnes.

La Wallonie a, dans ce cadre, réservé une somme de 34 millions d'euros pour le cofinancement des travaux destinés à la réouverture du canal sous maîtrise d'œuvre française selon des modalités fixées dans la convention objet de votre question.

Les travaux, qui ont débuté en juin dernier, avancent bien. Pour la fin de cette année, la Wallonie aura cofinancé plus de 9 millions d'euros.

Afin de moderniser les écluses qui seront concernées par ce nouvel axe stratégique pour la Wallonie, un marché public de travaux relatif à la modernisation des équipements électromécaniques des écluses et des stations de pompage de Havré, Pommerœul et Hensies a été lancé dernièrement. Ces écluses avaient en effet été mises en service en 1977 et ne pouvaient plus garantir la mise à gabarit Va de la dorsale wallonne. Le montant estimé est de l'ordre de 20 millions d'euros dont 40 % sont cofinancés par l'Union européenne dans le cadre du projet Seine-Escaut.

Par ailleurs, sur la dorsale wallonne, toujours cofinancé par l'Europe, l'aménagement du canal Nimy-Blaton-Péronnes est à l'étude – 1,8 million d'euros – et renforcera l'attractivité du canal à grand gabarit et le développement économique.

Au niveau des ports, toujours dans le projet Seine-Escaut et cofinancés par l'Europe, les aménagements des quais de Manage et de Ghlin sont poursuivis et un montant de 3,8 millions d'euros est prévu à cet effet.

En ce qui concerne les possibilités liées au niveau du développement économique, les intercommunales, les deux communes riveraines concernées et le PACO étudient, depuis plus de 10 ans, avec le soutien de l'administration, les possibilités d'installations d'infrastructures.

Notons qu'en propre la Région wallonne possède 20 hectares de terrains à la frontière française qu'il conviendra de viabiliser et qu'elle dispose également d'un plan d'aide aux entreprises qui investissent dans le secteur fluvial.

Plus particulièrement au niveau du PACO, lors de la Journée de l'intermodalité qui s'est déroulée à La Louvière en juin dernier, l'importance de la réouverture de ce canal a été évoquée, de même que l'aménagement de la Lys mitoyenne.

De plus, dans le cadre de SOWAFINAL 3, le PACO a prévu un renforcement de ses zones portuaires à Seneffe par la réhabilitation du site Demanet-Cassart pour 3,7 millions d'euros et à Manage-Nord par un nouveau terminal pour 6,4 millions d'euros. Le port autonome a également prévu dans ce programme le renforcement du pôle d'activité économique Ghlin-Baudour-Sud par la construction d'un nouveau quai à Ghlin-Baudour et la suppression d'un goulet d'étranglement sur le canal grand gabarit Mons et Saint-Ghislain pour un montant estimé à 2,5 millions d'euros.

Citons également au niveau du PAC le développement de la plateforme trimodale de Montignies-sur-Sambre pour près de 2,4 millions d'euros.

Comme on le voit, les projets ne manquent pas en termes de navigation marchande. Il est à noter

également l'intérêt porté au niveau de l'installation de ports de plaisance et autres équipements touristiques.

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

M. Baurain (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour le caractère très complet de sa réponse.

Des déclarations ont été faites au niveau des autorités des Hauts-de-France quant à l'installation et à la viabilisation de beaucoup de territoires le long de ce canal du côté français. Il est également important d'y songer du côté wallon, juste aux abords de la frontière dont question.

Je souligne l'importance des différents projets prévus le long de ce canal.

QUESTION ORALE DE M. BAURAIN 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'IMPLANTATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER DES PORTIQUES POUR LA REDEVANCE KILOMÉTRIQUE »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Baurain 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'implantation sur le réseau routier des portiques pour la redevance kilométrique ».

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

M. Baurain (cdH). - Monsieur le Ministre, l'effet que la population wallonne attribue à la redevance kilométrique en matière de report d'un important charroi poids lourds international sur le réseau routier et local a déjà fait couler beaucoup d'encre.

On ne compte plus les situations que dénoncent de plus en plus de comités de quartiers spontanément constitués à cet effet, où un trafic poids lourds international et parfois nocturne s'est institué au travers des campagnes et villages wallons situés sur des circuits alternatifs non soumis à la redevance.

L'implantation judicieuse des portiques qui jalonnent le réseau routier soumis à péage est une nécessité absolue. Or, il existe des situations interpellantes sur les axes de pénétration autoroutière en Région wallonne.

À la frontière franco-belge, celle que le camionneur international rencontre en arrivant en Wallonie sur l'autoroute Paris-Bruxelles semble en être une illustration criante. Le portique est implanté à la borne kilomètre 66.7, soit à moins d'une centaine de mètres après la sortie n° 25, et quelques centaines de mètres avant l'accès à cette autoroute depuis la route nationale 547.

C'est ainsi une véritable échappatoire qui est organisée pour le trafic poids lourds régional, national et international via le réseau secondaire drainé par les axes déjà saturés que sont la RN51 Quiévrain-Mons, la RN524 Soignies-E19, la RN526 Belœil-E19, la RN545 Ath-E19 et la RN547 Tournai-Mons.

Ceci appelle les questions suivantes.

Combien de portiques la Région a-t-elle implantés à ce jour ? Comment les sites d'implantation sont-ils déterminés ?

Une évaluation d'éventuels effets pervers ou inattendus en fonction de ces implantations est-elle prévue ? Dans l'affirmative, a-t-elle été menée ? Quels en sont les résultats ?

En fonction de celle-ci ou de tout autre moyen mettant en lumière ces effets pervers, des modifications d'implantation sont-elles prévues ou envisageables pour soulager le réseau local et les riverains impactés depuis l'avènement de la redevance ?

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, contrairement à ce que certains croient, les portiques ne visent pas à compter le nombre de kilomètres parcourus et donc le montant du péage. Ce sont les OBU, les unités à bord, dans les camions qui le font. Les portiques sont là pour contrôler la présence et le bon fonctionnement de l'OBU à bord des camions.

Les emplacements des portiques pour la redevance kilométrique ont été déterminés dans le but d'assurer un maillage optimum du réseau afin de pouvoir contrôler le plus grand nombre de véhicules.

En ce qui concerne la Wallonie, 17 portiques sont placés sur le territoire sur un total de 40 portiques en Belgique.

Il convient de préciser que les portiques ne représentent qu'un des dispositifs de contrôle. Une vingtaine de dispositifs déplaçables sur trépied et une quarantaine de véhicules complètent le système.

Cependant, le portique que vous pointez n'est pas un portique du système de la redevance kilométrique.

Le suivi et la surveillance du trafic des camions est constante depuis l'introduction de la redevance kilométrique à charge des camions.

De manière globale, il n'y a pas eu de report du trafic poids lourds vers le réseau non soumis au péage.

Indépendamment du péage kilométrique, on observe une augmentation générale du trafic de camions sur l'ensemble de la Wallonie depuis le début de l'année 2017. C'est un signe de reprise économique, ce qui est bénéfique pour notre Région, mais cela a des conséquences sur les routes.

En ce qui concerne plus précisément les différentes routes citées, l'examen des données de circulation ne permet pas de déterminer la présence d'un report de trafic lié à l'instauration du péage kilométrique des camions.

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

M. Baurain (cdH). - Je remercie le ministre pour les précisions, mais avec une perplexité par rapport aux populations riveraines qui expliquent que, parfois, l'examen des données n'est peut-être pas optimal en fonction de ce qui est mis en place pour justement recueillir ces données. Si l'on peut certainement se réjouir de la reprise économique, les populations restent perplexes quant au fait que l'accroissement du charroi soit lié exclusivement à cette reprise économique.

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 « LA GESTION DE LIGNES FERROVIAIRES PAR LES OPÉRATEURS DE TRANSPORTS RÉGIONAUX »

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 « la gestion de lignes ferroviaires par les opérateurs de transports régionaux ».

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

M. Denis (PS). - Monsieur le Ministre, on peut lire dans le nouveau contrat de gestion de la SNCB que le Gouvernement fédéral autorise la SNCB à déléguer de façon permanente sa mission de service public aux sociétés régionales de transport. Elles pourraient exploiter une ligne de train en la remplaçant par des bus.

Comment jugez-vous cette idée ?

Avez-vous eu des contacts avec le Gouvernement fédéral sur le sujet ?

Le cas échéant, quelles seraient les lignes concernées et quels budgets devraient être débloqués par l'Opérateur de transport de Wallonie pour assumer cette nouvelle mission ?

Une fois de plus, on a l'impression qu'une entité fédérale avance en concertation sachant que, ici, on a en plus le risque de régionalisation larvé alors que, depuis des années, la Wallonie est lésée par l'application de la clé de la partition 60-40.

Pour nous, comme vous l'aviez à la faveur d'un communiqué de presse en 2014, nous considérons que le remplacement des trains par les bus est une mauvaise idée.

Pour rappel, vous indiquiez – je vous cite, Monsieur le Ministre – que : « le ministre Di Antonio souhaite rappeler à Mme Galant que l'idée de remplacer certaines lignes train par les bus a déjà été expérimentée par le passé, et ce, sans succès ».

En 2011 et 2012, à la demande de la SNCB, en collaboration avec De Lijn, la SRWT a entamé l'analyse d'une série de tronçons et de lignes identifiés par la SNCB. Au terme de cette analyse, il s'est avéré que, sur la totalité des tronçons et lignes étudiés, un transfert de trains vers les bus ne présentait aucune pertinence au regard des temps de parcours multipliés par deux ou par trois.

Malgré ces premiers résultats, la SNCB a demandé, par convention de substitution à la SRWT, de reprendre trois lignes dont la ligne Huy-Waremme. Les utilisateurs ont alors vu leur temps de parcours augmenté. Après six mois de fonctionnement, la SNCB a mis un terme à ce système.

Vous rappeliez à Mme Galant que, à chaque mode de transport correspondent des besoins spécifiques : « Des trains rencontrent un besoin de parcours de longues distances. Remplacer par des bus ne suit aucune logique, sauf celle de pénaliser les utilisateurs en termes de temps, de parcours et de confort. Cependant, les transports en commun doivent rencontrer une nécessité de transversalité, par exemple, en ce qui concerne les correspondances. Les partenariats existants entre la SNCB et la SRWT doivent, dans ce sens, se poursuivre et renforcer ». Je termine ici ma citation.

Quelle est aujourd'hui la position du Gouvernement wallon face à cette nouvelle demande ?

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, je vous rappelle que le ferroviaire est et reste une matière fédérale quasi exclusive, même si certaines collaborations existent ou sont renforcées depuis la sixième réforme de l'État.

Les discussions en cours entre le Fédéral et la SNCB concernant le nouveau contrat de gestion de la SNCB et n'associent pas les Régions. Les informations que je reçois ne me parviennent que de façon indirecte.

Plusieurs éléments de ce nouveau contrat de gestion qui, par ailleurs, n'a pas encore été approuvé, ni par le Gouvernement fédéral, ni par le conseil d'administration de la SNCB, dont celui que vous citez, sont peu compatibles avec la vision interfédérale de la mobilité en gestation et avec une desserte renforcée de l'ensemble du territoire wallon telle que reprise dans la Déclaration de politique régionale wallonne.

Sur le fond, je ne suis pas favorable sur le principe au remplacement d'une ligne de train par une ligne de bus, indépendamment même de la prise en charge budgétaire risquée de ce type de situation, car le rail doit continuer à rester l'épine dorsale du transport en commun et doit continuer à desservir les zones qui le sont actuellement.

C'est la raison pour laquelle j'ai pris, il y a une dizaine de jours, l'initiative d'écrire au ministre fédéral pour lui demander de mettre à l'ordre du jour du prochain Conseil des ministres de la Mobilité une discussion traitant du projet de nouveau contrat de gestion de la SNCB. À l'issue de ce comité des ministres de la Mobilité, je ferai rapport au Gouvernement wallon.

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

M. Denis (PS). - Oui. Je n'ai pas grand-chose à ajouter à ce que M. le Ministre vient d'ajouter. C'est vrai que la matière ferroviaire est fédérale et que peut-être que les infos vous sont distillées au compte-gouttes et que vous ne disposez pas de l'ensemble de l'information.

Aujourd'hui, j'entends juste que vous confirmez votre position défavorable par rapport au remplacement des trains par les bus.

QUESTION ORALE DE M. LENZINI 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 MOBILITÉ EN BASSE-MEUSE LIÉGEOISE »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lenzini 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 mobilité en Basse-Meuse liégeoise ».

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

M. Lenzini (PS). - Monsieur le Ministre, ces dernières années et à plusieurs reprises, je suis intervenu, lors des travaux de cette commission, sur la mobilité en Basse-Meuse liégeoise et notamment sur l'extension des lignes 50 et 7 vers les gares respectivement de Visé et de Milmort à Herstal.

Pour ce qui est de la ligne 50, le prolongement vers Visé est aujourd'hui une réalité.

J'apprends, via la presse qui relaye les propos de la porte-parole du TEC Liège Verviers, que la société de transport envisage de déplacer le terminus de la ligne 7 du centre du village de Hermée, donc d'Oupeye, vers les Hauts-Sarts, donc en direction de la gare de Milmort.

Voici une opportunité de compléter l'offre de maillage train-bus en Basse-Meuse liégeoise.

En réponse à la question de notre excellent collègue, M. Henry, il y a quelques heures, vous parliez de critères objectifs. Aujourd'hui, le terminus de la ligne est à 2,4 kilomètres de la gare de Milmort. Le TEC envisage de le déplacer dans cette direction. Voilà le moment de mettre en œuvre ce que vous expliquiez il y a quelques instants, c'est-à-dire réaliser un maillage performant.

Quelles sont vos intentions ?

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, je ne m'exprimerai pas sur le choix du Parlement de mettre en commission des questions aussi locales, mais voilà, je vais y répondre.

L'extension de la ligne 50 vers la gare de Visé a été mise en place au mois de novembre 2016.

Par ailleurs, dans le cadre des projets de mise en place d'axes structurants en lien avec la mise en exploitation future du tram, il est envisagé de déplacer le terminus de la ligne 7 de Hermée vers les Hauts-Sarts. Il est cependant encore trop tôt pour donner un délai précis pour la concrétisation de ce projet.

La mise en place de l'extension de la ligne 7 vers la gare de Milmort fait l'objet d'une réflexion afin de favoriser l'intermodalité train-bus, mais nécessiterait des aménagements importants afin de permettre aux autobus de réaliser un demi-tour. En outre, le coût annuel de cette prolongation d'itinéraire s'élèverait à 150 000 euros. Cette analyse sera poursuivie après la signature du prochain contrat de service public.

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

M. Lenzini (PS). - Monsieur le Ministre, pensez ce que vous voulez de ce qui est mis à l'ordre du jour, c'est bien votre droit. Ici, ce n'est pas très local. Je ne vous parle pas des 12 habitants de Hermée qui vont prendre le train à Milmort ; je vous parle d'une commune de 25 000 habitants, qui est la sixième de l'arrondissement de Liège, septième de la Province de Liège, qui pourrait ainsi se retrouver reliée d'un côté à la gare de Visé, cela a déjà été fait et je vous en remercie. Vous teniez à peu près le même discours avant d'organiser le prolongement de la ligne 50 alors que, ici, un prolongement de ligne de moins d'un kilomètre vous pose problème.

J'entends bien que vous avez des problèmes avec l'ordre du jour du Parlement, mais cela reste l'ordre du jour du Parlement.

Je suis un peu déçu que vous ne me répondiez pas de façon plus concrète. Cela aurait été pour moi extrêmement intéressant d'annoncer aux Bassins mosans que vous vous intéressiez à leur mobilité ; ce n'est pas le cas.

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'AVENIR INCERTAIN DE L'UNITÉ DU BIEN-ÊTRE ANIMAL (UBEA) »

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'avenir incertain de l'Unité du bien-être animal (UBEA) ».

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Monsieur le Ministre, les refuges font un travail remarquable, ils recueillent, nourrissent et soignent les animaux. Leurs missions et leur existence sont indispensables, mais sont-ils habilités à incarner la politique wallonne en matière de bien-être animal ?

Comme nous l'avions fait lors des débats sur le Code du bien-être animal et à l'instar de ce que nous avions dénoncé lors de l'examen du décret Sols, nous contestons cette façon de gouverner qui consiste à créer, de toute pièce, un nouvel acteur dans un secteur et lui donner des missions de service public. Que ce soit en matière de bien-être animal ou en matière de gestion des terres excavées, les missions de service public doivent être confiées à l'administration. Il appartient au Gouvernement de lui donner les moyens d'agir.

Aujourd'hui, alors que depuis des mois les agents de l'Unité du bien-être animal dénoncent le manque de moyens dont ils disposent, on constate que le Gouvernement décide de financer un nouvel acteur : l'Union wallonne pour la protection animale. Cette association, composée de propriétaires de refuges, se voit aujourd'hui confier des missions de service public. Il s'agit de l'application du paragraphe 2 de l'article 104 du code. En effet, il habilite le Gouvernement à désigner un organisme pour effectuer des missions officielles de support qui lui seront expressément confiées.

Conformément à la disposition, cet organisme est une personne morale de droit public ou constitué à l'initiative de l'autorité publique. L'objectif est de donner la possibilité à cet organisme de jouer un rôle de support au service compétent pour les contrôles des infractions sans pouvoir pour autant réaliser les constatations d'usage.

On est face à une situation difficile que le Gouvernement a créée. Il y a un conflit latent entre l'Union du bien-être animal et l'Union wallonne pour la protection animale. Comment entendez-vous régler les relations entre ces deux acteurs ?

Dans ce conflit, vous semblez avoir pris fait et cause pour l'Union wallonne pour la protection animale. Pourquoi ? Que reprochez-vous à l'Unité du bien-être animal ? Comment envisagez-vous son avenir, ses missions, son financement et son fonctionnement ?

Confirmez-vous, comme cela a été indiqué dans un article paru début novembre, que l'UBEA a disparu de l'organigramme de la Wallonie ?

Le 12 novembre dernier, l'Unité du bien-être animal a été invitée à participer à un débat sur le sujet à la radio *La Première*. J'aurais voulu savoir si vous aviez donné des instructions pour qu'un représentant habilité de

l'UBEA ne participe pas à cette émission. Le cas échéant, pourquoi ?

D'une manière générale, trouvez-vous normal de confier des missions de service public à un lobby quel qu'il soit ? N'y a-t-il pas là un conflit d'intérêts manifeste ?

Comme nous vous l'avions indiqué en septembre dernier, nous ne pouvons que contester cette manière de travailler et de faire. La consultation des acteurs d'un secteur est indispensable pour le Gouvernement, mais ce n'est pas au secteur de s'autogérer.

Je terminerai en vous rappelant les mots du professeur Jean-Pierre Digard qui, dans son essai, *L'animalisme est un anti-humanisme* indiquait : « De nos jours, les questions relatives au statut et au traitement des animaux sont devenues des sujets sensibles, où la passion l'emporte bien souvent sur la raison, où la science est manipulée à des fins idéologiques et où le laisser-aller terminologique, involontaire ou non, est fréquent, compliquant les problèmes plus qu'il ne les éclaire. Il importe, ici comme ailleurs, de tenir un discours de rigueur, en commençant par savoir de quoi l'on parle et par employer, pour ce faire, des concepts précis, désignés par des mots justes ».

Je vous remercie pour votre attention.

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, comme vous le proposez en reprenant les propos du professeur Jean-Pierre Digard, commençons par savoir de quoi nous parlons.

Vous citez l'article D.104, § 2, du Code wallon du bien-être animal. Cette disposition précise, je cite : « le Gouvernement peut habiliter une personne morale de droit public ou constituer à l'initiative de l'autorité publique à effectuer en matière de bien-être animal des missions de support auprès du service désigné par le Gouvernement ».

Cela ne correspond absolument pas à ce qui était mis en place par les refuges qui ne sont pas des personnes morales de droit public et qui n'ont pas été constituées à l'initiative de l'autorité publique.

Pour répondre à ces dispositions, il faut nécessairement une initiative de l'autorité publique, soit une personne morale déjà instituée par l'autorité, soit à créer par cette dernière. L'Union wallonne pour la protection animale est une initiative privée qui ne peut répondre à ce critère.

En outre, j'ai été on ne peut plus clair lors du débat à ce sujet en séance plénière. Ainsi, j'ai indiqué qu'il s'agit bien de mission de support, et pas de mission régalienne dont on ne va confier à personne, à aucune ASBL ou aucun refuge, le fait d'aller constater les infractions. Il s'agit bien de mission de support.

Contrairement à ce que vous indiquez, ce ne sont aucunement des missions régaliennes qui sont en cause. Les missions de support seront définies par le Gouvernement dans un arrêté d'exécution. Ce que l'on envisage, ce sont des missions de type « première ligne » qui ne doivent pas constituer la priorité de l'Unité du bien-être animal et qui ne constituent pas des missions de contrôle.

Il y a deux éléments : la définition du code n'est pas remplie par l'Union wallonne pour la protection animale qui n'a aucun lien avec le code ; ce qui pourrait être mis en place sur base du code – qui ne l'est pas encore aujourd'hui –, le sera uniquement pour des activités qui ne sont pas des missions régaliennes, mais des activités de support.

L'objet de l'Union wallonne pour la protection animale est tout autre. Il s'agit d'une initiative visant à créer une fédération des refuges. Au même titre qu'il existe toute une série de fédérations, les architectes, les notaires, les associations environnementales, les associations d'éducation à l'environnement ; toutes des structures que je cite à dessein puisqu'elles sont subsidiées aussi par la Wallonie et par mes départements, sans que cela n'ait suscité de débat jusqu'ici.

Aujourd'hui, le bien-être animal reste un des derniers secteurs au sein duquel une fédération n'a pas encore pu émerger. Cela explique sans doute la concurrence que se livrent les associations dans ce domaine. C'est pour cette raison que j'ai souhaité soutenir cette initiative, notamment par l'octroi de la subvention que vous mentionnez. Je souhaite que cette fédération puisse être ouverte à tous, à l'ensemble des refuges agréés, et qu'elle puisse servir d'interlocuteur privilégié pour représenter le secteur.

De la même manière, aujourd'hui, quand j'ai besoin d'un avis des communes, je vais voir l'Union des villes et communes, des associations environnementales, je vais voir Inter-Environnement Wallonie, des architectes, je vais voir l'Union wallonne des architectes. On est exactement dans le même cas de figure.

Cela permettra, je l'espère, d'apaiser la situation entre les différentes associations et avec l'autorité publique, en ce compris avec l'Unité du bien-être animal.

Outre cet objet, la subvention vise la mise en place d'un site Internet pour favoriser les adoptions au sein de refuges. L'ensemble des refuges veut mettre en commun des données sur des animaux à adopter, et pouvoir le

diffuser à travers cette plateforme Internet. Ce site permettra également aux particuliers de pouvoir placer des annonces pour les animaux. Souvenez-vous que, sur les réseaux sociaux et sur Internet, les particuliers ne peuvent plus diffuser d'annonces, les refuges le peuvent. En s'associant et en créant ensemble une plateforme, n'importe quel particulier qui a un animal à donner pourra le faire de cette façon.

Enfin, le dernier volet concerne un projet pilote en faveur des animaux les plus démunis. C'est un projet commun ensemble et refuges pour aider sur le terrain des personnes sans-abri qui sont accompagnées d'un animal et de pouvoir trouver des solutions.

Une nouvelle fois, ces missions n'ont rien à voir avec le prescrit de l'article D.104 que vous avez cité.

Concernant l'Unité du bien-être animal, il est vrai que ce service fait l'objet d'une réorganisation. L'optique poursuivie est que les deux services dédiés au bien-être animal, à savoir le service normatif et l'Unité du bien-être animal, puissent être assemblés au sein d'une même direction. Actuellement, ces deux services officient au sein de deux départements différents. Tout l'enjeu est que la compétence du contrôle ne soit pas trop éloignée de l'expertise en termes de création de normes.

Le processus est en cours et cela explique que l'Unité du bien-être animal ne soit plus reprise provisoirement à l'organigramme. Quelle que soit sa place actuelle sur le papier, l'Unité du bien-être animal reste à ce jour active sur le terrain, et c'est bien là le plus important.

Quant aux moyens, je tiens à rappeler que j'ai obtenu un renforcement très important de ce service, dès le début de la législature. Suite à la régionalisation de la matière, les anciens agents fédéraux sont venus instituer ces deux services depuis, l'effectif de l'unité a été doublé.

En outre, j'ai initié une mesure au sein du décret-programme adopté en juillet 2018, qui va permettre de renforcer davantage le service de contrôle. En effet, le produit des amendes administratives va désormais être utilisé pour recruter des agents constatateurs, en ce compris dans le domaine du bien-être animal.

Mme Gonzalez Moyano, vous indiquez que l'UBEA devait participer à un débat sur *La Première* et que le service en aurait été empêché. Pour ma part, j'ignorais que des agents de ce service devaient y participer. Nous travaillons activement à une normalisation des relations entre l'UBEA et les différents refuges suite aux tensions que nous avons déjà évoquées ici, en commission. L'UBEA et les refuges doivent pouvoir agir de concert, et ce, chacun pour les missions qui les concernent. Il s'agit de deux acteurs importants de la lutte contre les actes de maltraitance. Ils ont des missions complémentaires. J'en appelle à la retenue de part et d'autre afin de privilégier un travail efficace et serein en faveur des animaux et de leur bien-être.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Je remercie M. le Ministre pour l'ensemble de ses réponses.

J'entends bien que l'Union wallonne pour la protection animale va confier des missions de support et de première ligne et non des missions des activités de contrôle. Cela me rassure.

(Réaction de M. le Ministre Di Antonio)

Non ? C'est l'inverse ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - L'ASBL concernée par l'article D.104 pourra se voir confier des missions de support. Cette ASBL aujourd'hui n'a pas été créée. Elle doit être créée à l'initiative des pouvoirs publics. Ce n'est pas le cas, elle n'existe pas. Elle n'est pas créée. Le jour où elle le sera, elle aura des missions de support.

L'Union des refuges, c'est tout à fait autre chose, rien à voir avec cela. D'ailleurs, leurs missions ne sont pas des missions de support, pas du tout. Ils ont une mission par rapport au fait de fédérer les refuges et en mission complémentaire le fait d'ouvrir un site Internet pour les gens qui veulent donner en toute légalité un animal.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Si j'entends bien, c'est cette fédération que vous voulez voir émerger ?

Il y a une volonté...

(Réaction de M. le Ministre Di Antonio)

J'entends votre volonté de vouloir réunir les organismes pour que les services soient plus efficaces. Je sais que vous avez renforcé les moyens de l'Unité du bien-être animal en doublant les effectifs.

Je reste dubitative quant au fait qu'aucun représentant de l'Unité du bien-être animal n'ait participé à ce débat, puisque c'est un acteur central au niveau de la défense du bien-être animal.

Je resterai attentive parce que, malgré vos arguments, les missions qui incombent aux refuges sont, malgré tout, différentes de ce que vous dites. J'entends que vous allez financer, à concurrence... - je ne sais plus le financement, vous m'avez cité le chiffre. Je

reviendrai sur cette thématique, parce que cela ne me semble pas très clair.

J'ai du mal à comprendre comment va fonctionner tout cela, honnêtement, Monsieur le Ministre. Je poserai des questions précises.

QUESTION ORALE DE M. MAROY À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LA PARTICIPATION DU SECTEUR DU TABAC À LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION DES MÉGOTS DE CIGARETTES »

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

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings de :

- M. Maroy, sur « la participation du secteur du tabac à la lutte contre la pollution des mégots de cigarettes » ;
- M. Maroy, sur « les cendriers urbains ».

La parole est à M. Maroy pour poser ses questions.

M. Maroy (MR). - Monsieur le Ministre, les mégots de cigarette constituent un véritable fléau pour notre environnement. C'est par millions, si pas par dizaines de millions, qu'ils sont jetés dans la rue, si bien qu'ils représentent 30 % à 40 % des déchets ramassés dans les espaces publics.

Constitués d'acétate de cellulose, c'est-à-dire de plastique, les filtres contiennent des résidus de plusieurs centaines de produits toxiques. Un seul mégot peut dès lors polluer 500 litres d'eau. C'est inquiétant lorsqu'on sait qu'un mégot met jusqu'à 15 ans pour se décomposer complètement.

Une directive de la Commission européenne, qui fait l'objet en ce moment de discussions avec les États membres, vise à faire participer les industriels du tabac au coût de la collecte et du recyclage des mégots.

Vous avez bien fait d'entamer des pourparlers avec les cigarettiers afin de les placer face à leurs responsabilités. Malheureusement, il semble que cela ne soit pas chose aisée. Vous avez rencontré, paraît-il, les différents acteurs du secteur, c'était il y a quelques jours. Ils vous auraient proposé de débloquer 94 800 euros annuellement durant cinq ans à la condition qu'ils soient exonérés de toute autre contribution en matière de propreté publique. Vous auriez refusé, estimant que le montant est dérisoire face aux dégâts provoqués par les mégots et aussi parce que cela bloquerait la marge de manœuvre, la marge d'action de la Wallonie.

Confirmez-vous ces éléments parus dans la presse ? Quels sont les points de blocage ? Quelles sont vos attentes vis-à-vis du secteur ? Quelles sont vos exigences ?

Un accord amiable est-il encore envisageable ? En cas d'échec des négociations, que ferez-vous ?

Quel est l'agenda ? Qu'en est-il des négociations dans les deux autres Régions du pays ? Des engagements précis ont-ils été pris par le secteur, tant en Flandre qu'à Bruxelles ?

J'enchaîne avec ma deuxième question.

S'il est indispensable de faire en sorte que les industriels du tabac participent à la lutte contre les mégots de cigarette, la question est aussi de définir les modalités concrètes. Que faire concrètement sur le terrain ?

Toute une série d'actions de prévention peuvent être menées. Des campagnes ont déjà été menées. Il y a aussi l'aspect répressif : celui qui pollue doit être sanctionné. Votre projet de décret sur les sanctions environnementales apportera, on l'espère, de nouvelles possibilités en la matière.

Reste qu'il faut penser aux alternatives à offrir aux fumeurs. Plusieurs initiatives émergent çà et là, parmi lesquelles les cendriers enterrés à Charleroi, par exemple, les cendriers portables distribués notamment dans les festivals de musique, ou encore les cendriers pour recycler les mégots, comme à Waterloo où un accord a été conclu avec une firme spécialisée dans le recyclage des mégots.

Autre exemple, à Huy, la ville a installé des cendriers ludiques à sondage. Qu'est-ce ? Il y a un écran et deux compartiments. Les fumeurs votent pour répondre à la question posée sur l'écran en jetant leur mégot dans l'un des deux compartiments correspondant à l'une ou l'autre réponse. Exemple, Standard ou Anderlecht ? Maes ou Jupiler ? RTBF ou RTL ? Il y a peut-être moyen de faire des questions un peu plus intelligentes.

Face à toutes ces initiatives, il serait intéressant de déterminer quelle est la meilleure méthode. Peut-on s'inspirer des expériences menées chez nous et à l'étranger ? Disposez-vous d'études à ce sujet ? En tirez-vous des conclusions ? La distribution de cendriers portables est-elle vraiment efficace ? Disposez-vous de chiffres concernant le taux d'utilisation réelle de ces cendriers par les fumeurs ; d'utilisation et de réutilisation, parce que c'est cela un peu le but ? La Région conseille-t-elle plutôt une solution qu'une autre pour les communes ? Si oui, laquelle ?

Les fumeurs ont tendance à prendre les bouches d'égout pour des cendriers, nombre d'entre eux pensent bien faire et ne se rendent pas compte que c'est pire que tout sur un plan environnemental.

Une réflexion est-elle menée pour combattre ce mauvais réflexe ? Ne serait-il pas judicieux de placer, par exemple, un logo ou un message de sensibilisation à leurs abords en le peignant à côté du caniveau ?

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, sur votre seconde question, en ce qui concerne les cendriers, des subsides ont été octroyés aux communes afin de leur permettre de se doter de cendriers publics ou d'ajouter des cendriers aux poubelles existantes. À cette occasion, les communes ont pu se doter de cendriers dont le choix du modèle était laissé à leur discrétion.

Trois recommandations prioritaires peuvent être formulées :

- les poubelles publiques doivent être équipées ;
- les poubelles publiques doivent être accompagnées de dispositifs adaptés permettant la réception des mégots, incitant les fumeurs à les utiliser ;
- il y a lieu d'éviter dans le même temps que les poubelles ne soient détériorées par des mégots incandescents.

Comme vous l'avez observé à Huy, des modèles sont équipés de systèmes destinés à susciter l'intérêt ou à effectuer des sondages. Be WAPP dispose ainsi de boîtes à mégots basées sur le principe du vote, qui sont mises à disposition de communes ou d'organisations afin d'en évaluer les points forts et faibles.

Le cendrier portable remplit de son côté tant une fonction opérationnelle qu'une fonction de sensibilisation de communication, via l'effet gadget. Il ne remplace pas nécessairement les infrastructures permanentes.

Le jet des mégots dans les caniveaux et avaloirs n'est pas davantage autorisé que dans d'autres endroits. Be WAPP envisage de mettre à disposition des communes des outils de marquage du sol à des fins de sensibilisation, notamment pour ce type de lieux.

De manière générale, la pertinence et l'efficacité des mesures, ainsi que l'objectivation des données, feront partie des objectifs des actions à mettre en place avec le secteur des produits du tabac, en cas d'accord avec celui-ci.

Concernant le fameux accord, à ma connaissance, seule la Région flamande dispose actuellement d'un accord avec le secteur du tabac quant à une participation de celui-ci dans la lutte contre l'abandon des mégots de cigarettes. Cet accord s'inscrit dans un contexte historique différent de la Wallonie.

Le secteur des produits du tabac a formulé pour la Wallonie une proposition initiale portant sur un montant annuel de 94 800 euros, tenant compte du prorata de la population, d'une part, et de la prévalence tabagique plus élevée en Wallonie, d'autre part. Il se dit prêt à relever ce montant à 110 000 euros par an pendant cinq ans.

Les discussions doivent se poursuivre très prochainement, notamment sur la hauteur de la contribution et son affectation, sachant que j'ai interpellé le secteur fin 2016 déjà. Il y a aussi une question de rattrapage, une volonté que les montants depuis le début de notre discussion soient payés, puisque c'est le cas en Flandre depuis un certain temps.

Le coût estimé de la propreté publique rien que pour les communes s'élève à un montant de 70 millions d'euros. S'y ajoutent les coûts pour diverses autres institutions publiques, dont la Direction générale des routes et bâtiments.

Ces coûts de propreté publique et les externalités environnementales négatives peuvent amener les autorités européennes et régionales à décider d'une responsabilité élargie des producteurs sur ce flux, auquel cas cela impliquerait l'adoption d'autres dispositions que la convention en discussion. C'est là-dessus que je serai intransigeant.

Le montant, que ce soit 110 000 euros ou 120 000 euros par an, ce n'est pas cela qui fait la différence. Par contre, il n'est pas question, pour nous, de nous engager dans une convention qui ferait en sorte que nous serions dans l'impossibilité, dans les mois ou les années à venir, d'adopter des dispositions plus dures dans le cadre de la responsabilité élargie des producteurs ; d'autant plus que la réflexion est en cours au niveau européen et que l'on sent que la tendance va aller vers une responsabilisation accrue de celui qui met sur le marché un produit qui finit par se retrouver dans la nature.

C'est là que cela pose problème aujourd'hui, c'est sur le fait que l'on doit pouvoir très facilement mettre fin à cette convention du côté des pouvoirs publics, à l'occasion par exemple d'une prochaine DPR où des dispositions différentes seraient prises. Je ne vais pas, à ce moment-ci de la mandature, engager la Région au-delà de l'année 2019 et peut-être le retard depuis 2017 et 2018, mais je n'irai pas au-delà.

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

M. Maroy (MR). - Je remercie le ministre pour sa réponse et je l'encourage à poursuivre dans cette voie.

Il est évident que les professionnels du tabac doivent participer au coût très important du maintien de la propreté publique. Je vous suis complètement lorsque vous dites : « On ne va pas s'engager pendant cinq ans à respecter un chiffre, qu'il soit de 94 800 euros ou 210 000 euros » puisque, vous avez raison, au niveau de l'Europe, on sait que les discussions sont en cours pour arriver à une responsabilité élargie des producteurs ; qui serait normale, mais on sait que le lobby du tabac est particulièrement actif. Ma consœur, Frédérique Ries, qui a récemment porté ce rapport au Parlement européen, le disait encore il y a quelques jours à peine en interne.

QUESTION ORALE DE M. BAURAIN 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 RÉDUCTION DE L'EXPOSITION DE LA POPULATION WALLONNE AUX PESTICIDES »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Baurain 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 réduction de l'exposition de la population wallonne aux pesticides ».

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

M. Baurain (cdH). - Monsieur le Ministre, le 6 novembre, lors d'une conférence de presse dans les locaux de l'ISSeP, vous avez présenté un état des lieux de la législation en cours en matière de pesticides en Wallonie.

Actuellement, la population wallonne est largement exposée aux herbicides, fongicides et autres produits phytopharmaceutiques. Au centre des préoccupations citoyennes, l'utilisation des pesticides démontre que l'impact est non négligeable pour la biodiversité, l'alimentation, la santé et la qualité de vie.

Conformément au Plan wallon de réduction des pesticides, l'objectif du Gouvernement est une réduction drastique, voire une interdiction, de l'usage de produits phytopharmaceutiques en application du principe de précaution, soit de tendre vers un territoire wallon sans pesticide.

Un arrêt définitif de l'usage des pesticides est-il à l'ordre du jour ?

Plusieurs mesures fortes ont ainsi été entreprises en la matière. Ce sont, par exemple, la double interdiction, respectivement en mars 2017 et juin 2018, du glyphosate et des néonicotinoïdes, ou encore la protection des publics vulnérables par l'interdiction des pesticides dans les infrastructures d'accueil de l'enfance et des centres hospitaliers, et la protection des riverains des parcelles agricoles par l'interdiction de pulvérisation à moins de 50 mètres des bords de toute parcelle qui jouxte un site d'établissement.

Pouvez-vous nous préciser si d'autres mesures sont envisagées ?

Afin de soutenir un changement de modèle de production et le développement d'alternatives, le 8 novembre, vous avez débloqué 500 000 euros pour le Centre wallon de recherches agronomiques afin de tester les possibilités de la robotisation et de l'automatisation de désherbage non chimique en production végétale en Wallonie.

Quels sont les critères ayant motivé cette décision ? D'autres financements sont-ils prévus en matière de pesticides ?

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, de manière générale et comme j'ai déjà pu l'exprimer, les résultats des études au sujet des pesticides, mais aussi l'attente des citoyens, plaident pour un arrêt de l'usage des pesticides ; ce qui est d'ailleurs l'objectif de l'actuel Plan wallon de réduction des pesticides.

Cet arrêt définitif ne sera pas une réalité demain. C'est une vision à long terme qui devra passer par des étapes de diminution d'usage et de modification des mentalités. Toutefois, cette évolution est déjà bien avancée.

Il faut aussi voir cela comme une opportunité. Je l'ai encore expliqué la semaine dernière à une délégation de la Fédération wallonne de l'agriculture. J'ai pu à nouveau leur exposer le projet présenté il y a plus de deux ans, à savoir donner une vision et mettre les moyens pour une Wallonie sans pesticide plutôt que de

mener un combat d'arrière-garde pour défendre l'usage de ces produits.

Cet échange a été constructif. J'ai proposé que nous puissions voir ensemble comment définir des objectifs clairs et une communication positive sur cette évolution, car je comprends le désarroi de certains agriculteurs se sentant accusés d'empoisonner leurs voisins.

Au niveau des pulvérisations agricoles, qui ne sont pas la seule cause de la présence de pesticides, des mesures ont été adoptées au mois de juin 2018. Elles concernent :

- l'obligation d'utiliser un matériel d'application qui réduit la dérive de minimum 50 % ;
- l'interdiction de débuter une pulvérisation lorsque la vitesse du vent est supérieure à 20 kilomètres par heure ;
- l'interdiction de pulvériser à moins de 50 mètres des bords de toute parcelle qui jouxte un site d'établissement de public dit sensible, comme les écoles et les crèches.

Une clause de rendez-vous est prévue début 2019 une fois l'étude PropulPPP achevée. Il faudra décider, sur base de ses résultats, de la nécessité de réviser ces mesures de protection de la population.

Le texte adopté prévoit en outre la mise en place d'une charte régionale de bonnes pratiques d'utilisation de produits phytopharmaceutiques, de manière à encourager la démarche volontariste du secteur agricole dans la réduction de l'usage des pesticides. Les acteurs du secteur y travaillent actuellement.

Il est important de soutenir et de tester sur le terrain des méthodes alternatives à l'usage de produits phytos afin de rendre possible l'élimination de ces produits chimiques de notre avenir.

J'ai alloué 500 000 euros au Centre wallon de recherches agronomiques afin de tester des robots de désherbage en conditions réelles pendant plusieurs années et dans différentes situations de production, principalement maraîchères. Ce projet sera mené avec des agriculteurs.

Les critères précis de sélection des partenaires et de tests seront déterminés une fois la procédure de marchés publics finalisée, car le mode d'achat prévu prévoit une négociation pour fixer le nombre de robots.

Lorsque j'ai émis l'idée d'une Wallonie sans pesticide, le développement des PME wallonnes actives en mécanisation agricole était l'une des opportunités que j'ai citées en exemple. Il y a un besoin et les premiers sur le marché auront un avantage lorsque d'autres Régions ou pays feront aussi ce choix, de manière volontaire ou forcée par l'évolution des normes.

Le projet du CRA-W vise à acquérir du matériel pour le tester sur le terrain avec des agriculteurs et non à développer de nouveaux robots. Je suis néanmoins convaincu qu'il y a une réelle opportunité future pour nos PME et j'espère que certaines, éventuellement avec l'appui du pôle de compétitivité MecaTech, se lanceront dans des recherches pour développer d'autres solutions, y compris en grandes cultures.

Concernant le retour d'expérience envers le secteur agricole, il se fera sous plusieurs formes :

- les essais et tests réalisés par le CRA-W feront l'objet de rapports et publications techniques indiquant les avantages et désavantages des différentes techniques et robots ;
- les expériences et acquis obtenus chez les exploitants feront également l'objet d'une synthèse compilée par le CRA-W ;
- les centres pilotes, partenaires d'encadrement du projet, assureront la diffusion des résultats ;
- les présentations et démonstrations de matériel seront organisées chez des exploitants agricoles.

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

M. Baurain (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

Je souligne le réalisme du projet et des objectifs par rapport à cette Wallonie sans pesticides qui avait été annoncée et également la volonté du ministre de collaborer avec nos agriculteurs dans ce sens.

QUESTION ORALE DE M. BAURAIN 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'ÉVALUATION DE L'ÉTUDE RELATIVE À L'EXPOSITION DE LA POPULATION AUX PESTICIDES ENVIRONNEMENTAUX (EXPOPESTEN) »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Baurain 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'évaluation de l'étude relative à l'exposition de la population aux pesticides environnementaux (EXPOPESTEN) ».

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

M. Baurain (cdH). - Monsieur le Ministre, le 6 novembre, les experts de l'ISSeP ont présenté plusieurs études en cours en matière de pesticides. Novatrice, l'étude EXPOPESTEN permet d'évaluer la présence de résidus de plusieurs pesticides dans l'air ambiant wallon et de comparer l'exposition d'enfants

vivant dans des zones géographiques contrastées face à l'usage de pesticides.

Sous un premier volet, une sélection de 46 pesticides différents, essentiellement des herbicides et des fongicides d'usage courant en agriculture et en horticulture, a été réalisée avant une analyse de ceux-ci, du 28 mai 2015 au 26 mai 2016, dans 12 localités censées refléter l'environnement de la majorité des Wallons. En termes de résultats, le pendiméthaline se trouve dans la moitié des échantillons alors que le triallate se retrouve dans 90 % des cas.

Une nouvelle analyse plus détaillée et plus adaptée aux risques sanitaires liés aux pesticides dans l'environnement est-elle prévue afin de compléter les résultats obtenus par l'étude ?

Sous un second volet, l'étude s'est focalisée sur la présence de traces de pesticides dans l'urine de 258 enfants de 9 à 12 ans. Sur 31 substances actives et 11 métabolites, les résultats montrent la présence de six substances actives dont le métribuzine, herbicide utilisé sur les pommes de terre, et 100 % des échantillons révèlent des traces de dégradation du chlorpyrifos.

Sachant que tous les enfants wallons sont exposés aux insecticides et que l'excrétion des substances mères se fait essentiellement via les métabolites, pouvez-vous nous préciser si de nouvelles recherches sont en cours d'élaboration ?

En corollaire, quelle est votre évaluation de l'étude EXPOPESTEN ? Pouvez-vous également nous exposer les objectifs des différentes études en cours de réalisation que sont SIGENSA, Biopest et le réseau de surveillance des risques liés aux pesticides atmosphériques ?

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 rapport EXPOPESTEN vous a été transmis il y a plusieurs mois et a fait l'objet d'une présentation ici même, il y a peu, lors de laquelle j'ai exprimé mon avis et ma politique. Si vous n'avez pas pu être présent, je vous invite à consulter l'ensemble des documents et le compte rendu des échanges.

Concernant les objectifs des autres projets menés par l'ISSeP actuellement, ils sont détaillés sur le site Internet de l'institut, que je vous invite à consulter, puisqu'il y a plusieurs études en cours, avec à chaque fois des croisements qui peuvent être intéressants.

Par ailleurs et comme mentionné à plusieurs reprises, un biomonitoring est en cours de lancement en Wallonie. Il consistera en une photographie évolutive sur plusieurs années de la contamination des citoyens wallons en analysant différents tissus humains – le sang, les cheveux, l'urine – de plusieurs centaines de personnes pour différents paramètres comme des métaux, les HAP, les PCB, les polluants organiques persistants, les perturbateurs endocriniens et les pesticides.

Enfin, la thématique des pesticides, assortie d'actions opérationnelles, est reprise dans le Plan wallon en environnement-santé en cours de finalisation et qui sera mis en œuvre dans les cinq prochaines années.

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

M. Baurain (cdH). - Je mettrai en application les recommandations de M. le Ministre.

QUESTION ORALE DE M. MAROY À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LA PROPOSITION DE DIRECTIVE RELATIVE À LA RÉDUCTION DE L'INCIDENCE SUR L'ENVIRONNEMENT DE CERTAINS PRODUITS EN PLASTIQUE »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la proposition de directive relative à la réduction de l'incidence sur l'environnement de certains produits en plastique ».

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

M. Maroy (MR). - Monsieur le Ministre, c'est un vote franc et massif qui est intervenu il y a quelques semaines maintenant au Parlement européen, un vote particulièrement réjouissant. À une écrasante majorité, les eurodéputés ont approuvé le rapport présenté par Frédérique Ries, rapport relatif à la future directive sur les plastiques à usage unique.

L'objectif est clair, le signal donné à l'industrie l'est tout autant : l'Europe veut dire stop à la société du tout jetable. Elle entend réduire drastiquement l'utilisation des plastiques à usage unique. Ces plastiques constituent en effet une véritable plaie. Il faut savoir que la moitié des déchets qui finissent par se retrouver dans les océans ont été conçus pour un usage unique. Couteaux, cuillères, fourchettes, assiettes, cotons-tiges, pailles, touillettes, tiges à ballons, tous ces objets de la vie quotidienne représentent plusieurs millions de tonnes de

plastique chaque année. Or, il existe des solutions alternatives. Ces objets devraient être interdits.

J'utilise le conditionnel parce que le processus décisionnel n'est pas encore terminé. Le Parlement européen vient d'entamer ses discussions avec la Commission et avec les États membres afin d'aboutir à un texte final. Il reviendra ensuite aux États de le transcrire éventuellement dans leur propre législation.

Comment accueillez-vous ce vote du Parlement européen et ce projet de directive ? Quelle position allez-vous défendre dans les négociations qui se sont maintenant engagées avec les États membres ?

Concrètement, quelles seront les principales implications pour notre Région ? Quelles mesures principales la Wallonie compte-t-elle prendre pour lutter contre les plastiques à usage unique ? Autrement dit, comment veut-elle s'inscrire dans cette dynamique, en signalant au passage qu'elle a dans certains domaines été parmi les précurseurs ?

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, je n'ai aucun problème avec la philosophie de cette directive, que du contraire. Nous avons d'ailleurs anticipé celles-ci puisque nous avons, vous l'avez mentionné, des projets de réglementation en préparation à ce sujet.

La directive sur la réduction de l'impact de certains produits en plastique sur l'environnement cible 10 produits en plastique à usage unique tenant compte de leur présence dans les déchets abandonnés dans les milieux aquatiques ou sur les plages, ainsi que les engins de pêche perdus ou abandonnés. Six produits de consommation courante sont ciblés par une mesure d'interdiction de mise sur le marché :

- les bâtonnets de coton-tige ;
- les couverts ;
- les assiettes ;
- les pailles ;
- les bâtonnets mélangeurs pour boissons ;
- les tiges pour ballons en plastique.

Il est à noter que l'interdiction des ustensiles en plastique destinés à la consommation de denrées alimentaires et boissons est d'ores et déjà visée par le décret-programme du 17 juillet 2018, du moins pour ce qui concerne leur usage dans les établissements ouverts au public.

Là où nous avons déjà avancé, nous, Wallonie, c'est sur l'interdiction d'usage, comme nous l'avons fait avec le glyphosate en son temps. C'est la possibilité que nous avons, même sans législation européenne, sans directive sur le sujet. J'espère que l'on sera rejoint par la directive et que l'on pourra aller plus loin.

La disposition telle qu'elle est prévue aujourd'hui est formulée de manière telle que d'autres types d'ustensiles en plastique, à usage non alimentaire, puissent également être visés par le Gouvernement. On travaille à la déclinaison de ce décret-programme avec un arrêté qui spécifiera, pour chaque secteur, pour chaque type de support, la manière dont on va en interdire l'usage le plus rapidement possible.

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

M. Maroy (MR). - Je me réjouis avec le ministre des avancées qui se font jour. Je pense que l'on doit apprendre à changer nos comportements.

Je me suis abonné il y a quelques mois à un hashtag *single use plastic* et j'avoue que, avant d'être un de ces abonnés, je ne me rendais pas compte à quel point notre planète était à ce point envahie de déchets plastique, à quel point cela pose un problème. Depuis lors, depuis quelques mois, je m'intéresse à cette problématique. Il en va vraiment d'une question fondamentale.

Je veux saluer et soutenir les initiatives prises, d'autant que, pour les choses dont on parle, il y a des alternatives.

INTERPELLATION DE M. HENRY 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 PROJET DE SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE (SDT) »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Henry 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 projet de Schéma de développement du territoire (SDT) ».

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

M. Henry (Ecolo). - Monsieur le Ministre, après quatre années de législature et cinq avant le projet de SDER qui avait été élaboré sous la législature précédente, vous avez finalisé un projet de schéma de développement de territoire, puisque c'est le nouveau terme déterminé dans le CoDT modifié qui est à l'enquête publique jusqu'au 5 décembre prochain.

C'est une période temporelle tout à fait particulière puisque l'on est dans la fin des conseils communaux en place. On va avoir le renouvellement juste après. Les communes devront émettre leur avis au niveau des conseils communaux après le renouvellement, en janvier, début février.

J'avoue que c'est un peu décevant, cette période de consultation en tant que telle, puisqu'il est clair que les communes ont tout à fait d'autres priorités aujourd'hui, ces semaines-ci, que de mettre l'accent sur cette enquête publique qui est pourtant extrêmement importante, et sur le débat que cela produire chez les citoyens et les retours que l'on peut en avoir. Je ne veux pas vous faire de procès d'intention et j'imagine que d'autres questions ont prévalu à ce timing, mais si l'on avait envie que cela fasse le moins de bruit possible et qu'il y ait le moins de participation possible à cette enquête publique, on l'aurait fait exactement maintenant. C'est un peu dommage.

Pourtant, on parle de documents potentiellement très importants puisque le SDER de 1999, toujours en application, fêtera ses 20 ans en mai prochain. On parle d'une enquête publique sur un projet de territoire qui potentiellement pourrait rester en vigueur pendant 20 ans, même si 20 ans c'est beaucoup trop long. Il faut toutefois constater que c'est le cas pour le SDER de 1999.

Forcément, le SDER de 1999, qui préside toujours aujourd'hui dans la limite de ce qui lui est attribué comme rôle, n'intégrait pas tous les enjeux que l'on connaît aujourd'hui, les enjeux du XXIe siècle, en particulier la question climatique ou la question de la biodiversité ou d'autres encore.

Forcément, ces questions n'étaient pas aussi présentes 20 ans plus tôt.

Dans le projet qui est à l'enquête publique, il y a quelques objectifs intéressants, il y a beaucoup d'éléments de toute façon, c'est un document volumineux. Il y a, par exemple, l'ébauche d'un réseau écologique à l'échelle de la Wallonie, mais il y a aussi cette question de savoir – c'est une de nos premières questions d'entrée dans l'analyse du document – de quelle manière le document permet de répondre en particulier à l'enjeu climatique, tout en répondant à l'enjeu démographique qui est bien identifié également, à savoir que l'on doit pouvoir accueillir en Wallonie une population croissante et, en particulier, de l'ordre de 350 000 nouveaux logements d'ici 2050, comme vous l'avez vous-même évoqué.

Depuis le projet de SDER de 2013 qui n'a pas abouti, les choses sont devenues plus criantes encore, puisque chaque année, le défi climatique s'aggrave. On constate aujourd'hui l'écart entre les engagements des pays et les objectifs adoptés à l'Accord de Paris en 2015. Cela devient vraiment extrêmement urgent et difficile de parvenir à respecter l'objectif de deux degrés, voire si possible 1,5. Dans ce cadre, c'est clair que l'aménagement du territoire joue un rôle très important. Il n'est pas tout, il y a la politique de l'énergie, il y a la politique des entreprises, l'isolation de bâtiments, et cetera, mais il est clair qu'il est en amont de toute la question de déplacement, au-delà des autres questions liées au territoire, comme la biodiversité, l'artificialisation des sols, l'écoulement des eaux, et cetera. Pour la question du climat, la structuration du territoire et la manière dont les uns et les autres se déplacent sur celui-ci, c'est directement en amont de la question de la mobilité et des émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité, donc directement en phase avec le réchauffement climatique.

Dans l'analyse contextuelle du SDT, vous indiquez que, de par son champ d'action, je cite : « L'aménagement du territoire doit participer à la concrétisation des plans Air-Climat décidés à différents niveaux de pouvoir ; la prévention englobe tous les processus de décarbonation de la société et du système territorial ».

Par conséquent, comme elle l'indique en termes de potentialité et de contraintes par rapport aux besoins, je cite de nouveau : « L'étalement urbain et la faiblesse de la mixité des fonctions génèrent des contraintes en termes de mobilité et une consommation énergétique accrue. La configuration des zones d'habitat au plan de secteur avec une relative raréfaction du foncier disponible à proximité des gares – à un kilomètre des gares, on n'a plus que 9 % de l'ensemble des disponibilités en zone d'habitat – et une abondance plus loin, à l'écart de ces dernières, est un facteur favorisant le renforcement de la dépendance à la voiture ».

S'il est un secteur qui évolue à rebours et de façon alarmante en matière d'émissions globales, c'est bien celui des transports. On l'a évoqué tout à l'heure dans le cadre du budget et des transports publics, mais c'est directement lié aussi avec l'aménagement du territoire. Les émissions de transport ont augmenté de 26 % depuis 1990.

Sur la base de cette analyse et de la demande que ce Parlement a adressée au travers de sa résolution Climat adoptée à l'unanimité, je cite : « de mener une politique de structuration du territoire wallon visant à réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre résultant notamment des déplacements et notamment d'adopter, avant la fin de la législature, un schéma de développement territorial portant des objectifs ambitieux en termes de structuration du territoire et de réduction de l'étalement urbain ». C'est bien la résolution qui a été adoptée à l'unanimité de ce Parlement. On se serait attendu à trouver dans le projet de SDT des objectifs ambitieux, mais réalistes, des trajectoires pour les atteindre, des indicateurs pour en mesurer les résultats, des orientations balisées par des critères d'appréciation non ambigus, des mesures

sérieuses de mise en œuvre en articulation avec les politiques connexes : logement, mobilité, économie, et cetera, bref, on pourrait dire un schéma de développement territorial « Climat », à la mesure des enjeux auxquels il faut donner réponse. Ce n'est pas le cas, ces objectifs sont évoqués, mais au niveau des mesures des indicateurs de trajectoire, on est très loin de cet objectif.

Comment, par exemple, les communes vont-elles déterminer où elles doivent recentrer les services et les équipements ? Puisque c'est un des objectifs annoncés, c'est nécessaire pour la structuration du territoire.

C'est une démarche purement volontaire qui repose sur la bonne volonté des communes concernées de bien vouloir coopérer ou de définir par elles-mêmes les territoires « bien » situés – le « bien » est le mot utilisé, on peut parler d'un terme particulièrement peu précis.

Il en va de même de la densification promue, mais sans arbitrage de la Région, sans critères objectivant les localisations idéales, comment les communes vont-elles pouvoir se lancer dans des coopérations plutôt que la concurrence ? Comment vont-elles valoriser et densifier les territoires « bien » situés ?

Concrètement, depuis l'entrée en vigueur du SDT, pouvez-vous nous dire combien de communes ont démarré une procédure visant à inscrire une zone d'enjeu communal ou bien un schéma de développement pluricommunal ? Vous avez répondu. Grosso modo, aucune, mais il y avait peut-être des projets, mais pour l'instant, rien n'a abouti. On peut dire que cette législature n'a permis de concrétiser aucun projet, ni de densification au sens du CoDT via la zone d'enjeu communal qui était la mesure centrale de ce point de vue, ni de coopération intercommunale via le schéma pluricommunal qui était encensé dans la réforme du CoDT que vous avez porté.

J'entends bien que l'on entame des nouvelles mandatures communales. Comment pourrait-on imaginer ou croire que, tout d'un coup, les communes vont se mobiliser d'une manière extrêmement forte alors qu'il n'y a pas d'objectifs précis, qu'il n'y a pas de cadrage de la Région, mais seulement des déclarations d'intention ?

S'agissant de la mesure d'évaluation de ce qui est qualifié d'objectif régional, à savoir la lutte contre l'étalement urbain, là aussi, quels sont les outils destinés à le mesurer ? Qu'est-ce que c'est, l'étalement urbain, en fait ? On ne le définit pas, on ne sait pas dire aujourd'hui de combien il est. Dans deux ans, sera-t-il réduit de 10 % ? Dans cinq ans, sera-t-il réduit de 20 %, de 30 % ? On ne sait pas le mesurer. C'est un objectif éthéré, l'étalement urbain qui n'est pas défini.

Même chose pour le « stop béton », là vous donnez un chiffre puisque « stop béton », donc 0 % d'artificialisation d'ici 2050. J'aimerais une précision quand vous dites « stop à l'artificialisation », devons-nous bien comprendre que tous les terrains qui n'ont pas été déjà bâtis ne seront plus bâtis ? Ce n'est pas une question de couleur du plan de secteur, c'est bien une question d'avoir été bâti antérieurement. J'aimerais votre précision à ce sujet.

Au-delà de cela, vous nous annoncez « stop béton » 2050 puis, en attendant, diminution de moitié de l'artificialisation par rapport à ce qui se fait aujourd'hui. Comment met-on cela en adéquation avec les zones du plan de secteur, avec les permis, avec les projets des communes ?

Concrètement, quand ou comment les communes vont-elles refuser des développements ? Vous n'êtes pas sans savoir que la quantité de terrains à bâtir existant encore aujourd'hui au plan de secteur n'est pas compatible avec le « stop béton ». Cela veut dire que tous ces terrains ne peuvent pas être bâtis ou doivent être changés d'affectation. Mais lesquels ?

De quelle façon, globalement, l'ensemble des communes de Wallonie va-t-il mener une politique, chacune individuellement, qui va faire en sorte que ce « stop béton » va trouver à s'appliquer ?

Par ailleurs, de quelle manière ces différentes communes vont-elles appliquer des critères similaires pour qu'il y ait une cohérence à l'échelle de la Région et aussi une égalité des citoyens ?

J'imagine que vous avez repris cet objectif du « stop béton » par comparaison avec ce qui s'est fait en Flandre. J'observe, y compris dans le débat que nous avons aujourd'hui, qu'il y a pas mal d'éléments politiques qui, visiblement, ont été inspirés de la politique en Flandre. J'attire votre attention que la Flandre a adopté cette mesure du « stop béton » dans un contexte de saturation complète de son urbanisation qui est assez différente de la Wallonie et qu'elle l'a surtout accompagnée d'une densification de l'urbanisation autour des gares. Elle a déterminé des objectifs et des critères précis au départ des leviers régionaux.

La Wallonie n'est pas la Flandre et certaines Régions doivent être urbanisées pour recevoir du logement, mais pas nécessairement où se situent aujourd'hui les zones à bâtir du plan de secteur ou les zones d'aménagement communal concerté dont une grande partie ne sont pas spécialement bien situées pour de de la nouvelle urbanisation.

Je voudrais également reprendre d'autres mesures qui ne sont pas présentes ni dans le projet de SDT ni dans le SDER actuel de 1999 et dont on peut se dire qu'elles devraient s'y trouver pour concrétiser une ambition en matière de réchauffement climatique.

La question des déplacements en voiture, parce qu'il y a la structuration du territoire – c'est ce que j'ai évoqué

jusqu'ici – mais il y a aussi en tant que telles les parts de déplacement modal.

Aujourd'hui, 90 % des déplacements en Wallonie se font en voiture individuelle. Il faudrait tendre, à terme, vers une répartition globale beaucoup plus favorable aux modes doux et aux transports en commun dans les centres.

Par exemple, on pourrait imaginer un tiers, un tiers et un tiers avec le vélo, la marche et les transports en commun. Ni le SDT ni le SDER n'ont d'objectifs comme ceux-là. Ce n'est même pas que ce soit ces chiffres-là, c'est qu'il n'y a pas de chiffre ni de trajectoire. Vous évoquez seulement la nécessité de partager l'espace sans indiquer qu'à terme la priorité doit être fortement inversée en faveur des transports en commun et des modes doux. Surtout sans indiquer quelles mesures seront mises en place pour aller vers cette nouvelle répartition dans le cadre des travaux subsidiés, dans la limitation de l'accès des voitures dans les centres. Il y a le prochain décret sur les carburants et sur les zones basse émission, mais, plus globalement, sur l'accès des véhicules dans les centres, réduction progressive de l'offre de stationnement, création de sites propres, et cetera.

Un autre volet qui n'est pas non plus présent de manière claire dans le projet du SDT, c'est la question des densités et l'objectif d'augmenter le nombre d'habitants dans les centres urbains et ruraux. La mobilité alternative à la voiture n'est vraiment possible que si la population se trouve à proximité des transports en commun avec un haut niveau de fréquence. Forcément, l'habitat se trouve aussi recentré sur le territoire, c'est-à-dire le plus possible dans les centres urbains et ruraux. Qu'on les appelle d'une manière ou d'une autre et qu'on les définisse d'une manière ou d'une autre, mais dans une notion de centralité.

Ces territoires pourraient devenir ce que les urbanistes appellent des villes de courte distance. Pour se faire, il faut à la fois urbaniser les terrains encore disponibles dans les centres quand ils ne sont pas destinés à devenir des espaces verts et y construire avec une densité importante. Il faut aussi réutiliser les bâtiments et terrains inoccupés, mal ou sous-occupés dans une logique de reconstruire la ville sur la ville.

On pourrait, par exemple, avoir comme objectif que 80 % des nouveaux logements soient construits dans les territoires centraux. De nouveau, vous appelez cela comme vous voulez, mais un chiffre et une notion de centralité. Un tel objectif n'existe pas dans le SDER, pas plus que dans le projet de SDT.

De plus, ces deux documents entretiennent un flou sur l'identification des territoires que l'on appelle centraux. À défaut d'indications suffisamment précises sur les critères de localisation, on ne peut pas savoir si un projet concret contribue à l'étalement urbain ou même si un schéma de développement communal va améliorer ou non l'étalement urbain puisque l'on ne sait pas le mesurer et on ne sait pas non plus aider les communes à avoir une approche précise de ce point de vue là.

Par ailleurs, l'espace disponible dans les territoires centraux est compté. Il faut que l'urbanisation s'y développe avec une densité et une compacité fortes. Il est nécessaire de les préciser exactement. De ce point de vue, le SDT parle de « densité adaptée ». C'est au moins aussi précis que les terrains « bien localisés ».

Au final, on en arrive à la conclusion que le projet de SDT est fortement incantatoire, c'est-à-dire qu'il ne donne pas les balises du point de vue de la Région. Il ne donne ni les outils ni les capacités de mesurer les évolutions pour aller vers les objectifs qui sont attendus et ils ne donnent pas non plus la facilité pour les autorités communales de travailler dans la coopération et de développer des arbitrages supracommunaux avec l'aval de la Région.

Voilà pourquoi nous sommes assez inquiets par rapport à ce document qui est très important et dont on pourrait espérer qu'il soit celui qui va permettre progressivement une structuration du territoire qui est compatible avec les objectifs climatiques, avec des objectifs que vous annoncez, y compris dans le texte lui-même, mais dont on ne voit pas du tout comment, à ce stade, cela va réellement se concrétiser dans les faits.

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, vous savez parfaitement que le schéma de développement du territoire à lui seul ne permettra pas de relever le défi du réchauffement climatique. Dans l'arsenal des outils régionaux, ce serait d'ailleurs davantage le rôle du plan wallon Air-Climat-Énergie de rassembler les mesures nécessaires, toutes politiques confondues, pour relever ce défi que celui du SDT. Ceci étant, il revient effectivement au SDT d'assurer les conditions territoriales pour relever ce défi étant entendu que ce schéma doit être accompagné d'autres mesures qui pourraient être réglementaires et qui nécessitent de dégager des moyens budgétaires régionaux.

La dimension climatique a été traitée de manière transversale dans le SDT. Fort logiquement d'ailleurs, car la plupart des actes posés sur le territoire ont effectivement un lien avec le climat. Je pense en particulier aux dégâts environnementaux causés par l'étalement urbain et les déplacements.

Tout d'abord, cette dimension est identifiée comme un des 10 défis majeurs que le projet entend relever ;

page 9. Ensuite, la transition climatique est reprise comme une des six finalités prospectives reprises dans la vision pour le territoire wallon à l'horizon 2050 ; page 13.

Il m'est impossible de vous détailler ici l'ensemble des principes de mise en œuvre ou des mesures concrètes qui permettent de répondre à l'enjeu climatique tant ils sont nombreux.

En termes de réponse stratégique du SDT sur la question climatique, je vous invite à consulter le rapport sur les incidences environnementales établi par le bureau Stratec sur l'avant-projet de SDT. Ce rapport, qui a par ailleurs fait l'objet d'un avis favorable de la part des pôles, démontre que le SDT et les mesures qui le composent répondent aux engagements climatiques pris par la Belgique et la Wallonie.

Je pense notamment au Protocole de Kyoto, au Programme de développement durable de l'ONU, à la COP23 et au plan Air-Climat-Énergie.

La volonté de faire du SDT un outil stratégique non contraignant est voulue et assumée. Dans cette optique, le SDT ne prétend pas pouvoir orienter le développement de la moindre parcelle du territoire wallon, ce n'est pas son but et ce n'est pas non plus le rôle qui lui a été donné.

Il est clair que la portée juridique du SDT, définie par le CoDT, influence la manière dont le document a été écrit. Il doit être pensé comme un ensemble de balises au sein desquelles les communes devront définir leur développement territorial. À ce titre, le SDT adopte une approche qui est plus *bottom-up* que *top-down*.

La réponse aux enjeux territoriaux auxquels la Wallonie doit faire face dans les 30 prochaines années ne pourra être efficace que si elle est partagée par les acteurs locaux et supralocaux.

La concrétisation d'un projet a en effet beaucoup plus de chances d'aboutir si ce projet est partagé que s'il est imposé de manière unilatérale.

Je vous remercie pour vos propositions constructives. Permettez-moi de vous préciser que la plupart d'entre elles se trouvent déjà dans le projet de SDT actuellement soumis à l'enquête publique.

À titre d'exemple, en termes de mobilité, le SDT propose des mesures ambitieuses en parfaite cohérence avec le projet de Schéma régional de mobilité en cours d'élaboration – les deux documents ont été préparés en parallèle – ; des mesures ambitieuses pour réduire la part modale de la voiture au profit d'une mobilité durable.

Plus concrètement, le SDT vise une augmentation de la part modale de TEC de 13 % actuellement à 25 % en 2030 et à 50 % en 2050. Le vélo devra atteindre 10 % à cette même échéance. La voiture devra, elle, reculer à 40 % de part modale en 2050. D'autres mesures concrètes se trouvent dans le texte, notamment en ce qui concerne spécifiquement la mobilité au sein des mêmes pôles.

Je vous renvoie en particulier aux objectifs DE4 et DE5 et notamment à la mesure qui prévoit la réalisation de 1 000 kilomètres de pistes cyclables sécurisées à l'horizon 2030 et de 2 000 kilomètres à l'horizon 2050, ainsi que la réalisation de plateformes d'échange modal.

De surcroît, ces mesures ne sont pas creuses car, dans le cadre du Plan wallon d'investissement, des moyens budgétaires importants ont été dégagés, notamment pour la construction de pistes cyclables sécurisées pour se rendre dans les lieux de travail ou d'enseignement notamment et pour la mise en place des mobipôles dont l'objectif est de fluidifier le transport multimodal pour que le transport en commun soit plus performant.

Le SDT prévoit, par ailleurs, dans son objectif DE2 de créer les conditions favorables à la diversité des activités et à l'adhésion sociale aux projets d'autoriser les ensembles commerciaux de plus de 2 500 mètres carrés, uniquement dans les centres-villes et plus en périphérie, sauf à démontrer qu'une installation périphérique ne porte pas préjudice aux commerces dans les noyaux urbains environnants.

En réalité, ce que je ne souhaite pas – et c'est assumé – c'est d'imposer aux communes les endroits où elles peuvent construire des logements, ce que vous aviez baptisé les « noyaux d'habitat ».

Dois-je vous rappeler combien, en 2013, les communes étaient opposées, non au principe de concentrer les services et les logements dans les centres, mais à la façon dont vous entendiez les leur imposer et en fixer les limites.

Je vous suggère de refaire l'exercice de ces noyaux d'habitat selon la méthodologie que vous proposiez alors. Il fallait notamment que les centres disposent d'une banque et/ou d'un bureau de poste et de comparer les résultats cinq ans plus tard seulement.

Ces équipements et services sont-ils réellement représentatifs du dynamisme d'un centre ? Bon nombre de ces noyaux, qui à l'époque remplissaient ces conditions, ne les rempliraient plus aujourd'hui.

En outre, dans la version du CoDT de 2014, certes les périmètres U qui correspondent aux noyaux d'habitat auraient été adoptés en une seule fois de manière réglementaire par la Région, mais leur mise en œuvre dépendait tout autant des communes par le biais d'un schéma de structure communal.

Auraient-elles été enclines à le faire pour mettre un œuvre un périmètre dont elles ne partageaient la pertinence ? Rien n'est moins sûr.

C'est vrai, j'ai fait le choix de confier aux communes, en tant qu'acteurs de terrain responsables, de délimiter elles-mêmes les zones propices à la densification des logements plutôt que de reprendre une méthode basée sur des statistiques qui, déjà en 2013, dataient de plus de 10 ans.

Par contre, par le biais de l'étude confiée à la CPDT qui a été confiée en 2018 et qui se prolongera en 2019, un vade-mecum fixant les lignes directrices pour assurer une gestion parcimonieuse du sol et un recentrage des activités dans les centres urbains et ruraux sera mis à disposition des communes et des développeurs de projet.

À l'échelle régionale, la cohérence sera assurée puisque les outils communaux sont approuvés par le Gouvernement.

Le volet du logement est, quant à lui, largement abordé dans l'objectif AM.1 « Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions sociodémographiques, énergétiques et climatiques ». Le SDT y prévoit notamment qu'en 2030, 50 % des logements seront implantés au sein des villes et villages et que ce taux grimpe à 75 % en 2050.

La question de la densité doit se concevoir en fonction des spécificités territoriales qui sont propres à chaque territoire. Il n'est dès lors pas opportun de définir de manière dogmatique les densités minimales qu'il faudra appliquer dans les cœurs de villes, les centres de villages, les quartiers de gare, les anciens sites industriels. Les réalités sont plurielles, de même que les incidences d'une densification. Une fois de plus, le SDT fixe des balises pour le futur.

Une autre mesure volontariste du SDT est la limite d'artificialisation des terres, l'objectif étant de la réduire de moitié d'ici 2030 soit six kilomètres carrés par an à l'horizon 2030 et à zéro kilomètre carré à l'horizon 2050. D'emblée, cet objectif pourra se concrétiser, d'une part, par une densification raisonnée des territoires bien situés et à valoriser, à savoir ceux situés au centre des villes et villages ou à proximité des points de connexions aux réseaux de transport en commun – page 56 ; d'autre part, par le recyclage des friches industrielles avec pour objectif d'en assainir 100 hectares par an d'ici 2030 et 130 hectares par an d'ici 2050.

Cette mesure n'est pas creuse non plus, car quelque 120 millions d'euros ont été dégagés qui s'ajoutent aux moyens dégagés dans le cadre des plans Marshall 1 et 2.vert.

Pour assainir les friches, 98 sites viennent ainsi d'être sélectionnés pour un total de 100 millions d'euros.

De plus, le schéma de développement territorial est assorti de nombreux indicateurs de suivi pour mesurer l'impact du SDT. Ces indicateurs devront notamment alimenter le rapport visé à l'article D.I.2, § 1er, du CoDT que le Gouvernement doit déposer tous les trois ans sur le bureau du Parlement. Citons pour ces indicateurs :

- le nombre de logements octroyés dans les zones bien situées identifiées dans les schémas ;
- les distances moyennes parcourues par motif de déplacement ;
- la superficie au sol en hectares de SAR réaménagés ;
- l'évolution de la fragmentation des ensembles paysagers en Wallonie ;
- le taux annuel d'artificialisation des terres ;
- les coefficients d'occupation du sol moyen ou surface de plancher par habitant.

En conclusion, le monde ne s'est pas fait en un jour. Vous avez pu le constater lorsque vous avez travaillé sur une révision du SDER.

Le SDT est un document stratégique d'échelle régionale qui doit percoler au niveau local.

Les premiers retours que nous avons des séances de présentation dans les 21 arrondissements témoignent d'un large consensus sur les mesures ambitieuses proposées par le schéma.

Les questions portent directement sur la manière de concrétiser ces mesures proposées dans le SDT.

Lorsque le SDT aura été adopté définitivement, le futur Gouvernement pourra s'en saisir pour l'opérationnaliser que ce soit par les politiques sectorielles qu'il engagera, par des mesures plus contraignantes dans certains domaines, s'il l'estime nécessaire, et par les moyens budgétaires qui seront attribués.

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

M. Henry (Ecolo). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces réponses.

Il y a beaucoup d'éléments que je ne partage pas du tout. Ce n'est pas neuf. Quand vous dites que le schéma de développement territorial ne peut pas, à lui seul, répondre aux défis climatiques, personne n'a jamais dit cela.

Mais quand vous dites que c'est surtout, d'abord, l'objectif du plan Air-Climat-Énergie, là, je ne vous suis pas du tout. Le plan Air-Climat-Énergie, en matière de territoire et de mobilité, il ne pourra agir qu'en palliatif ou qu'en curatif, tenant compte de l'organisation du territoire. Il ne va pas pouvoir récupérer par d'autres mesures le fait que certains déplacements sont très importants, ne savent pas s'opérer par les transports en commun, que les centralités n'ont pas été mises en œuvre dans le développement du territoire, que ce soit

pour l'habitat, pour les services, pour aller à son travail, pour les zones de loisirs, et cetera.

La question de l'aménagement du territoire est absolument en amont et c'est pour cela qu'elle est très importante d'ici 2050 parce que son impact significatif ne se passe qu'à 10, 15, 20 ans. Il ne se passe pas à deux ans à l'échelle de la Région.

C'est pour cela que la vision, d'ici 2050, de ce point de vue est très importante. Premier élément que je ne partage absolument pas.

Deuxièmement, vous nous dites : « Le projet actuellement en discussion est assez consensuel dans les différentes réunions d'information ». Oui, cela ne m'étonne pas. Il est effectivement consensuel. Il n'y a pas de contrainte, il n'y a pas de chiffres, et les communes font ce qu'elles veulent. Et on leur dit : « Ce serait bien que vous meniez une politique qui recentre, de manière à diminuer les déplacements et à diminuer les émissions, mais faites comme vous voulez et faites-le de la façon que vous voulez ». Qui sera contre cela ?

Le seul problème, c'est : qu'est-ce que cela donne à l'échelle régionale ? Il n'y a pas une commune qui peut se dire : « Je prends ma situation aujourd'hui. Je prends ma situation dans 10 ans. Est-ce que je sais mesurer si dans 10 ans je suis moins étalée qu'aujourd'hui ? » Elle ne saurait pas le faire. Il n'y a pas d'outil, il n'y a pas de méthode de calcul, il n'y a pas de balise.

Vous nous dites : « Nous ne voulons pas imposer tout d'en haut et nous voulons que les communes aient la marge pour s'exprimer pour organiser leurs décisions ». D'accord. C'est une conception possible. Je ne la partage pas totalement, je pense qu'il doit y avoir des choix régionaux, puis il y a aussi des choix effectivement à l'échelle communale. Mais ici elles ne sauraient même pas faire cela puisque vous n'avez même pas de balises, vous n'avez même pas de chiffrage des différents éléments, vous n'avez même pas de cadre proposé.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Je voudrais faire une incise à ce moment-ci.

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. - Pour moi, le schéma contient toutes les ambitions nécessaires pour faire ce que vous estimez devoir faire. Mais c'est dans sa déclinaison par la suite, dans les politiques fonctionnelles, que l'on va clairement les mettre en œuvre. Sur base d'un schéma tel qu'il est prévu aujourd'hui, on peut justifier y compris des mesures contraignantes parce qu'il devra sans doute en être pris certaines à travers des compétences, que ce soit en transport, en mobilité, en logement ou autres. Le schéma, c'est la base, ce n'est pas dans le schéma que l'on allait inscrire toutes ces politiques-là. Je comprends que la démarche soit différente et je pense que l'on poursuit le même objectif, mais je ne voulais pas d'un schéma qui aille déjà faire la politique du logement, des transports, de la mobilité. Une vue macro des objectifs pour la Wallonie s'y trouve. Après, il faudra avoir la force politique, y compris les budgets, et la force de persuasion, ou peut-être que le sentiment général d'adhésion sera tellement fort que cela coulera de source, mais il faudra effectivement imposer un certain nombre de choses là où des leviers, des actions plus dures seront nécessaires. On poursuit le même objectif, mais vous mettiez plus dans les SDT, les SDER de l'époque, et nous, nous utilisons plus cela comme une base pour décliner ensuite d'autres choses, si je peux tenter une interprétation.

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

M. Henry (Ecolo). - Oui, je peux comprendre, pour partie, ce que vous dites. De nouveau, je ne partage pas cette méthode, mais je peux encore la comprendre ; sauf que vous ne donnez pas les outils et la manière de mesurer.

Je comprends ce que vous dites par rapport à la politique énergétique, par exemple, par rapport au développement des primes à l'isolation des bâtiments, au développement des transports en commun, ce sont des politiques spécifiques effectivement, où l'on peut définir des règles ailleurs que simplement dans le SDT, mais pour ce qui concerne les outils planologiques, c'est-à-dire à la structuration du territoire et là où vont s'implanter les projets, c'est le SDT la référence. Il n'y en a pas d'autres. Vous avez le CoDT, le SDT après, les communes adoptent leur schéma puis octroient ou pas les permis, les communes ou l'administration régionale.

Vous n'avez que cet outil-là. Dans cet outil-là, vous dites que vous allez vers le « stop béton », mais on ne sait pas du tout comment.

Concrètement, comment faites-vous pour passer d'un volume considérable de terrains encore à bâtir à « stop béton » en 2050 ? Quels terrains ne seront pas bâtis ?

On a zéro indication là-dessus. On espère que les uns et les autres vont se recentrer sur les SAR, sur la centralisation, et cetera, et que l'on va aller vers le « stop béton ». C'est totalement incantatoire à ce stade-ci. On ne voit pas quel autre outil, sauf certaines politiques de subsides, par exemple, qui pourraient orienter vers certains développements. En dehors de cela, toute la planologie découle directement de cet outil général.

Pour la question des densités, de la localisation de l'habitat, c'est la même chose. Il n'y a pas d'autre outil non plus. Comme je le disais, on ne sait même pas mesurer l'étalement et s'il sera meilleur demain qu'aujourd'hui.

J'entends bien ce que vous dites par rapport au transport. Effectivement, des éléments m'avaient échappé. Vous donnez certains chiffres que l'on pourra discuter. Certains éléments sont repris de ce point de vue.

J'en reste vraiment sur mon impression que l'on est sur un objectif à ce stade très incantatoire. Sur l'objectif du « stop béton », il faudra, à un moment donné, qu'il y ait d'autres réponses. Je comprends bien que c'est un dossier extrêmement difficile. Personne n'a envie qu'on lui dise non pour construire sur un terrain qui lui appartient ou sur lequel il a envie de construire, absolument personne. Vous êtes conscient comme moi qu'il n'est pas possible de bâtir sur tous les terrains à bâtir qui existent aujourd'hui.

Cette question-là est totalement en friche. Elle est, pour l'instant, déléguée aux communes, qui auront énormément de mal à gérer cette question-là parce que c'est beaucoup plus difficile pour une commune de s'opposer à des projets des uns et des autres. Il y a des relations de proximité qui sont beaucoup plus importantes. C'est très difficile de structurer le territoire de cette façon-là si vous n'avez pas de balises régionales, sans compter que vous ne savez pas alors structurer aussi vos transports en commun et toute l'organisation du territoire et les réseaux de communication en fonction d'une approche totalement supracommunale et même régionale.

Nous sommes vraiment très déçus du contenu. Nous suivrons la suite, puisqu'il y aura plusieurs semaines encore de discussions sur ce projet, d'une part, l'enquête publique – je le répète, c'est un très mauvais moment pour cette enquête publique – ; d'autre part, il y aura les nouveaux conseils communaux qui ont beaucoup d'autres choses à faire dans les premières semaines de leur existence que de devoir remettre un avis sur un dossier aussi compliqué et important que le projet de SDT, mais il faudra bien qu'ils le fassent.

Quoi qu'il en soit, sur base de tout cela, nous aurons l'occasion d'en reparler et de voir quel peut être le projet adopté in fine par le Gouvernement.

Mme la Présidente. - L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. HENRY 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 ENQUÊTES PUBLIQUES RELATIVES AUX LIAISONS ÉCOLOGIQUES ET AU PROJET DE SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE (SDT) »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Henry 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 enquêtes publiques relatives aux liaisons écologiques et au projet de Schéma de développement du territoire (SDT) ».

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

M. Henry (Ecolo). - Monsieur le Ministre, cette question sera plus brève, parce qu'en fait elle a été reportée. Elle était antérieure à l'interpellation, mais elle est importante.

En réalité, il y a deux enquêtes publiques en cours pour le moment dans les communes : celle sur le SDT en tant que tel jusqu'au 5 décembre, mais il y a aussi une enquête publique sur l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement adoptant les liaisons écologiques visé à l'article D.II.2, § 2, alinéa 4 du Code du développement territorial.

Ces deux projets ne sont pas indépendants puisque l'adoption des liaisons écologiques, que l'on qualifiait précédemment de trames verte et bleue notamment, est rendue nécessaire normalement préalablement à l'élaboration du schéma de développement territorial, puisque le CoDT prévoit que la structure territoriale du projet de schéma de développement du territoire reprend ces liaisons écologiques.

On doit d'abord faire l'enquête publique sur les liaisons écologiques puis intégrer le résultat dans le CoDT. Il s'agit de déterminer les liaisons écologiques d'échelle ou d'importance régionale qui permettent de relier entre eux les sites reconnus en vertu de la loi sur la conversion de la nature, de les préserver et d'y éviter toute fragmentation ou artificialisation du territoire supplémentaire. C'est, en d'autres mots, le réseau écologique de la Wallonie qui est censé accompagner la stratégie wallonne de biodiversité, qui est un autre sujet sur lequel je ne m'étends pas ici, mais sur lequel il reste énormément de travail également.

Le projet de SDT comprend, dans son quatrième mode d'action, préserver et valoriser un principe de mise en œuvre qui est de préserver les patrimoines de l'urbanisation. Je cite : « La structure territoriale

reprend de manière schématique les liaisons écologiques adoptées par le Gouvernement wallon. » Or, celles-ci ne sont pas adoptées forcément puisque l'enquête publique est également en cours.

Comment se fait-il que l'on soit dans cette situation ? Comment les deux dossiers s'articulent-ils ? Comment allez-vous intégrer les réponses à ces deux enquêtes publiques ? Il est possible qu'il y ait des interventions sur le même objet dans chacune des deux enquêtes publiques. Comment les intégrez-vous l'une avec l'autre ?

Quelles ligne du temps et méthode allez-vous mettre en œuvre à ce sujet ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, j'insiste sur le fait que l'adoption d'une cartographie établissant les liaisons écologiques sur le territoire de la Région est une grande première, une avancée déterminante pour la préservation de la biodiversité. Nous sommes ici dans une mesure concrète et non pas dans une déclaration d'intention. J'ai entendu, à plusieurs reprises ces dernières années, des volontés d'inscrire des trames, mais ici on a un document soumis à enquête publique, quelque chose de solide sur les liaisons écologiques.

M. Henry (Ecolo). - La trame était aussi à enquête publique, je vous rappelle. C'est juste que le Gouvernement ne l'a pas adoptée après. Vous n'êtes pas encore à la même étape.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - La volonté exprimée lors du débat sur le CoDT se matérialise ici.

Ces deux projets sont liés dans la mesure où le CoDT, fixant le contenu du SDT, précise que la structure territoriale reprend les sites reconnus en vertu de la loi sur la conservation de la nature du 12 juillet 1973 et les liaisons écologiques adoptées par le Gouvernement en tenant compte de leur valeur biologique et de leur continuité en vue d'assurer un maillage écologique cohérent à l'échelle du territoire régional.

L'arrêté du Gouvernement wallon relatif aux liaisons écologiques a ainsi pour seul objectif de fixer la liste des liaisons écologiques reliant les sites reconnus en vertu de la loi sur la conservation de la nature à l'échelle régionale. La manière dont ces liaisons sont gérées se trouve, quant à elle, dans le SDT, en particulier dans l'objectif P5.3, valoriser les patrimoines culturels et paysagers et les préserver des pressions directes et indirectes de l'urbanisation.

Sur le plan juridique, chacun des arrêtés devra être motivé indépendamment au regard des observations formulées dans chacune des enquêtes publiques.

Par contre, sur le plan technique, ce cloisonnement disparaîtra. Il est tout à fait logique et opportun que les remarques qui seront formulées dans l'une ou l'autre des deux enquêtes permettent de nourrir la réflexion dans les deux documents de manière indifférenciée.

À titre d'exemple, si des remarques sont émises dans le cadre de l'enquête publique « Liaisons écologiques » et concernent des principes de mise en œuvre ou des mesures de programmation et de gestion des liaisons écologiques en elles-mêmes, ces propositions seront analysées dans le cadre de l'élaboration du SDT qui sera soumis à l'adoption définitive du Gouvernement. L'objectif est que le Gouvernement adopte l'arrêté relatif aux liaisons écologiques au plus tard concomitamment à l'adoption définitive du schéma, afin que ce dernier puisse les reprendre, comme c'est prévu par le CoDT.

Après ces deux enquêtes publiques, les remarques des citoyens, mais également des instances d'avis pour l'aménagement du territoire, environnement et ruralité, et des États et Régions limitrophes, seront analysées. Ensuite, les procédures divergent. En ce qui concerne l'arrêté relatif aux liaisons écologiques, une seconde lecture de l'arrêté sera présentée au Gouvernement, puis transmise pour avis à la section législation du Conseil d'État avant son adoption en troisième lecture. En ce qui concerne le SDT, il sera présenté au Gouvernement en vue de son adoption définitive.

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

M. Henry (Ecolo). - Je remercie M. le Ministre pour ces précisions.

Je suis d'accord que c'est une première lorsqu'on sera à l'adoption définitive. Ce sera effectivement une bonne chose qu'on attend depuis très longtemps.

Par contre, sur la procédure, je crois qu'il faut reconnaître qu'il y a eu un petit cafouillage dans le chef du Gouvernement. C'est tout à fait anormal que ces deux enquêtes publiques aient lieu en même temps. C'est source de grande confusion. C'est, en termes de droit, assez problématique. Quoi qu'il en soit, j'ai bien entendu les précisions qui ont été données sur l'articulation des prochaines décisions et sur le fait qu'il y avait la volonté d'adopter l'arrêté sur les liaisons écologiques au plus tard – c'est bien le moins – en même temps que le projet de SDT.

Nous suivrons cela avec une grande attention.

ORGANISATION DES TRAVAUX
(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

Mme la Présidente. - Les questions orales de :
- Mme Tillieux, sur « les difficultés rencontrées dans les travaux de construction de la passerelle cyclopiétonne reliant Jambes à Namur » ;
- Mme Waroux, sur « la réunion des ministres européens des Transports du 30 octobre 2018 » ;
- Mme Galant, sur « le transport transfrontalier » ;
- Mme Galant, sur « l'offre TEC à destination de Pairi Daiza » ;
- Mme Galant, sur « la sensibilisation des chauffeurs de poids lourds aux risques d'accidents impliquant des piétons » ;
- Mme Galant, sur « les zones 30 intelligentes en Wallonie » ;
- M. Culot, sur « la gratuité des transports en commun » ;
- M. Desquesnes, sur « la robotisation et l'automatisation du désherbage non chimique en production végétale » ;
- M. Stoffels, sur « la teneur en métaux lourds des terrains de sport synthétiques » ;
- M. Stoffels, sur « la mise en œuvre du décret de la Région wallonne du 1er mars 2018 relatif à la gestion et à l'assainissement des sols » ;
- M. Arens, sur « le contrôle de l'importation de lisier » ;
- M. Culot, sur « le tri des déchets en entreprise » ;
- M. Lecerf, sur « l'application du Code de développement territorial (CoDT) » 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. Daele, sur « l'accès à l'examen théorique du permis de conduire » ;
- Mme Baltus-Möres, sur « la multimodalité en milieu rural » ;
- Mme Baltus-Möres, sur « l'enquête de Vias sur les accidents corporels de la route » ;
- Mme Ryckmans, sur « l'avenir de l'Unité du bien-être animal (UBEA) et le rôle de l'Union wallonne pour la protection animale (UWPA) » ;
- Mme Ryckmans, sur « les risques potentiels liés à la présence de serpents dans un laboratoire situé à proximité d'habitations » ;
- Mme Ryckmans, sur « la stratégie wallonne en alimentation durable » ;
- M. Daele, sur « l'impact environnemental des terrains de sport synthétiques » ;
- M. Dodrimont, sur « l'état d'avancement de la procédure de reconversion des zones de loisirs en zones d'habitat vert » 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 23 heures 36 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. Pascal Baurain, cdH
M. Fabian Culot, MR
M. Jean-Pierre Denis, PS
M. Carlo Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings
M. Philippe Dodrimont, MR
Mme Virginie Gonzalez Moyano, PS
M. Philippe Henry, Ecolo
M. Bruno Lefebvre, PS
M. Mauro Lenzini, PS
M. Olivier Maroy, MR
Mme Isabelle Moinnet, Présidente
Mme Valérie Stassen, Auditrice adjointe à la Cour des comptes
Mme Véronique Waroux, cdH

ABRÉVIATIONS COURANTES

AB	allocation de base / allocation budgétaire / article de base
AGW	arrêté du Gouvernement wallon
AOT	Autorité organisatrice du transport
APE	aide à la promotion de l'emploi
ASBL	association sans but lucratif
AWAC	Agence wallonne de l'air et du climat
AWSR	Agence wallonne pour la sécurité routière
BEI	Banque européenne d'investissement
CDT	Cellule de développement territorial
CO_2	dioxyde de carbone
COP23	23e conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (Conférence de Bonn 2017 sur le climat)
CPAS	centre public d'action sociale
CPDT	Conférence permanente du développement territorial
CoDT	Code du développement territorial
CRA-W	Centre wallon de recherches agronomiques
DBFM	Design, Build, Finance, Maintain (concevoir, construire, financer, maintenir)
DGO	direction générale opérationnelle
DGO1	Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments
DGO2	Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques
DGO3	Direction générale opérationnelle de l'agriculture, des ressources naturelles et de l'environnement
DGO4	Direction générale opérationnelle de l'aménagement du territoire, du logement, du patrimoine et de l'énergie
DO	Division organique
DPC	Département de la police et des contrôles
DPR	Déclaration de politique régionale
EFT	Entreprises de formation par le travail
EXPOPESTEN	Exposition de la population aux pesticides environnementaux (étude)
FIA	Fonds d'investissement agricole
FOREm	Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi
FSMA	Financial Services and Markets Authority (Autorité des services et marchés financiers)
GCOM	système informatique de gestion comptable et budgétaire de la Région wallonne
GRACQ	Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens
GREOVA	Groupement régional économique Ourthe-Vesdre-Amblève
HAP	hydrocarbures aromatiques polycycliques
Hygea	intercommunale de gestion environnementale
HP	habitat permanent
ICN	Institut des comptes nationaux
IDEA	Intercommunale de développement économique et d'aménagement des régions de Mons-Borinage et du Centre (SCRL)
Infrabel	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
Ipalle	Intercommunale de propreté publique de Wallonie picarde
ISSeP	Institut scientifique de service public (Région wallonne)
LED	light-emitting diode (diode électroluminescente)
OBU	on board unit (système d'enregistrement qui permet, grâce à une détection par signal satellite, de calculer le péage dû pour un véhicule soumis au prélèvement kilométrique)
OLO	obligation linéaire
OMS	Organisation mondiale de la santé
ONG	organisation non gouvernementale
ONU	Organisation des Nations unies
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)

OWD	Office wallon des déchets
PAC	Politique agricole commune
PAC	Port autonome de Charleroi
PACO	Port autonome du Centre et de l'Ouest (SCRL)
PAL	Port autonome de Liège
PAN	Port autonome de Namur
PCB	polychlorobiphényle
PMC	bouteilles et flacons en plastique (P), emballages métalliques (M) et cartons à boissons (C)
PME	petites et moyennes entreprises
PPE	Parti populaire européen
PPP	partenariat public-privé
PPP	principe pollueur-payeur
PropulPPP	étude visant à objectiver l'exposition des populations aux pulvérisations de produits phytopharmaceutiques en Wallonie et à recommander des mesures de protection
PWDR	Programme wallon de développement rural
PWDR	Plan wallon des déchets-ressources
PWI	Plan wallon d'investissement
Perex	Centre de trafic de la Région wallonne
RAVeL	Réseau autonome des voies lentes
RER	Réseau express régional
RTBF	Radio-télévision belge de la Communauté française
RTE-T	Réseau transeuropéen de transport
RTL	Radio Télé Luxembourg
SA	société anonyme
SAR	site à réaménager
SARSI	Société d'assainissement et de rénovation des sites industriels dans l'ouest du Brabant wallon
SDER	schéma de développement de l’espace régional
SDT	schéma de développement territorial
SEC	Système européen de comptes économiques intégrés
SIGENSA	Système d'information géographique en environnement-santé
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SOGEPA	Société wallonne de gestion et de participations
SOWAFINAL	Société wallonne pour la gestion d'un financement alternatif
SOWALFIN	Société wallonne de financement et de garantie des petites et moyennes entreprises
SPA	Société protectrice des animaux
SPAQuE	Société publique d'aide à la qualité de l'environnement
SPGE	Société publique de gestion de l'eau (SA)
SPW	service public de Wallonie
SRWT	Société régionale wallonne du transport public de personnes
TEC	Société de transport en commun
TGV	train à grande vitesse
UAP	unité d’administration publique
UBEA	Unité du bien-être animal
URP	Unité de la répression des pollutions
UWPA	Union wallonne pour la protection animale
WAPP	Wallonie plus propre
ZAE	zone d'activité économique