

C.R.I.C. N° 90 (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 25 février 2019

*Application de l'art. 162 du règlement

SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i>	1
<i>Organisation des travaux</i>	1
<i>Examen de l'arriéré</i>	1
<i>Projets et propositions</i>	1
<i>Projet de décret relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière (Doc. 1299 (2018-2019) N° 1)</i>	1
<i>Désignation d'un rapporteur</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Maroy.....	1
<i>Reprise de la séance</i>	1
<i>Projet de décret relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière (Doc. 1299 (2018-2019) N° 1) (Suite)</i>	1
<i>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</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings.....	1
<i>Discussion générale</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Gonzalez Moyano, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, M. Culot, M. le Président, Mme Moinnet, M. Fourny, M. Antoine, Conseiller de M. le Ministre Di Antonio.....	4
<i>Proposition de décret visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes, déposée par MM. Daele et Hazée (Doc. 1259 (2018-2019) N° 1)</i>	9
<i>Discussion générale</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Daele, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, MM. Fourny, Maroy, Dodrimont, Mme Gonzalez Moyano.....	9
<i>Examen et vote des articles</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, MM. Daele, Maroy, M. le Président, Mmes Moinnet, Gonzalez Moyano.....	13
<i>Reprise de la séance</i>	15

Proposition de décret visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes, déposée par MM. Daele et Hazée (Doc. 1259 (2018-2019) N° 1)

Examen et vote des articles (Suite)

Intervenants : Mme la Présidente, M. Daele.....15

Vote sur l'ensemble.....15

Confiance au président et au rapporteur.....15

Proposition de résolution visant l'évaluation du mécanisme du coût-vérité en matière de gestion des déchets, déposée par M. Denis, Mme Gonzalez Moyano, MM. Lenzini, Stoffels, Dermagne et Mme Bonni (Doc. 1100 (2017-2018) N° 1)
.....15

Désignation d'un rapporteur

Intervenants : Mme la Présidente, M. Maroy.....15

Exposé de M. Denis, coauteur de la proposition de résolution

Intervenants : Mme la Présidente, M. Denis.....16

Discussion générale

Intervenants : Mme la Présidente, MM. Maroy, Fourny, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, 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.....17

Vote

Intervenants : Mme la Présidente, M. Denis.....22

Confiance au président et au rapporteur.....23

Reprise de la séance.....23

Mission d'étude d'une délégation de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des travaux publics sur le thème de la consignation des canettes du 9 au 11 janvier 2019 à Oslo (Norvège) - Rapport présenté en application de l'article 165 du Règlement par Mme Gonzalez Moyano (Doc. 1281 (2018-2019) N° 1)

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Gonzalez Moyano, Rapporteuse.....23

Interpellations et questions orales.....24

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

Intervenants : Mme la Présidente, M. Dodrimont, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings.....23

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

Intervenants : M. le Président, Mme Moinnet, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings.....25

Question orale de M. Denis à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « l'enquête publique sur le projet de la Route Pairi Daiza »

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.....26

Question orale de Mme Gonzalez Moyano à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les aménagements de la nationale 29 »

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.....28

Question orale de M. Hazée 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 création de mobipôles » ;

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 covoiturage »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Hazée, 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.....29

Question orale de M. Hazée 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 création de six lignes de bus express en avril 2019 »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Hazée, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings.....31

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

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 voitures sans permis » ;

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

Intervenants : M. le Président, Mme Moinnet, MM. Maroy, 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.....33

Question orale de M. Daele 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 placement de caméras aux entrées et sorties d'autoroutes »

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

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 « l'extension du tram de Liège vers Jemeppe »

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.....37

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 besoins en transports en commun de l'Université de Liège »

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.....38

Question orale de Mme Baltus-Möres à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « l'âge moyen des véhicules en Région wallonne et la transition vers une mobilité plus respectueuse de l'environnement »

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

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 « la gratuité des bus TEC pour les chiens d'aide et d'assistance »

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.....40

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

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.....41

Question orale de Mme Baltus-Möres à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la mise à disposition de vélos à assistance électrique »

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

Question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « le projet de liaison ferroviaire entre Liège-Guillemins et Liege Airport »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Dodrimont, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings.....43

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

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

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

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

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

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Ryckmans, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings.....47

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

Question orale de M. Hazée 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 réforme du prix de l'eau » ;

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

Intervenants : M. le Président, Mme Moinnet, MM. Hazée, 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.....49

Question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la reconversion des zones de loisirs en zones d'habitat vert »

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

Question orale de Mme Waroux 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 respect de la procédure pour l'implantation de 10 nouvelles éoliennes dans les zones d'activité économique Tournai Ouest 1 et 2 »

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

Organisation des travaux (Suite).....55

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites.....55

Interpellations et questions orales retirées.....55

Liste des intervenants.....56

Abréviations courantes.....57

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 17 minutes.*

Mme la Présidente. - La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

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

Personne. Merci.

PROJETS ET PROPOSITIONS

**PROJET DE DÉCRET RELATIF AUX AMENDES
ADMINISTRATIVES EN MATIÈRE DE
SÉCURITÉ ROUTIÈRE
(DOC. 1299 (2018-2019) N° 1)**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière (Doc. 1299 (2018-2019) N° 1).

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à M. Maroy.

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

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

La séance est suspendue le temps que tout le monde arrive.

- *La séance est suspendue à 15 heures 22 minutes.*

REPRISE DE LA SÉANCE

- *La séance est reprise à 15 heures 27 minutes.*

Mme la Présidente. - La séance est reprise.

**PROJET DE DÉCRET RELATIF AUX AMENDES
ADMINISTRATIVES EN MATIÈRE DE
SÉCURITÉ ROUTIÈRE
(DOC. 1299 (2018-2019) N° 1)
(Suite)**

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. - Je rappelle que, conformément à ce qui a été dit en Conférence des présidents, nous ne faisons que la présentation du ministre et un premier tour de discussion générale, que nous laisserons ouverte pour éventuellement compléter lors de la prochaine séance.

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 voulais d'abord vous remercier d'avoir accepté d'examiner dès aujourd'hui ce texte puisque c'est vrai qu'il ne vous est parvenu qu'il y a quelques jours. Cela nous permet d'avoir une présentation et nous aurons la discussion détaillée dans trois semaines, lors de notre prochaine séance de commission.

Le projet de décret traite de trois sujets :

- les amendes administratives pour les infractions techniques ;
- les infractions de vitesse ;
- la régulation du transport exceptionnel.

Sur le contrôle de la législation technique, par l'application du décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques, le système de sanction est hybride. En effet, l'infraction est communiquée au parquet. Si le parquet se dessaisit ou ne poursuit pas l'infraction après un certain délai, l'infraction est prise en charge par

l'administration régionale via un système d'amende administrative. L'expérience de l'application du système permet de constater que les parquets, qui en ont pourtant la possibilité dans le cadre de cette législation, ne poursuivent pas ces infractions techniques et s'en remettent systématiquement à la sanction administrative infligée en vertu du décret précité par les fonctionnaires sanctionneurs. La dépenalisation de ces matières simplifie la procédure et va de pair avec la spécialisation des services de contrôle de poursuite et de sanction au niveau régional, services qui seront structurellement formés à ces matières.

Toutes les infractions dites techniques sont susceptibles de faire l'objet de la procédure de sanction administrative sans autre limitation que celles visées à l'article 30 du décret.

Les infractions techniques sont les suivantes :

- la masse maximale autorisée du véhicule et les masses maximales autorisées par essieux des véhicules ;
- les dimensions et la signalisation du chargement des véhicules ainsi que la sûreté de leur chargement ;
- le transport de marchandises dangereuses et le transport routier exceptionnel, à l'exception du transport de matières radioactives, de matières explosives et de matières animales qui présentent un danger pour la population ;
- le contrôle technique des véhicules.

Ce qui précède n'exclut cependant pas la collaboration avec les services de police. L'objectif est, au contraire, par l'intermédiaire des conseillers de poursuite administrative, de renforcer cette collaboration par la proposition d'une politique de poursuite et d'une méthode de contrôle qui soient communes.

La volonté est de poursuivre un objectif d'impunité zéro dans ces matières, qui concernent principalement les poids lourds et les véhicules utilitaires. Le contrôle des transports lourds constituant par ailleurs l'un des points prioritaires repris à la note-cadre de sécurité intégrale 2016-2019 au niveau national, c'est-à-dire le Fédéral et les Régions.

On sait qu'un camion en surcharge sollicite et détériore fortement l'infrastructure, mais il représente aussi un danger de sécurité routière et un problème de concurrence déloyale. À titre d'illustration, sachez que les contrôles techniques des camions effectués aléatoirement en bord de route montrent que près de 20 % des camions présentent une défektivité majeure. Les contrôles et les sanctions sont donc bien nécessaires et justifiés.

La dépenalisation des infractions techniques est prévue depuis longtemps, puisqu'elle figurait dans la

Déclaration de politique régionale du Gouvernement de juillet 2014.

La deuxième partie de ce décret concerne la dépenalisation des infractions de vitesse. Si les vitesses hors autoroutes sont devenues une compétence régionale, il n'était pas envisagé au départ la dépenalisation des petits excès de vitesse. Cependant, vu les enjeux de sécurité routière, la vitesse est un facteur majeur de fréquence et de gravité des accidents, vu également l'objectif régional de réduire le nombre de victimes à moins de 200 à l'horizon 2020, mon prédécesseur a clairement signifié, en octobre 2014, la volonté régionale d'augmenter le nombre de contrôles de vitesse par des radars ponctuels et des radars tronçons. Indubitablement, le contrôle et les sanctions doivent compléter la sensibilisation faite par les campagnes médiatiques de l'Agence wallonne de la sécurité routière et par les diverses initiatives des partenaires et associations.

Sensibilisation et contrôle-sanctions se renforcent mutuellement.

Face à cette déclaration de développement des radars en Wallonie, la réaction fut assez rapide puisque, le 5 novembre 2014, via le procureur général de Liège, un contact a été pris avec mon prédécesseur. Une rencontre entre tous les procureurs généraux et procureurs du Roi de Wallonie a été organisée le 17 décembre 2014. Le message était clair : les parquets de police wallons sont confrontés à des problèmes importants en termes de capacité d'absorption. Face à ce problème qui génère des constats d'infractions non poursuivies, des quotas de PV, des tolérances de vitesse injustifiées, des radars éteints... C'est la manière dont on a dû réagir à l'époque, vu la multiplication des points de contrôle et des radars, c'est à un moment donné de se dire : si l'on ne sait pas suivre, mieux vaut éteindre un radar un jour sur deux, avoir des tolérances plus importantes pour être capable de faire en sorte que les constats d'infractions soient effectivement suivis.

Pour résoudre cette situation, deux réponses se dégagent. D'une part, l'informatisation de la justice en matière d'infractions de roulage ; c'est le projet Crossborder du Fédéral. D'autre part, la dépenalisation des petits excès de vitesse ; cela permettra aux parquets et aux juges de police de se concentrer sur les grands excès de vitesse et les récidivistes qui méritent tous deux un examen en vue d'adapter la sanction à chaque situation et contrevenant.

Les conclusions sont claires et partagées par tous à la fin de la rencontre du 17 décembre.

Depuis lors, la Région n'a cessé de rédiger le présent décret et d'élaborer un système de traitement de ce flux important d'infractions. On parle de près de 500 000 dossiers à traiter par an. L'objectif est de tendre

vers une automatisation de toutes les étapes : contrôle, constatations, verbalisation, sanctions, recouvrement.

Voici quelques dates et quelques étapes qui ont été franchies.

En septembre 2015 fut organisée la visite du centre national de traitement automatisé des infractions routières à Rennes ; visite conjointe des représentants de la magistrature, de la police fédérale et locale du SPW et de mon cabinet – le cabinet de M. Maxime Prévot à l'époque.

L'Allemagne, l'Espagne, les Pays-Bas et l'Italie ont depuis longtemps dépénalisé un certain nombre d'infractions. Seules les infractions les plus graves restent du ressort du tribunal pénal. D'autres pays tels que la France et la Suisse maintiennent un système pénal, mais avec de plus en plus de procédures simplifiées qui prévoient des sanctions standard pour les tribunaux et des amendes fixes perçues par la police.

De ce fait, les procédures pénales prennent un caractère administratif.

L'étape suivante, en juin 2016, note-cadre de sécurité intégrale et Plan national de sécurité 2016-2019 impliquant l'Intérieur, la Justice et les trois Régions. La Wallonie réaffirme qu'un système de sanctions administratives est en cours de développement pour les infractions régionalisées.

En mai et juin 2017, dernière rencontre et avis du Collège des procureurs généraux et des juges de police sur un projet de décret qui sera présenté en première lecture au Gouvernement le 15 juin 2017.

Le 9 juin 2017, États généraux de la sécurité routière, présentation des sept mesures pour ne pas dépasser 200 morts en 2020. La mesure n°1 : plus de contrôles de vitesse plus des sanctions administratives régionales.

En juillet 2018, avis du Conseil d'État, pour arriver maintenant à la présentation de ce décret dans une mouture adaptée.

Le projet a réellement fait l'objet d'une concertation tant avec la magistrature qu'avec les SPF Justice et Mobilité, qui mettait en œuvre le projet d'informatisation Crossborder de la Justice en matière d'infractions de roulage. Le projet Crossborder s'est progressivement concrétisé et mis en œuvre dans le courant de cette année 2018, apparemment à la satisfaction des parquets après néanmoins quelques maladies de jeunesse.

Nous réactivons le développement des contrôles automatiques des infractions routières : augmentation de l'utilisation des LIDAR, augmentation des radars ponctuels, radars tronçons et radars feux.

Tout cela est très bien, mais conformément à nos engagements et nos déclarations la Wallonie exécute son travail en intégrant les petits excès de vitesse au décret de dépénalisation des infractions techniques. La dépénalisation entraîne la création d'instances pour le traitement des recours. Comme expliqué, ce n'est pas complètement nouveau, puisque les infractions techniques sont déjà gérées par l'administration régionale. Toutefois, le projet de décret présenté ce jour vise à renforcer et cadrer le système convenu entre les parties.

Si le projet de décret établit de nouvelles instances et utilise des termes nouveaux pour les procédures de traitement administratif des infractions, on peut mettre facilement en parallèle la procédure administrative et la procédure pénale. Vous avez en parallèle les deux tableaux.

La concertation avec le parquet sur la politique criminelle globale est maintenue et encouragée. Les conseillers de poursuite administrative orientent les poursuites en fonction d'une note de politique de poursuite administrative et des méthodes de contrôles communes aux services de contrôle régional et à la police, qu'ils établiront. Au passage, je tiens à remercier l'AWSR et son département de politique criminelle pour son travail que je pourrais qualifier de facilitateur en cette matière.

Dans la même idée d'intégration entre les deux systèmes, pénal et administratif, les montants des amendes sont les mêmes.

Le troisième volet de ce décret concerne le transport exceptionnel. Il s'agit de constituer une base légale pour les compétences régionalisées en matière de sécurité routière qui seront par la suite réglementées par voie d'arrêté. Il constitue ainsi la base légale du règlement qui accueillera les dispositions régionalisées du Code de la route ou de l'ensemble des réglementations techniques, dont le transport exceptionnel.

Afin de bien préparer la régionalisation du transport exceptionnel suite à la sixième réforme de l'État, mais aussi afin de faire la lumière sur les dégâts éventuels que ces véhicules commettent sur l'infrastructure wallonne, une mission d'évaluation fut confiée par mon prédécesseur à M. le Député Dimitri Fourny.

Le 22 janvier 2016, M. Fourny déposait son rapport d'évaluation au Parlement de Wallonie concernant la politique du transport exceptionnel. Le rapport en question analysait en profondeur les normes applicables aux transporteurs et aboutissait à 47 recommandations. Ces recommandations visaient à améliorer l'opérationnalisation de la poursuite de trois objectifs de la politique du transport exceptionnel qui sont :

- empêcher la dégradation des infrastructures ;
- empêcher l'obstruction au trafic routier ;
- prévenir les accidents de la route.

Le rapport a engendré tout d'abord une série de mesures opérationnelles qui touchent notamment à l'optimisation des itinéraires de transport exceptionnel, à une meilleure implication des gestionnaires de voirie dans la délivrance des autorisations et d'autres mesures de modernisation en cours de réalisation, comme l'amélioration de l'outil de gestion informatisée de délivrance des autorisations, ainsi que l'utilisation de la cartographie numérique pour relayer les itinéraires de transport exceptionnel à l'ensemble des parties prenantes.

Les dispositions relatives au transport exceptionnel prévues au décret ont pour but de consacrer les normes générales en matière de transport exceptionnel qui se fondent principalement sur la législation toujours actuellement en vigueur mais qui, faute de base juridique confortable, existent toujours sous forme d'arrêtés royaux ou ministériels. Il reviendra alors au Gouvernement d'arrêter les dispositions d'ordre technique nombreuses dans le domaine du transport exceptionnel.

Parmi les dispositions, pointons que le décret prévoit la possibilité pour le Gouvernement d'encadrer la mise en place d'un suivi géolocalisé des véhicules exceptionnels, et ce, dans le but de permettre aux autorités de contrôle une supervision en temps réel du trafic, un contrôle a posteriori en vue d'aider à l'identification de responsables de dégâts portés à l'infrastructure ainsi que l'établissement de statistiques de flux des transports exceptionnels. Avec le centre Perex et cette possibilité de suivi des véhicules par géolocalisation, on saura qui est passé, à quel moment, à quel endroit. Cela donne toute une série de possibilités de contrôle et d'identification des responsabilités en cas de dégâts.

C'est un projet de fond et de longue haleine, puisque entre le début de la première note et le débat d'aujourd'hui, il y a eu quatre ans de préparation et de concertation qui se concrétisent. Je suis fier que le décret réponde à nos engagements initiaux et soit concerté et intégré aux procédures pénales actuelles.

Discussion générale

Mme la Présidente. - Nous allons entamer la discussion générale aujourd'hui, même si nous ne la clôturons pas. Nous pourrions éventuellement la poursuivre lors de notre prochaine commission.

Je déclare la discussion générale ouverte et cède la parole à Mme Gonzalez Moyano.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Monsieur le Ministre, comme l'indique la proposition de décret, la vitesse excessive est prépondérante dans 15 % des accidents de la route et dans 30 % des accidents mortels.

En outre, vous l'avez souligné, 32,5 % des conducteurs estiment que la probabilité d'être sanctionné par un radar est faible, voire très faible. Il ressort donc également de l'étude de l'Agence wallonne pour la sécurité routière la nécessité de lutter contre ce sentiment d'impunité chez les usagers de la route et de veiller, évidemment en parallèle, à désengorger les parquets qui, par manque de moyens, renoncent à poursuivre une série d'infractions légères.

On sait que le Fédéral a largement désinvesti ces dernières années. Il suffit de voir l'état du Palais de justice de Namur, qui a été évacué récemment parce qu'il était insalubre.

Les sanctions administratives semblent être la voie toute trouvée pour compenser les lenteurs de la justice actuellement. De manière générale et, en particulier, en matière de sécurité routière, le sentiment d'impunité, c'est vrai, est un réel problème et incite presque les usagers à se complaire dans l'illégalité.

Aussi le texte à l'examen aujourd'hui dépénalise une série d'infractions afin de soulager les parquets, de sorte que seules les infractions les plus graves restent du ressort du Tribunal pénal. Il instaure également un régime unique de contrôle-sanction par le traitement administratif et automatisé des infractions. Il prévoit une procédure standardisée régie de A à Z par de nouvelles instances et multiplie ainsi les moyens de contrôle.

Il s'agit là d'une réponse proportionnée qui va répondre aux lacunes de la justice. On va également pouvoir lutter efficacement contre ce sentiment d'impunité. Monsieur le Ministre, les sanctions administratives communales ont bien montré que ce système pouvait fonctionner et être performant.

Toutefois, ce projet nécessite un certain nombre d'arrêtés d'exécution avant son entrée en vigueur. Combien d'arrêtés vont être nécessaires à la mise en œuvre du projet ?

Au niveau de l'entrée en vigueur du projet de décret, je vois que le Gouvernement se laisse une marge assez confortable, puisque c'est le 1er juin 2022 qu'il est prévu que ce projet puisse entrer en vigueur. Il prévoit donc également une entrée différenciée. J'aurais voulu savoir dans quel délai vous espériez voir ce projet entrer en vigueur complètement.

Enfin, j'aurais voulu savoir si de nouveaux agents vont être habilités à mener ces différents contrôles et si des engagements vont être nécessaires pour ce faire.

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. - Juste une petite

précision - Madame Gonzalez Moyano, je répondrai à vos questions après ; tout ce travail s'est fait sur base d'un constat établi en 2014. Quand vous dites que vous attribuez cette situation au Gouvernement fédéral actuel, soyons de bon compte, c'est en 2014 que l'on fait le bilan de la situation. C'est quelque chose qui perdure depuis très longtemps. Je crois même, qu'au contraire, que le projet Crossborder va plutôt dans le sens que nous souhaitons.

Le décret vient maintenant en 2019, mais ce sont des constats qui ont été faits en 2014 sur le nombre de PV qui n'étaient pas poursuivis, pas sanctionnés. Les choses n'ont pas nécessairement évolué ni dans le bon sens, ni dans le mauvais, pour être correct par rapport à la situation.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - J'entends bien.

Ce que je voulais dire, c'est qu'au niveau de la justice cela ne s'est pas aggravé, mais rien n'a évolué vraisemblablement.

Pour le reste, merci, Monsieur le Ministre.

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

M. Culot (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre objectivité.

C'est vrai que je n'ai pas encore, à titre personnel, pu lire l'ensemble des dispositions du décret. Effectivement, celui-ci met en œuvre la sixième réforme de l'État appliqué à cette matière et, essentiellement, vise la poursuite d'une meilleure sécurité routière, ce dont on ne peut que se réjouir.

Vous avez d'ailleurs rappelé l'objectif de maximum 200 morts – les chiffres font mal quand on les prononce – à l'horizon 2020. Je me demandais d'ailleurs quel était le bilan de l'année 2018, si vous en disposez déjà.

Pour le reste, j'aimerais revenir à cette question de compétences entre les cours et tribunaux, d'une part, ou les services de l'administration régionale, d'autre part.

Je voudrais vous demander, Monsieur le Ministre, quels critères ont présidé à la dépénalisation d'un certain nombre d'infractions. Si je comprends bien, des travaux menés pendant ces quelques années ont abouti à une sorte d'objectivation d'un certain nombre d'infractions qui pourraient, si j'ai bien suivi, trouver une juste poursuite dans le cadre d'une amende administrative plutôt qu'un renvoi devant le Tribunal de police, et ce, sans porter atteinte aux droits de la défense, puisque, quelle que soit la procédure, il y a quand même cette question des droits de la défense à laquelle on se doit de veiller. Chacun a évidemment la possibilité soit de contester une infraction qui lui est

reprochée, soit d'expliquer la ou les raisons qui l'ont poussé à la commettre.

Je voudrais que vous nous précisiez le type de garantie, le type de balises qui ont pu être mises en place, y compris dans une procédure administrative, de telle manière à permettre à un administré ou à un justiciable de faire valoir ses droits.

Les infractions dont on parle, comme vous l'avez dit, reposent davantage sur des critères objectifs plutôt que des infractions plus graves qui méritent une appréciation par les cours et tribunaux. J'aimerais en savoir un peu plus sur les contacts qui ont pu avoir lieu s'agissant de ce respect des droits de la défense. Y a-t-il eu des contacts au-delà du Collège des procureurs généraux avec les ordres des avocats, par exemple ? Quelle est la place pour la défense éventuelle de l'administré dans le cadre d'une poursuite d'amende administrative ?

On aura peut-être aussi l'occasion de le revoir plus en détail dans l'examen des différents articles dont, je répète, je ne maîtrise pas encore tous les éléments.

Ensuite, le fait de transférer la compétence à l'administration régionale n'est pas sans poser un certain nombre de questions sur l'identité du service qui va le traiter et son caractère opérationnel. C'est-à-dire, a-t-on estimé le nombre d'agents qui vont devoir traiter cela ? Ces agents sont-ils disponibles ou faut-il les recruter ?

Enfin, il y a également, sauf erreur, un mécanisme de perception immédiate s'agissant d'amendes administratives de faibles montants. Comment organise-t-on cette perception immédiate ? J'imagine qu'il y a des accords avec les services de police qui doivent pouvoir percevoir immédiatement des montants au profit de l'administration wallonne. Si oui, comment organise-t-on concrètement tout cela ?

Voilà quelques mots d'un texte qui méritera effectivement un examen un peu plus approfondi de notre part.

(M. Denis, Président, prend place au fauteuil présidentiel)

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

Mme Moinnet (cdH). - Je souhaitais prendre la parole, étant donné que ma collègue qui est généralement titulaire de cette commission et qui prend régulièrement la parole est absente pour l'instant. Je souhaitais relever quelques dispositions qui me semblent fondamentales concernant ce projet de décret.

Tout d'abord, on met fin au sentiment d'impunité qui pouvait résulter du classement sans suite des excès de vitesse par les parquets. Il faut savoir que les statistiques de 2013 des parquets de police du pays

montrent que plus de 45 % des excès de vitesse qui leur arrivent sont classés sans suite.

On soulage ainsi aussi le pouvoir judiciaire qui, faute de moyens du Fédéral, ne parvient plus à suivre les infractions.

Par ailleurs, la procédure présentée est souple et permet à la personne ayant commis une infraction d'avoir une amende minorée si elle réalise rapidement le versement, ce qui nous semble intéressant. Par ailleurs, les parquets conservent naturellement la pleine autorité pour traiter les dossiers les plus graves ou pour traiter les cas dans lesquels les contrevenants ne veulent pas passer par l'amende administrative.

Ces moyens permettront de financer de nouvelles politiques de prévention, de sécurisation et d'information, ce qui me semble une très bonne chose.

Il faut savoir que les zones de police, donc les communes, bénéficieront de ces nouvelles recettes pour l'installation de radars. De ce fait, la sécurité sur les voiries communales sera également renforcée. C'était une revendication qui a été portée depuis plusieurs années par mon collègue, M. Arens.

Un autre aspect concerne le volet transport exceptionnel, avec le rapport que mon collègue, M. Fourny, a pu faire récemment et avec la mise en œuvre d'une nouvelle législation qui permettra de mieux encadrer le secteur et réduire les désagréments générés par ces voiries.

Il me semble que c'est un ensemble de dispositions positives qui, in fine, permettront de réduire le nombre de tués sur nos routes wallonnes, puisque l'on sait que, lorsqu'il y a sanction, les limites de vitesse sont généralement plus respectées.

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

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 vais vous donner quelques réponses, tout d'abord sur les chiffres.

Nous étions, pour 2010-2011, à un peu plus de 400 tués par an sur nos routes. Nous devrions être à environ 260 ; on n'a pas encore les statistiques définitives de 2018, mais il y a diminution constante depuis cinq ou six ans que la politique de sécurité routière a été pleinement prise en main. L'apparition des radars sur les tronçons les plus dangereux est sans doute une des bases de l'explication des bons chiffres. Il y a diminution, avec l'amélioration aussi de la sécurité dans les véhicules ; il faut être de bon compte, cela joue

aussi. On était à un peu plus de 400, on va être à 260, on a un objectif à 200 pour 2020.

Madame Gonzalez Moyano, sur les arrêtés, première lecture, et cetera, c'est dans les toutes prochaines semaines, mais c'est un travail qui ne sera pas terminé sous cette mandature, vu la nécessité d'examen par les parties prenantes et ensuite le Conseil d'État. Les principales dispositions qui nécessitent des arrêtés feront l'objet d'une première lecture sous cette mandature.

Par rapport au personnel affecté à tout cela, on travaille sur un mécanisme très automatisé. On parle de 500 000 petites infractions par an. On est dans un système tout à fait automatisé.

Concernant les critères, Monsieur Culot, on est dans des faibles dépassements. Le compromis qui a été trouvé est de dire que, quand on dépasse jusque maximum 20 kilomètres par heure pour ce qui concerne les excès de vitesse en agglomération et 30 kilomètres par heure hors agglomération, on est dans le dispositif de ce décret Amendes administratives. Si c'est au-delà, c'est trop grave et cela part vers les parquets pour un traitement plus classique.

Pour les contestations, on est dans une disposition tout à fait identique à ce qui existe aujourd'hui au Fédéral, avec possibilité de demander à être entendu. C'est copier-coller, c'est exactement le même dispositif, avec le fonctionnaire sanctionneur qui pourra estimer le montant en cas de contestation de la procédure automatique. C'est le fonctionnaire sanctionneur qui pourra prendre la main et estimer si le requérant peut être entendu sur ses arguments.

C'est le service de la police domaniale qui opère déjà aujourd'hui sur le contrôle des poids lourds, dont le personnel inclut des officiers de police judiciaire, et cetera. C'est à ce niveau-là que va se faire la coordination de l'ensemble du dispositif.

Madame Moinnet, vous avez raison sur le volet important que vous avez signalé qui consiste à attribuer le montant de ces amendes au refinancement des communes, au financement des communes sur leurs projets de radars. Jusqu'ici, nous intervenions pour les communes pour faire en sorte de prendre en charge l'installation de boîtiers dans lesquels les zones de police et les communes devaient placer les radars et les financer par elles-mêmes. Ici, on met en place un dispositif qui permettra le financement total, non seulement des boîtiers, mais des cinémomètres, de manière à contrôler plus efficacement.

M. Arens avait souvent insisté là-dessus, il y a un retour vers les communes qui sont aujourd'hui un peu bloquées à certains moments sur l'investissement, alors que la nécessité existe sur une voirie communale, une voirie régionale, qui traverse une commune, une hésitation, parce qu'il y a l'histoire du coût de

l'investissement. En matière de sécurité routière, nous pensons qu'il est important, après analyse du dossier – on ne va pas mettre des radars pour le principe d'en mettre –, lorsque les circonstances locales le nécessitent, il y aura une prise en charge via le Fonds de la sécurité routière, alimenté par le produit des amendes ici en question.

Mme la Présidente. - Je me tourne vers les commissaires qui avaient pris la parole pour une éventuelle réplique.

La parole est à Mme Gonzalez Moyano.

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

Comme je l'ai dit, il s'agit d'un texte consensuel, qui suit une logique, tel le système, le dispositif des sanctions administratives communales. Nous voterons ce texte favorablement.

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

M. Culot (MR). - Merci également pour les détails.

Quand vous dites que le service de la police domaniale est chargé de la coordination du dispositif, est-ce lui qui est en relation avec les services de police, notamment pour l'organisation des perceptions immédiates ? L'amende administrative non payée peut-elle faire après l'objet, comme dans d'autres matières, de récupération par voie de contrainte ?

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 dispositif automatisé va jusqu'au recouvrement. Si l'amende n'est pas contestée, mais qu'elle n'est pas payée, le processus suit son cours. À un moment donné, on va sur l'étape recouvrement.

Pour le reste, c'est effectivement les officiers de police judiciaire du service de la police domaniale qui auront les liens avec les autres services habilités à collaborer avec eux.

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

M. Fourny (cdH). - J'ai quelques questions complémentaires sur le fond du texte.

Je remercie M. le Ministre pour les éclaircissements évoqués.

Concernant l'application du décret pour les excès de vitesse de maximum 20 kilomètres par heure en agglomération dans la zone 30 et 30 kilomètres par heure en dehors de la zone 30, y a-t-il automaticité ?

Comment cette automaticité va-t-elle se faire ? L'entrée en application du décret est-elle liée au fait de devoir mettre entre le Fédéral et les Régions un système d'automaticité qui permettra d'éviter de passer au-delà des mailles du filet ?

À un moment donné, actuellement, on sait que c'est le nez du douanier, où les parquets sont débordés et ne poursuivent pas. Y a-t-il cette période de transition qui sera mise à profit pour permettre l'automaticité ? N'y aura-t-il pas de vide juridique qui fera en sorte qu'il n'y ait plus de sanction ? Comment les choses vont-elles se mettre en place de manière concrète ?

Deuxième question, elle concerne – excusez-moi, c'est mon réflexe d'avocat – le fait que le décret prévoit l'automaticité de l'application de l'amende administrative à l'égard du titulaire de la plaque du véhicule. Des exceptions sont prévues en cas de force majeure et le fait de pouvoir établir qu'il y a eu vol en l'espèce du véhicule. Indépendamment du vol ou du cas de force majeure, il y a la possibilité de permettre à quiconque de prendre le volant de votre véhicule.

Comment peut-on contourner cette automaticité ou, en tout cas, faire valoir le fait de ne pas devoir assumer seul, en tant que titulaire de la plaque, le paiement d'une amende administrative, ce qui ne correspond pas à l'application des principes en droit pénal ?

Le troisième élément concerne les transports exceptionnels. Je me réjouis, en tant que rapporteur du rapport sur ceux-ci, qu'une série de sanctions et qu'un contrôle puissent être apportés en matière de suivi des transports exceptionnels. Toutefois, au niveau de l'établissement des cartes, du suivi, de la manière dont les priorités, au niveau des routes prioritaires, sont établies, au niveau de la relation avec le Fédéral et de la manière dont les choses sont gérées actuellement, y a-t-il des évolutions par rapport à la situation ?

J'avais à l'époque déposé une proposition de décret, qui est toujours à l'arrière de cette commission et qui pourrait d'ailleurs revenir dans la foulée de ce décret, qui permet de faire avancer les choses plus amplement et de manière beaucoup plus générale au niveau de l'application des transports exceptionnels. J'aimerais voir un peu plus clair parce qu'il m'apparaît que, de voir certaines sanctions apportées quant à la protection du domaine privé, du domaine public, de l'adaptation de certaines voiries et de certains tracés, cela n'est pas nécessairement suffisant par rapport à la réglementation, qu'il y a lieu d'apporter au niveau des transports exceptionnels. J'aimerais donc savoir où en est l'évolution du dossier à ce niveau-là.

Voilà les questions que je souhaitais vous poser.

La dernière concerne l'application de ce décret en 2022. Quelles sont les *deadlines* au niveau technique qui aboutissent à cette date ? J'imagine que ce n'est pas le fruit du hasard, mais qu'il y a, au niveau des accords

entre le Fédéral et la Région, une nécessité de devoir dénoncer certains accords ou d'envoyer des « préavis » entre la Région et le Fédéral comme c'est le cas, par exemple, concernant le précompte immobilier ou d'autres matières sur le plan fiscal. J'aimerais aussi que vous puissiez nous apporter quelques précisions pour que nous soyons utilement éclairés.

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 trois questions sur la période où l'on bascule du Fédéral vers la Région, c'est l'arrêté qui décidera de la date d'entrée en vigueur avec un soin particulier à apporter à cet aspect-là, qu'il n'y ait pas, entre les deux, une zone floue entre la perception telle qu'elle existe aujourd'hui et le futur.

Déjà aujourd'hui, pour connaître le mécanisme complet, les amendes telles que perçues par le Fédéral, au niveau budgétaire, reviennent chez nous. Elles alimentent le Fonds des amendes routières moyennant les accords de la réforme de l'État. Un montant restait au Fédéral pour financer les zones de police, mais le surplus par rapport à ce montant vient chez nous. Là, le basculement mettra en œuvre la perception complète et nous pensons que l'automatisation fera en sorte que la perception directe sera meilleure qu'aujourd'hui, d'où un refinancement et d'où la capacité que nous aurons alors de financer pour les communes des radars supplémentaires sur fonds régionaux, sur base de ce Fonds des amendes routières.

En ce qui concerne le débat sur le titulaire de la plaque, vous avez peut-être pu constater qu'en première lecture on était très strict en disant que c'est le titulaire de la plaque, à part des exceptions relativement limitées. Le Conseil d'État nous a fait remarquer que, ce que l'on pouvait décider, c'était de rendre obligatoire pour le titulaire de la plaque le fait de dire qui conduisait si ce n'était pas lui. Quand le document arrive, soit c'est le titulaire de la plaque, il assume et il s'acquitte de l'amende, soit quelqu'un d'autre conduisait et il le signale. Cette obligation d'être celui qui est verbalisé était remplacée par l'obligation de dire qui conduisait ce jour-là à telle heure si ce n'était pas le titulaire de la plaque.

Sur la troisième question sur les évolutions en ce qui concerne le transport exceptionnel et les cartes, il y a une discussion toujours en cours entre les trois Régions puisque ce sont des cartes qui devront évoluer vers des cartes numériques et qui sont communes. Il est rare que ces transports exceptionnels – cela peut arriver – concernent seulement une de nos trois Régions. Il y a donc des discussions en cours, mais mon collaborateur pourrait dire où nous en sommes à ce niveau-là.

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

M. Antoine, Conseiller de M. le Ministre Di Antonio. - En tant que cartes, le Fédéral, il y a déjà plus de cinq ans, ce n'était quasiment que des cartes papier. Depuis lors, l'ensemble des cartes au niveau de la Région wallonne sont devenues numériques, en sachant qu'il y a quatre paramètres : la masse, la longueur, la largeur et la hauteur. Si, sur papier, cela semblait être un réseau avec ces quatre paramètres, il faut voir, avec l'évolution numérique, que cela pourrait être quatre réseaux, quatre itinéraires différents suivant la masse, la longueur, la largeur ou la hauteur du convoi. Les cartes sont donc numérisées. Elles ont été distribuées, en tout cas les partenaires principaux peuvent en disposer.

L'étape suivante est véritablement intégrer ces cartes dans le système d'autorisation, mais cela nécessite de revoir l'ensemble du système d'autorisation et, puisque c'est un système commun aux trois Régions, il faut l'accord des trois Régions. C'est en cours, c'est prévu d'adapter, d'améliorer ce système-là.

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

M. Fourny (cdH). - De mon point de vue de rapporteur, je ne partage pas le point de vue, vous le savez, je l'ai déjà dit, les choses sont claires et elles sont écrites. Nous devons, au niveau de la Région, au niveau des transports exceptionnels, prendre notre destin en mains.

Il y a deux choses : les cartes qui doivent être revues parce qu'elles ne sont plus adaptées au niveau des assiettes des routes à ce qui était à l'origine et les ponts, les voiries, les centres-villes qui sont traversés. Ce n'est plus admissible à notre époque.

Deuxièmement, l'armée doit pouvoir disposer d'une partie de l'autoroute et circuler sur les autoroutes de nuit et de manière balisée, ce qui n'est pas le cas actuellement. Il y a tout le système des autorisations préalables, notamment pour les charrois qui viennent de l'extérieur et qui traversent notre pays.

Dans une réflexion où l'on évoque la taxation via vignettes pour les véhicules légers, on est à la taxation au kilomètre pour les véhicules lourds. On doit pouvoir, pour les transports exceptionnels, avoir un système d'autorisation préalable beaucoup plus performant que celui que nous connaissons maintenant où nombre de transports sont en infraction, détruisent de manière régulière l'infrastructure publique, nos routes. On ne peut plus l'admettre.

À un moment donné, on doit pouvoir aussi, au niveau de la Wallonie, marquer notre accord parce que cela dépend de la qualité de notre réseau, de sa structuration et surtout des conséquences que cela peut avoir sur sa dégradation. Là, il ne m'apparaît donc pas utile de considérer qu'il faille un accord au niveau belge

pour pouvoir permettre les flux de ces transports exceptionnels.

Pour le surplus, je m'en réfère au contenu de mon rapport. Il faudrait que nous puissions avancer dans ce dossier, non pas à pas d'âne, mais à pas d'homme, voire de passer à une vitesse beaucoup plus rapide pour pouvoir régler ce problème qui est un véritable fléau à certains endroits au niveau de la Wallonie.

Je constate cependant qu'un pas est fait, mais il y a toujours une proposition de décret à l'arrière. Nous avons donc encore quelques mois pour pouvoir l'envisager, la discuter et le faire revenir à l'ordre du jour de notre commission.

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

Nous allons donc suspendre ici l'analyse de ce projet de décret. Nous y reviendrons lors de notre prochaine commission, on pourra reprendre éventuellement la discussion générale s'il y a lieu d'encore en discuter et puis, nous analyserons les différents articles et nous passerons au vote lors d'une prochaine commission.

**PROPOSITION DE DÉCRET VISANT À
GÉNÉRALISER LES AMÉNAGEMENTS
CYCLABLES DE QUALITÉ EN WALLONIE ET À
RENFORCER LA SÉCURITÉ DES CYCLISTES,
DÉPOSÉE PAR MM. DAELE ET HAZÉE
(DOC. 1259 (2018-2019) N° 1)**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de décret visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes, déposée par MM. Daele et Hazée (Doc. 1259 (2018-2019) N° 1).

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

Discussion générale

Mme la Présidente. - Nous en avons déjà discuté lors d'une précédente commission. Suite à cette commission, il avait été décidé d'organiser un groupe de travail.

Une réunion s'est tenue avec l'ensemble des collaborateurs des différents groupes politiques en charge de cette matière.

Pour expliquer les conclusions de ce groupe de travail et ce qu'il en est concernant son texte, je cède la parole à M. Daele.

M. Daele (Ecolo). - Madame la Présidente, il y a un peu moins d'un mois, nous avons entamé la discussion générale de la proposition de décret, que j'ai déposée

avec M. Hazée, qui vise à systématiser les aménagements cyclables de qualité et d'améliorer ainsi la sécurité des cyclistes en Wallonie chaque fois que des travaux de réalisation d'aménagements ou de réflexion d'une voirie sont entrepris.

Je ne referai pas la présentation de l'ensemble du texte. Je voudrais indiquer qu'elle se basait sur un constat : que ces dernières années, le GRACQ constatait, lors de son analyse annuelle des chantiers wallons en 2015, que 72 % des chantiers en Wallonie intégraient la dimension cyclable, 55 % en 2016 et seulement 43 % en 2017. On était plutôt dans une courbe descendante qu'ascendante.

Cette proposition de décret vise donc à répondre à ce constat, à pouvoir faire remonter cette courbe et, maintenant, systématiser ces aménagements.

En suite de la discussion que nous avons eue il y a un mois, un consensus se dégageait sur la logique et aussi un consensus pour se dire qu'il faut pouvoir retravailler certaines parties du texte pour pouvoir arriver à un consensus. On a donc saisi la balle au bond pour pouvoir se pencher sur certains éléments.

Nous avons aujourd'hui quatre amendements, qui ont été cosignés par l'ensemble des groupes politiques, et qui visent à améliorer ce texte. J'en suis très heureux.

Le premier amendement, dont je suis primosignataire, vise notamment, par rapport au Schéma directeur cyclable, qui est un outil pour déterminer les zones à haut potentiel de développement des modes doux de transport, à s'appuyer sur celui-ci pour déterminer le degré d'exigence requis, donc la priorité des travaux à réaliser ainsi que les moyens à y affecter en priorité.

Notamment, lorsque la voirie régionale fait partie du Schéma directeur cyclable, l'équipement requis doit consister prioritairement en un cheminement cyclable séparé de la voiture. Il appartiendra au Gouvernement de fixer les aménagements cyclables de qualité pour toutes les autres voiries qui figurent ou non dans ce Schéma directeur cyclable.

Un autre élément de discussion que nous avons eu, c'est que systématiser les aménagements, c'est très bien ; par contre, il y a certains endroits de notre réseau routier où la configuration fait qu'il est très compliqué de pouvoir réaliser des aménagements corrects, notamment en fond de vallée, lorsque l'on n'a pas la largeur nécessaire ou lorsque cette voirie est utilisée par zéro cycliste et que l'on prévoit un potentiel de zéro cycliste. Il y a des logiques qui permettent aussi de se dire que, dans ce cas, on peut éviter des aménagements qui n'auraient pas de sens ou qui sont impossibles.

Il y a également d'autres amendements. Je me tourne vers mes collègues pour savoir s'ils veulent que je fasse le tour de ces amendements ou s'ils veulent les

présenter. Je peux indiquer que les autres amendements visent notamment à retirer du décret les dispositions qui modifiaient le Code de la démocratie locale et de la décentralisation. Cela doit être fait via un autre texte.

Il s'agit en outre de faire en sorte que ce fameux Schéma directeur cyclable puisse être revu tous les cinq ans et surtout qu'il puisse être revu ici dans les 12 mois qui viennent.

Enfin, on indiquait, dans le texte, que cette logique ne s'appliquait pas aux autoroutes et qu'il y a des précisions quant au fait que l'on doit parler de réseau à grand gabarit plutôt que d'autoroutes, puisque le réseau à grand gabarit regroupe les autoroutes, les routes pour automobiles et les autres voies rapides.

Voilà les éléments de modification du texte qui font consensus entre les différents groupes politiques.

Je suis très heureux également du soutien du ministre à ce texte, qu'il nous a communiqué par voie de presse aujourd'hui, et de constater que ce décret fait consensus.

Je me réjouis dès lors de voir une issue positive aux discussions que nous avons eues il y a un mois.

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 Daele – ce n'est pas une surprise, je vous l'ai déjà dit il y a plusieurs semaines avec ma collègue –, premièrement, avec Mme la Ministre De Bue, dans le cadre du Plan wallon d'investissement, nous avons convenu de moyens budgétaires supplémentaires. Ils sont conséquents : ce sont 15 millions d'euros par an pour l'entretien des pistes cyclables existantes. On est bien conscient que c'est important. On a aujourd'hui – et cela ne se sait sans doute pas suffisamment – 1 800 kilomètres de pistes cyclables sur les voiries régionales existantes, plus 1 700 kilomètres de RAVeL. L'entretien du RAVeL fait l'objet de conventions avec les communes traversées, mais l'entretien des pistes cyclables sur les voiries régionales est aujourd'hui insuffisant.

Le Gouvernement a décidé, fin de l'année dernière, lors de la préparation du travail sur le budget, de mettre 15 millions d'euros sur de l'entretien de ces pistes cyclables.

Deuxièmement, le Plan wallon d'investissement a identifié des moyens supplémentaires de l'ordre de 20 millions d'euros pour réaliser de nouvelles pistes cyclables. Nous avons convenu, dès le départ – cela faisait partie de ce que M. Borsus a présenté à l'époque comme étant toute une série de facilitations – que le Plan wallon d'investissement, ce n'était pas que de

l'argent, que c'était aussi toute une série de facilités administratives pour la gestion des dossiers dans différents domaines, pour les entreprises, pour les travaux publics, et cetera.

Là-dedans, il était prévu que les moyens affectés au vélo soient liés au fait d'avoir, de manière transversale, une réflexion « vélo » lorsque les travaux étaient réalisés.

Nous étions en charge de réaliser cette circulaire. Je vous ai mentionné, il y a déjà plusieurs semaines, que nous y travaillions. Elle est terminée, elle sera signée cette semaine et diffusée aux communes.

Ce sont deux bonnes nouvelles, puisque les communes vont recevoir un appel à projets en ce qui concerne des projets d'aménagements cyclistes dans les prochaines semaines. Il y a des dossiers à rentrer dans les prochaines semaines.

En outre, cette circulaire va faire en sorte qu'il y ait une prise en compte systématique.

Cela dit, on est aujourd'hui à 90 % de prise en compte. Vous avez une lecture du GRACQ qui n'est pas exactement celle que je peux en avoir. On mentionne qu'il y a une prise en compte beaucoup plus importante aujourd'hui que par le passé du volet cyclable. Je n'ai jamais assisté – et j'ai assisté à quelques réunions concernant des voiries – à des réunions sans que le GRACQ soit présent, lorsque l'on discute des permis, lorsque l'on discute des tracés, lorsque l'on discute de réaménagements des voiries régionales.

On ne part pas de rien aujourd'hui. C'est pour cela que la circulaire nous semblait être un outil suffisant.

Cela dit, s'il y a une base décrétole supplémentaire, la circulaire va plus loin, puisque l'on ne parle pas que du vélo, mais des cheminements doux en général. La circulaire implique que non seulement il y a une prise en compte du vélo, notamment par l'intermédiaire du GRACQ, mais également une prise en compte via des structures comme sentiers.be, et cetera, de tout le volet « piétons ».

La circulaire va plus loin que le décret ici présenté, mais pourquoi pas ?

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

M. Fourny (cdH). - Je remercie le ministre pour son intervention. Je salue le fait que, au niveau de sa circulaire et de la volonté exprimée par le cabinet, on veuille continuer à soutenir davantage la circulation douce et le mode « vélo ».

Je me réjouis de l'évolution des discussions qu'il a pu y avoir entre les différents groupes à propos de ce sujet, plus particulièrement en référence à la proposition initiale.

La proposition initiale visait expressément, sous peine de nullité, à indiquer que toute demande de permis d'urbanisme afférente à des travaux de réalisation, d'aménagement et de réflexion de voirie régionale devait faire référence à la création de voiries. On était dans une situation qui dépassait la réalité de terrain, le réalisme, le pragmatisme et surtout l'intérêt que cela pouvait présenter par rapport aux situations de terrain.

En effet, est-il imaginable de placer des pistes cyclables le long des autoroutes, des routes de grand gabarit et de routes régionales de tous ordres qu'elles soient ?

Dans l'absolu, lorsque l'on ne connaît pas le terrain et que l'on rêve, oui, peut-être ; dans la réalité, dans la vraie vie, ce n'est pas le cas. Que l'on veuille améliorer la qualité des modes doux et de la présence du vélo, je pense que tout le monde y est sensible et tout le monde fait le nécessaire à son niveau pour essayer d'améliorer ses commodités et ses moyens de transport.

Ici, le fait de considérer qu'il s'agit d'une question d'irrecevabilité et qu'une motivation s'impose le cas échéant, je trouve que c'est le bon sens, parce qu'il y a des situations complètement folles où jamais on n'aurait pu envisager l'octroi d'un quelconque permis s'il n'y avait pas eu d'avis. Je prends le cas de voiries, notamment, où il y a des arbres. Je suis bien placé pour le savoir. Si je prends le cas de la situation que je connais très bien, vous aussi, Monsieur le Ministre, entre ma belle ville de Neufchâteau et celle de Bertrix où il y a des tilleuls, où manifestement la sécurité a primé sur la possibilité pour les vélos de circuler. C'est un choix qui a été opéré. Heureusement qu'il a été opéré. Cela a permis de sauver de nombreuses vies et l'on ne peut que s'en réjouir. À côté de cela, on a pu trouver des modes alternatifs de déplacement via le vélo.

La proposition telle que proposée ici, amendée, vise à rencontrer ce genre de situation et je ne peux que m'en réjouir.

Je souhaite que le nombre d'exemples pratiques puisse se développer et qu'il y ait un soutien derrière. Nous rejoindrons donc les amendements déposés au nom de ce pragmatisme, de ce volontarisme. Je vous remercie encore pour la circulaire que vous avez déposée et développée visant à soutenir ce mode de circulation, pour que l'on puisse, demain, espérer qu'elles soient les plus nombreuses possible.

Il faudra cependant, d'une manière ou d'une autre, que, entre les différents départements, il puisse aussi y avoir des liaisons, des cohésions, des cohérences qui s'installent parce que, entre les différents programmes, que ce soit dans votre département, que ce soit dans le département du développement rural, du tourisme, il faut que des liaisons s'établissent et qu'il puisse y avoir une forme de transfert ou de cohérence au niveau des budgets pour pouvoir assurer cette cohésion et ce

maillage au niveau de l'ensemble du territoire. C'est ce qui est le plus important. Je pense que c'est l'objectif qui doit pouvoir être atteint d'ici 10 ou 15 ans, parce que, Paris ne s'est pas fait en un jour, et la Wallonie ne se fera pas non plus en 15 ans.

Si on le veut, avec tous ces outils qui sont en place, on pourra mettre en œuvre ces maillages qui permettront d'offrir des alternatives en termes de mobilité douce pour ceux qui ont la capacité de se déplacer. Ce n'est pas le cas partout – parce que dans les régions rurales, excusez-moi, on ne vit pas la même réalité qu'en ville, ces réalités sont différentes –, mais elles permettront aussi à la fois aux uns de se déplacer pour aller travailler lorsque l'on est en zone dite urbaine. Pour le reste, il y a aussi tout le volet lié à la qualité de l'environnement, au tourisme, à l'attractivité économique que cela peut représenter aussi et, cela, il faut l'intégrer.

L'approche qui avait été initialement initiée, qui pouvait apparaître séduisante dans un premier temps, elle a eu le mérite d'évoluer sur un système ou une proposition qui permettra de mieux rencontrer le réalisme, les réalités locales, les réalités physiques et aussi la réalité de terrain qui s'impose à nous.

Excusez-moi de le dire aussi mais, derrière tout cela, il y a les réalités budgétaires parce que c'est très bien de pouvoir décréter ici, mais il faut aussi que sur le terrain les choses puissent effectivement se réaliser.

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

M. Maroy (MR). - Comme plusieurs de mes collègues l'ont dit, on a déjà eu l'occasion de débattre de cette proposition de décret fin janvier. Nous étions tous d'accord sur la nécessité de développer des infrastructures cyclables de qualité et sur la nécessité aussi d'assurer une meilleure sécurité des usagers. Là, tout le monde était d'accord.

Comme nous étions tous d'accord sur les avantages du vélo et du vélo électrique qui maintenant ouvre de nouveaux champs du possible ; avantages qui sont nombreux et sur lesquels je ne reviendrai pas.

En ce qui concerne mon groupe, nous nous étions montrés ouverts à la discussion afin de trouver un chemin vers une proposition de décret qui soit certes ambitieuse, mais qui soit, Monsieur Daele, également réaliste. Je tiens à souligner le fait que le texte que vous avez initialement proposé a pu être largement reconsidéré, réfléchi, débattu et, au final, largement amendé. Comme mon collègue, M. Fourny, je me réjouis de ce travail qui honore le Parlement, qui consiste à coconstruire quelque chose.

Il y a donc un moment où il faut arrêter de vouloir chacun tirer la couverture à soi, parce que l'on sent que les élections approchent et, d'ici là, c'est celui qui parviendra le mieux à faire de l'intox auprès des journalistes pour endosser la paternité d'un projet. Je

tiens à dire que je préfère que nous agissions ensemble et je pense que cela a plus de chances d'être pérenne.

Je ne vais pas rappeler ce qu'a dit mon collègue, mais, en résumé, dire quand même que le texte original péchait par son côté trop rigide, parfois pas suffisamment praticable. Je dirais que l'on maintient le cap, que l'on maintient l'objectif, mais que l'on opte pour une approche beaucoup plus pragmatique.

Ce qui posait problème, c'était le caractère systématique de cette proposition. On n'était d'ailleurs pas les seuls à caler, je pense qu'à la fois le cdH et le PS pensaient également que vouloir imposer la réalisation d'une piste cyclable ou d'aménagements cyclables sur toutes les voiries, même sur celle qui est parallèle, par exemple, à un RAVeL, cela n'a aucun sens, surtout quand il faut tenir compte des crédits budgétaires.

Au final, je pense que la solution intervenue qui consiste à dire : « D'accord, ce sera systématique, si c'est dans le schéma de développement cyclable qu'avait initié le ministre Henry », si je me souviens bien, autant que ce schéma serve à quelque chose. Si c'est dans le schéma, c'est systématique. Si ce n'est pas dans le schéma, on peut envisager, mais il faut quand même examiner.

Au final, on aboutit à une optimisation des moyens et à quelque chose qui garde l'objectif, mais qui est plus pragmatique.

Une autre chose nous posait problème – là encore, M. Fourny en a parlé –, c'était ce côté « un peu Taliban » de : si cela ne se fait pas, le permis est nul. Il y a une gradation ; quand on met le curseur, on sait être un peu plus modérés et donc on parle maintenant d'irrecevabilité. Cela nous semble beaucoup plus sensé.

Un autre amendement, à l'article 2 qui visait les voiries locales. Cet article est supprimé, parce qu'il venait modifier des dispositions du Code de la démocratie locale. Il nous semblait donc peu opportun d'y toucher ici, par ce décret-ci, mais rien n'empêche de se repencher sur cette question.

Au final, les quatre groupes politiques ont débouché dans un esprit constructif sur un texte qui est praticable. J'espère que les uns et les autres résisteront à cette très mauvaise manie d'essayer de faire croire à tout le monde qu'il n'y a qu'un géniteur. Il y en a plusieurs ; je le souligne en gras dans le compte rendu. J'espère que mes anciens confrères journalistes iront jusqu'à lire les comptes rendus – ils feraient bien, de temps en temps, au lieu de se laisser... C'est un peu énervant.

Vous avez compris que je suis un peu à cran. On mérite mieux que cela, parce que l'objectif est de faire en sorte que l'on puisse plus facilement se passer de sa voiture pour se rendre à l'école, au travail, à ses loisirs. Comme je l'avais dit la fois dernière, il y a maintenant toute une série de nouveaux modes, comme la trottinette

électrique, comme le vélo électrique, qui élargissent le champ des possibles.

On a fait œuvre utile ici et, une nouvelle fois, je souligne le caractère collectif de l'ouvrage.

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. - Juste un élément supplémentaire au débat général pour vous dire très concrètement dans quel genre de conflits on se trouve parfois lorsqu'on sort – et M. Fourny a parlé de la ruralité – des villes et villages. On est souvent amené, pour faire des tronçons cyclables lorsque les voiries ne sont pas suffisamment larges, à devoir faire un choix entre un alignement d'arbres et, si l'on veut protéger l'alignement, aller derrière. Qu'est-ce que cela veut dire ?

Aller prendre quelques milliers de mètres carrés, un mètre cinquante de largeur fois la distance entre les deux villages dans les zones agricoles. Dès lors, à chaque fois, il faut pouvoir se poser la question. Il faut qu'il y ait une logique de ce cheminement cyclable nouveau supplémentaire concret, sinon on va aller faire des kilomètres de macadam peu utiles dans les zones agricoles. Le fait d'avoir d'autres alternatives en parallèle, il faut examiner cela de manière moins stricte que vous êtes obligés. Vous rénovez cette route, vous devez faire la piste cyclable. Quand ce n'est pas possible sur la route, il y a d'autres questions à se poser aussi par rapport au maintien d'alignement d'arbres ou par rapport à l'imperméabilisation des sols.

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

M. Dodrimont (MR). - J'entends avec beaucoup d'intérêt ce qui est dit sur ce sujet. Je voudrais simplement dire un petit mot. Parfois, le mieux est l'ennemi du bien quand on veut absolument configurer des lieux en donnant une fausse impression de sécurité à ceux qui vont les fréquenter. Cela peut être aussi dommageable. Je m'explique : c'est un peu quand on demande dans les communes à installer des passages piétons partout et, quand on les installe dans des endroits qui ne sont pas suffisamment sécurisés, éclairés, visibles, on met le piéton en danger parce que l'on ne tient pas suffisamment compte de la configuration des lieux pour faire cet aménagement.

C'est un peu pareil avec ces aménagements cyclistes. Dieu sait si c'est une matière qui m'intéresse et pour laquelle j'ai fait œuvre utile, je pense, dans ma commune chaque fois que c'était possible. Mais, faire tout et n'importe quoi et avec ces infrastructures aménagées, donner l'impression aux piétons et plus singulièrement aux cyclistes et aux plus jeunes d'entre

eux qu'ils vont être en sécurité suite à l'aménagement, cela ne me paraît pas toujours être une bonne chose.

Rappelons qu'il existe des dispositions pour que le cycliste puisse utiliser les chaussées comme tout autre automobiliste ou usager divers. Dès lors, vouloir à tout prix réaliser des aménagements qui vont donner ces fausses impressions ne me semble pas toujours être une bonne formule. Je demande alors que l'on soit attentif à cela. Il est vrai qu'il est important d'avoir des textes, des règles qui cadrent le travail des administrations. Mais, Monsieur le Ministre, faisons confiance aux gens qui seront amenés à déterminer ce qu'il convient de faire à chaque situation bien particulière. Ce qui se fait jusqu'à présent n'est pas si mal.

Quand on considère tous les paramètres et tous les éléments, et que l'on sort un peu du « y-a-qu'à », « il faudrait », « il faut absolument aménager », « oui, il faut que le vélo soit le roi de la route »... Je suis un adepte du vélo et je pense, Monsieur Daele, que vous avez certainement parcouru toutes les routes de votre commune et de la mienne de long en large, je sais donc ce que c'est que de pratiquer le vélo. Néanmoins, pouvoir imaginer à un moment donné que le vélo va devenir l'élément prioritaire sur toutes les routes, c'est, à mon avis, mettre en danger les cyclotouristes plus qu'il n'en faut. Par conséquent, je demande beaucoup de prudence par rapport à l'approche que l'on peut avoir sur cette question.

Je préfère que les règles soient très claires quand on partage une route et que l'on sache que l'on n'est pas dans un élément où l'on va être plus qu'il n'en faut en sécurité parce que ce n'est pas possible aujourd'hui. Il faut tenir compte des situations existantes, on l'a rappelé : une rangée d'arbres, oui, c'est important, mais dans 90 % des cas on ne sait pas pousser les pâtés de maisons, on ne sait pas reculer les trottoirs et les maisons pour aménager des espaces spécifiques aux cyclistes. Il faut tenir compte de ce qui existe.

De par ma petite expérience communale, mais qui est quand même d'une trentaine d'années, je dois dire que l'on a dans les administrations des gens qui sont réceptifs à ce que l'on puisse pratiquer plus amplement le vélo et dans de meilleures conditions, mais aussi qui sont attentifs à la sécurité de ceux qui le pratiquent. N'allons pas trop vite en besogne. Dans la configuration des lieux, il faut tenir compte de la sécurité des gens avant tout. Je ne voudrais pas que l'on ait aujourd'hui un faux sentiment qui est celui de dire que l'on a fait une avancée extraordinaire pour que les vélos puissent être promotionnés partout, pour que la pratique du vélo devienne en Wallonie quelque chose de beaucoup plus facile qu'avant.

Ce ne sera jamais facile et je crois qu'il faut toujours rappeler de façon élémentaire les problèmes de sécurité pour les uns et les autres. C'est fondamental dans le propos, donc merci d'y être attentif.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Juste un mot pour dire à M. le Ministre et à mes collègues, au nom du groupe socialiste, que nous sommes heureux d'avoir pu avancer, d'avoir trouvé un compromis et d'avoir pu enfin aboutir sur ce texte.

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

M. Daele (Ecolo). - Un dernier mot pour remercier tous mes collègues qui ont participé à la réflexion et qui permettent aujourd'hui, ou en tout cas demain, lorsque le texte sera voté, d'aller vers plus de pragmatisme, parce qu'effectivement, quand des citoyens viennent me trouver en me disant : « Regardez, on a refait telle route et il y a zéro aménagement pour les cyclistes », c'est ne pas faire preuve de pragmatisme tout simplement par rapport à la sécurité. Lorsque c'est possible, cela doit être fait. C'est une évidence claire également en termes de pragmatisme budgétaire puisque, lorsque des travaux sont réalisés, pouvoir y adjoindre la réflexion vélo, c'est moins cher que de faire des travaux et puis quelques années après se dire : « Tiens, on aurait dû y penser, on va le refaire après ».

Je reprends l'exemple que j'avais pris le mois dernier – tout simplement, on prend toujours un exemple de sa commune –, du centre de Theux vers le village de Mont où il y a des commerces et où une route a été refaite, et sans aménagements vélo.

Alors, oui, c'est une route qui est une grande montée, mais qui est utilisée aussi par beaucoup de cyclistes parce que c'est effectivement le Montoux et parce que c'est une grande montée, elle est utilisée par beaucoup de cyclotouristes. Puis, maintenant qu'il y a l'essor des vélos électriques, beaucoup de personnes utilisent cette route pour aller faire leurs courses non pas en voiture, mais en vélo. Là, c'est faire preuve de grand pragmatisme de se dire que l'on profite des travaux réalisés pour faire un *all-in* dans les travaux plutôt que de séparer les différents éléments.

Je suis très heureux que l'on puisse aujourd'hui aboutir à un consensus. Lorsqu'on peut avoir des consensus et que l'on peut avancer tous ensemble, j'en suis le premier ravi.

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

Examen et vote des articles

Mme la Présidente. - Nous allons procéder à l'examen et au vote des articles de la proposition de décret visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes (Doc. 1259 (2018-2019) N° 1).

Des amendements (Doc. 1259 (2018-2019) N° 2 à 6) ont été déposés.

Article premier

À cet article, un amendement (Doc. 1259 (2018-2019) N° 2) est déposé par M. Daele, Mme Gonzalez Moyano, M. Maroy et Mme Moinnet, visant à remplacer l'article premier.

La parole est à M. Daele.

M. Daele (Ecolo). - Je l'ai mentionné lors de ma première prise de parole, ici on a la logique : a priori, on fait les aménagements. Ensuite sont prévues des dérogations si l'on constate que cela n'est pas possible ; il est indiqué que les dérogations au principe doivent être dûment motivées. Là, c'est aussi le Gouvernement qui précisera quelles sont ces possibilités de dérogations et les modalités. Sinon, je m'en réfère à ce que j'ai indiqué lors de la discussion générale pour la motivation de cet amendement.

Mme la Présidente. - S'il n'y a pas de commentaire, on va passer au vote sur cet amendement.

L'amendement (Doc. 1259 (2018-2019) N° 2) est adopté à l'unanimité des membres.

Art. 2

À cet article, un amendement (Doc. 1259 (2018-2019) N° 3) est déposé par MM. Maroy, Daele, Mmes Gonzalez Moyano, Moinnet, visant à supprimer l'article 2.

La parole est à M. Maroy pour expliquer son amendement.

M. Maroy (MR). - C'est effectivement « Maroy et consorts » puisque c'est un travail collectif. Dois-je le rappeler ?

Mais il fallait bien que quelqu'un le présente. Cet article 2, je le rappelle, vise à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer.

Non, c'est l'article qui fait en sorte que le décret s'applique à l'ensemble des voiries. On supprime cet article 2 parce que, justement, cet article modifie les dispositions du Code de la démocratie locale et de la décentralisation. Il convient de discuter d'une telle modification au travers éventuellement d'une proposition de décret distincte.

Mme la Présidente. - L'amendement (Doc. 1259 (2018-2019) N° 3) est adopté à l'unanimité des membres.

Art. 3

L'article 3 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 3 est adopté à l'unanimité des membres.

Art. 4

À cet article, un amendement (Doc. 1259 (2018-2019) N° 4) est déposé par Mme Moinnet, MM. Daele, Maroy, Mme Gonzalez Moyano, visant à remplacer l'article 4.

Je l'ai déposé avec mes collègues, M. Denis peut-il prendre la présidence un instant ?

(M. Denis, Président, prend place au fauteuil présidentiel)

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

Mme Moinnet (cdH). - Il s'agit de revoir le Schéma directeur cyclable qui devra être revu dans les 12 mois à l'entrée en vigueur du décret puis tous les cinq ans. L'article 4 est donc remplacé par ce qui suit : « le Gouvernement révisé le Schéma directeur cyclable dans les 12 mois à compter de l'entrée en vigueur du présent décret et ensuite tous les cinq ans à compter de la précédente révision ». Il convient donc de garantir une révision régulière du Schéma directeur cyclable afin de pouvoir l'actualiser en fonction des évolutions de la demande cyclable. La révision tous les cinq ans permettra par ailleurs de faire correspondre les travaux d'aménagement aux besoins nouveaux de déplacements doux. Il faut savoir que la dernière révision du Schéma directeur cyclable datait de 2013, il y est prévu une première révision dans les 12 mois qui suivent l'entrée en vigueur du présent décret.

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

Mme la Présidente. - L'amendement (Doc. 1259 (2018-2019) N° 4) est adopté à l'unanimité des membres.

Art. 5

À cet article, un amendement (Doc. 1259 (2018-2019) N° 5) est déposé par Mme Gonzalez Moyano, M. Daele, Mme Moinnet et M. Maroy, visant à remplacer l'article 5.

La parole est à Mme Gonzalez Moyano pour présenter cet amendement.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - L'article 5 de la proposition de décret visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes est remplacé par ce qui suit : « le présent décret ne s'applique pas aux réseaux à grands gabarits tels que définis par les arrêtés ministériels du 22 décembre 1993, du 11 août 1994 et du 26 avril 1996, à l'exception des tronçons qui sont repris dans le Schéma directeur cyclable ».

La justification est la suivante : outre les autoroutes, de nombreuses routes ne sont pas adaptées à la cohabitation avec d'autres modes de déplacement du fait de l'importance du trafic et de la vitesse de la circulation automobile. Il convient donc d'étendre la dérogation aux réseaux à grands gabarits qui regroupent les autoroutes, les routes pour automobiles et les autres voies rapides, à l'exception des tronçons de ces voiries qui sont repris dans le Schéma directeur cyclable.

Mme la Présidente. - L'amendement (Doc. 1259 (2018-2019) N° 5) est adopté à l'unanimité des membres.

Art. 6

À cet article, un amendement (Doc. 1259 (2018-2019) N° 6) est déposé par MM. Daele, Denis, Maroy et Mme Moinnet.

Nous allons suspendre quelques instants, le temps de reproduire le document.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 16 heures 32 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 16 heures 37 minutes.

Mme la Présidente. - La séance est reprise.

PROPOSITION DE DÉCRET VISANT À GÉNÉRALISER LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DE QUALITÉ EN WALLONIE ET À RENFORCER LA SÉCURITÉ DES CYCLISTES, DÉPOSÉE PAR MM. DAELE ET HAZÉE (DOC. 1259 (2018-2019) N° 1)

*Examen et vote des articles
(Suite)*

Mme la Présidente. - La parole est à M. Daele pour présenter l'amendement (Doc. 1259 (2018-2019) N° 6).

M. Daele (Ecolo). - L'article 6 tel que prévu initialement renvoyait à des obligations qui sont prévues à l'article 1er du paragraphe 1er de l'article 2 et nos amendements viennent de supprimer cet article 2. Donc l'amendement qui est déposé ici vise à supprimer les mentions qui concernent l'article 2 que nous venons de supprimer, dans cet article 6, de manière à ce que le décret soit parfaitement lisible et applicable.

Mme la Présidente. - L'amendement (Doc. 1259 (2018-2019) N° 6) est adopté à l'unanimité des membres.

L'article 6 tel qu'amendé est adopté à l'unanimité des membres.

Art. 7

L'article 7 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 7 est adopté à l'unanimité des membres.

Vote sur l'ensemble

Mme la Présidente. - Nous allons voter sur l'ensemble de la proposition de décret visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes, déposée par MM. Daele et Hazée (Doc. 1259 (2018-2019) N° 1 à 6).

L'ensemble de la proposition de décret telle qu'amendée est adoptée à l'unanimité des membres.

Confiance au président et au rapporteur

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

PROPOSITION DE RÉOLUTION VISANT L'ÉVALUATION DU MÉCANISME DU COÛT-VÉRITÉ EN MATIÈRE DE GESTION DES DÉCHETS, DÉPOSÉE PAR M. DENIS, MME GONZALEZ MOYANO, MM. LENZINI, STOFFELS, DERMAGNE ET MME BONNI (DOC. 1100 (2017-2018) N° 1)

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de résolution visant l'évaluation du mécanisme du coût-vérité en matière de gestion des déchets, déposée par M. Denis, Mme Gonzalez Moyano, MM. Lenzini, Stoffels, Dermagne et Mme Bonni (Doc. 1100 (2017-2018) N° 1).

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à M. Maroy.

M. Maroy (MR). - Je propose Mme Versmissen-Sollie comme rapporteuse.

Mme la Présidente. - On me signale que Mme Versmissen est suppléante, elle ne peut pas être

rapporteuse. Il faut que ce soit un membre effectif de la commission.

La parole est à M. Maroy.

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

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

Exposé de M. Denis, coauteur de la proposition de résolution

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

M. Denis (PS). - Mme Bonni, appelée à d'autres fonctions, ne peut défendre le texte dont elle était la primosignataire. Je vais essayer de le faire avec autant de brio qu'elle l'aurait fait.

La Wallonie, confrontée dans les années 90 à de gros scandales tels que le scandale de Mellery, a consenti de véritables efforts en matière de gestion des déchets. Les textes normatifs sont au nombre de deux, principalement. Il y a la première grande codification qui date de 1996 et qui concerne la gestion des déchets. Dans les années 2007-2008, il y a eu pas mal de débats, qui ont accouché de la dernière grande réforme en cette matière.

Concernant le décret du 27 juin 1996, décret qui crée le coût-vérité de la gestion des déchets, on constate depuis sa mise en œuvre une forme de responsabilisation du producteur-consommateur, une diminution de la production moyenne d'ordures ménagères brutes et par habitant, sans faire supporter la dépollution par l'ensemble de la collectivité. Il s'agit d'un outil majeur de cette politique.

En son article 21, le décret de 1996 susmentionné prévoit que les communes répercutent sur leurs concitoyens le coût de la gestion des déchets qu'ils prennent en charge. L'arrêté du Gouvernement wallon du 5 mars 2008, relatif à la gestion des déchets issus de l'activité usuelle des ménages et à la couverture des coûts y afférents, fixe les modalités de mise en œuvre de ce décret. Il détermine notamment les différents services de gestion des déchets soumis à ce régime du coût-vérité. Un service minimum est prévu, ainsi que des services complémentaires de gestion de ces déchets résultant de l'activité usuelle des ménages, par la collecte et également par la mise à disposition d'infrastructures.

La question est simple : alors que la Wallonie, à travers le Plan wallon des déchets-ressources, s'est dotée d'une stratégie de gestion de ces déchets – on a eu l'occasion d'en parler il y a quelque temps –, pourquoi ne pas avoir ajusté l'outil fiscal qui permet de la

financer ? Pourquoi les citoyens sont-ils amenés à payer une taxe sur base d'un décret qui date de 2007 alors que la stratégie a été revue en 2018 ? Pourquoi avoir permis un tel écart ?

La proposition de résolution s'articule autour de deux axes :

- l'évaluation, l'AGW du 5 mars 2008 ;
- la mise en place d'une dérogation pour les personnes qui reçoivent des soins médicaux à domicile et qui engendrent une production anormale de déchets.

C'est un texte qui n'est pas polémique. Notre ancienne collègue, Mme Bonni, avait été sensibilisée par des citoyens qui recevaient des soins à domicile et qui engendraient une production plus élevée de déchets ménagers. Dès lors, il y avait une sorte de sentiment de la double peine des malades à qui l'on impose de quitter l'hôpital, mais pour qui la facture déchets devient plus élevée.

Il y a un réel sens politique à évaluer le mécanisme de coût-vérité, et ce, pour plusieurs raisons. Le mécanisme a 11 ans et il est destiné à financer une politique qui a été revue depuis lors. Aujourd'hui, il convient de mettre l'outil fiscal en adéquation avec la stratégie. On assiste au développement de nouvelles filières, comme les ressourceries. Dans ce cadre, il faut voir comment renforcer les bonnes pratiques et voir quels rôles peut jouer l'outil fiscal.

Le Plan wallon des déchets-ressources donne de nouvelles obligations en matière de collecte. Là aussi, l'outil fiscal peut avoir un rôle à jouer.

La Wallonie finance Be WAPP et les grands nettoyages de printemps. Comment les actions de prévention sont-elles financées ?

Vu la responsabilité des producteurs de déchets, ne doit-on pas sortir les politiques de prévention du calcul du coût-vérité ? Idem pour les charges administratives ?

On ne peut pas améliorer une politique publique si la base de celle-ci est toujours calculée sur des mécanismes qui sont aujourd'hui obsolètes. Il faut évaluer les mécanismes et, le cas échéant, les réorienter. Dans le cadre de cette réorientation, il faut que le citoyen s'y retrouve. Plus il trie, moins il produit de déchets et moins il devrait normalement payer.

Il faut des mécanismes sociaux qui permettent de limiter l'impact du coût-vérité sur certaines réalités sociales. L'outil fiscal doit être utilisé pour réorienter les politiques vers les objectifs du Plan wallon de déchets-ressources à atteindre.

Voilà pour la présentation globale de la proposition de résolution.

Discussion générale

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

M. Maroy (MR). - La proposition de résolution de nos collègues PS examinée aujourd'hui demande l'évaluation de l'arrêté du Gouvernement wallon du 5 mars 2008 relatif à la gestion des déchets issus de l'activité usuelle des ménages et à la couverture des frais y afférents.

Monsieur Denis, vous avez raison de dire que cet arrêté du Gouvernement wallon a aujourd'hui 10 ans et que, sous certains aspects, le calcul du coût-vérité en matière de déchets pose question. Les communes ont aujourd'hui davantage de difficultés qu'hier à équilibrer le taux de couverture sans alourdir de manière récurrente la pression fiscale sur les ménages. On constate, par ailleurs, de grandes variations des coûts de gestion des déchets à travers la Wallonie.

Différents facteurs expliquent ces variations. S'agit-il ou pas d'une gestion par une intercommunale ? Il y a des disparités dans les coûts de gestion des intercommunales qui sont répercutés sur les communes. Les taux de subsides octroyés par la Région wallonne peuvent varier. L'augmentation des coûts de gestion de certains flux de déchets peut aussi influencer le résultat final.

Vous l'aurez compris, le calcul du coût-vérité est très complexe, il est peu transparent. Les taxes déchets peuvent d'ailleurs passer du simple au double d'un endroit à l'autre. On en a suffisamment parlé au sein de cette commission. Évidemment, le citoyen ne comprend pas toujours de telles différences. Pourquoi lui, qui habite un endroit de la Wallonie, paie nettement plus cher que son cousin, sa tante ou son neveu, qui habitent à quelques dizaines de kilomètres de là ?

Je rappelle que, en 2016, si ma mémoire est bonne, mon groupe, par la plume de M. Knaepen, avait déposé une proposition de résolution visant à rendre facultative la prise en compte des coûts liés au service de collecte des encombrants par les ressourceries, et ce, dans le calcul du coût-vérité.

Il faut savoir que les objets encombrants repris par les ressourceries sortent du flux des déchets. Ils trouvent une nouvelle vie ; c'est le but. Leur réemploi permet de réduire le volume des déchets. Il favorise ainsi ce en quoi nous croyons tous – je pense, en tout cas –, à savoir l'économie circulaire. Permettre aux communes de sortir les coûts relatifs au recours aux services de ces ressourceries du calcul du coût-vérité inciterait celles-ci à recourir à leurs services. Ce serait un encouragement. Beaucoup de communes, aujourd'hui, s'en privent, car elles doivent en tenir compte dans le calcul de leur coût-vérité et donc répercuter ces frais sur le citoyen.

Vu que l'on examine une proposition de nos collègues du PS, c'est l'occasion, Monsieur le Ministre, de vous demander où en est votre réflexion à ce sujet.

Plus globalement, où en êtes-vous dans la mise en œuvre de la DPR qui prévoit l'évaluation du mécanisme du coût-vérité ? Vous avez évoqué la mise en place d'un véritable plan comptable des déchets qui reprendrait une obligation, pour les intercommunales, de rentrer tous les chiffres dans un plan clairement défini. Ce plan permettrait d'identifier en toute transparence les coûts de gestion des déchets et de faire des comparaisons sur une base objective.

Si nous pouvons partager certains objectifs repris dans la proposition de résolution qui est, aujourd'hui, sur la table, nous savons que le Gouvernement wallon travaille d'arrache-pied à l'implémentation du Plan wallon des déchets-ressources, à l'évaluation aussi du système du coût-vérité.

À notre sens – mais j'attendrai les réponses du ministre pour en être définitivement convaincu –, il n'est pas utile de voter une résolution sur des choses que le Gouvernement est en train de faire. Pouvez-vous, Monsieur le Ministre, nous faire un point convaincant sur l'état d'avancement de vos travaux ?

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

M. Fourny (cdH). - Je remercie M. Denis pour la présentation du texte qui est proposé. Si un arrêté a 10 ans, il peut être évalué. La matière des déchets évolue de manière extrêmement sensible avec le temps ; je ne suis pas sûr qu'une évaluation puisse se faire ainsi, sans qu'elle puisse apporter des résultats satisfaisants.

Par ailleurs, c'est mal connaître la manière dont le coût-vérité est fixé. En tant que municipaliste, je peux vous dire que le maintien de la balise 96-106 % du coût-vérité est une gageure, est une remise en question quotidienne, annuelle, et ne croyez pas que les choses se font à l'emporte-pièce.

Une évaluation se fait de manière extrêmement rigoureuse, sur base de documents extrêmement précis et détaillés. Vous êtes également un municipaliste, vous devez le savoir, il y a, dans les documents qui sont sollicités, des rubriques extrêmement précises sur les frais administratifs, le tri sélectif, les parcs à conteneurs, les collectes à domicile, l'intervention des services administratifs ou encore l'intervention des services communaux.

Tout cela doit être détaillé point par point, de manière extrêmement précise, rigoureuse, et sur base des chiffres produits par les directeurs financiers. Donc, ce n'est pas de l'improvisation, ce n'est pas un hold-up, c'est une estimation faite avec une latitude sur 10 % qui, en définitive, doit être réévaluée tous les ans. Chacun l'apprécie comme il l'entend, puisqu'il y a une possibilité entre 96 % et 106 % de savoir si la commune entend

intervenir complémentaires ou s'il y a une volonté de pouvoir lisser dans le temps – c'est une perspective de maximum trois ans – le fait de ne plus différer le coût au niveau du coût-vérité et des immondices tel que c'est traité par chacune des communes.

Si vous deviez, à un moment donné, remettre en question le coût-vérité et son mode de fonctionnement, il faudrait également – et cela, c'est l'autonomie communale –, on ne peut pas l'accepter, qu'elle soit remise en cause au travers d'actions de prévention qui, en fonction de la commune dans laquelle vous êtes, en fonction du volontarisme dans lequel les municipalistes veulent s'inscrire ou non, intègre dans leur coût-vérité les actions de prévention. C'est un choix communal. Qu'il y ait des divergences entre les uns et les autres, c'est bien normal à certains égards, mais les divergences à ce propos ne sont pas importantes.

On ne peut pas non plus comparer des pommes et des poires. Si je prends la situation du coût-vérité en Province de Luxembourg avec celle de Hainaut – un exemple nous amènera à en discuter tout à l'heure par rapport à la consignation des canettes –, on verra que les réalités de terrain ne sont pas tout à fait les mêmes. Nous avons un parc important de parcs à conteneurs, où les gens sont invités à faire du tri à domicile pour le déposer de manière fréquente dans des conteneurs, avec un montant forfaitaire qui est calculé sur base de la facture annuelle de la commune. À côté de cela, vous avez le ramassage à la maison, qui se fait aussi, pour la plupart des communes, dans des duo-bacs en vue également d'un tri sélectif. Dans d'autres provinces, vous avez le tout-au-sac, le sac bleu, le sac où l'on mélange tout. Les politiques ne sont pas les mêmes. Comment comparer les deux philosophies et comment comparer les prix ? Comment comparer les investissements qui ont été faits il y a 20 ans en Province de Luxembourg et le fait que l'on continue à avoir des sacs partout ?

Derrière cela, il y a la politique de Fost Plus. Je ne la partage pas, je la condamne, je la remets en question, je la critique ; je ne suis pas le seul à le faire, mais je ne suis pas majoritaire, je l'entends. Cela ne m'empêche pas de parler et de la dénoncer. Quand je vois ce qui est fait au niveau de la collecte des déchets, du tri et de la manière dont Fost Plus, ce système me pose question. Je me demande si l'on ne devrait pas, à un moment donné, se poser la question d'un vrai travail d'analyse, d'évaluation et de mode de fonctionnement. Ce n'est pas à ceux qui doivent négocier le nouveau contrat de service ou de gestion à qui je dois le répéter. Il y a là une véritable étude à faire. Quoi qu'il en soit, avec la multiplication des déchets, il n'y a rien à faire : le mode de traitement, le mode de collecte continuera à augmenter dans le temps. Nous devons travailler à la source, et là, je pense que les mesures adoptées maintenant visent à réduire celles-ci et à faire en sorte que l'on produise moins de déchets. Cela coûte moins cher, c'est une réalité.

Je pense qu'en l'état, Monsieur Denis, venir avec ce genre de proposition et indiquer finalement – c'était la chute de votre propos – que ceux qui font le prix payent moins cher, et que tous les autres, par solidarité, doivent payer ceux qui ont fait l'effort, c'est inadmissible. Je ne peux pas entendre ces discours-là, parce que la solidarité doit s'appliquer à tous les niveaux. Celui qui fait l'effort de trier doit pouvoir être récompensé. Celui qui fait le tri à la maison, qui produit moins de déchets, doit être récompensé. Qu'il y ait une juste répartition entre les uns et les autres, oui. Qu'il y ait des montants de base qui soient appliqués, oui.

En l'état, je ne vois pas, dans le mode de fonctionnement de la définition du coût-vérité, les éléments qui permettent de mettre en cause la manière dont celui-ci est fixé. Il est fixé de manière objective. Que vous considériez les critères inefficaces, inopérants, et que vous souhaitiez les remettre en question, je peux entendre vos arguments même si je ne les partage pas. Parce qu'à un moment donné, le respect de l'environnement, de la propreté et le partage de la gestion de l'ensemble des déchets doivent faire l'objet d'une solidarité. Un fonds commun doit pouvoir s'appliquer à toutes et à tous.

Enfin, concernant les ressourceries, je ne comprends pas non plus le raisonnement qui viserait à extraire du coût-vérité la gestion des ressourceries.

Parce que, in fine, c'est effectivement une manière, à travers toute une série d'éléments qui peuvent être recyclés dans le cadre de l'économie circulaire, de les revaloriser. C'est très bien, mais tout ne peut pas l'être. Et ce service, à un moment donné, doit aussi être incitatif. Le fait de l'externaliser risque d'être contre-productif et d'avoir l'effet inverse au niveau de son mode de fonctionnement parce que je ne vois pas comment ce système pourrait s'autofinancer, s'autodéterminer et faire en sorte qu'il ne puisse pas être considéré comme ne pas devoir suspendre à l'aide de moyens financiers et de subsides extérieurs ou de soutiens extérieurs.

Le système ne peut pas être autonome. Il faut être un peu pragmatique. S'il n'y avait pas un soutien au travers du coût-vérité pour ce genre de système, il ne pourrait donc pas continuer à se développer. Je ne dis pas que, dans 5 ou 10 ans, il ne pourra pas évoluer, mais à ce stade de l'échelle et à ce stade de l'évolution, je ne pense pas que ce système puisse être productif et, à un moment donné, être autonome. Ce serait donc lui rendre un mauvais service et rendre un service plutôt contre-productif que de l'extraire du coût-vérité à l'heure actuelle.

Voilà, en l'état, les quelques éléments que je souhaitais développer. Je voudrais dire également que le coût-vérité au niveau de la prévention permet d'intégrer aussi certains frais ô combien importants et qui permettent aussi d'évacuer des coûts importants en

termes de gestion de déchets. Je pense donc que l'évaluation telle qu'elle est sollicitée par M. Denis et ses collègues, au regard des règles imposées en termes de contrôle, de justification, de définition de prix et de rigueur concernant l'application de ces critères en termes de prise en charge obligatoire entre 96 % et 106 % ; ces critères sont suffisants pour assurer aujourd'hui l'indépendance des communes, l'autonomie, le respect de la volonté communale de voir appliquer les politiques qu'elle entend développer sur son territoire. Il n'y a pas lieu, en l'espèce, de remettre fondamentalement en question ce principe, ces éléments et je ne vois pas en quoi cette résolution permettrait d'améliorer le modèle.

Ceci étant, je sais que le ministre et son administration sont très attentifs à l'évolution de la question et des disparités qui peuvent exister sur le territoire. Cela fait partie d'un contrôle et d'un monitoring permanents. Dès lors, la proposition que vous avancez ici ne m'apparaît pas avoir la pertinence que vous souhaitez vanter et les objectifs que vous souhaitez sous-tendre.

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 résumer, je pense que les demandes au Gouvernement wallon en dehors des aspects très précis – puisque vous citez le fait d'évaluer les aspects encombrants, les aspects liés à la prévention, sensibilisation et les charges administratives – c'est là où vous allez un pas trop loin. Pour le reste, me demander d'évaluer l'application du coût-vérité, cela ne me pose pas de souci ; nous sommes en train de le faire, c'est la conséquence du Plan wallon des déchets-ressources.

Effectivement, cela a été rappelé, nous avons surtout une première urgence, c'est le plan comptable des déchets. Pourquoi ? On constate que, selon l'endroit dans lequel on se trouve ou la manière dont l'intercommunale est gérée, selon la manière dont elle organise ses services, on a des prix très différents. Cela impacte directement les communes et, par voie de conséquence, les taxes communales qui s'appliquent sur la collecte et le traitement des immondices. Si l'on a une intercommunale qui n'est pas suffisamment efficace sur la gestion de ces recyparcs ou sur la gestion de la collecte, cela peut très rapidement avoir des conséquences sur le prix que l'on doit, in fine, demander aux consommateurs, à nos concitoyens. Je travaille effectivement aussi à cette révision de l'arrêté ici en question.

Rien n'est gratuit. Dans une commune, si l'on sort du coût-vérité des éléments, il repasse dans le reste du budget communal, il est donc financé par l'impôt, par

l'ensemble des citoyens aussi selon une grille qui sera différente. Puisqu'on s'écarterait du principe de pollueur-payeur pour remettre des éléments dans le budget global de la commune. Je pense que cela se fait déjà aujourd'hui, mais à travers la manière dont on calcule les réductions éventuelles entre les personnes isolées, les familles, la prise en compte via certificats médicaux de certaines situations particulières. Dans la commune que je connais le mieux, on a un tarif qui tient compte des personnes âgées qui ont des difficultés, des prises de médicaments et qui sont amenées à avoir des quantités de déchets excessives ; on en prend compte, il y a un abattement qui est prévu.

Aujourd'hui, le système, sur cet aspect-là, lié à un aspect de votre proposition sur la prise de médicaments, les langes, et cetera, il y a déjà une prise en charge. Elle existe d'ailleurs aussi parfois dans certaines communes. Lorsque la taxation est au poids, on tient compte du fait que les langes pour les enfants, cela pèse lourd et cela peut vite faire des kilos excédentaires. Les communes ont tout à fait la possibilité de le faire, mais elles le font à travers le coût-vérité. Elles transfèrent ces charges qui touchent une partie des ménages vers la facture totale qui est répartie. L'isolé ou la famille « normale » paie plus parce que l'on contribue autrement à travers la formule de calcul.

Là où je suis le plus sensible sur votre proposition, c'est en ce qui concerne la sensibilisation. C'est vrai qu'aujourd'hui – et l'interprétation de l'administration est parfois un peu contradictoire là-dessus lorsqu'elle calcule le coût-vérité – si vous voulez faire une grande campagne pour réduire la quantité de déchets et que cela va vous coûter 10 000 euros sur votre commune – de réduire la quantité parce que vous assurez la promotion du compostage ou le fait de mieux utiliser les recyparcs, vous promotionnez du recyclage – vous devez mettre cela d'office dans votre coût-vérité des déchets et donc le faire payer selon cette grille.

Une réflexion que l'on pourrait avoir est effectivement de le sortir, de le faire payer via l'autre grille qui est le budget communal classique. Il en restera toujours quelque chose à payer. Rien n'étant gratuit, il faut toujours bien que quelqu'un paie.

Sur les ressourceries, j'entends la proposition. On ne peut pas considérer que les ressourceries, aujourd'hui, ne doivent pas être prises en charge selon cette logique-là. Ou alors il faut un calcul de la part de la ressourcerie du travail qui aboutit à du recyclage. On estime que, quand on va ramasser du tout-venant chez les gens, il y a peut-être 15 % ou 20 % qui peut avoir une seconde vie via la ressourcerie. Il faudra donc déterminer si l'on doit faire en sorte que ce pourcentage-là n'est pas un déchet et que le principe pollueur-payeur ne s'y applique pas. Il faudra pouvoir calculer quel est ce pourcentage ou le fixer d'autorité et n'appliquer cette possibilité d'exemption du coût-vérité qu'à travers cela.

M. le Député Knaepen me parle souvent de cela. C'est vrai que, pour la part qui va effectivement dans des structures qui lui donnent une seconde vie, ce n'est pas un déchet. Dans la même logique, cette semaine au Gouvernement, on a les arrêtés en troisième lecture sur les sous-produits et sur *end of waste*. Quand, dans une entreprise, ce qui vient en fin de processus de fabrication est un déchet, mais que l'on parvient, via une valorisation dans une autre entreprise, à en faire autre chose qu'un déchet, cela devient donc un intrant dans une autre entreprise, on doit pouvoir sortir très rapidement ce produit du statut de déchet. On pourrait donc avoir la même réflexion en cours sur l'arrêté Déchets qui incombe à cet aspect-là. Comment faire en sorte que ce qui est la part, dans la collecte des encombrants, qui peut avoir une seconde vie, pourrait être exempté étant donné que ce n'est pas un déchet ? Je suis ouvert s'il y a une résolution sur cet aspect-là. La réflexion est en cours, la résolution n'y changera pas grand-chose. Je pense que ce sont les deux éléments sur lesquels on peut vraiment avoir une réflexion.

Une commune veut vraiment mettre les moyens en sensibilisation, elle va mettre des moyens à titre exceptionnel pour faire une grosse campagne de 10 000 ou 15 000 euros pour réduire la quantité de déchets, s'ils comptabilisent cela dans leur coût-vérité. Ils seraient peut-être obligés pendant un an d'augmenter la facture des déchets de leurs concitoyens pour avoir un effet de diminution l'année d'après si la campagne a bien fonctionné. On peut avoir une réflexion par rapport à cela et sur les encombrants de la manière dont je vous l'ai détaillé.

Attention à tout ce débat sur le coût-vérité des déchets. Le principe de pollueur-payeur doit rester d'application. Sinon, c'est un transfert vers la comptabilité, vers le budget communal global et une charge nouvelle pour les communes.

Aujourd'hui, cela a quand même permis, dans toutes les communes, de tenir le discours très simple – et je pense que les gens peuvent comprendre – que c'est dans une fourchette qui tourne autour de la réalité du coût-vérité des déchets : 95 %-110 %. On doit se cantonner à cela. On ne peut plus faire du bénéfice sur les déchets comme certains en ont fait par le passé. On ne peut pas non plus offrir gratuitement le service de collecte et de traitement parce que l'on serait une commune en bon budgetaire qui pourrait se permettre de faire ce genre de choses. Nos balises sont celles-là : pollueur-payeur et coût-vérité des déchets sont des principes qui permettent de conscientiser tout un chacun à la réalité des déchets qu'il produit au quotidien.

Mme la Présidente. - Je vais repasser la parole à l'un des auteurs de la proposition de résolution.

La parole est à M. Denis.

M. Denis (PS). - Je pense qu'il y a un certain nombre de choses sur lesquelles on s'accorde, comme M. Fourny, comme d'autres ici dans cette salle.

Je suis un mandataire local. Si Véronique Bonni n'est plus ici, c'est parce qu'elle est devenue bourgmestre. En aucune manière, l'intervention de ce jour ne remet en cause l'autonomie des communes et encore moins la notion de pollueur-payeur. En fait, la politique visée unanimement, c'est de diminuer la quantité de déchets. Pour cela, il y a un certain nombre de prescrits prévus.

Je ne comprends pas non plus très bien pourquoi il y a une telle résistance, sinon une telle méfiance, par rapport à une évaluation de la situation. Vous parlez d'un hold-up, Monsieur Fourny. Je n'ai jamais utilisé ce mot-là. Je ne pense pas que, au travers de cette résolution, il va y avoir un hold-up à l'égard des communes et je suis, bien entendu, tout à fait conscient des difficultés de la mise en application du coût-vérité par les communes. C'est la raison pour laquelle, d'ailleurs, nous demandons une évaluation, de manière à simplifier le travail des communes. Par exemple, tout ce qui concerne la prévention, dans mon groupe, on estime que cela doit être un coût-vérité parce que cela contribue à diminuer la quantité de déchets. Dès lors, c'est une évaluation pour voir ce qui va bien, ce qui va moins bien et, éventuellement, ce qui ne va pas. On ne demande pas autre chose que l'amélioration du modèle.

Concernant la ressourcerie, à aucun moment, notre texte n'a fait état de cette particularité. Pour abonder dans le sens de l'évaluation, je vous rappelle que, dans la déclaration de politique générale MR-cdH, page 31, vous la préconisez même.

Monsieur le Ministre, ce que vous nous proposez, c'est une évaluation partielle, vu que si l'on retire les alinéas ou les points que vous avez cités tout à l'heure, vous retirez le coût des collectes, le coût de la prévention et la simplification administrative.

L'image que le débat de ce jour nous donne, c'est que l'on dirait que vous avez peur d'une photographie complète de la situation et l'on se demande pourquoi.

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. - Franchement, le début de vos demandes d'évaluer l'application du coût-vérité de la gestion des déchets, telle que définie, jusqu'à des coûts y affèrent : d'accord. Mais ensuite, vous évoquez trois sujets, qui ne sont pas les seuls.

Vous prenez un certain nombre de sujets, comme ceux-là, étant incontournables à intégrer, donc à assouplir ou à alléger. Si ces trois propositions-là

disparaissent, elles sont dans l'exposé des motifs, mais en termes de demandes, si l'on fait une évaluation, elle va être sur l'ensemble des aspects. Vous savez, il y a aussi des demandes – vous ne l'abordez pas dans votre texte – pour des coûts relatifs, par exemple, à des initiatives en matière de compostage, qui contribuent aussi à diminuer le poids des poubelles. Voilà un autre aspect qui n'est pas pris en compte.

En sortant ces trois propositions précises, on ouvre au contraire la porte à une analyse complète, détaillée, qui examine l'ensemble des aspects ; évidemment, les encombrants seront examinés là-dedans.

Le troisième point, le dernier point de votre proposition : prévoir un système dérogatoire permettant d'exclure du calcul les déchets issus des soins de santé reçus au domicile.

A-t-on vraiment besoin, au niveau wallon, compte tenu de la disparité des dispositions qui sont en place dans les communes...

(Réaction d'un intervenant)

On a des vérifications au sac. On a des vérifications au poids. On a des systèmes qui sont très différents et l'on va avoir une règle wallonne qui va dire : « Voilà la formule selon laquelle on peut exclure du calcul du coût-vérité les déchets issus des soins de santé reçus au domicile ».

Je pense que le système actuel, qui permet à chaque commune – et l'on peut le réaffirmer – de ventiler sa taxe pour tenir compte de ces conditions particulières, c'est très bien.

(Réaction d'un intervenant)

Comment ?

Ce n'est pas obligatoire. Effectivement.

(Réaction d'un intervenant)

Je ne suis pas certain que la plupart des communes n'aient pas de dispositif de ce type-là. Dès que l'on instaure un système au poids – et n'oublions pas que nous allons aller, de manière obligatoire, vers une tarification au poids –, je vois mal comment une commune peut prendre un nouveau règlement, maintenant, avec une tarification au poids sans tenir compte de la situation particulière d'un certain nombre de ménages en difficulté sur ces aspects-là. Cela me paraît difficile. Cela fait tout de suite assez vite 100, 150, 200 kilos par an, rien qu'avec les langes d'un bébé. Si le système en place ne permet pas, via la collecte de la fraction organique, de reprendre les langes – cela dépend où vont les langes après, où va la fraction organique –, certaines intercommunales les prennent. À Idelux, ils prennent les langes aussi. Par contre, ailleurs, pas. Pas toujours. Il y en a qui ne les prennent pas, parce

qu'il y a le problème de la couche plastique autour du linge.

M. Denis (PS). - On est d'accord pour les langes de bébé, cela rentre dans la fraction organique. Mais les langes pour adultes, pour des personnes qui sont atteintes de cécité, et cetera, cela n'intervient 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. - Dans ma commune, il y a un dispositif pour ces langes-là aussi.

Mettons tout cela dans l'évaluation globale du coût-vérité. Pourquoi insister sur un point particulier tel que celui-là alors qu'il y en a des dizaines qui doivent être examinés ? Pour être constructif.

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

M. Maroy (MR). - Je pense que, effectivement, le coût-vérité a montré toute sa pertinence.

Monsieur Fourny, il n'est nullement question, en tout cas dans le chef de mon groupe, de le remettre en cause. C'est sans doute la meilleure façon de sensibiliser les citoyens, c'est clair : tu pollues, tu paies.

Pas question de toucher à ce principe, mais on peut tout de même, au bout de 10 ans, veiller à l'évaluer. M. Fourny s'est clairement inscrit dans la DPR, je cite : « En matière de déchets, le curseur sera placé sur le respect du principe du pollueur-payeur et du coût-vérité. Sa mise en œuvre sera évaluée et mènera, le cas échéant, aux adaptations nécessaires ». Pas question d'en faire une sorte de tabou, de bible qui serait immuable pour la nuit des temps. Vous l'avez dit vous-même : en 10 ans, il y a quand même pas mal de choses qui ont changé. D'ailleurs, dans le Plan wallon des déchets-ressources que nous avons adopté il y a presque un an maintenant, il est inscrit que : « le Gouvernement veillera à évaluer le mécanisme du coût-vérité et à préciser ses modalités d'application, en ce compris les mesures sociales et le contrôle envers les communes ».

On travaillera, de manière générale, à évoluer vers une approche de tarification qui soit la plus harmonisée possible à un niveau supracommunal. Là, je rejoins le ministre quand il dit, comme nous, qu'il y a des disparités absolument ahurissantes d'une sous-région à l'autre, d'une intercommunale à l'autre. Le ministre, dans sa réponse à l'instant, s'interrogeait sur la gestion de certaines intercommunales par rapport à d'autres. Je pense qu'il est temps de mettre les choses à plat. Monsieur Denis, en l'écoutant, je n'ai pas eu l'impression qu'il voulait cacher une partie de la réalité. Il ne m'a pas donné l'impression d'être un ministre qui avait peur de quoi que ce soit.

Il faut adopter une attitude pragmatique et dire : « Cela fait 10 ans que c'est en place. Si l'on faisait une

évaluation poussée pour mettre les choses à plat ? » Tout cela pour tendre vers une situation où les Wallons ne seraient pas lésés les uns par rapport aux autres.

Juste un petit point sur les ressourceries. Je faisais écho à cette proposition de mon collègue, M. Knaepen. Je crois que son intention – et je peux la partager –, c'est d'abord de partir du constat que, quand vous allez au recyparc, vous vous rendez compte qu'il y a plein de choses, dans le conteneur des encombrants, qui partent et qui ne sont pas récupérés alors qu'il y a plein d'objets. On voit cela à chaque fois et chaque fois cela me donne envie de descendre dans le conteneur et d'aller chercher certaines choses...

Je l'ai déjà fait, mais il ne faut pas le dire trop fort... C'est bête, il y a des choses qui pourraient avoir une deuxième vie, je suis un peu conservateur pour cela, j'ai du mal à jeter. Je tiens cela de ma mère qui a connu la guerre. C'est un peu idiot que ces conteneurs soient remplis de choses qui pourraient avoir une deuxième vie. En tant que citoyen un peu conscient du fait que les ressources ne sont pas inépuisables, cela me choque.

Les ressourceries ont donc cet avantage d'aller collecter des objets qui peuvent avoir une deuxième vie. C'est vrai que tout n'est pas réutilisable. Vous avez ouvert une voie à la réflexion avec peut-être un calcul sur le quota ; toujours est-il que le fait d'inclure dans le coût-vérité l'entièreté du boulot des ressourceries, cela fait reculer certaines communes qui se disent : « du coup, je ne fais pas cela, cela va encore coûter bonbon », donc quelque part, il y a quelque chose d'un peu ridicule.

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 y a un effet pervers ou un effet bénéfique au système actuel. Un effet pervers à l'abandonner, c'est que, aujourd'hui, si quelqu'un veut s'investir dans la ressourcerie pour sa commune, il a l'obligation de le mettre dans le coût-vérité. C'est vrai que cela augmente potentiellement la facture au citoyen, mais il y a en dès lors automatiquement le financement et, s'il doit le sortir, dans ce cas-là, il doit trouver des budgets pour le faire, ce qui ne serait peut-être pas facile dans chaque commune. Donc attention à l'effet pervers de cela, si on le sort, il faut trouver des finances ailleurs pour le faire. Certains pourraient ne pas le faire en disant qu'ils n'ont pas les moyens pour le faire... Il faut en tout cas le caractère facultatif.

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

M. Maroy (MR). - Il faut trouver l'endroit où l'on met le curseur et peut-être que la sortie pure et simple n'est pas non plus la solution, mais l'idée est d'essayer

de réfléchir à cela pour faire en sorte que l'on produise le moins de déchets possible et que l'on protège nos ressources et que l'on donne une deuxième vie à certains objets.

Je vous ai dit fort apprécier cette campagne de sensibilisation menée au moment des soldes et qui poussait les concitoyens, les Wallons, à ne pas uniquement aller acheter dans les boutiques en première main, mais notamment à aller dans les ressourceries. En plus, c'est passionnant de passer son dimanche entier à aller chiner, j'adore cela.

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

M. Fourny (cdH). - Après de tels propos, je ne peux que conclure avec quatre éléments.

Premièrement, il faut maintenir le principe pollueur-payeur et personne ne le remet en question.

Deuxièmement, je ne partage pas le point de vue selon lequel les actions de prévention doivent être exclues du coût-vérité parce que les actions de prévention, au contraire, permettent d'accentuer la diminution de production de déchets et permettent d'avoir un effet bénéfique sur le coût-vérité à la baisse.

Troisièmement, il faut maintenir le sacro-saint principe de l'autorité communale en matière de détermination de gestion de ces finances. Le coût-vérité permet d'extraire ce poste du budget ordinaire de la commune et cela n'est pas négligeable, il faut le faire.

Quatrièmement, je suis heureux que nous ayons pu, entre PS, MR et cdH, avoir cette discussion. Je constate que tous les autres sont absents dans ce débat et manifestement cela ne les intéresse pas, il vaut mieux parler à l'extérieur qu'à l'intérieur. Il me plaisait de le souligner.

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

M. Maroy (MR). - Je plussoie. On ne peut que constater l'absence d'écolo sur cette thématique.

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

M. Denis (PS). - Je voudrais saluer l'unanimité qu'il y a derrière notre demande d'évaluation de la situation. Je ne rejoins pas M. Fourny concernant la prévention parce que la Wallonie finance déjà des sociétés pour ce genre de travail donc on pourrait aisément le mettre hors coût-vérité, mais bon, chacun son point de vue.

Vote

Mme la Présidente. - Nous allons voter sur la proposition de résolution visant l'évaluation du mécanisme du coût-vérité en matière de gestion des déchets, déposée par Mme Bonni, M. Denis,

Mme Gonzalez Moyano, MM. Lenzini, Stoffels et Dermagne (Doc. 1100 (2017-2018) N° 1).

La proposition de résolution est rejetée par 6 voix contre 1.

Les auteurs de la proposition de résolution souhaitent que celle-ci soit portée à l'ordre du jour de la prochaine séance plénière.

M. Denis (PS). - Le point est donc inscrit en séance plénière dans 15 jours ?

Mme la Présidente. - Dans 15 jours, oui.

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.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 17 heures 17 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 17 heures 20 minutes.

Mme la Présidente. - La séance est reprise.

MISSION D'ÉTUDE D'UNE DÉLÉGATION DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DES TRAVAUX PUBLICS SUR LE THÈME DE LA CONSIGNATION DES CANETTES DU 9 AU 11 JANVIER 2019 À OSLO (NORVÈGE) - RAPPORT PRÉSENTÉ EN APPLICATION DE L'ARTICLE 165 DU RÈGLEMENT PAR MME GONZALEZ MOYANO (DOC. 1281 (2018-2019) N° 1)

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle le rapport sur la mission d'étude d'une délégation de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des travaux publics sur le thème de la consignation des canettes du 9 au 11 janvier 2019 à Oslo (Norvège) - Rapport présenté en application de l'article 165 du Règlement par Mme Gonzalez Moyano (Doc. 1281 (2018-2019) N° 1).

La parole est à Mme Gonzalez Moyano pour présenter son rapport.

Mme Gonzalez Moyano, Rapporteuse. - J'ai un rapport de 126 pages, dont je vous ferai grâce. J'invite M. Fourny à aller le voir.

Comme vous le savez, la propreté publique, en particulier la lutte contre les déchets sauvages, est une matière qui relève des compétences de notre commission. Une délégation de parlementaires, dont je suis, ainsi que Mme la Présidente, M. Maroy et M. Dodrिमont, s'est rendue à Oslo en début d'année. En effet, notre délégation souhaitait prendre connaissance de manière concrète du système de consignation des canettes afin d'en tirer les enseignements pour une éventuelle adaptation en Wallonie.

La Norvège est régulièrement citée en exemple en matière de collecte et de recyclage de canettes. Ce pays accueille d'ailleurs des sociétés reconnues mondialement dans ce domaine, telles que l'entreprise Tomra, qui est spécialisée dans la production de machines à bases de capteurs pour le tri et le recyclage ; et l'entreprise Infinitum, qui est à la base d'un système de collecte de canettes et de bouteilles en plastique recyclable. Ce sont deux entreprises que nous avons eu l'occasion de visiter.

Outre ces deux visites, nous avons également rencontré des représentants de l'agence norvégienne de l'Environnement ainsi que des experts en matière de déchets de l'association Bellona. Nous avons été accueillis sur place par le représentant de l'AWEx, M. Dominique Blanquet, qui nous a guidés pendant ces trois jours de mission et qui nous a permis, lors de notre séjour, d'avoir l'opportunité de rencontrer son Excellence, Mme Nancy Rossignol, ambassadeur de Belgique auprès du Royaume de Norvège.

Pour conclure, j'aimerais dire que les informations que nous avons recueillies vont certainement nous permettre tous ensemble d'évaluer et éventuellement de compléter l'actuel projet-pilote de reprise de canettes en cours dans les 24 communes wallonnes afin peut-être – je regarde M. le Ministre – de généraliser le processus à l'ensemble de notre territoire wallon.

Mme la Présidente. - Y a-t-il des questions à l'égard des personnes qui se sont rendues sur place ou nous en restons là ? Il n'y a pas de question. Très bien, nous en restons là.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

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

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrिमont 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 barrages pour turbines ».

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

M. Dodrimont (MR). - Monsieur le Ministre, on le sait, en Wallonie, de nombreuses turbines permettant de produire de l'énergie à base d'eau sont présentes sur nos rivières. Pour alimenter ces turbines, des barrages sont constitués afin de créer un appel d'eau nécessaire au bon fonctionnement de la turbine.

A priori, c'est un dispositif pleinement avantageux et que l'on peut qualifier d'écologique. Néanmoins, le problème que je souhaite évoquer réside au niveau de ces barrages. Lorsqu'on les ferme, tous les déchets – branches, feuillages, mais aussi de nombreuses matières plastiques – viennent s'accumuler contre les barrages. Le plus préoccupant réside dans le système mécanique qui déverse automatiquement tous les déchets en aval du cours d'eau, laissant ainsi passer bouteilles en plastique, gobelets, sacs plastique et autres, sans que l'on pose un geste pour les récupérer.

J'aimerais savoir, Monsieur le Ministre, si l'on vous a déjà fait part de ce problème. C'est un problème qui m'est notamment rapporté par des associations de pêcheurs qui constatent cela quotidiennement. Quand on sait l'attachement de certains pour nos cours d'eau, ils en sont grandement désolés, vous vous en doutez bien.

Existerait-il en Wallonie des barrages dotés d'un système où la récupération serait possible ? Pourquoi ne pourrait-on pas disposer un container au niveau du barrage permettant de récupérer les déchets ? Bref, étudie-t-on quelque chose qui pourrait être grandement favorable à notre environnement ? Je pense qu'il y a certainement, technologiquement, des outils utilisables pour ce faire.

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 les voies navigables de la région, les barrages étaient à l'origine – et ils le sont toujours – prévus afin d'assurer un tirant d'eau suffisant pour assurer la navigation tout au long de l'année. Ce n'est que plus tard que les centrales hydroélectriques ont été accolées aux barrages afin de profiter de la chute d'eau pour produire de l'électricité.

Ces centrales sont confiées à des exploitants qui installent des grilles devant les turbines afin de protéger celles-ci des déchets flottants qui pourraient les endommager. Ces déchets qui restent bloqués au niveau

des grilles et les obstruent doivent être régulièrement enlevés afin que l'eau circule librement vers les turbines. À partir du moment où l'exploitant a extrait les déchets de l'eau via un engin appelé « dégrilleur », ceux-ci deviennent sa propriété. L'exploitant est tenu de faire éliminer ces déchets et il ne peut en aucun cas les rejeter dans l'eau en aval.

Au niveau du barrage lui-même, la situation est quelque peu différente. Les déchets qui s'accumulent par exemple contre une vanne de barrage fermée ne sont pas récupérés et peuvent poursuivre leur route au fil de l'eau dès que la vanne s'ouvre. Il est clair que ce n'est pas la meilleure image que l'on puisse avoir de la voie d'eau.

L'administration compétente au niveau des voies hydrauliques est particulièrement attentive à la problématique des déchets dans et le long du cours d'eau. Ces derniers font l'objet de campagnes de ramassage tout au long de l'année. Les déchets flottants s'accumulant aux barrages et aux écluses sont régulièrement enlevés, pour éviter tout dysfonctionnement voire des pannes susceptibles d'engendrer des arrêts de la navigation. Ces prestations sont effectuées soit en interne au sein de l'administration, soit par le biais d'un marché public de baux d'entretien. Ces déchets sont ensuite traités conformément à la législation en vigueur.

Même s'il existe des campagnes de sensibilisation relatives à la protection de l'environnement et à l'utilisation d'objets en plastique auxquelles bon nombre de citoyens participent de façon active, il n'en demeure pas moins qu'il y a encore de nombreux détritiques qui se retrouvent, volontairement ou non, dans les cours d'eau. Je pense notamment aux cas involontaires des crues ou des inondations. Il est important d'agir afin que ces déchets ne se déversent pas dans la mer, avec toutes les conséquences que cela peut avoir au niveau de la faune et de la flore maritime et même fluviale.

Enfin, il faut savoir que, depuis 2017, des policiers domaniaux ont été commissionnés en vue de réprimander les incivilités le long de la voie d'eau qui font l'objet d'amendes administratives. Si ces amendes peuvent jouer un rôle dissuasif, il ne faut pas perdre de vue que la sanction ne peut suffire à éliminer les comportements inappropriés et irrespectueux envers le domaine public. Il s'agit aussi d'une question d'éducation et de transmission de valeurs morales.

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

M. Dodrimont (MR). - Je vous remercie d'avoir rappelé toute l'importance de garder au maximum nos cours d'eau les plus propres et de continuer à inviter la population à respecter ceux-ci comme elle devrait le faire de façon générale. On ne serait pas en train d'évoquer ce type de points si c'était le cas.

Néanmoins, si je reviens à l'objet précis de ma question, je pense vraiment, Monsieur le Ministre, que

vous devriez aller un peu plus loin par rapport à l'étude de ces situations. Comme vous l'avez dit, quand ces différents détritiques et objets viennent s'accumuler contre les barrages, on ne fait rien pour les récupérer. Dès le moment où les grilles sont ouvertes, je peux vous assurer que tout ce qui est retenu par ces grilles repart en aval du cours d'eau et cela donne une image désastreuse de la gestion de notre environnement.

Si je puis me permettre, on devrait aller un peu plus loin dans l'analyse. Il serait à mon avis de bon ton de demander un rapport sur la situation de chacun de ces barrages et de voir ce que l'on pourrait faire pour enrayer ce phénomène de pollution particulièrement visible pour celles et ceux qui notamment portent leur attention sur le cours d'eau. On pense à tous les acteurs des contrats de rivière, on sait qu'ils sont très nombreux. On sait que c'est un écosystème extrêmement important. Je pense qu'il faut y prêter l'attention que ces lieux méritent.

(M. Denis, Président, prend place au fauteuil présidentiel)

**QUESTION ORALE DE MME MOINET À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LA REPRISE
DES CHANTIERS ROUTIERS »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Moinnet à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la reprise des chantiers routiers ».

La parole est à Mme Moinnet pour poser sa question.

Mme Moinnet (cdH). - Monsieur le Ministre, avec la sortie progressive de la saison hivernale, les chantiers de réfection des voiries commencent à reprendre grâce au plan Routes et, suite au plan Infrastructures 2016-2019, il n'y a jamais eu autant d'investissements consentis en Wallonie pour les infrastructures routières régionales.

Il en a résulté une augmentation de la charge de travail des entreprises, des besoins en main-d'œuvre et en matériaux de construction, en particulier le bitume.

Durant l'été dernier, des craintes ont été émises sur les capacités d'approvisionnement en bitume pour les chantiers routiers. En effet, la fourniture de bitume subissait à la fois la hausse du nombre de chantiers

routiers, tant régionaux que communaux, et des soucis liés à la fermeture d'unités de production de bitume en Europe. Au final, quelques retards ont été enregistrés et les chantiers ont pu être menés à bien.

De même, l'accroissement de travail entraîne un besoin important de manœuvres, qu'il est cependant difficile à satisfaire pour certaines fonctions.

Pouvez-vous faire le point, de manière globale, sur l'état d'avancement du plan Infrastructures ? L'ensemble des chantiers prévus pour ce printemps sont-ils prêts à démarrer ou redémarrer ? Aucun retard n'est-il constaté ?

Concernant l'approvisionnement des chantiers en bitume, des assurances ont-elles pu être prises auprès du secteur pétrolier et des unités de production ?

Concernant la question de la main-d'œuvre, vous aviez annoncé, en réponse à une question d'une honorable collègue, que des rencontres entre la DGO1, le secteur de la construction, le FOREm et le cabinet du ministre Jeholet avaient été organisées. Pouvez-vous nous indiquer quelles ont été les conclusions de ces rencontres ? Quelles mesures concrètes sont envisagées ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Madame la Députée, la reprise des chantiers à la sortie de l'hiver est un élément important dans le paysage routier auquel les services de l'administration sont attentifs afin que leurs incidences sur la mobilité soient acceptables.

En ce qui concerne le plan Infrastructures 2016-2019 en tant que tel, celui-ci a permis d'accroître les moyens budgétaires consacrés aux travaux routiers, d'où la réalisation d'un très grand nombre de chantiers. Le plan Infrastructures 2019-2024, qui sera la prolongation de ce plan 2016-2019, sera annoncé courant du mois de mars et reprendra les dossiers n'ayant pas pu être concrétisés. Un état des lieux précis sera donc réalisé à ce moment.

Quoi qu'il en soit, l'ensemble des dossiers prévus pour ce printemps pourront bien démarrer ou redémarrer, en bonne coordination, sur le plan de la mobilité.

Concernant l'approvisionnement des chantiers en bitume, les fournisseurs et les fabricants d'enrobés hydrocarbonés ont étudié la situation pour assurer un approvisionnement régulier au cours de l'année 2019. Plusieurs fabricants ont d'ailleurs pris des mesures en matière de capacité de stockage de leurs matières

premières afin d'amortir les fluctuations d'approvisionnement.

De plus, l'achèvement du plan Infrastructures 2016-2019, prolongé par le plan Infrastructures suivant, permettra d'atténuer le risque de pics de production nécessaire à l'exécution des travaux.

En outre, je précise que les difficultés d'approvisionnement connues en 2018 ont eu un impact très limité sur la bonne marche des chantiers. Chaque commande de bitume a pu être acheminée et les chantiers régionaux n'ont pas été à l'arrêt.

Concernant votre question de main-d'œuvre, il est important d'aider et d'épauler les entreprises wallonnes de la construction dans leur recherche de personnel. À cet égard, j'ai convoqué des rencontres avec la DGO1, le secteur de la construction, le FOREm et le cabinet du ministre Jeholet. C'est bien de manière conjointe que nous travaillons à améliorer la visibilité et l'attractivité des entreprises de la construction.

Sans rentrer dans les détails, cette thématique étant une compétence de mon collègue, l'ensemble des partenaires de la construction auront, notamment, travaillé à une série d'éléments. J'en pointerai quatre :

- assurer une meilleure communication ;
- développer les formations attendues en adéquation avec la réalité des chantiers ;
- identifier les formations de base requises ;
- construire les partenariats avec les entreprises pour la formation, notamment dans le cadre des actions du Coup de poing pénuries.

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

Mme Moinnet (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse complète.

Je profite de mon interpellation pour souligner la qualité du travail réalisé au quotidien par les différents services.

Comme vous l'avez dit, il serait intéressant d'obtenir un feed-back des différents chantiers en cours dans notre Région, notamment ceux qui pourront être poursuivis. Vous avez parlé du mois de mars 2019 pour faire un état des lieux des chantiers encore à réaliser.

Je suppose que, suite à cet état des lieux, qui sera fait en mars 2019, une communication concernant la reprise des chantiers interviendra, puisque les usagers seront attentifs à une communication concernant les différents points noirs sur nos routes.

Je serai également intéressée à connaître la situation du chantier de la nationale 912 à hauteur de Dhuy, de la Commune d'Éghezée, celui-ci étant normalement en cours de finalisation. Je reviendrai sur cela avec une question écrite à ce sujet.

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

**QUESTION ORALE DE M. DENIS À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « L'ENQUÊTE
PUBLIQUE SUR LE PROJET DE LA ROUTE
PAIRI DAIZA »**

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

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

M. Denis (PS). - Monsieur le Ministre, comme le spécifie le titre de ma question, l'enquête publique sur la nationale 56B, communément appelée « route Pairi Daiza », s'est terminée voici quelques jours.

Le moins que l'on puisse dire à propos de cette enquête publique, c'est qu'elle a été assez mouvementée.

Lors de deux réunions, une à Brugelette et l'autre à Gibecq, les citoyens ont pu venir poser leurs questions et faire part de leurs inquiétudes quant à ce projet. À chaque fois, ils étaient nombreux au rendez-vous.

Ce qu'il en est sorti, c'est que peu de citoyens sont d'accord avec le projet dans son ensemble tel qu'il est proposé.

On y retrouve ainsi plusieurs arguments récurrents.

Tout d'abord, les dépenses entraînées par ce projet sont clairement sous-estimées par l'administration et ne se justifient pas, eu égard aux alternatives déjà existantes, à travers la nationale 523 et la nationale 57.

Ensuite – c'est le second argument –, il est question de l'impact sur les terres agricoles et du caractère rural de la région, qui est, en troisième argument, en totale contradiction avec l'objectif du Schéma de développement territorial du « Stop béton ».

Plus récemment, les comités citoyens ont vigoureusement protesté contre une pratique du parc Pairi Daiza, qui n'hésite pas à employer tous les moyens financiers et humains à disposition pour faire pencher cette enquête publique en faveur de la construction de la route.

S'il est vrai que le parc participe à la construction de cette infrastructure, voire en est l'instigateur, ne devrait-il pas être soumis à une sorte de devoir de réserve en tant que demandeur ?

Ces pratiques, même si elles ne sont pas tout à fait illégales, nous semblent à la limite de l'éthique.

Après les citoyens, ce sont maintenant les communes, qui ont composé une *task force*, qui ne sont pas toutes d'accord avec le projet. Tout d'abord, la Commune d'Ath a exprimé de sérieuses réserves sur la phase 2 et rejette carrément la phase 3. Ensuite, Silly considère la position comme négative sur l'entièreté du projet.

Autour de ce projet, de plus en plus rejeté, le château de cartes s'effondre petit à petit.

D'autres éléments ont été soulevés par certains concernant des irrégularités dans l'enquête publique.

D'une part, il apparaît que le tracé de la route, dans sa phase 1, traverse la Commune de Lens, qui était pourtant absente de l'enquête publique ; un simple oubli selon certains, mais qui, malheureusement, prive les Lensois de leur droit fondamental à s'exprimer dans un projet qui impacte leur vie quotidienne. D'autre part, à Brugelette, plusieurs irrégularités ont été signalées au niveau des mentions nécessaires, selon l'article D.VII.7 du Code du développement territorial, notamment l'identification du permis et de la personne à son initiative. Ces deux aspects fragilisent grandement la stabilité du projet de route et ouvrent la porte, à notre avis, à des recours longs et coûteux, tant pour les riverains que pour les pouvoirs publics.

Monsieur le Ministre, à la lueur de ces arguments, comptez-vous remettre en cause la construction de cette route dans son projet actuel ?

Devant les irrégularités que j'ai citées précédemment, considérez-vous une relance d'une nouvelle procédure d'enquête publique, incluant aussi la Commune de Lens ?

De nombreuses alternatives ont été émises durant l'enquête publique, comme l'utilisation des routes existantes ou l'adaptation des limitations de vitesse pour induire les GPS vers d'autres itinéraires. Toutes ces alternatives ont un point commun : le manque de données.

Une des revendications majeures des comités citoyens depuis le début, et de la Commune d'Ath plus précisément, c'est la réalisation d'une étude de mobilité globale autour du parc, avant de se lancer dans du bétonnage jugé inutile.

Ne pensez-vous pas qu'il serait plus judicieux de consacrer les deniers publics à ce genre d'étude qui permettrait d'objectiver les réels besoins de mobilité et

de trouver le meilleur itinéraire possible pour les usagers ?

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, tout d'abord, je voudrais vous préciser que l'enquête publique sur ce projet est toujours en cours et sera clôturée fin mars. Une séance publique de présentation doit en effet encore avoir lieu dans la Commune de Lens.

Le processus démocratique étant toujours en cours, il n'y a pas lieu d'en tirer une quelconque conclusion définitive à ce stade.

Je tiens néanmoins à rappeler que le projet soumis à l'enquête a fait l'objet d'un consensus en *task force*, où siégeaient les représentants des communes de Brugelette, Ath, Lens et Silly. J'entends bien le positionnement actuel des mêmes communes, mais, à un moment donné, ce sont ces communes qui ont validé ce qui est sur la table aujourd'hui.

L'utilité d'une liaison par le nord du parc, parallèlement à une amélioration des accès en transport en commun, a été démontrée par une étude visant à mesurer et analyser les flux de trafic autour du parc grâce aux données mobiles anonymisées des visiteurs. En effet, ce sont 50 % des visiteurs du parc en provenance du nord qui, en l'absence de liaison forte, continueront à engorger le village de Gages, principalement en période d'affluence touristique, et cela, malgré les diverses formules de mobilité en transport en commun notamment. Ce qui est en jeu, ici, c'est essentiellement le fait de contourner le village de Gages.

À l'issue du processus d'instruction du permis, il appartiendra au fonctionnaire délégué d'en analyser les conclusions et de prendre une décision sur la demande de permis avec possibilité de statuer pour les différentes phases avec ou sans condition. Je rappelle à ce sujet que la demande de permis, pour répondre au souhait de la *task force* mise en place, a conçu une liaison depuis le parc jusqu'à la nationale 7, mais en phasant clairement sa construction. Il est précisé dans sa demande que la phase 1 depuis le parc jusqu'à la nationale 523 permet de résoudre les problèmes les plus importants de trafic et pourrait suffire avec une évaluation de la situation après quelque temps.

Je sais ce que je pense de ce dossier et vous comprendrez à travers cette dernière phrase quelle est ma formule préférée, mais laissons terminer l'enquête publique. En ce qui me concerne, je pense que la phase 1 est déjà largement suffisante. Il sera nécessaire de l'évaluer après, mais la phase 1 permet cependant

d'utiliser des voiries existantes sur lesquelles des aménagements seraient sans doute nécessaires. On aura l'occasion de reparler de la procédure avancée d'ici un gros mois.

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

M. Denis (PS). - Monsieur le Ministre, vous êtes tout à fait d'accord avec la proposition qui est sortie du collège et du conseil communal d'Ath. La phase 1 apparaît indispensable à tout le monde. La deuxième doit être évaluée et la troisième est plutôt sujette à caution. Je n'étais pas au courant de l'enquête publique qui avait été prolongée pour permettre la consultation de la Commune de Lens. C'est une bonne chose, sans quoi des recours auraient été déposés par les groupes de l'opposition de cette commune. D'autres vices de forme ont été relevés par des comités de citoyens de la Commune de Brugelette. Je ne peux pas vous dire si oui ou non il y aura des recours, mais il y a là une porte qui reste ouverte pour ce genre de mesures de retardement. Pour le reste, attendons le résultat de l'enquête publique sur Lens. Nous verrons à ce moment-là ce qu'il y a lieu de faire.

QUESTION ORALE DE MME GONZALEZ MOYANO À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LES AMÉNAGEMENTS DE LA NATIONALE 29 »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Gonzalez Moyano à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les aménagements de la nationale 29 ».

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Monsieur le Ministre, la nationale 29 reste toujours aussi problématique. Suite aux nombreux accidents qui y surviennent, des riverains de Corroy-le-Château ont formé un comité. Les riverains revendiquent la sécurisation du tronçon entre le carrefour du Docq – Sombreffe – et le rond-point de Gembloux. Les statistiques de Vias concernant cette route sont alarmantes. Sur la portion de la N29 autour de Corroy, entre le carrefour de Docq et celui de Gembloux, soit sur une distance de 7,5 kilomètres, il y a plus de 20 blessés chaque année et un décès au minimum tous les ans. Quelle est votre position concernant cette problématique ? Envisagez-vous d'y remédier ? Si oui, quand et comment ?

Envisagez-vous d'introduire ce dossier dans le prochain Plan d'investissements infrastructures ? Qu'en est-il ? Une solution provisoire pourrait-elle être envisagée ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Madame la Députée, je dois tout d'abord rectifier vos données relatives à l'accidentologie de la nationale 29 à Corroy-le-Château. En effet, les chiffres soumis par Vias ne concernent pas cette section de la nationale 29, mais une longueur bien plus importante. Durant la période allant de 2014 à 2017, soit quatre ans, 12 accidents corporels ont été recensés sur la nationale 29 à autour de Corroy-le-Château, soit une longueur de trois kilomètres. Cela représente un accident par an et par kilomètre, ce qui correspond à la moyenne régionale.

Pour être complet, il est vrai qu'il y a eu récemment un accident mortel impliquant un motocycliste. La nationale 29 est une route assez empruntée de par ses liaisons avec la nationale 4 ou la E411. Il y a donc une densité de trafic qui génère des comportements à risques, surtout en sortie des voiries latérales ou en sortie des commerces. Il conviendrait d'avoir une analyse globale de l'axe tant d'un point de vue limitation de vitesse qu'aménagement routier, et ce, compte tenu de la configuration de la route.

En effet, il faut distinguer la partie agglomérée – Grand Manil/Gembloux – de la section plus rurale entre la sortie de Sombreffe et Grand Manil. Le contexte n'est absolument pas le même.

Cette analyse sera étudiée dans le cadre d'une prochaine Commission provinciale de sécurité routière qui aura lieu courant du premier semestre de cette année. Parallèlement, sachez qu'une demande de radar a été faite sur la N29 à hauteur de Corroy-le-Château. C'est seulement après avoir réalisé cette CPSR et avoir analysé les solutions à mettre en place qu'une estimation de projet pourra être proposée.

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 que les chiffres annoncés sont erronés. Je m'en réjouis puisque cela concerne des vies humaines. J'entends bien que l'axe se situe dans la moyenne au niveau des accidents.

Je prends note qu'une demande de radar a été effectuée. Je prends note également que vous n'envisagez pas, avant que la commission se soit réunie,

qu'il y ait une inscription de ce tronçon problématique dans le Plan d'investissement infrastructures.

**QUESTION ORALE DE M. HAZÉE 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 CRÉATION DE MOBIPÔLES »**

**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
COVOITURAGE »**

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. Hazée, sur « le projet de création de mobipôles » ;
- Mme Gonzalez Moyano, sur « le covoiturage ».

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

M. Hazée (Ecolo). - Monsieur le Ministre, voici quelques mois, il y a eu une communication du Gouvernement sur le projet de créer des mobipôles en Wallonie. La volonté semble, d'ici à 2024, de créer 100 mobipôles, pour que chacune des 262 communes soit dotée en 2030 d'au moins un de ces pôles d'échanges multimodaux.

Parmi les services de mobilité envisagés au sein des mobipôles on retiendra notamment :

- des transports publics – bus et train – avec de nouvelles liaisons rapides et directes vers les pôles ;
- une offre de stationnement avec bornes de recharge électrique ;
- des stationnements sécurisés pour vélo ;
- un relai pour le covoiturage ;
- des voitures partagées ;
- une offre locale de taxi.

Le déploiement des mobipôles inclut la réalisation d'infrastructures cyclopiétonnes permettant aux habitants des communes concernées de les rejoindre aisément à pied ou à vélo. En fonction de la taille et de l'emplacement des mobipôles, d'autres services optionnels seront également à considérer afin d'encourager leur utilisation – zone d'attente conviviale,

toilettes, douches, eau potable, espace de coworking avec cafétéria, points relais pour la distribution de colis, dépose-repassage, réparation de vélos, plateforme de logistique urbaine, et cetera. Je reprenais les termes de la communication gouvernementale.

La piste de financement aujourd'hui évoquée – en tout cas la seule dont j'ai pu prendre connaissance – est de charger le SOFICO de la mission de mise en place des mobipôles. Évidemment, voir la SOFICO réaliser des liaisons cyclopédestres, financer des services de taxi, construire des lieux de coworking et autres plateformes de logistique urbaine peut être très séduisant. Toutefois, dans l'état actuel du droit, cela ne semble pas cadrer avec les missions confiées à la SOFICO par son décret organique et les décrets successifs qui l'ont modifiée.

Sur le plan plus géographique, le domaine routier et fluvial concédé à la SOFICO est également loin de couvrir l'ensemble des communes wallonnes et risque, dès lors, de ne coïncider que par hasard avec les localisations réellement pertinentes pour établir les mobipôles. Je pense en particulier aux connexions avec les transports publics – bus et trains – tels que le Gouvernement l'a annoncé.

Pouvez-vous m'apporter des informations précises sur les modalités de financement des mobipôles ?

Quel est le rôle confié à la SOFICO ? Celui-ci est-il compatible avec ses missions décrétales ? Un projet de décret est-il prévu pour les modifier ?

Quel est le lien avec le patrimoine dont la SOFICO a la charge et le déploiement concret des mobipôles dont elle recevrait la mission ? Ces mobipôles sont-ils limités au domaine actuellement géré par la SOFICO ou le Gouvernement a-t-il envisagé une perspective plus large en la matière ?

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Monsieur le Ministre, en juin dernier, je vous ai interrogé sur le développement du covoiturage en Wallonie. Vous m'aviez alors indiqué que dans le cadre du plan wallon d'investissement, cinq mobipôles – un par province – seraient mis en œuvre rapidement. Où seront-ils installés ? Combien coûtera leur aménagement ? Quand seront-ils mis à disposition des automobilistes ?

Vous m'aviez également indiqué qu'il fallait des incitants financiers et fiscaux pour rendre ces mobipôles attractifs. Quels sont les travaux du Gouvernement en la matière ? Qu'entendez-vous mettre en place avant la prochaine échéance électorale ?

On connaît également votre volonté de proposer des bandes spécifiques de circulation pour le covoiturage.

Ce type de formule existe et fonctionne déjà à l'étranger. Pourquoi en irait-il autrement en Wallonie ?

À ce sujet, deux projets pilotes devraient voir le jour sur la E411 en mars, qu'en est-il exactement ? Quels sont ces projets pilotes entre Wavre et Bruxelles et Arlon et Luxembourg ? Qu'en est-il des réticences ou de l'indifférence exprimées par la Flandre ? Enfin, qu'entendez-vous mettre en œuvre d'ici la fin de la législature pour favoriser concrètement le covoiturage ?

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, Madame la Députée, en ce qui concerne tout d'abord les mobipôles, la mission d'études est pilotée par la SOFICO en étroite collaboration avec les services du SPW Mobilité et Infrastructures. On pourra bientôt dire « infrastructure-mobilité » sans parler de deux services différents puisque la fusion entre la DGO1 et DGO2 avance très bien.

Il est, en effet, indispensable de définir un cadre commun pour l'implémentation du concept, cette mission est nouvelle pour la SOFICO qui a pour ce faire été dotée de moyens spécifiques. Les missions décrétales de la SOFICO concernent la réalisation de chaînons manquants du réseau wallon structurant, l'entretien et la réhabilitation des autoroutes et principales routes de Wallonie, la réalisation domaniale y adjacente telle que la gestion des aires autoroutières et des parkings de covoiturage, la gestion de réseau de fibre optique, la mise à disposition des infrastructures, des espaces pour développer des projets de concessions de service permettant d'accroître la production des énergies renouvelables, et cetera. Ces compétences convergent avec les objectifs rencontrés par la réalisation des mobipôles.

Le financement des mobipôles est alimenté par le Plan wallon d'investissement, le budget prévu pour ce poste est de 450 millions d'euros durant sur la durée du plan. En 2018, 7,5 millions d'euros ont été engagés pour couvrir la mise en œuvre de cinq premiers mobipôles répartis sur le territoire de la Wallonie et pour réaliser une étude destinée à identifier les critères et les lieux pertinents de 95 mobipôles suivants. Ce budget couvre la création spécifique du mobipôle et doit s'accompagner de la mise en œuvre de l'accessibilité du mobipôle via du transport collectif, des cheminements cyclopiétons par exemple entre les mobipôles et les points d'origine/destinations qui seront identifiés comme utiles, du développement ou du renforcement éventuel de l'offre de transport multimodal, du développement de la couche numérique et de l'équipement en termes de bornes de recharge. Les budgets liés à ces aspects sont également prévus via le

Plan wallon d'investissement et le plan Infrastructures. Il est donc indispensable que la mise en œuvre de divers projets et plans soit cohérente et j'y suis très attentif.

Concernant les bandes de covoiturage, j'ai fait part à mes homologues de la mobilité des formules existantes dans le monde et spécifiquement en Europe. Cela a permis, en marge du comité exécutif des ministres de la mobilité du 14 janvier dernier, d'obtenir un accord de principe des Régions, notamment la Flandre. Cet accord doit être confirmé prochainement pour la mise en œuvre rapide du projet pilote de l'installation d'une bande de covoiturage sur la E411 sur le territoire des trois Régions concernées. Les deux bandes pilotes sur la E411 vers Bruxelles et vers Luxembourg seront mises en place conjointement au printemps 2019, après la fin du chantier entre Arlon et Sterpenich. À ce sujet, le chantier visant à réhabiliter sur 11 kilomètres en direction du Luxembourg le revêtement du Luxembourg qui a débuté le 25 septembre 2018 progresse bien. L'objectif est de pouvoir poser les couches de roulement dès que possible sur toute la largeur de l'autoroute. L'entièreté du chantier devrait pouvoir être terminée pour la fin du premier trimestre 2019.

Tout ceci me permet d'être rassuré pour la création de la bande de covoiturage dont le projet consiste à emprunter la bande d'arrêt d'urgence ou la bande bus en cas d'embouteillage avec une vitesse maximale autorisée de 50 kilomètre/heure pour tout véhicule comprenant au minimum trois personnes, conducteur compris, à son bord. De plus, des dispositifs placés le long de l'autoroute permettront de vérifier que cette consigne est bien respectée et, dans le cas contraire, à la police de sanctionner les contrevenants. Après avoir prévu plus de 2 000 places réparties dans une trentaine de parkings qui sont mis à disposition gratuitement, avoir développé l'application ComOn pour tablette et smartphone, le projet de bande de covoiturage permettra une réelle mise en place du covoiturage dans son ensemble.

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

M. Hazée (Ecolo). - J'ai pris note des éléments de réponse du ministre. Le concept reste intéressant, je suis par contre perplexe par rapport au cadrage juridique des choses parce que je ne vois pas bien comment la SOFICO pourra gérer l'entièreté du projet. À ce stade, elle est chargée d'une étude, il y a sans doute une latitude d'actions en la matière, mais quant à l'implémentation, je vois mal comment le décret peut permettre à la SOFICO de conduire les choses jusqu'au bout. Je suis perplexe a fortiori pour la localisation de ces mobipôles, si jamais le Gouvernement tentait de les limiter aux domaines dont la SOFICO est actuellement en charge, parce que cela risque alors de conduire à une dépense du réseau autoroutier, ce qui est assez paradoxal par rapport à l'objectif poursuivi par le projet. Enfin, le financement reste extrêmement limité puisque moins de 2 % des dépenses sont actuellement

budgetées. Par contre, la communication fonctionne sans doute à plein.

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

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Je remercie M. le Ministre pour ses réponses.

J'entends que l'état d'avancement relatif aux mobipôles est très limité. Je remercie M. le Ministre pour les sommes qu'il a avancées, mais nous ne savons toujours pas où ces mobipôles seront installés et quand ils seront mis à disposition des automobilistes. Relativement au dossier du covoiturage, je note avec satisfaction, Monsieur le Ministre, que le dossier avance bien. Vous l'avez dit, vous avez obtenu l'accord de principe des Régions. J'ose espérer que ce covoiturage sera prochainement effectif.

**QUESTION ORALE DE M. HAZÉE 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
CRÉATION DE SIX LIGNES DE BUS EXPRESS
EN AVRIL 2019 »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée 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 création de six lignes de bus express en avril 2019 ».

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

M. Hazée (Ecolo). - Monsieur le Ministre, nous avons pu prendre connaissance sur le site infotec.be du fait que l'OTW a été enjoint par le Gouvernement de lancer l'appel à candidatures auprès des entreprises privées de transport en vue de la mise en place d'ici au 23 avril 2019 de six lignes de bus express. Toute concomitance avec la campagne électorale est bien sûr purement fortuite. Les clauses décrites de manière très précise suscitent des interrogations.

Premièrement, les services prioritairement destinés aux travailleurs ne seront accessibles aux voyages que sur réservation. C'est évidemment un point d'achoppement pour une série d'usagers potentiels.

Deuxièmement, s'agissant dès lors par déduction de services réguliers spécialisés et non de lignes publiques, il n'est pas possible en l'état de déceler quels tarifs y seront appliqués. Ce sera l'objet d'une de nos questions.

Troisièmement, certaines des lignes à mettre en place ne seront disponibles que dans une direction le matin, la direction inverse le soir, à raison de deux ou trois voyages matinaux et vespéraux, à savoir les relations Chimay-Charleroi, Dour-Mons et Bastogne-Arlon. Les autres relations, plus classiquement, assureront de vraies rotations, les autocars assurant un aller suivi immédiatement d'un retour pour les lignes Namur-Nivelles, Marche-Liège et Braine-l'Alleud-Louvain-la-Neuve.

Quatrièmement, il est stipulé dans le document que les autocars qui doivent obligatoirement bénéficier d'équipements assez développés – par exemple, chaque place doit disposer d'une prise USB – ne pourront être affectés à aucune autre ligne de transport, à aucun autre service de transport plus précisément, y compris, je suppose, mais vous nous le direz, le samedi et le dimanche, jours durant lesquels ces lignes ne rouleront pas.

Ces informations m'amènent à plusieurs questions.

Un, deux et parfois trois services le matin et le soir, c'est une fenêtre très restrictive qui semble basée sur des horaires de travail totalement stables. D'autant plus stable que la réservation est obligatoire. À titre d'exemple, un travailleur qui se verrait dans l'obligation de jouer les prolongations un soir n'aurait aucune certitude de pouvoir utiliser les services du second autocar s'il ne l'a pas réservé, voire aucune certitude de rentrer chez lui s'il termine quelques instants plus tard.

Pensez-vous qu'un tel mode rigide d'accès au service soit adapté à la réalité du monde du travail ?

L'incertitude reste à ce stade totale quant à savoir si un abonnement TEC traditionnel donnera accès à ces nouveaux services. Ce n'est pas un détail, car la probabilité que le lieu de travail soit immédiatement prochain de la destination urbaine finale est faible. Dès lors, il importe de tenir compte de la dimension réseau en permettant, à notre sens, la poursuite du trajet depuis le terminus urbain vers la destination finale. Pouvez-vous aujourd'hui lever le voile sur les tarifs qui seront applicables et les conditions d'accès à ces services ?

Le trajet doit être prépayé, pouvez-vous nous dire quel sera le régime de preuve exigé ? Cette preuve sera-t-elle à produire par le client ou par le transporteur ? Si un siège prépayé n'est pas occupé, pour maladie, pour irrégularité d'horaires de travail, cela semble entraîner que par définition ce siège est perdu. Des dispositions ont-elles été prises pour remédier à ce gaspillage ?

Les autocars doivent répondre à des critères stricts. Ils doivent être affectés à ce seul service et ne peuvent donc être amortis en assurant d'autres services. Il n'est pas évident par analogie de rendre possible des compléments de prestation au bénéfice du personnel de conduite. Une telle imposition ne va-t-elle pas pousser les offres de prix à la hausse – c'est une question que

nous nous posons –, encore plus à la hausse dans le cas des trois lignes exploitées en service unidirectionnel. Des autocars roulent le matin, ils dorment pendant six ou huit heures dans la ville de destination, ils font chacun à leur tour le trajet de retour le soir. Avez-vous négocié avec les villes destinations les lieux de stationnement improductifs nécessaires à accueillir ces autocars en journée ? Avez-vous procédé à des projections quant aux coûts potentiels de ces services ramenés au nombre de voyages potentiels ?

Ces services sont annoncés pour une durée d'une année et seront adaptés, supprimés, reconduits, développés, en fonction de l'évaluation qui sera faite.

Or, pour le lancement, ces services sont financés, paradoxalement, par le Plan wallon d'investissement. Je dis « paradoxalement » puisque nous sommes ici devant une dépense d'exploitation. Comment envisagez-vous, en avril 2020, la reconduction ou le développement de ce type d'offre si les évaluations le permettent ?

Voilà un certain nombre de questions que nous voulions poser pour éclaircir l'évolution de 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. - Monsieur le Député, les lignes express qui démarreront en avril prochain ne constituent qu'une partie de l'offre qui est amenée à se développer dans le cadre des budgets déployés en faveur du transport collectif. Plusieurs expériences seront menées.

Dans ce cas, le public cible est constitué de travailleurs demandant un certain niveau de service, public trop peu présent dans les clients des TEC actuellement et qu'il convient de convaincre d'abandonner la voiture particulière. Les études montrent que le public ciblé est sensible à la notion de confort et en particulier à la disponibilité d'une place assise. Le système de réservation est avant tout destiné à assurer cette disponibilité.

L'ensemble du système est conçu pour pouvoir être évolutif en fonction des résultats, des enquêtes et du succès observés. Ce n'est pas pour rien qu'il n'y a que quelques projets au départ. Il faut vraiment vérifier une série de choses et concevoir, dès le départ, un système qui puisse évoluer en raison des résultats et du succès observés.

Le tarif applicable est en cours d'analyse et les modalités pratiques de déploiement du service ne sont pas encore totalement précisées.

Les autocars ne doivent pas être nécessairement affectés à un seul service. La seule exigence formulée

l'est en termes de lots – un service, un lot –, mais il n'est pas exclu que, ultérieurement, un véhicule puisse exécuter d'autres services.

En particulier, il est envisageable que l'offre puisse être étendue selon une fréquence plus régulière au cours de la journée. Toutefois, nous ne souhaitons pas faire rouler un véhicule si la demande n'était pas au rendez-vous. On a du mal à imaginer, sur cette cible d'usagers, que l'on ait du monde pour circuler à 10 heures ou à 14 heures. En toute logique, la majorité des déplacements pour assurer une « rentabilité » à cette proposition est au matin et en fin d'après-midi, à l'heure du retour.

Les budgets octroyés dans le cadre du PWI pour ce projet s'étendent au minimum jusqu'à 2023, à la fin du nouveau contrat de service public qui vient d'être conclu et signé avec l'opérateur. Il n'est pas question de n'avoir que le financement pour la période d'avril 2019 à avril 2020 : les moyens sont identifiés jusque 2023 inclus.

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

M. Hazée (Ecolo). - J'ai bien écouté M. le Ministre, la volonté de cibler, ou plutôt d'élargir la clientèle habituelle des TEC est une intuition intéressante. De la même manière, le fait d'agir avec une expérience limitée à six lignes ne pose pas problème en soi. Elle ne pose problème que parce que le Gouvernement a annoncé une communication portant sur un nombre de lignes beaucoup plus important il y a quelques semaines et que, manifestement, on revient ici avec une réalité qui revient sur terre. Cela aide à la clarté des enjeux.

Je note aussi que, contrairement à ce qui avait été lu dans l'appel à candidatures qui était publié sur le site infotec.be, les autocars concernés pourront offrir d'autres courses, d'autres services, et ne seront pas calés, pendant l'ensemble de leur journée, sur le site d'un des deux points de destination. C'est un éclaircissement pertinent.

Enfin, je continue à rester extrêmement dubitatif quant à la logique de réservation, et donc à une logique extrêmement statique qui, dès lors, ne peut viser que des usagers dans des horaires extrêmement fermés. C'est une limite au développement de ce qui constitue, au point de départ, un projet intéressant, à savoir le développement de nouvelles lignes de transport public avec cette logique express. Nous avons d'ailleurs nous-mêmes appelé de nos vœux la réalisation de certains projets. Aujourd'hui, on se retrouve avec, malheureusement, un service qui prend un autre tour plus restrictif, plus contraignant. Il s'agira très certainement d'évaluer fort vite comment les choses évoluent pour pouvoir, le cas échéant, réorienter utilement ces budgets.

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Si je peux rajouter un mot : la réservation est possible, mais pas indispensable. Le fait que quelqu'un réserve lui donner la garantie d'avoir une place, mais si, à l'arrêt, au point de départ, quelqu'un se présente sans avoir réservé, et que des places sont disponibles, il pourra en occuper une. Pour que ce soit bien compris, les deux possibilités existent, mais le fait d'avoir réservé garantit, dans ce cas-là, d'avoir une place. La réservation peut se faire en ligne sur l'application téléphonique, encore cinq minutes avant. Cela peut être très rapide.

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

M. Hazée (Ecolo). - Le ministre amène des éléments qui ne sont pas sans intérêt parce que l'on a là une limitation d'un potentiel gaspillage qui pourrait intervenir grâce à l'ouverture qu'il vient d'évoquer. En même temps, il reste des questions quant à une fourchette de temps extrêmement limitée et dans des conditions où l'on imagine la limite en nombre de places assises, vu cette logique de réservation. Aujourd'hui, pour l'usage des transports en commun – d'ailleurs parfois au détriment de la qualité de transport des personnes concernées –, le fait de pouvoir circuler debout, dans des conditions parfois pas idéales, donne au moins une chance plus grande d'arriver à destination. Ici, le caractère extrêmement circonstancié du projet va réduire très fort cette possibilité. C'est bien sûr une hypothèque qui pèse sur le succès de la démarche qui risque, en fait, de n'avoir qu'un temps électoral, pour tout dire.

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

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

**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
VOITURES SANS PERMIS »**

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

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

- Mme Moinnet, sur « les voitures sans permis » ;
- M. Maroy, sur « les voitures sans permis » ;
- M. Denis, sur « les accidents impliquant des voitures sans permis ».

La parole est à Mme Moinnet pour poser sa question.

Mme Moinnet (cdH). - Monsieur le Ministre, les petites voitures quadricycles, de moins de 350 kilos et limitées à 45 kilomètres par heure, connaissent depuis quelques années un succès grandissant dans notre pays. Ces dernières années, les constructeurs ont misé sur ces véhicules qui attirent toujours plus de jeunes, et notamment leurs parents, qui préfèrent opter pour ces véhicules plus sécurisants à leurs yeux plutôt que pour un scooter. Sur 10 voitures de ce type vendues, sept sont destinées à des jeunes qui n'ont pas encore l'âge de passer le permis de conduire. En effet, la conduite de ce type de véhicule ne nécessite que de passer le permis AM, nécessitant la réussite de l'examen théorique et un minimum de quatre heures de cours d'auto-école.

Cependant, ces voiturettes ont un niveau de sécurité très faible, ainsi qu'en témoignent les mauvais résultats obtenus au crash-test Euro NCAP. Lorsqu'elles sont impliquées dans un accident, les conséquences sont souvent graves, comme un tragique événement vient encore de le rappeler il y a quelques jours.

Mes questions sont les suivantes : envisagez-vous de mener des actions de sensibilisation particulières sur des limites, notamment en termes de sécurité de ces véhicules à l'attention des publics cibles, notamment des jeunes ? En concertation avec votre collègue du Fédéral, ne faudrait-il pas hausser les exigences afin de pouvoir conduire ce type de véhicule ? Il faut savoir qu'en juillet 2017 votre prédécesseur indiquait qu'une étude se basant sur les marques des véhicules avait donné quelques indications sur les nombres d'accidents dans lesquels ces véhicules étaient impliqués. Cependant, elles devaient être confirmées par d'autres études. Celles-ci ont-elles pu être réalisées ?

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

M. Maroy (MR). - Monsieur le Ministre, quatre adolescentes, qui circulaient à bord d'une voiture dite « sans permis », ont récemment été victimes d'un grave accident ; c'était à la frontière entre la Flandre et le Brabant Wallon. Deux d'entre elles ont malheureusement perdu la vie ; il s'agissait de deux jeunes filles, une de 15 ans et l'autre de 18 ans. L'Agence wallonne pour la sécurité routière a analysé les accidents survenus au cours des quatre dernières années et qui ont impliqué ces voitures. Notre région semble particulièrement concernée puisque l'on y a recensé plus d'accidents que dans les deux autres régions. Il y a eu 182 blessés dans des accidents survenus en Wallonie et impliquant ces voitures, entre 2014 et 2017, contre 119 en Flandre. Autre enseignement, le taux de mortalité est plus élevé avec ces voitures que pour les véhicules classiques. Du coup, le débat est relancé : certains demandent aujourd'hui d'imposer un permis B pour ces voitures inadéquatement appelées « voitures sans permis » puisque en fait elles nécessitent, dans la grande majorité des cas, un permis AM, c'est-à-dire un permis cyclomoteur. Pour être complet, seules les personnes qui ont plus de 57 ans peuvent conduire ces voitures sans avoir de permis.

L'ASBL SAVE, qui regroupe des parents d'enfants victimes de la route, estime qu'il faut que la formation des conducteurs soit similaire à celle que doivent suivre ceux qui conduisent des voitures classiques. La carrosserie de ces véhicules est très légère. En cas d'accident, elles n'offrent pas la même protection à ses occupants. De plus, l'écart important de vitesse sans signalisation spécifique est source de dangers. Ces voitures roulent en effet à une vitesse de 45 kilomètres par heure maximum. Elles ne pèsent qu'environ 450 kilos alors qu'un SUV pèsera plus d'une tonne.

Monsieur le Ministre, j'en viens à mes questions. Vias ne considère pas qu'il faille imposer un permis pour ces voitures, un vrai permis. Quel est votre avis ? Faut-il le faire selon vous ? Il n'y a pas non plus de contrôle technique. Faudrait-il, selon vous, en instaurer un ? Ces véhicules, je l'ai dit, ne sont pas très solides. Devrait-on imposer des crash-tests un peu plus poussés ? Je vous pose la question alors que je sais que ce n'est pas directement de votre compétence, mais cela ne vous empêche pas d'avoir un avis.

Enfin, en matière de prévention, prendrez-vous des mesures spécifiques concernant ces véhicules dont ma collègue a souligné l'attrait de plus en plus grandissant auprès d'une clientèle particulièrement jeune ? Autrefois, ces véhicules n'étaient quasiment conduits que par des personnes âgées. Aujourd'hui, dans certaines régions, la mienne particulièrement, on voit de plus en plus d'adolescents qui utilisent ce type de véhicules pour

se rendre, par exemple, à l'école ou, dans le cas présent ici, pour effectuer une sortie nocturne.

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

M. Denis (PS). - Monsieur le Ministre, en Région bruxelloise, il y a quelques jours, un dramatique accident a remis la question des voitures sans permis au cœur de l'actualité. L'Agence wallonne pour la sécurité routière, M. Maroy le rappelait tout à l'heure, a sorti un certain nombre de chiffres peu flatteurs pour la Wallonie, parce que cette Région du pays est plus concernée que les deux autres en termes d'accidents, en termes d'accidents avec dommages corporels et en termes d'accidents ayant entraîné le décès d'un des occupants du véhicule.

La gravité des accidents impliquant ces voitures est plus élevée que pour les voitures classiques et même que les cyclomoteurs. On compte 21 occupants de voitures tués pour 1 000 accidents, contre 18 pour les occupants de véhicules classiques, 12 pour des usagers de cyclomoteurs. Selon l'Agence wallonne pour la sécurité routière, l'explication réside notamment dans le fait que ces quadricycles légers n'ont pas les mêmes obligations techniques que les voitures. Par exemple, elles ne doivent pas être obligatoirement équipées d'airbag, la carrosserie est également plus fine et absorbe moins les chocs. Enfin, en Brabant wallon, qui est la province la plus touchée, on peut peut-être, comme disait M. Maroy, y voir une explication sociologique attirant maintenant une certaine jeunesse vers ces véhicules qui ne demandent pas l'obligation d'avoir un permis.

Face à cette situation, quelles mesures entendez-vous prendre pour limiter l'implication de ce type de véhicules dans des accidents graves ? Quelles sont les discussions en cours sur le sujet avec les autres Régions ? Des voix s'élèvent pour réclamer l'imposition d'un gyrophare pour ces véhicules plus lents. Que leur répondez-vous, Monsieur le Ministre ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Madame la Députée, Messieurs les députés, mon prédécesseur et moi-même avons déjà eu l'occasion de le mentionner à plusieurs reprises, il n'existe pas de voiture sans permis. Un permis de conduire AM est bel et bien requis pour circuler avec les véhicules erronément appelés « voitures sans permis ». Pour rappel, ce permis AM exige de passer l'examen théorique et un examen pratique sur terrain privé. Il est donc préférable d'utiliser le terme de « voiturette » ou de « quadricycle léger ».

Comme vous le mentionnez, l'Agence wallonne pour la sécurité routière fournit régulièrement des analyses à partir de bases de données des accidents corporels de la route. Ces analyses servent à objectiver les enjeux dans le domaine de la sécurité routière. Selon les derniers chiffres officiels en 2017, ont été enregistrés 61 accidents corporels impliquant une voiturette en Belgique, dont 37 en Wallonie, soit 61 % de l'ensemble de ces accidents. Il y a plus d'accidents impliquant ces voiturettes en Wallonie qu'en Flandre ou en Région bruxelloise, mais il y a aussi plus de voiturettes immatriculées en Wallonie que dans les deux autres Régions.

La majorité des accidents de voiturettes se produisent sur des routes limitées à 50 kilomètres par heure, 65 % des accidents. Il y a environ un quart sur les routes avec des limitations supérieures, 90 kilomètres par heure, 16 %, et 70 kilomètres par heure, 10 %. Le public étant limité, l'AWSR effectue des campagnes de sensibilisation ciblées sur ce type d'usage particulier et diffuse diverses recommandations.

Il est vrai que ces voiturettes obtiennent de mauvais résultats aux tests euro NCAP, ce qui peut sembler logique. Il s'agit de cyclomoteurs à quatre roues, et pas de réelles voitures. Comparativement aux voitures, les résultats sont nettement moins bons, mais comparativement aux cyclomoteurs classiques à deux roues, forcément sans aucune carrosserie, les résultats sont meilleurs. Les résultats de ces tests euro NCAP sont publics et tout un chacun peut accéder aux résultats des tests s'il souhaite acquérir une voiturette ou une voiture.

Les standards aux normes de sécurité des véhicules et l'information sur les produits mis sur le marché relèvent du droit européen et fédéral. Il en est de même du Code de la route. À ce stade, et malgré le terrible accident survenu le week-end passé, je pense qu'il faut considérer ces voiturettes pour ce qu'elles sont. On ne peut certainement pas les encenser, mais ne les dénigrons pas non plus outre mesure. Ce sont des cyclomoteurs à quatre roues, ni plus, ni moins.

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

Mme Moinnet (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour la réponse complète qu'il nous a fournie. Il a parlé des actions de sensibilisation. Je pense que celles-ci ne pourront être pleinement efficaces que si elles sont accompagnées d'une législation beaucoup plus rigoureuse. À ce propos, je pense qu'il serait intéressant d'étudier attentivement les données relatives à ces véhicules, à ces voiturettes ou quadricycles légers, comme vous l'avez dit.

Comme vous l'avez dit, en ce qui concerne le nombre de passagers autorisés, les différentes marques utilisées ou le nombre d'accidents ou encore le nombre d'heures de formation dans les différents pays, une

comparaison des différentes législations de ce qui se fait chez nos voisins donnerait aussi un aperçu sur les règles à adopter chez nous.

Sans vouloir remettre en question l'utilité de ce type de véhicule comportant de nombreux avantages pour l'utilisateur, je pense notamment au point de vue social, nous souhaitons néanmoins plus de fermeté quant à son utilisation. La sécurité de tous est en jeu.

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

M. Maroy (MR). - Quand un accident se produit – et celui-ci prend aux tripes parce qu'il implique deux jeunes filles qui avaient toute la vie devant elles – on ne peut pas rester insensible face à un tel drame. Il faut se garder de se laisser guider par son émotion. Il n'empêche que les chiffres qui ressortent de l'étude de l'Agence wallonne pour la sécurité routière sont tout de même éclairants. Ces voitures dites sans permis sont plus dangereuses que les voitures classiques. C'est une évidence. Elles circulent à 45 kilomètres par heure maximum, elles peuvent circuler sur des routes sur lesquelles on peut faire du 90 kilomètres par heure. Je sais que vous allez me dire que la comparaison est un peu bancal. Récemment, vous avez mis sur le tapis la question de la nationale 25 sur laquelle circulent des tracteurs à faible vitesse. C'est normal que l'on puisse se poser cette question-là. Je trouve qu'il est normal aussi que l'on puisse se poser la question de la circulation et des normes qui s'appliquent à ces voitures sans permis, d'autant qu'elles ont de plus en plus de succès auprès des jeunes dont on sait qu'ils manquent d'expérience et qu'ils peuvent parfois se montrer un peu téméraires.

Une nouvelle campagne de sensibilisation serait adéquate. De manière générale, il faudrait engager une réflexion plus globale, pas seulement au niveau wallon, mais aussi au niveau fédéral, sur les normes qui s'appliquent à ces voitures. Vous dites qu'il n'existe pas de voitures sans permis, mais d'après ce que dit Benoit Godart de Vias, il en est le porte-parole, si l'on est né avant 1961, il ne faut aucun permis pour conduire un tel type de véhicule.

J'appelle à une réflexion, Monsieur le Ministre. On ne peut pas rester insensible devant ces chiffres.

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

M. Denis (PS). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces réponses. La formation est une bonne chose. Plus les gens seront conscientisés aux dangers de leur comportement, mieux la chose ira. Malheureusement pour les voiturettes, les statistiques d'accidents ne plaident pas en leur faveur. Deux choses sont un peu contradictoires : leur lenteur et leur manque de visibilité. Une question devrait être posée sur leur utilisation au niveau du réseau structurant. Je comprends que, pour des routes où la vitesse est limitée à 40, 50, 60, 70 kilomètres par heure, on puisse les voir. Cependant, sur les routes du réseau structurant où la

vitesse peut atteindre 90 kilomètres par heure, je me pose des questions au niveau de la sécurité des usagers de ces petites voitures.

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

**QUESTION ORALE DE M. DAELE 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
PLACEMENT DE CAMÉRAS AUX ENTRÉES ET
SORTIES D'AUTOROUTES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Daele 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 placement de caméras aux entrées et sorties d'autoroutes ».

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

M. Daele (Ecolo). - Monsieur le Ministre, je souhaite vous interpeller sur cette annonce de caméras pour stopper le transit de camions à Theux et Pepinster. Ce problème de transit de camions n'est pas neuf. Il faut savoir que, depuis plus de 30 ans, le centre de Theux est interdit aux poids lourds de transit, aux plus de 10 tonnes, mais qu'il en passe tout de même. Le comptage le plus élevé a été jusqu'à 750 camions par jour, ce qui est énorme, entre Sprimont et Heusy, sur la N652 qui passe par Theux.

Il y a une interdiction de transit de camions plus récente, prise à Pepinster, sur le trajet N666 Sprimont-Pepinster.

De manière à pouvoir faire respecter ces deux interdictions, beaucoup de possibilités ont été évoquées. Des caméras ont été choisies, c'est le bourgmestre de Pepinster qui l'indique dans l'article de Sudpresse du 19 février. Il est indiqué que la Région wallonne va installer des caméras à différentes entrées et sorties d'autoroute pour éviter le transit de camions sur les routes de Pepinster et des communes avoisinantes.

Je voudrais vous entendre préciser le contenu de cette mesure, son coût. Pouvez-vous m'indiquer si vous pensez que ce système sera plus efficace et plus dissuasif que les interdictions et les systèmes déjà mis en place ? À quelle date ce système va-t-il se mettre en œuvre ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, en concertation avec les autorités locales et compte tenu du trafic de transit de camions disproportionné sur la route entre Pepinster, Theux et Sprimont, il a été décidé d'interdire le transit de camions.

En pleine concertation entre les services de police et l'administration régionale, les démarches administratives seront effectuées, la signalisation d'annonce et d'interdiction sera placée et un système automatique intelligent de constatation et de verbalisation sera instauré.

Tous les camions qui franchiront l'interdiction seront systématiquement verbalisés. Ce sera plus efficace que les quelques opérations de contrôles aléatoires que les services de police locale peuvent effectuer pour contrôler le respect des sens interdits et autres interdictions présentes sur leur territoire.

Le coût du projet comprenant la signalisation et les contrôles automatiques est estimé à un montant allant de 500 000 à 600 000 euros. Il faudra toutefois déduire les montants des amendes qui en découleront.

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

M. Daele (Ecolo). - Je vous remercie pour vos précisions. Ce système de caméras automatise le constat d'infraction.

Un élément me paraît cependant important, c'est l'information donnée aux camions aux sorties d'autoroute, pour bien leur indiquer cette interdiction. Il ne s'agit pas de simplement faire tourner la planche à amendes, mais de faire que les camions prennent l'autoroute pour effectuer ce trajet plutôt que le raccourci par les centres de Theux et Pepinster.

L'élément d'information dans différentes langues serait intéressant, parce que l'on constate que les plaques d'immatriculation, si vous vous asseyez à une terrasse dans le centre de Theux et que vous regardez passer les camions, vous pouvez constater qu'il y a beaucoup de camions polonais, hongrois, lettons. L'information doit aussi être accessible dans ces différentes langues. Le volet informations pour que les camionneurs soient prévenus et qu'ils ne constatent pas simplement après coup qu'ils ont commis une infraction et qu'ils ont l'amende me paraît également essentiel.

**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
« L'EXTENSION DU TRAM DE LIÈGE VERS
JEMEPE »**

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 « l'extension du tram de Liège vers Jemeppe ».

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

M. Culot (MR). - Monsieur le Ministre, les Liégeois sont heureux puisque le marché du tram a pu être signé. La concrétisation de ce projet important pour la région, la métropole liégeoise, est une bonne nouvelle.

Le marché final, on l'a déjà dit, coûte près de 200 millions d'euros de moins que ce qui était prévu initialement. Vu cette diminution significative du coût et un brin inattendue, le secret espoir de voir ce tram relier Jemeppe à Herstal et non simplement Sclessin à Coronmeuse revoit le jour et concerne essentiellement cette extension bien nécessaire du tracé retenu entre Jemeppe et Sclessin.

C'est le vœu qu'a fait par exemple le bourgmestre de Liège lors de la signature officielle. Le collègue communal de la Ville de Seraing s'est pris en photo au moment où il vous a envoyé un courrier. Vous ne vous êtes pas pris en photo lorsque vous l'avez reçu, mais j'imagine que vous l'avez quand même reçu.

Quoi qu'il en soit, indépendamment de ces mises en scène, je voudrais vous interpeller par rapport à cette possibilité de déjà penser et préparer cette extension vers Jemeppe qui n'est pas un village, qui n'est pas une anecdote. Jemeppe est un pôle étudiants qui accueille 10 000 étudiants chaque jour. C'est le lieu qui accueille la gare des bus, mais également le lieu d'arrivée de l'autoroute. C'est donc un lieu extrêmement pertinent qui avait d'ailleurs été prévu sur le tracé initial du tram, puis abandonné vu les coûts que cela générerait.

Quelle est votre position par rapport à cela ? Que peut-on espérer, que ce soit aujourd'hui et via par exemple un avenant au contrat signé, si cela pouvait être considéré comme juridiquement possible, mais j'ai quelques questions par rapport à cela, ou dans le cadre d'un éventuel nouveau 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. - Monsieur le Député, il est tout d'abord important de rappeler que la formule retenue pour le contrat de partenariat est celle d'un PPP, par lequel l'Opérateur de transport de Wallonie fait porter au partenaire privé, pendant 31 ans, la responsabilité de la conception, de la construction, du financement et de l'entretien de la ligne de tram de Liège.

Par rapport au montant qui aurait dû être consenti, selon les prévisions initiales, les économies sont de l'ordre de 200 millions d'euros au total sur l'ensemble de la durée du contrat. Ceci valide a posteriori le choix que j'ai posé il y a deux ans en décidant de relancer le marché.

Il n'est pas possible de modifier, sur le plan administratif et juridique, le contrat signé pour ajouter d'éventuelles extensions de la ligne qui sont estimées à :

- 50 millions d'euros pour l'extension sud entre le stade du Standard de Liège et le pont de Seraing ;
- 50 millions d'euros pour l'extension nord entre Coronmeuse et Herstal place Licourt ;
- 50 millions d'euros pour la suite de l'extension nord entre Herstal place Licourt et Herstal Basse campagne.

Ces extensions devront faire l'objet de décisions ultérieures, lors de la prochaine législature, et d'un ou plusieurs contrats nouveaux.

Je rappelle cependant que l'objet du contrat actuel porte sur la réalisation du tronçon prioritaire de Sclessin à Coronmeuse, long de 12 kilomètres et comptant 12 stations, comprenant une antenne vers Bressoux avec un centre de maintenance et de remisage.

L'étude d'incidences a été réalisée sur le tracé de la ligne longue. Le permis délivré porte sur la ligne courte prévue dans le PPP. Cette ligne courte sera totalement interopérable vis-à-vis de futures extensions qui seraient réalisées par de nouveaux prestataires et qui devront faire l'objet de permis d'urbanisme spécifiques.

L'étude d'incidence est sur l'ensemble du trajet, c'est une bonne nouvelle. Par contre, les permis n'incluent pas les trajets éventuels supplémentaires, mais les 12 kilomètres réalisés sont tout à fait interopérables avec la suite. C'est ce qui explique les coûts relativement « faibles » des extensions sollicitées – 50 millions d'euros pour chacune d'entre elles – puisque l'on bénéficie déjà de la base fort importante qui sera mise en œuvre, notamment le dépôt, les rames et la base de l'infrastructure globale d'accueil.

C'est un beau projet pour la suite, mais il faut trouver une place budgétaire à 50 millions d'euros, avec un mécanisme similaire de PPP pour faire la comparaison avec le gros marché de l'ordre de

400 millions d'euros que l'on vient d'attribuer et qui a un coût annuel qui inclut l'entretien, et cetera, d'un peu plus de 30 millions d'euros. Il faut donc compter de l'ordre de 4 millions à 5 millions d'euros supplémentaires annuels sur la même durée, si l'on répercute le même type de mécanisme.

Cela ne me sembla pas impossible dans un délai relativement raisonnable.

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

M. Culot (MR). - Dernier élément, comme cela je ne suis pas trop long. Si on lance un nouveau marché, j'imagine qu'il faut le même opérateur, puisque l'on ne va pas avoir des opérateurs différents sur un même tronçon.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, 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 configuration permet d'avoir quelqu'un d'autre qui va... L'opérateur de réalisation des travaux de maintenance, il faut articuler les deux. En tout cas, il y a une obligation de relancer un marché. Ceci dit, l'opérateur sur place aura sans doute un certain avantage de par sa présence déjà physiquement sur les lieux.

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

M. Culot (MR). - Je ne peux inciter l'ensemble des acteurs qu'à soutenir cette extension. Nous aurons l'occasion d'en reparler, je pense, y compris après les prochaines élections.

**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
BESOINS EN TRANSPORTS EN COMMUN DE
L'UNIVERSITÉ DE LIÈGE »**

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 besoins en transports en commun de l'Université de Liège ».

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

M. Culot (MR). - Monsieur le Ministre, toujours dans le cadre de la mobilité autour de la Ville de Liège, l'Université de Liège vous a, manifestement, également envoyé un courrier. D'ailleurs, le recteur ne s'est pas

pris en photo quand il vous l'a adressé. En tout cas, la presse s'est fait écho de ce courrier qu'il vous a envoyé et par lequel l'université vous fait part de ses desideratas ou idées en termes de mobilité.

Ce courrier vise notamment les modes doux et la possibilité de rejoindre l'Université de Liège notamment en vélo. Il vous demande également la transformation de la célèbre ligne de bus 48, qui permet l'accès à l'université en ligne à haut niveau de service. Il vous demande aussi la prolongation de la ligne 58 jusqu'au centre-ville, du moins jusque l'arrivée du tram en 2022.

Par ailleurs, l'Université de Liège souhaiterait également voir mise en service une ligne de bus dite 148 reliant le centre-ville au Sart-Tilman, mais en passant par la rive droite de la Meuse, cette ligne devant être, par préférence, également une ligne à haut niveau de service.

Je voulais savoir si ce courrier avait déjà trouvé réponse dans votre chef.

Que pensez-vous de la mise à haut niveau de service de la ligne de bus 48 ?

La ligne du bus 58, par ailleurs, pourrait-elle se prolonger jusqu'au centre-ville ?

Que pensez-vous de la création d'une ligne de bus 148 sur la rive droite de la Meuse ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, l'administration a bien reçu un courrier de l'Université de Liège, envoyé dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de Plan urbain de mobilité.

La demande a été prise en compte, comme l'ensemble des autres remarques formulées lors de cette enquête.

Les revendications portées par l'Université de Liège étaient déjà incluses dans le projet de Plan urbain de mobilité, qu'il s'agisse de la création d'une nouvelle ligne dite ligne 148 par la rive droite de la Meuse, en bus à haut niveau de service, BHNS, ou la transformation de la ligne 48 en BHNS également.

La question de la prolongation de la ligne 58 des Guillemins vers le centre-ville, lors des travaux du tram, sera à évaluer en fonction des difficultés de mobilité – y compris pour les lignes TEC de l'axe Guillemins Saint-Lambert – consécutives aux travaux du tram sur cet axe.

C'est précisément pour offrir une alternative à une partie importante de la clientèle en lien avec le

Sart-Tilman que la perspective de mise en service de la nouvelle ligne 148, qui ne serait que très peu impactée par les travaux durant la durée de ceux-ci, est activement étudiée.

Quant aux autres solutions étudiées dans le PUM pour améliorer l'accessibilité du site, je citerai un corridor cyclable ou encore la création d'une ligne de bus rapide Marche-Sart-Tilman-Guillemins. D'autres mesures, à une échelle plus locale, pourront, le cas échéant, être incluses dans le Plan communal de mobilité de la Ville de Liège, en cours d'actualisation.

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

M. Culot (MR). - Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour ces éléments de réponse. Je ne peux évidemment inciter l'administration qu'à continuer ses contacts avec les différents acteurs, l'Université de Liège en particulier, dont on connaît les grands besoins de mobilité pour acheminer les étudiants du centre-ville de Liège vers le Sart-Tilman, notamment.

**QUESTION ORALE DE MME BALTUS-MÖRES À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « L'ÂGE
MOYEN DES VÉHICULES EN RÉGION
WALLONNE ET LA TRANSITION VERS UNE
MOBILITÉ PLUS RESPECTUEUSE DE
L'ENVIRONNEMENT »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Baltus-Möres à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « l'âge moyen des véhicules en Région wallonne et la transition vers une mobilité plus respectueuse de l'environnement ».

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

Mme Baltus-Möres (MR). - Monsieur le Ministre, selon les chiffres de la FEBIAC, près d'une voiture sur six établie en Wallonie a au moins 14 ans. Ces chiffres sont significatifs, à moins d'une génération de l'application des restrictions progressives des véhicules les plus polluants en Région wallonne.

Les bases sont posées et nous devons permettre à chacun de mieux anticiper cette application en leur faisant adopter une mobilité plus propre en voiture ou avec un autre moyen de transport.

C'est symbolique, d'autant plus que l'âge moyen du parc automobile en Belgique progresse depuis plusieurs années. Des véhicules Euro IV essence ou diesel, mis en circulation en 2010, ne pourront plus circuler en Région wallonne dès 2026. Ces véhicules auront donc 16 ans et représenteront une part non négligeable du parc automobile wallon.

Cette différence sera même plus faible pour les véhicules diesel. Les Euro V, dont les modèles datent entre 2011 et 2015, ne pourront plus circuler en 2028 et les Euro VI, homologués à partir du 1er septembre 2015, ne circuleront plus en 2030. Un modèle qui aura 11 ans en 2030 sera mis au ban.

On doit permettre à chacun d'apporter sa pierre à l'édifice. Plus que réduire l'âge du parc automobile, c'est modifier la mobilité en général qui importe notamment en favorisant la mobilité douce pour les déplacements les plus courts.

Comment comptez-vous diminuer la part de ces véhicules anciens ? Comment assurer la transition de cette mobilité de véhicules plus anciens vers une mobilité plus verte ou plus intermodale ?

L'article 2, § 3, du décret voté le 16 janvier prévoit que le Gouvernement peut prendre des mesures d'accompagnement pour les propriétaires lésés. Avez-vous déjà des pistes pour une éventuelle application ?

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, tout d'abord, je confirme les chiffres évoqués dans votre question. Sur base des données dont dispose l'administration, il ressort que, à ce jour, 16,09 % des voitures immatriculées en Wallonie ont certainement 14 ans ou plus. Il s'agit de 304 827 voitures sur un total de 1 894 414. Cela a été compté hier. Ce chiffre est donc en adéquation avec les données de la FEBIAC qui parle de près d'une voiture sur six.

Comme vous le savez, un des objectifs du décret relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules était de donner un maximum de prévisibilité à nos citoyens quant aux futures conditions de restriction de circulation. Cet élément vise en particulier les personnes qui souhaitent acquérir un véhicule soit neuf, soit d'occasion.

Par ailleurs, pour ce qui concerne les véhicules Euro IV et au-delà, le décret prévoit spécifiquement à son article 3 que le Gouvernement peut décider d'accroître les échéances de circulation au-delà des limites prévues. Ce point démontre bien notre volonté de prendre en compte au mieux la situation. À ce stade, il me paraît un peu tôt pour évoquer la mise en œuvre de

cet article, puisque cela dépend des comportements et des choix à venir d'ici 2026.

Comme vous l'indiquez aussi, il est important de modifier la mobilité de manière générale en favorisant la mobilité douce. Je partage entièrement votre analyse qui correspond à la vision de la mobilité wallonne Fast à l'horizon 2030.

Fin de l'année 2018, la vision du plan Fast 2030 a été suivie par l'adoption de la stratégie régionale de mobilité, qui vise précisément à la mise en œuvre de cette vision.

Des moyens d'investissement importants ont été précisés dans cette stratégie comme le plan Infrastructures 2019-2024. Par ailleurs, d'importants moyens seront également consacrés au cours des années à venir aux transferts modaux qui comprennent les TEC, le vélo, les véhicules partagés et le verdissement de la flotte.

D'autres investissements seront réalisés via le Plan national d'investissements stratégiques comme les mobipôles et le métro de Charleroi. Le tram de Liège est un autre exemple d'investissement important. Pour ce qui concerne les mesures d'accompagnement envisagées par le décret que vous avez cité, elles devront être déclinées en cohérence avec la réforme de la fiscalité automobile, qui relève des compétences de mon collègue, Jean-Luc Crucke.

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

Mme Baltus-Möres (MR). - C'est important de regarder aussi comment le marché de voitures ainsi que les demandes et les besoins des citoyens se développent dans les prochaines années. Bien sûr, cela reste important aussi d'être vigilant en ce qui concerne la problématique de ceux qui ne peuvent pas rencontrer ce défi, c'est-à-dire de soutenir les citoyens par les mesures d'accompagnement adéquates pour les propriétaires de voitures qui ont des problèmes.

C'est donc quelque chose qui reste très important, même si, peut-être à l'heure actuelle, on ne peut pas encore donner la réponse. J'espère que ce sujet va être traité avec beaucoup d'attention, parce que c'est aussi le nerf de la guerre pour l'acceptation de ce décret.

**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 « LA
GRATUITÉ DES BUS TEC POUR LES CHIENS
D'AIDE ET D'ASSISTANCE »**

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 « la gratuité des bus TEC pour les chiens d'aide et d'assistance ».

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

M. Culot (MR). - Monsieur le Ministre, en Wallonie, les citoyens peuvent emprunter les transports en commun avec leur animal de compagnie, s'ils ne représentent pas une source de désagrément pour les autres voyageurs – c'est, je pense, la règle générale.

Ce que je ne savais pas, c'est que l'animal peut parfois faire l'objet d'une demande de paiement, mais qu'il y a des mécanismes d'exemption si l'animal remplit des conditions particulières et, par exemple, si l'animal est un chien d'assistance.

Se pose, toutefois, un problème particulier, non visé par la réglementation ou les lignes de conduite données au personnel, puisqu'un chien en formation est un chien qui n'est pas encore un chien d'assistance, mais qui, justement, est formé par des personnes souvent bénévoles pour qu'il puisse devenir un jour un chien d'assistance.

Ces personnes, qui apportent cette formation au chien d'assistance en devenir, empruntent les transports en commun et il semblerait – c'est du moins l'écho des associations – que, peut-être pas systématiquement, mais très fréquemment, on leur demande de payer l'accès du chien au bus. Cela crée évidemment difficulté et cela n'aide pas à la formation de ces chiens d'assistance. Certains formateurs ont apparemment pu bénéficier de gratuité, mais, manifestement, davantage sur base informelle. Il est donc plus simple et plus sage de généraliser la gratuité pour les chiens d'assistance en formation sur tout le réseau TEC. C'est, en tout cas, mon avis.

Avez-vous été sensible à cette problématique ? Envisagez-vous, par exemple, via le contrat de gestion, de rendre gratuits les trajets en TEC pour ces chiens d'assistance en formation ? Je me demandais quel était le coût, mais j'imagine qu'il est relativement modique en l'espèce.

Inutile de dire que mon collègue, M. Dodrimont, s'associe à cette question, puisque j'y évoque les chiens.

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, la règle en vigueur au sein du TEC, connue par le personnel et communiquée vers les clients, est que les malvoyants ou non-voyants ne doivent pas payer pour le transport de leur chien guide. Elle est appliquée dans toutes les directions territoriales. Les malvoyants et leur chien ne validant pas, il n'y a donc pas de statistiques sur leur déplacement en bus ou en tram.

Les retours des conducteurs et contrôleurs ne relèvent pas de situations problématiques. Je n'ai pas été sensibilisé par la situation des formateurs de chiens guides lorsqu'ils prennent les transports en commun, tout au moins pas avant votre question.

L'organisation d'une gratuité n'est pas à l'ordre du jour, mais pourrait être envisagée dans le cadre de la réforme tarifaire prévue dans le nouveau contrat de service public et doit être proposée en 2020. Donc, dans le contrat que l'on vient de signer, il y a l'obligation pour l'opérateur, endéans un an, de faire une proposition de réforme tarifaire. C'est le genre d'élément qui n'a pas une incidence considérable, mais qui peut, effectivement, avoir sa place dans la réforme telle que prévue.

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

M. Culot (MR). - Je vous remercie, Monsieur le Ministre. Effectivement, je n'imagine pas qu'une telle demande ait un impact financier très important. Elle serait, par ailleurs, socialement, totalement équitable et remplirait un rôle utile. Je vous remercie d'y être attentif et, dans le cadre de cette réforme tarifaire prévue pour 2020, que l'ensemble des personnes qui y participeront veillent à ce que ce point puisse être rendu effectif.

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

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

Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les accidents impliquant des vélos électriques ».

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

M. Denis (PS). - Monsieur le Ministre, l'engouement pour les vélos électriques va en augmentant d'années en années. Sous votre impulsion notamment, ces nouveaux moyens de transport ont permis de réconcilier certaines personnes avec les joies du deux roues ; on ne peut que s'en féliciter.

Mais le développement de cette pratique vient avec de nouveaux problèmes que nous devons résoudre, voire encadrer.

Les récents rapports font ainsi état du nombre croissant d'accidents de la route impliquant des vélos électriques, tablant sur une augmentation de 25 % entre 2017 et 2018. Bien que cette augmentation peut, en partie, être liée à la popularité de cette pratique, les quelques études réalisées sur le sujet, notamment aux Pays-Bas, montrent une légère surmortalité des vélos électriques par rapport aux vélos classiques.

On connaît aussi l'état assez peu sécurisant des infrastructures cyclables et de leur nécessaire développement en Wallonie, nous en parlions voici quelques moments.

Dans le cadre des vélos électriques, il est aussi intéressant de noter la tranche d'âge qui est la plus concernée par les accidents. Ainsi, 60 % des accidents impliquent des personnes de plus de 55 ans, 40 % les plus de 65 ans. Quand on compare cela aux vélos classiques, 12 %, on peut se rendre facilement compte du succès des vélos électriques auprès de nos aînés, public qui manque souvent de pratique dans l'utilisation de ces nouveaux engins.

Dès lors, Monsieur le Ministre, en vue d'encadrer la pratique, que comptez-vous mettre en place pour enrayer les accidents parfois mortels impliquant des vélos électriques ?

Pensez-vous qu'il faille mettre en place des mesures spécifiques pour les personnes au-delà de 60 ans, comme des cours ou des formations ?

Avec le développement des trottinettes électriques, d'autres problèmes vont venir s'ajouter à la thématique de la mobilité douce assistée. Comment comptez-vous l'encadrer ?

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,

selon les derniers chiffres officiels en 2017, nous avons enregistré 993 accidents corporels impliquant un vélo électrique en Belgique, dont 17 en Wallonie, soit moins de 2 % de l'ensemble de ces accidents. Entre 2016 et 2017, nous avons enregistré une hausse de 33 % de ces accidents en Belgique. Cet enjeu de sécurité routière est très important en Flandre où surviennent plus de 95 % de ces accidents. Il faut avouer que ces données sont dépendantes de l'usage du vélo électrique qui est plus important actuellement en Flandre, mais que je promeus avec vigueur en Wallonie. Toujours pour l'année 2017, 15 accidents de Speed Pedelec – c'est-à-dire des cyclomoteurs du fait de leurs caractéristiques techniques – ont été dénombrés en Belgique, et tous sont survenus en Flandre.

Les statistiques d'accidents corporels impliquant des vélos électriques en Wallonie sur la période 2015-2017 confirment les résultats des études hollandaises que vous mentionnez, où 54 % des accidents corporels impliquent des personnes de plus de 54 ans, contre 26 % pour les vélos classiques.

Pour ce qui est des nouveaux engins de déplacements motorisés dont la vitesse est de moins de 18 kilomètres par heure, en 2007, la police a enregistré sept accidents les impliquant en Belgique, dont un en Wallonie. Les enjeux sont donc limités à ce jour.

Puisque le Code de la route n'est pas une compétence régionale, notre champ d'action concerne la sensibilisation et la prévention, ainsi le Gouvernement a chargé l'AWSR de cette mission. Elle organise régulièrement des campagnes de sensibilisation sur les thèmes des vélos et des engins de déplacement. Cela se décline en des campagnes grand public et des campagnes vers des publics cibles via différents canaux médiatiques : réseaux sociaux, clips cinémas, télévision, radio, presse, affichage le long des routes, sur les véhicules – police, taxis –, sur les lieux des organisateurs partenaires d'événements, distribution de fascicules, et de petits équipements de sécurité.

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

M. Denis (PS). - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos explications. Il reste, à mes yeux en tout cas, une question interpellante concernant l'usage des vélos électriques sur les RAVeL. Vous avez spécifié qu'un vélo électrique, normalement, roule à moins de 18 kilomètres par heure ; j'ai quand même des doutes. Pour fréquenter régulièrement les RAVeL, je me suis parfois fait dépasser par des vélos, et je pense que je roule à un peu plus que du 18 kilomètres par heure.

La contradiction n'est pas là, la contradiction vient du fait que des vélos électriques sont autorisés, mais les mobylettes de 25 kilomètres par heure sont interdites. À un moment donné, au niveau du Code de la route, il va falloir mettre quelque chose au point. Je sais bien que ce n'est pas une compétence régionale, mais il y a là une

contradiction qui apparaît et je ne pense pas qu'à ce niveau-là la sensibilisation sera suffisante. Pourquoi ne pas imaginer sur les RAVeL qui le permettent des voies différenciées entre les piétons et entre les cyclistes ? Parce que les piétons qui se promènent sur les RAVeL avec leurs enfants, avec le chien, et cetera, sont parfois surpris par le dépassement d'un vélo qui ne s'est pas manifesté.

**QUESTION ORALE DE MME BALTUS-MÖRES À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LA MISE À
DISPOSITION DE VÉLOS À ASSISTANCE
ÉLECTRIQUE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Baltus-Möres à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la mise à disposition de vélos à assistance électrique ».

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

Mme Baltus-Möres (MR). - Monsieur le Ministre, vous encouragez, via de nombreux projets de sensibilisation et dans le cadre du plan Wallonie cyclable 2.0, les vélos à assistance électrique.

Vous avez encore mis à disposition des vélos électriques au citoyen wallon en mars 2017. L'appel à candidatures a été lancé vers les professionnels du cycle en été 2016 et même si dans la liste des 30-40 vélocistes partenaires publiés sur votre site aucun ne se trouve sur le territoire germanophone, j'imagine que votre cabinet a contacté tous les acteurs de la Région wallonne et les informations ont sûrement été traduites en allemand en ce qui concerne les acteurs germanophones.

Comptez-vous répéter cette action prochainement ? Quels retours avez-vous reçus ? Quel est le premier bilan à en tirer ?

Le but que pas moins de 2 448 Wallons puissent découvrir ou redécouvrir les avantages des déplacements doux, en parfaite autonomie, et ce, durant un mois complet a-t-il été rencontré ?

La Communauté germanophone veut, elle aussi, s'inscrire activement dans le défi de baisser les émissions de CO₂ et d'encourager la transition vers une autre mobilité. C'est pour cela que des rencontres et des réflexions au sein d'un groupe de travail mobilité ont eu

lieu. Une étude de mobilité a été réalisée avant ces réflexions.

Comme cette étude le démontre, il y a surtout des potentiels énormes en Ostbelgien en ce qui concerne le cyclisme électrique. Le Gouvernement germanophone veut soutenir le cyclisme électrique d'une manière active. Cela représentera une plus-value pour le tourisme local aussi.

Sachant que vous êtes très engagé dans cette matière, pareilles réflexions dans le chef de vos compétences ont-elles eu lieu ?

Un appel à projets serait-il envisageable comme il en a été réalisé pour l'installation de bornes de recharge pour les voitures électriques, mais cette fois-ci pour les vélos électriques ?

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, ce sont plus de 350 vélocistes sur tout le territoire de la Wallonie qui ont été consultés, à deux reprises, pour participer à ce projet visant à permettre de tester gratuitement un vélo électrique.

Dans un premier temps, 34 ont répondu à l'appel. Par la suite, une deuxième vague de consultations a permis d'étendre l'offre à 79 vélocistes sur tout le territoire de la Wallonie, qui sont bien publiés sur le site mobilite.wallonie.be.

Chaque vélociste est libre de participer à notre ambition de sensibiliser les citoyens aux alternatives à la voiture. Je peux vous rassurer qu'il y a bien un vélociste parmi les neuf communes du territoire de la communauté germanophone, précisément à Bütgenbach, et un autre situé dans une commune proche, à savoir Malmedy.

Actuellement, l'action totalise 4 744 personnes inscrites depuis son lancement en 2017 et rencontre un franc succès. Lors de la précédente période – août, septembre et octobre 2018 – 35 % des participants avaient entre 50 et 59 ans avec un équilibre presque identique entre femmes et hommes. Cette tendance se retrouve généralement sur l'ensemble de toutes les périodes.

Je compte par ailleurs encore augmenter l'offre en 2019 pour permettre à plus de Wallons et de Wallonnes de tester un vélo électrique et favoriser ce mode de déplacement.

L'augmentation de l'offre en infrastructures est également une de mes préoccupations majeures afin de couvrir au maximum le territoire wallon. Chaque

vélociste partenaire va avoir l'occasion d'augmenter son stock de vélos wallons, avec un ou deux vélos supplémentaires dans le courant de cette année.

Complémentairement, sur le volet infrastructures, je lancerai prochainement un appel à projets à destination des communes. Précédemment, en 2018, j'avais lancé un appel avec un grand succès, puisque c'est une enveloppe de 7 234 032 euros de subsides qui a été affectée à la concrétisation de nouveaux projets en matière de mobilité au sein de 79 communes wallonnes. Je compte, comme je viens de le dire, relancer cette opération en 2019.

Enfin, en ce qui concerne les bornes de recharge, je vous invite à consulter mon collègue compétent en la matière, à savoir M. le Ministre Crucke.

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

Mme Baltus-Möres (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse très positive. Je vois que le nombre de vélos électriques va encore augmenter. Ce serait bien si tous les Wallons étaient informés de cette initiative, parce qu'il y en a toujours quelques-uns qui ne savent pas que cela existe. Pour ceux qui ne connaissent pas du tout les véhicules électriques, c'est intéressant de les tester gratuitement pendant un mois ou peut-être après s'engager plus longtemps pour le cyclisme électrique. C'est en effet très intéressant. Ainsi, on peut faire des distances beaucoup plus longues qu'avant.

C'est aussi une bonne nouvelle de vous entendre sur cet appel à projet lancé vers les communes. J'espère que beaucoup de communes sur tout le territoire de la Région wallonne participent à cet appel à projets.

**QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LE PROJET
DE LIAISON FERROVIAIRE ENTRE LIÈGE-
GUILLEMINS ET LIÈGE AIRPORT »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « le projet de liaison ferroviaire entre Liège-Guillemins et Liège Airport ».

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

M. Dodrimont (MR). - Monsieur le Ministre, on a eu l'occasion d'évoquer ce sujet lors de la discussion lors de notre dernière commission sur la situation ferroviaire et cet avancement de dossier en matière de développement ferroviaire. La question a été redéposée, donc j'y reviens.

Peut-être aurez-vous eu le temps de glaner l'un ou l'autre élément complémentaire à la réponse que vous m'aviez déjà donnée à ma question par rapport à ce projet de liaison ferroviaire entre Liège Guillemins et l'aéroport de Liège-Bierset.

Je ne reviens pas sur les avantages de cette ligne par rapport notamment à la facilitation en termes de transport de personnes, mais aussi tout ce qui concerne le fret, puisque l'on sait que la spécialité de l'aéroport est essentiellement le transport de marchandises.

Dès lors, peut-on avoir quelques nouvelles sur l'état d'avancement de ce dossier ? Avez-vous déjà eu des rencontres avec différents acteurs qui pourraient être impliqués dans celui-ci ? A-t-on aussi une estimation du coût de cette liaison ferroviaire ?

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 pas connaissance d'un projet particulier de liaison ferroviaire entre l'aéroport de Bierset et la gare de Liège-Guillemins, tout au moins en ce qui concerne le trafic voyageurs

Je rappelle que le ferroviaire est une compétence fédérale et que le ministre compétent a peut-être des informations par rapport à cela.

On a quand même creusé pour voir ce que cela pouvait être. Une liaison est évoquée dans le cadre du PUM de Liège, en cours d'approbation, au travers de l'éventuelle remise en service de la ligne 36a Liège-Kinkempois-Bierset.

Toutefois, il a été conclu qu'elle ne semblait pas à l'ordre de jour et qu'elle paraissait peu pertinente, au contraire d'une navette par bus entre l'aéroport et la ville qui est envisagée dans le cadre du Plan wallon d'Investissement.

J'ai évoqué tout à l'heure la création d'un certain nombre de lignes rapides. Ce projet fait partie des potentiels projets pilotes.

Par contre, je suis bien informé quant au projet de fret par TGV via l'aéroport, mieux connu sous le nom de CAREX, dont nous avons parlé lors de la dernière séance de commission du lundi 11 février 2019. Il y a eu

tout un développement par rapport à cela auquel je vous renvoie.

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

M. Dodrimont (MR). - Merci à M. le Ministre pour ces éléments de réponse.

C'est en effet le projet de liaison pour du transport de marchandises qui est concerné par cette question. Le transport de voyageurs, puisqu'il y en a à Liège-Bierset aussi, c'est intéressant et l'on pourrait utilement se reposer sur une ligne de bus qui pourrait être étudiée, comme vous l'avez évoqué.

Pour le reste, le transport de marchandises à partir de Liège-Guillemins serait quelque chose de particulièrement pertinent. Je ne sais donc trop vous inviter à y réfléchir pour la suite.

QUESTION ORALE DE MME BALTUS-MÖRES À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LA CONDUITE SOUS L'INFLUENCE DE L'ALCOOL »

Mme la Présidente. - L'ordre de jour appelle la question orale de Mme Baltus-Möres à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la conduite sous l'influence de l'alcool ».

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

Mme Baltus-Möres (MR). - Monsieur le Ministre, la sécurité routière est importante aux yeux de tous. Malgré que le nombre de tués diminue chaque année, de multiples accidents aux conséquences malheureuses ont lieu en Région wallonne. La thématique de l'alcool au volant est revenue à plusieurs reprises cette semaine. Il est important de l'aborder puisque l'alcool est la seconde cause d'accidents mortels.

Un communiqué de la Fédération belge des vins et des spiritueux, « Vinum et Spiritus », précise que 52 % des Belges possédant un permis de conduire ont admis avoir roulé sous l'influence de l'alcool aggravant fortement les risques d'accident. Plus qu'un simple nombre, cela est très symbolique puisque plus d'une personne sur deux a admis se mettre hors la loi.

Au-delà de cela, un Belge sur cinq ayant le permis a également admis rouler sous l'influence de l'alcool à

plusieurs reprises et 2 % des Belges le font régulièrement, et cela est à déplorer.

L'institut Vias a également présenté la semaine passée dix mesures permettant de sauver des vies. Une des mesures préconisées consiste en l'application d'une tolérance zéro pour les conducteurs débutants en ce qui concerne l'alcool au volant. Le risque d'accident est plus élevé chez les conducteurs débutants et se multiplie avec l'alcool.

Dans l'attribution de vos compétences, au regard de ces études, quelle interprétation faites-vous de ces résultats ?

Comment comptez-vous renforcer la lutte contre l'alcool au volant ?

En ce qui concerne l'étude de Vias, comment peut-on mieux sensibiliser les conducteurs les plus jeunes notamment en milieu scolaire ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, en termes de constat, l'Agence wallonne de la sécurité routière suit les dernières études disponibles sur le thème de la conduite sous influence d'alcool. Elle mène elle-même des analyses sur la question. Voici donc un résumé des informations disponibles.

Tout d'abord, le premier constat est inquiétant. Il ressort de la mesure de comportement menée par Vias en 2015 que la prévalence de conducteurs roulant sous influence ne diminue pas en Wallonie et semble même augmenter puisqu'elle est à son plus haut niveau depuis 2003 : 3,9 % des conducteurs roulent sous influence.

Par ailleurs, cette étude montre aussi que les jeunes conducteurs de 18 à 24 ans – que nous assimilerons à des conducteurs novices, n'ayant pas de données plus précises sur ces conducteurs inexpérimentés – ne sont pas plus sous influence que leurs aînés : 3,5 % contre 3,9 % pour les 26-39 ans et les plus de 55 ans et 3,7 % pour les 40-54 ans. Les différences ne sont pas significatives.

Par contre, nous savons que le risque d'accident des jeunes conducteurs est plus élevé principalement pour deux raisons : l'inexpérience et l'âge. L'alcool, quand il est présent, joue un rôle dans l'une et l'autre. Tout d'abord, sur l'inexpérience, des automatismes de conduite, compétences manuelles, visuelles et schémas cognitifs entre autres ne sont pas encore tout à fait ancrés. L'alcool perturbe ces automatismes amenant le jeune à commettre plus d'erreurs. L'âge, en combinaison avec les phénomènes liés à la maturation du cerveau, les jeunes conducteurs ont des styles de vie

qui les amène à rouler à des moments plus à risques. Les jeunes hommes également tendance à prendre des risques plus élevés que les jeunes femmes.

La conduite sous influence d'alcool peut également être combinée avec un déficit de sommeil, une prise combinée de psychotropes, une prise de risque – la vitesse notamment – plus importante chez les jeunes.

Toutefois, même si le risque par kilomètre parcouru est plus élevé, la part des jeunes parmi les conducteurs impliqués dans un accident avec alcool est de 18 %. Cela signifie que 82 % des conducteurs alcoolisés dans les accidents corporels ne sont pas de jeunes conducteurs.

La proportion de conducteurs sous influence dans les tranches d'âge entre 25 et 54 ans, quelle que soit la période de la semaine, est d'ailleurs souvent supérieure à celle que l'on retrouve pour les jeunes conducteurs.

Au travers des outils et les thématiques présents sur le site « tousconcernes.be » l'AWSR a pour objectif de donner un maximum d'informations aux citoyens. L'AWSR rappelle toutefois que la meilleure solution reste de ne pas boire si l'on est amené à prendre le volant. Par ailleurs, l'AWSR participe à la campagne Bob qui sensibilise les conducteurs à ne pas boire d'alcool lorsqu'ils doivent conduire.

De plus, pour le public de 16 à 30 ans, l'AWSR a mis en place des chèques taxi Backsafe permettant aux jeunes qui sortent en Wallonie les jeudi, vendredi et samedi, de rentrer en taxi à un tarif préférentiel.

En conclusion, la conduite sous influence de l'alcool doit rester l'une des préoccupations majeures en termes de sécurité routière tant en termes de prévention, qui est totalement dans notre compétence, qu'en termes de contrôle et de répression, qui est une compétence des services de police avec lesquels la collaboration est constante.

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

Mme Baltus-Möres (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse.

Je vous sens enragé dans cette matière ; ce qui est important.

Il y a toujours ce proverbe « Boire ou conduire, il faut choisir ». Cette étude et d'autres chiffres aussi montrent que les Belges ne choisissent pas. Un nombre important conduisent régulièrement sous l'influence de l'alcool, on l'a vu, ce qui ne va pas. C'est vraiment grave pour eux et pour les autres aussi.

Cela reste aussi un sujet un peu délicat parce que, parfois, les gens peuvent avoir l'impression que l'on voudrait être trop strict. Je pense que la plupart des gens

aiment bien boire un verre de temps en temps – moi incluse –, mais il faut aussi être clair sur cela : la tolérance zéro pour les jeunes, par exemple, et avoir une réflexion plus large sur quelques éléments serait intéressant. En effet, on voit que même si beaucoup d'efforts sont faits, que beaucoup d'initiatives ont été prises, que les chiffres sont assez interpellants.

C'est pour cela que je vous encourage dans ce combat pour aller encore plus loin. On le voit, à l'heure actuelle, on ne peut pas se contenter des résultats.

**QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « L'ABSENCE
DE SANCTION DE LA MALTRAITANCE
ANIMALE »**

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

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

M. Dodrimont (MR). - Monsieur le Ministre, plusieurs cas de maltraitance sur des chiens ont été relayés dans la presse ces derniers temps. Je dirais que c'est malheureusement une histoire qui se répète souvent. Des chiens vivant exclusivement dehors, parmi leurs excréments, sans eau à disposition, affamés, présentant des plaies parfois infectées. De plus, certains d'entre eux sont en défaut d'identification alors que, comme on le sait, c'est obligatoire depuis le 1er septembre 1998. Pourtant, il arrive que malgré les constatations évidentes de maltraitance, ces chiens soient restitués à leur propriétaire sur ordre de l'autorité communale.

Avez-vous eu connaissance de ce genre de faits ? Je sais que je cible une problématique dont on a identifié les différents acteurs, mais on m'a demandé de retransformer ma question de façon plus générale.

Sur base de quels arguments ces chiens peuvent-ils être rendus à leurs propriétaires ?

Alors qu'une nouvelle réglementation en matière de bien-être animal est entrée en vigueur, que les communes wallonnes sont sensibilisées à cette problématique, qu'il leur est demandé d'inclure le bien-être animal dans les compétences des membres du

collège communal, face à de telles situations, ne pensez-vous pas que le travail de prise en compte du bien-être animal est encore long ?

Négligence et maltraitance à l'égard d'un animal sont deux notions qui devraient être traitées de manière identique.

Prévoyez-vous des actions pour informer, sensibiliser les professionnels et les citoyens au nouveau Code du bien-être animal ?

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'ai en effet connaissance de ces circonstances qui font écho à ce qui s'est produit dans la Commune de Chièvres dernièrement.

Dans ce dossier en particulier, six des sept chiens saisis ont été cédés volontairement au refuge par leur propriétaire. Pour le dernier chien en revanche, la décision de restitution aurait été prise par le bourgmestre sur base de l'avis d'un agent de quartier et du vétérinaire chargé de contrôler la situation. À ma connaissance, l'argument prôné pour la restitution est que le surnombre d'animaux présents chez le responsable expliquait le manque de soins et les conditions désastreuses de détention. Pour la commune, le fait d'avoir fortement limité les animaux détenus en l'occurrence à un seul constitue un élément rassurant de ce dossier.

Cette restitution était conditionnée notamment au respect des recommandations du vétérinaire en matière de soins et de conditions de détention. Si ces conditions sont méconnues, le bourgmestre pourrait diligenter une nouvelle saisie. Il l'a exprimé de cette manière-là, on peut le comprendre.

S'agissant d'une décision prise dans le cadre de l'autonomie communale, mon analyse de ces faits se limitera à des informations. Dès lors que la saisie a été menée au niveau local, la Wallonie ne dispose d'aucune compétence pour remettre en cause cette décision. Seul un recours au Conseil d'État pourrait être introduit par d'éventuels requérants intéressés.

Concernant le retrait de permis de détention, il s'agit d'une sanction prononcée par un juge ou un fonctionnaire sanctionnateur. Cette sanction n'est prise qu'après un travail d'instruction du dossier, soit au niveau pénal, soit au niveau de l'administration. Dans le cadre de ce dossier, nous n'en sommes qu'au stade d'une saisie administrative, bien en amont de la sanction qui s'appliquera aux faits commis. Un retrait de permis n'est donc pas exclu à ce stade. Que va-t-il se passer maintenant ? Il y a eu la saisie administrative des sept

chiens ; un a été rendu, les six autres sont toujours saisis et il y a eu une cession volontaire, puisqu'il a abandonné les six chiens au refuge, et la procédure de sanction va suivre son cours. Quand on va arriver au stade du fonctionnaire sanctionnateur, il pourra donner une amende et, le cas échéant, y joindre une interdiction de détention qui ferait dès lors que le septième chien devrait être saisi. Voyons un peu d'ici là ce qui se passe. Le bourgmestre et son agent constatateur ont promis d'y être attentifs.

En réalité, d'un point de vue strictement juridique, les notions de maltraitance et de négligence n'existent pas. Ces notions sont passées dans le langage courant pour évoquer une situation commise sciemment et une autre situation commise de manière involontaire. C'est là la principale différence entre les deux notions.

En pratique, ce que l'on peut constater lors des contrôles, ce sont les faits qui constituent les infractions visées à l'article D. 105 du Code wallon du bien-être animal. Cette disposition reprend une liste d'infractions qui n'abordent jamais la négligence ou la maltraitance en tant que telle, mais visent des infractions précises, par exemple, ne pas respecter le besoin physiologique ou éthologique de l'animal. Juridiquement, ce sont ces infractions précises qui permettent d'infliger une sanction.

Seule l'appréciation du juge ou du fonctionnaire sanctionnateur dans le prononcé de la sanction pourrait être différente en fonction du caractère conscient et/ou volontaire d'une infraction.

Enfin, concernant la sensibilisation, outre les diverses communications établies au moment de l'élaboration du code, j'ai invité, le 23 janvier dernier, tous les échevins en charge du Bien-être animal à une réunion d'information à Jambes. Lors de cette rencontre, l'Unité du bien-être animal a d'ailleurs eu l'occasion d'expliquer les procédures de contrôles et de saisies.

J'ai également envoyé plusieurs courriers aux communes et aux zones de police en matière de contrôles et de saisies. Je me réjouis de la participation des communes dans le domaine du bien-être animal.

Cela constitue un pas de plus vers une véritable action de proximité et en réseau dans cette matière, même si, dans le cas précis, on pourrait nous dire que si la Région avait géré cela directement, il n'aurait peut-être pas rendu le septième. Ce travail de proximité aurait-il été fait aussi bien ? Les six premiers auraient-ils été saisis ? Ce n'est pas sûr non plus.

Je pense que c'est une bonne formule pour travailler et qu'il faut faire confiance aux intervenants locaux, le bourgmestre en l'occurrence et les conseils qu'il a pu prendre par ailleurs.

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

M. Dodrimont (MR). - Merci à M. le Ministre pour cette réponse bien étayée, avec tous les éléments qui concernent ce cas particulier.

Est-ce une bonne décision ou pas ? Je pense, en effet, qu'il faut faire confiance aux autorités locales, qui sont au fait des différents contingents spécifiques à la situation. Le but de cette question est aussi, Monsieur le Ministre, qu'il puisse y avoir un suivi de ce dossier.

Les sept chiens abandonnés sont en refuge et on leur souhaite une vie différente, on l'espère pour eux. Pour celui qui reste aux mains de ce propriétaire, manifestement dépassé par les événements, je pense qu'il faut, malgré tout, instaurer un suivi. Je pense qu'à travers votre réponse, cela est sous-entendu.

Si les faits de maltraitance qui ont été relevés font l'objet d'une instruction et qu'un fonctionnaire sanctionnateur doit prendre une décision, il pourra le faire avec le recul nécessaire puisque je présume que l'on va continuer à surveiller cette situation de près.

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

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

La parole est à Mme Ryckmans pour poser sa question.

Mme Ryckmans (Ecolo). - Monsieur le Ministre, le projet PropulPPP est en cours, si pas terminé, puisque ma question a été reportée plusieurs semaines. Je reviens vers vous.

Le volet 4 a été mené, entre avril et juin 2018, sur sites, dans les écoles. Les résultats ont été connus en octobre. Ceux-ci sont ajoutés à ceux de l'ISSeP et du CRA-W. Il s'agit notamment des essais en parcelles.

Des résultats nous ont été présentés en commission en octobre dernier. L'analyse globale des quatre volets devrait être maintenant finalisée par l'ISSeP.

Où en est-on, Monsieur le Ministre, dans la présentation des résultats ? Pouvez-vous faire le point sur les risques de contamination et sur les substances

actives retrouvées dans les écoles et auprès des riverains ?

A-t-on pu préciser l'effet attendu de la présence d'un écran ou d'une haie pour réduire la dérive ?

A-t-on pu préciser la manière d'empêcher ou de réduire les expositions par contact ou par inhalation aux pesticides, en particulier pour les riverains les plus faibles, comme les enfants et les femmes enceintes ?

Quand les résultats de cette étude seront-ils communiqués aux acteurs concernés : les communes, les pouvoirs organisateurs des écoles concernées, les agriculteurs, tous types d'acteurs qui ont collaboré à l'étude, mais également aux médecins généralistes qui, je vous le rappelle, souhaitent pouvoir apporter des messages de prévention à leur patientèle et avaient écrit en ce sens à votre collègue, ministre de la Santé ?

L'échevine de la Santé de la Commune de Fernelmont a annoncé la présentation des résultats au conseil communal, qui est prévu le 21 mars prochain.

Qu'en sera-t-il pour les autres communes ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Madame la Députée, le projet PropulPPP était prévu pour une durée d'un an et il a respecté ce calendrier, vu le nombre d'intervenants, d'expérimentations et de contraintes culturelles. Je tenais à le souligner.

Les relevés et les expérimentations sont terminés depuis plusieurs semaines. Le projet de rapport final a été discuté lors du dernier comité technique du 13 février dernier. Comme de coutume dans ce type de projet, les différentes parties sont actuellement en train d'émettre leurs différentes remarques et suggestions sur le projet de rapport, qui seront, par la suite, intégrées, le cas échéant. Le rapport sera définitivement validé à la mi-mars.

Les conclusions n'étant pas validées, il m'est impossible de vous livrer davantage de détails.

Début novembre 2018, s'est tenue, dans les locaux de l'ISSeP, à Liège, une séance d'information à laquelle étaient invités tous les participants aux études EXPOPESTEN et PropulPPP.

Il est prévu de faire un premier retour de l'étude complète aux différents volontaires ayant participé à PropulPPP. D'autres séances pourront être prévues, le cas échéant.

Il semble que l'annonce de la présentation des résultats de l'étude au Conseil communal de Fernelmont de février se soit faite avant de contacter les auteurs. Ceux-ci ont dû décliner quand la demande leur est parvenue, puisque les résultats sont toujours en cours de validation définitive.

Comme annoncé en préalable au lancement de l'étude, les conclusions de celle-ci vont me permettre d'évaluer la nécessité de revoir les mesures de protection réglementaires de la population face aux dérives de pulvérisation de produits phytosanitaires.

Je vous rappelle qu'en juin dernier, nous avons pris un arrêté avec toute une série de mesures de protection et que celles-ci vont donc pleinement rentrer en application sur les cultures en cours ou à installer dans les prochaines semaines.

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

Mme Ryckmans (Ecolo). - On attendra encore une fois que le rapport validé soit disponible.

Je pense important que dès à présent, puisque le rapport devrait être validé mi-mars – nous sommes fin février – que la préparation des retours auprès des acteurs des communes, des pouvoirs organisateurs, des écoles et des agriculteurs, qui ont peu ou prou collaboré à l'étude – ils ne sont pas tous impliqués avec la même dynamique – puisse avoir lieu, conformément à l'engagement qui était nécessaire et qui renforcera la confiance dans le travail qui a été mené.

Il serait inimaginable que l'information ne soit pas communiquée aux différentes communes. Cela devrait pouvoir être proposé, ne fût-ce que pour justement pouvoir donner de manière claire les résultats et pouvoir donner des informations aux riverains sur les mesures qui ont été imaginées dans le cas des AGW. Cela ne peut finalement que renforcer la détermination et l'information des citoyens, des riverains par rapport aux travaux des agriculteurs et à la nécessité pour eux d'adapter leurs pratiques.

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

**QUESTION ORALE DE MME MOINNET À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LA
CONSOMMATION D'EAU EN WALLONIE »**

**QUESTION ORALE DE M. HAZÉE 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
RÉFORME DU PRIX DE L'EAU »**

**QUESTION ORALE DE M. MAROY À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LE
MÉMORANDUM D'AQUAWAL »**

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

- Mme Moinnet, sur « la consommation d'eau en Wallonie » ;
- M. Hazée, sur « la réforme du prix de l'eau » ;
- M. Maroy, sur « le mémorandum d'Aquawal ».

La parole est à Mme Moinnet pour poser sa question.

Mme Moinnet (cdH). - Monsieur le Ministre, l'Union professionnelle des opérateurs publics du cycle de l'eau, Aquawal, a publié un mémorandum reprenant toute une série de propositions.

Une des idées évoquées serait d'augmenter la partie fixe de la facture d'eau, c'est-à-dire celle dont doit s'acquitter l'utilisateur qui ne consomme pas ou peu d'eau. Une autre serait de soumettre tous les usages de l'eau au coût-vérité à l'assainissement, y compris sur les volumes d'eau produits directement au moyen de ressources alternatives, comme les puits privés ou les citernes d'eau de pluie, en appliquant, par exemple, un forfait aux personnes qui rejettent de l'eau provenant d'une citerne ou d'un puits.

Bien que ces idées répondent à des enjeux économiques, d'un point de vue environnemental, elles se révèlent plus discutables. Certaines pourraient pousser à la consommation, ou encore décourager les alternatives plus écologiques que constituent, par

exemple, les citernes d'eau de pluie. Face aux différentes sécheresses que nous avons connues l'année dernière et vu le réchauffement climatique auquel nous devons faire face, cet enjeu me semble essentiel.

Monsieur le Ministre, comment évolue la consommation d'eau en Wallonie ? Que pensez-vous des idées proposées dans le mémorandum d'Aquawal ? Quelle est votre position dans ce domaine, et en particulier sur la question du gaspillage et des alternatives écologiques ? Quelles actions avez-vous prises et envisagez-vous encore de prendre prochainement dans ce secteur ?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

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

M. Hazée (Ecolo). - Monsieur le Ministre, comme Mme Moinnet, j'ai été surpris de voir Aquawal déposer son mémorandum et à travers celui-ci, vouloir revoir le calcul du prix de l'eau afin d'augmenter le prix de la redevance et de diminuer le prix du CVD, afin de taxer les citernes d'eau de pluie. Le constat est bien connu : la baisse tendancielle de la consommation d'eau.

Pour ce qui nous concerne, nous pensons, au contraire, qu'il faut se réjouir de la diminution de la consommation d'eau, qui illustre l'efficacité d'une série d'investissements, d'une part, et qui révèle aussi une conscientisation croissante de la population pour lutter contre le gaspillage d'eau, d'autre part.

Que les coûts fixes soient la partie la plus significative du système de distribution d'eau est une chose. Cela ne justifie à nos yeux pas de devoir revoir le terme fixe ou de taxer les citernes d'eau de pluie.

Je voulais, Monsieur le Ministre, très brièvement, vous demander si une telle réforme était en cours d'examen au sein du Gouvernement.

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

M. Maroy (MR). - Monsieur le Ministre, comme l'ont très bien dit mes deux collègues, Aquawal a publié un mémorandum que j'ai ici entre les mains, reprenant toute une série de propositions, de mesures et ce, à une petite centaine de jours des élections.

L'une de ces idées est d'augmenter la partie fixe de la facture d'eau, c'est-à-dire celle dont doit s'acquitter l'utilisateur, qu'il consomme peu ou pas d'eau. Cela permettrait, selon Aquawal, « de mieux faire correspondre la courbe des coûts et la courbe des recettes, de récupérer davantage de fonds sur les résidences secondaires ou auprès de personnes qui disposent d'une ressource alternative en eau tout en jouissant de l'accès au réseau, et de rendre le secteur plus résilient à la baisse des consommations d'eau ».

Aquawal estime que cette augmentation de la partie fixe devrait être compensée par une baisse du prix variable pour ne pas faire augmenter la facture moyenne des ménages.

Une autre idée avancée, dont mes collègues viennent de parler, est de taxer les propriétaires de citernes d'eau de pluie et de puits privés, via un forfait. La justification avancée est de dire que l'utilisation de ces eaux et leur assainissement occasionne des coûts qui sont répercutés sur le prix de l'eau vendue. Aquawal insiste sur l'importance d'appliquer un CVA de manière juste et équilibrée auprès de tous les usagers, quelles que soient leurs sources d'approvisionnement.

Je dois vous dire, Monsieur le Ministre que, comme mes deux collègues, j'ai été relativement interpellé par cette proposition, même si l'on peut comprendre que les différentes sociétés de distribution d'eau sont confrontées à une baisse de la consommation, ce qui est en soi plutôt une bonne nouvelle. Puisque la consommation baisse, les coûts du réseau sont plus élevés. On comprend que les distributeurs cherchent des solutions. Avant d'essayer de punir ceux qui ont construit une citerne d'eau de pluie chez eux pour économiser l'eau de distribution, les distributeurs pourraient essayer d'abord de regarder en interne s'il n'y a pas certaines économies possibles.

Je me garderai bien de faire une religion définitive, en tout cas pas avant de vous avoir entendu.

Quel est votre avis concernant ces deux idées contenues dans le mémorandum ? Estimez-vous qu'Aquawal a raison de souligner que les règles actuelles ne correspondent plus vraiment à l'état de la situation et aux enjeux du secteur ? Des décisions sont-elles prévues qui iraient dans le sens préconisé par Aquawal ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Madame et Messieurs les députés, au même titre que d'autres organisations, Aquawal a adopté un mémorandum en vue des élections de mai prochain. Celui-ci comporte une série de 27 mesures concernant notamment la qualité de l'eau, la protection de la ressource en eau et le prix de l'eau.

Une des propositions d'Aquawal est de revoir la tarification de l'eau en tenant compte des coûts fixes des opérateurs. Elle est dans son rôle de fédération des opérateurs. Aquawal propose « de réfléchir à une augmentation de la partie fixe de la facture d'eau pour réconcilier partiellement la diminution de consommation d'eau et le financement des investissements.

Elle serait compensée par une baisse du prix variable, de manière à conserver la facture moyenne par ménage identique ». En fait, Aquawal constate que les gestionnaires de réseaux de distribution ont du mal à garder le cap des investissements qui sont nécessaires. On m'interpelle souvent sur le fait qu'à ce rythme-là de remplacement, il faudra un siècle. S'il y a une diminution des volumes chaque année, il y a une diminution des moyens pour faire ce genre d'investissement.

Par ailleurs, il n'est pas question dans ledit mémorandum de taxer les propriétaires de citernes d'eau de pluie et de puits privés via un forfait. On n'a pas retrouvé cela tel quel dans le mémorandum. Les différentes propositions seront étudiées dans les prochains mois dans un cadre plus large.

En effet, les contrats de gestion 2017-2022 de la SPGE et de la SWDE conclus avec le Gouvernement wallon prévoient, pour fin 2019, une étude globale concertée avec le Service public de Wallonie sur la tarification de l'eau. Il y a un travail en cours. Tant la SPGE que la SWDE ont reçu comme mission dans le cadre de leur contrat de gestion de mener ce travail à terme pour la fin de l'année. Sur la tarification, en ce compris la répercussion du coût-vérité assainissement en cas de rejet dans les égouts des eaux issues d'une citerne à eau de pluie ou d'une autre ressource alternative. Là où vous avez raison, c'est qu'effectivement, on ne peut pas taxer quelqu'un parce que, à travers une citerne, il récolte l'eau de pluie. Par contre, lorsqu'il la rejette en tant qu'eau usée, là, il peut comprendre qu'il y a un coût nécessaire pour assainir l'eau de pluie qu'il a utilisée. Il y a une question qui se pose sur le coût, l'incidence de tout cela sur le coût-vérité à l'assainissement.

Si les consommations d'eau ont baissé de manière structurelle depuis le début du siècle, une augmentation de 0,4 % a été observée en 2017. Elle est de l'ordre de 70 mètres cubes en moyenne par ménage en Wallonie. La facture d'eau moyenne domestique, c'est 70 mètres cubes. On arrive sans doute là à un plateau, où les choses se sont relativement stabilisées. Il y aura sans doute un chiffre plus important pour 2018, parce que les consommations en juin, juillet et août, avec les conditions que l'on a connues, ont été très fortes.

La tarification actuelle de l'eau existe depuis 2004. Elle a été évaluée en 2009 et en 2015 avec des modifications ponctuelles à la clé. Il est de bonne gestion de continuer à réaliser une évaluation régulière afin de s'assurer que plusieurs objectifs soient rencontrés de manière optimale :

- assurer la stabilité du prix de l'eau. Ces cinq dernières années, il a d'ailleurs relativement peu évolué. Sur le CVD, rien ; elle est stable depuis 2014. Sur le CVA par contre, il y a eu une augmentation en 2017, avec un engagement de ne plus y toucher pendant quelques années ;

- le deuxième objectif qui doit être rencontré, c'est de soutenir une plus grande équité entre usagers ;
- réduire la précarité hydrique ;
- garantir le financement à long terme d'un réseau public de distribution d'eau qui soit de qualité et qui offre une disponibilité suffisante. C'est là que se situe le défi : parvenir à ne pas augmenter le prix de l'eau tout en ayant un investissement suffisant dans le réseau.

Voilà le cadre dans lequel on se situe.

On est bien sur le mémorandum d'Aquawal. Il n'y a pas eu de décision du Gouvernement sur une quelconque taxe sur les citernes ou sur une décision concernant la structure du prix de l'eau. L'échéance, ce sera fin d'année, le travail terminé par les opérateurs et l'analyse qui en sera faite par le prochain gouvernement.

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

Mme Moinnet (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse complète que je relirai bien attentivement.

Je pense effectivement que l'expertise d'Aquawal n'est plus à démontrer et qu'il est de bon ton d'analyser attentivement les différentes propositions émanant de cet organisme, notamment via le mémorandum dont on vient de parler.

Je pense également qu'au vu du contexte, notamment climatique, nous ne pouvons pas nous permettre d'envoyer un mauvais signal concernant le gaspillage de l'or bleu. La sensibilisation du grand public, des citoyens et des entreprises concernant l'utilisation raisonnable de l'eau reste un combat qu'il faut mener avec justesse.

J'entends bien qu'une étude concertée est menée par les différents opérateurs et que nous aurons des résultats à la fin de l'année 2019.

Je note également que vous soutenez une stabilité du prix de l'eau, ainsi qu'une plus grande équité entre les opérateurs. Je suivrai les conclusions de ces différentes propositions qui seront émises dans les prochains mois. Il faudra suivre cela lors de la prochaine législature.

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

M. Hazée (Ecolo). - Je note d'abord que le Gouvernement n'entend pas revoir le terme fixe ni taxer les citernes d'eau de pluie. Je le note avec intérêt.

J'ajoute au débat que les citernes contribuent également à la rétention d'eau et donc, dans un certain nombre de cas, à la lutte contre les inondations. Elles sont d'ailleurs encouragées par un certain nombre de pouvoirs locaux.

Je note encore que l'usage de citernes ne donne pas nécessairement lieu à assainissement, pour celui qui arrose son jardin, par exemple.

Je note encore que la proposition à cet égard amènerait une complexité administrative assez large puisqu'il s'agirait d'abord de recenser l'ensemble de ces citernes. Aller mettre un compteur à la sortie de chacune des habitations wallonnes me paraît également un chantier dont le coût serait prohibitif.

Dans le mémorandum d'Aquawal, je retiens par contre l'intérêt dans son principe de chercher à mettre davantage à contribution les secondes résidences, par exemple. Je pense qu'il y a des moyens nettement plus efficaces, d'autres outils en termes de redistribution que d'augmenter le terme fixe ou de taxer les citernes d'eau de pluie qui aboutirait à un message totalement contre-productif. Je partage à cet égard le propos de Mme Moinnet.

Je suis par ailleurs scandalisé de la désinformation de certains partis en la matière – le PTB, pour le pas le citer – : une chose est d'être fébrile dans le contexte des manifestations et d'avoir envie d'attaquer par tous les moyens une formation politique en particulier, autre chose est d'inventer n'importe quoi pour le faire. Je ne pourrai jamais accepter le mensonge, a fortiori s'il est délibéré.

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

M. Maroy (MR). - Je prends bonne note que pour le Gouvernement, il n'est pas question de taxer les citernes ou les puits. J'attire cependant l'attention du ministre sur les propos tenus par l'un des responsables d'Aquawal dans Sudpresse : « Il y aurait plusieurs possibilités dont appliquer un forfait aux personnes qui rejettent de l'eau provenant d'une citerne ou d'un puits ». Il est quand même bien question, ici, d'appliquer un forfait, une forme de taxe. Maintenant, comme je l'ai dit dans ma question, je peux comprendre que pour les distributeurs d'eau, ils puissent considérer que l'eau qui a été puisée ou qui a été captée via une citerne, lorsqu'elle est utilisée est rejetée, usée et qu'il faut l'assainir. Il ne faudrait pas arriver à cette situation, une nouvelle fois, où je le rappelle, dans certaines communes, on a donné des primes pour l'installation de citernes d'eau de pluie.

Dans certaines communes, l'installation d'une citerne est rendue obligatoire lors de l'obtention ou de la délivrance d'un permis. Il ne faudrait pas, une nouvelle fois, donner ce sentiment à certains Wallons qu'ils sont grugés, qu'on les pousse à avoir un comportement qui économise nos ressources pour ensuite être taxés quelques années plus tard.

Je prends bonne note de la prudence de M. le Ministre, de son engagement – en tout cas à court terme – de ne pas taxer ces citernes et ces puits. Lorsque le dossier reviendra, j'imagine, sur la table lors de la

prochaine législature, je pense qu'il faudra ne pas foncer tête baissée, mais examiner les choses avec prudence.

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Je pense que pour changer cela, pour créer un minimum de CV à un nombre de mètres cubes d'office taxés, il faut venir au Parlement, parce qu'il faut changer le Code de l'eau.

Le chemin à faire ne peut pas passer inaperçu, Aquawal et les opérateurs ne peuvent pas, ni même via une décision du Gouvernement, faire ce genre de choses.

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

M. Maroy (MR). - Je compte sur M. le Ministre, sur le Gouvernement et sur leur vigilance pour ne pas infliger cette nouvelle taxe aux Wallons.

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

**QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LA
RECONVERSION DES ZONES DE LOISIRS EN
ZONES D'HABITAT VERT »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrिमont 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 reconversion des zones de loisirs en zones d'habitat vert ».

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

M. Dodrिमont (MR). - Monsieur le Ministre, le 16 novembre 2017, le Parlement wallon a modifié le CoDT afin d'inscrire des « zones d'habitat vert » au plan de secteur. L'objectif est de reconverter des zones de loisirs touchées par l'habitat permanent en zone d'habitat vert et ainsi d'apporter une solution juridique à la situation d'infraction urbanistique que connaissent bon nombre de personnes dans ces situations d'habitat permanent.

En effet, le fait de vivre pour des personnes dans ces zones résidentielles de loisirs les empêche de bénéficier d'une domiciliation permanente. On parle de domiciliation provisoire pour toutes ces personnes du fait qu'elles vivent dans une zone de loisir. C'est d'ailleurs une injonction qui a été donnée aux communes par le Fédéral, lorsqu'il était question d'inscrire des personnes en situation de résidence dans ces lieux.

Le 8 novembre dernier, le Gouvernement wallon a adopté un projet de liste reprenant les sites inscrits en zone de loisirs au plan de secteur et répondant aux conditions de l'article D.II.64 du CoDT, c'est-à-dire pouvant être catégorisés en zone d'habitat vert, car ces sites répondent aux quatre conditions fixées dans l'article D.II.25bis CoDT. Un appel a donc été lancé aux communes afin que celles-ci lui adressent des dossiers en vue d'une fixation définitive de la liste.

Quelles sont les communes qui se sont inscrites dans ce schéma de reconversion ? Quels sont les sites concernés ? Qu'en est-il des sites non retenus et qui pourraient pourtant répondre aux conditions dans l'article D.II.25bis ou à l'une ou l'autre de celles-ci ? Quelles sont les prochaines étapes de la procédure ? Les personnes concernées ont beaucoup d'espoir par rapport à cette nouvelle zone relative à leur lieu de résidence, notamment pour ce qui concerne les problèmes de résidence et d'infraction. Quel est le calendrier prévu par le Gouvernement avant l'adoption définitive de la liste ?

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

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, en application du décret du 16 novembre 2017, l'administration a adressé un courrier le 20 mars 2018 aux 26 communes qui adhéraient au plan Habitat permanent, afin de confirmer leur volonté ou non de mettre en œuvre la nouvelle procédure de l'article D.II.64 du CoDT.

Sur les 26 communes interrogées, 12 communes ont rentré un dossier comprenant une demande de reconversion concernant 35 sites Habitat permanent.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le préciser devant cette commission, il s'agit ici d'un premier appel qui pourra être suivi par d'autres appels. Certaines communes ne désirant pas s'engager sur le volet « voirie » en 2018, pour des questions budgétaires par exemple, pourraient tout à fait le faire dans le cadre d'un futur appel.

Pour ce volet « voiries », aux termes de l'article D.II.64, les communes doivent en effet :

- s'engager à reprendre les voiries et à les classer dans le réseau des voiries communales conformément au décret ;

- s'engager à équiper la zone en eau et électricité et de répondre aux conditions en matière d'épuration des eaux usées du Code de l'Eau ;
- fournir le dossier technique relatif à la voirie et ses équipements visés à l'alinéa précédent.

À défaut de ces engagements, la commune est réputée renoncer à l'inscription en zone d'habitat vert. Par ailleurs, si les engagements de la commune ne sont pas respectés, une clause de réversibilité est prévue qui remettra la zone dans son affectation initiale, à savoir la zone de loisirs.

Notons qu'il est toujours possible pour les communes de solliciter une révision du plan de secteur « classique » pour les sites qui ne respectent pas les conditions du CoDT.

À titre d'exemple, la commune de Cerfontaine a introduit d'initiative une demande de reconversion concernant le site du Domaine de Revleumont. Cette demande n'a pas été prise en considération dans le cadre de ce premier appel, car le site ne répond plus aux conditions du Plan habitat permanent et n'en fait donc plus partie. Ceci étant, la procédure de révision du plan de secteur d'initiative communale pourrait être initiée.

Le 8 novembre dernier, le Gouvernement a adopté un projet de liste comprenant les 18 sites reconvertibles en zone d'habitat vert respectant les critères repris à l'article D.II.64. Les 18 sites retenus concernent les communes d'Aywaille, Onhaye, Couvin, Walcourt, Philippeville, Sprimont, Froidchapelle, Wasseiges, Hastière. Les autres sites qui n'ont pas été retenus ne répondent pas à l'article D.II.64 du CoDT. Il s'agit de site qui :

- soit ne sont pas couverts par un permis de constructions groupées ou un permis d'urbanisation ou dont la seule partie couverte par le permis ne constitue pas une zone cohérente à l'échelle du plan de secteur pour bénéficier de la transformation en zone d'habitat vert ;
- soit ne sont pas principalement destinés à la résidence.

Le projet de liste est actuellement soumis à la procédure prévue au paragraphe 2 de l'article D.II.64 du CoDT.

Les communes concernées ont été invitées à réaliser une enquête publique et à faire parvenir un dossier technique de reconversion à la DGO4 dans les six mois de la notification du projet de liste. À défaut, la commune est réputée renoncer à l'inscription de la zone concernée en zone d'habitat vert.

Cette seconde étape de reconversion des sites a suscité une série de questions de la part des communes concernées.

Des réponses coordonnées avec l'administration leur ont été apportées par mon cabinet le 7 février 2019. Dès

que les communes auront remis les documents requis, l'administration pourra procéder à l'analyse des dossiers en vue d'une adoption définitive de la liste.

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

M. Dodrimont (MR). - Je remercie M. le ministre pour cette réponse complète avec le souci d'aborder l'ensemble des questions que j'ai posées.

Je reviens juste sur un aspect qui, parfois, peut sembler le plus injuste pour les habitants des zones qui ne vont pas faire l'objet de cette liste ou de ce projet de liste : ce sont ces zones qui ne sont pas couvertes par un permis.

Les questions qui se posent sont les suivantes. Qui va finalement pouvoir faire en sorte que la zone soit régularisée en termes de permis, que ce soit un permis de lotir comme on l'entendait lorsque celui-ci était en vigueur ou un permis d'urbanisation, voire une autre formule qui pourrait être reprise ?

On a le sentiment que les habitants ne vont pouvoir se fédérer de manière à pouvoir introduire ces demandes de permis, ni les autorités locales ne semblent disposer à le faire, surtout lorsque le site est une propriété qui échappe à la commune.

Je pense qu'il faudra se pencher dans un deuxième temps, puisque, ici, une partie du travail semble déjà bien en cours, sur ces situations où on peut ressentir beaucoup de frustration de la part des habitants qui attendaient – vous le savez, j'y étais très attentif – la création de cette zone au plan de secteur, une solution notamment pour les problèmes de domiciliation voire d'infraction qu'ils connaissent aujourd'hui.

J'aurai certainement l'occasion d'y revenir. Je remercie déjà M. le Ministre et le Gouvernement pour ce qui a été fait pour les 18 sites, qui sont aujourd'hui sur la bonne voie pour être reconvertis en zones d'habitat vert.

**QUESTION ORALE DE MME WAROUX 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 RESPECT
DE LA PROCÉDURE POUR L'IMPLANTATION
DE DIX NOUVELLES ÉOLIENNES DANS LES
ZONES D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE TOURNAI
OUEST 1 ET 2 »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Waroux 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 respect de la procédure pour l'implantation de dix nouvelles éoliennes dans les zones d'activité économique Tournai Ooest 1 et 2 ».

La parole est à Mme Waroux pour poser sa question.

Mme Waroux (cdH). - Monsieur le Ministre, il y a de quoi s'étonner à entendre les riverains des zones d'activité économique de Tournai Ooest 1 et 2, en ce qui concerne le projet d'implantation de dix éoliennes au sein des zonings.

J'espère que vous allez pouvoir me corriger en fonction des informations que j'ai eues. Une réunion d'information, non dénommée « réunion d'information préalable », a eu lieu le 3 décembre dernier, juste avant l'installation du nouveau conseil communal de la Ville de Tournai ; ce qui expliquerait peut-être l'absence de représentants communaux.

La réunion fut animée par un directeur d'IDETA, l'intercommunale de développement économique, qui a présenté le projet d'implantation de dix éoliennes : sept éoliennes de Ventis et trois éoliennes d'E-NosVents, une filiale d'Ideta et de EDF Luminus, qui viennent s'ajouter aux huit déjà installées.

Selon plusieurs témoignages, il n'y aurait eu qu'une petite séance de questions-réponses, ne satisfaisant pas les riverains présents, à qui l'on a dit : « Plus tard ». Il n'aurait pas été fait mention de la possibilité d'introduire des questions dans les 15 jours auprès de la Ville de Tournai ou du bureau d'études.

Les riverains de Tournai Ooest affichent publiquement leur frustration de ne pas avoir pu poser toutes les questions et exposer leurs inquiétudes sur ce projet d'extension d'un parc déjà existant de huit éoliennes et dont ils affirment subir les effets sur leur santé.

Or, le directeur d'IDETA a mentionné, sur la télévision locale, les conclusions positives de l'étude d'incidences sur les 18 éoliennes, avant même le démarrage de la procédure d'évaluation. On peut être surpris.

Est-il possible, à ce stade, de vérifier le bon déroulement de la RIP ?

Un PV de réunion est-il ou doit-il être disponible ?
Après de quelle instance ?

Est-il possible de vérifier la conformité de la procédure de demande de permis ?

Les riverains disposent-ils encore d'une possibilité de transmettre leurs questions au bureau d'études chargé de l'évaluation des incidences ? Je ne pense pas.

Le directeur d'IDETA affirme que, je cite : « Quatre machines pour IDETA, c'est envisageable ; mais que l'autorité, la Région wallonne dirait que la vision d'IDETA serait minimaliste et qu'il faut aller plus loin ». D'où un projet de dix éoliennes, qui complètent les huit existantes.

Confirmez-vous les déclarations de ce directeur ?

Êtes-vous intervenu pour maximaliser l'occupation éolienne du zoning ?

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, en tant que ministre compétent pour traiter les recours sur les demandes de permis, je suis naturellement tenu à un devoir de réserve.

Je précise d'emblée que je ne suis nullement intervenu dans ce dossier. Je n'interviens jamais en cours d'instruction de ces dossiers puisque, in fine, et malheureusement, neuf fois sur dix ou dix fois sur dix, ces dossiers finissent en recours.

Voici les informations qui m'ont été transmises par l'intercommunale IDETA.

Il y a en réalité deux demandes de permis uniques concomitantes : l'une introduite par E-NosVents pour l'installation de trois éoliennes et l'autre introduite par Ventis pour l'installation de sept éoliennes.

Les deux réunions d'information préalable du public ont eu lieu respectivement le 14 septembre 2017 et le 18 avril 2017. Pour ces deux réunions, les formes imposées par le Code de l'Environnement ont été, semble-t-il, respectées. Les études d'incidences sur l'environnement ont été depuis lors finalisées.

La réunion organisée le 3 décembre 2018 n'était donc pas une réunion d'information préalable du public au sens de la législation.

Cette réunion organisée à l'initiative d'IDETA visait à informer les riverains concernés sur les deux demandes de permis à introduire.

En effet, entre-temps, les deux demandes de permis ont été introduites le 27 décembre 2018. Une enquête publique sera organisée en cours d'instruction.

Pour ce qui concerne les déclarations du directeur d'IDETA, il ne me revient pas de confirmer ou d'infirmer de tels propos. Je vous invite en conséquence à prendre directement contact avec son auteur.

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

Mme Waroux (cdH). - Cet auteur n'a jamais été très communicatif. On a lancé les procédures en 2017. Je ne comprends pas bien, Monsieur le Ministre. On lance les procédures en 2017 et puis on fait une réunion d'information avec une introduction de demande à l'issue de l'étude d'incidence, si je comprends bien, en décembre 2018.

C'est vrai qu'il y a eu confusion au niveau des riverains, qui pensaient que l'on était en démarrage de procédure. Ici, je m'aperçois que nous sommes en fin de procédure.

Au niveau communication de l'intercommunale vis-à-vis des riverains, on est encore, comme c'est déjà arrivé plusieurs fois avec l'intercommunale, dans quelque chose qui fait que les riverains sont perdus par rapport à la procédure et qu'ils ne sont pas du tout contents de ne pas avoir eu l'occasion d'intervenir. Maintenant, c'est vrai que, si le lancement de l'enquête a eu lieu plus tôt, il fallait qu'ils réagissent à ce moment-là.

Merci de vos précisions, on verra si, effectivement, on va plus loin dans les questions sur ce dossier.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

Mme la Présidente. - Les questions orales de :

- Mme Gonzalez Moyano, sur « la formation pédagogique imposée à la filière libre suite à la réforme du permis de conduire » ;
- Mme Gonzalez Moyano, sur « l'identification des animaux » ;
- Mme Gonzalez Moyano, sur « la détection des cas de maltraitance animale » ;
- M. Stoffels, sur « le projet de décret instituant le Code de la gestion des ressources du sous-sol » ;

- M. Stoffels, sur « le projet de décret modifiant le décret du 27 juin 2013 relatif à la stratégie wallonne de développement durable pour les matières réglées en vertu de l'article 138 de la Constitution et le décret-cadre du 6 novembre 2008 portant rationalisation de la fonction consultative pour les matières réglées en vertu de l'article 138 de la Constitution » ;
- M. Arens, sur « les quartiers nouveaux » ;
- M. Stoffels, sur « l'incapacité du Gouvernement à mettre en œuvre la « pax eolienica » » ;
- Mme Kapompole, sur « l'installation de Clarebout Potatoes à Frameries » 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 :

- Mme Galant, sur « l'utilisation du GSM au volant » ;
- M. Van Der Stichelen, sur « l'élevage de chiens » ;
- M. Versmissen-Sollie, sur « l'interdiction d'achat de bouteilles d'eau en plastique à usage unique » ;
- M. Van Der Stichelen, sur « l'extension du parc éolien de Tourpes-Thumaide » 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.

Mme la Présidente. - Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- *La séance est levée à 20 heures 2 minutes.*

LISTE DES INTERVENANTS

M. Didier Antoine, Conseiller de M. le Ministre Di Antonio
Mme Jenny Baltus-Môres, MR
M. Fabian Culot, MR
M. Matthieu Daele, Ecolo
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
M. Dimitri Fourny, cdH
Mme Virginie Gonzalez Moyano, PS
M. Stéphane Hazée, Ecolo
M. Olivier Maroy, MR
Mme Isabelle Moinnet, Présidente
Mme Hélène Ryckmans, Ecolo
Mme Véronique Waroux, cdH

ABRÉVIATIONS COURANTES

AGW	arrêté du Gouvernement wallon
AM	permis pour conduire un cyclomoteur ou scooter
ASBL	association sans but lucratif
AWEx	Agence wallonne à l'exportation et aux investissements étrangers
AWSR	Agence wallonne pour la sécurité routière
BHNS	bus à haut niveau de service
CAREX	Cargo Rail Express (projet européen de réseau de fret express ferroviaire)
CO ₂	dioxyde de carbone
CoDT	Code du développement territorial
CPSR	Cellules Provinciales de Sécurité Routière
CRA-W	Centre wallon de recherches agronomiques
CV	certificats verts
CVA	coût-vérité à l'assainissement
CVD	Coût-vérité à la distribution
DGO1	Direction générale opérationnelle des routes et des bâtiments
DGO4	Direction générale opérationnelle de l'aménagement du territoire, du logement, du patrimoine et de l'énergie
DPR	Déclaration de politique régionale
EDF	Électricité de France
EXPOPESTEN	Exposition de la population aux pesticides environnementaux (étude)
FEBIAC	Fédération belge de l'automobile et du cycle
FOREm	Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi
GPS	Global Positioning System (système mondial de positionnement)
GRACQ	Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens
GSM	global system for mobile communications (norme numérique de seconde génération pour la téléphonie mobile)
Idelux	Association Intercommunale pour le développement économique durable de la Province de Luxembourg
IDETA	Intercommunale de développement des arrondissements de Tournai, d'Ath et des communes avoisinantes (SCRL)
ISSeP	Institut scientifique de service public (Région wallonne)
LIDAR	light detection and ranging (détection et télémétrie par laser)
NCAP	New Car Assessment Program (Programme européen d'évaluation des nouveaux véhicules)
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
Perex	Centre de trafic de la Région wallonne
PPP	partenariat public-privé
PropulPPP	étude visant à objectiver l'exposition des populations aux pulvérisations de produits phytopharmaceutiques en Wallonie et à recommander des mesures de protection
PUM	Plan urbain de mobilité
PV	procès-verbal
PWI	Plan wallon d'investissement
RAVeL	Réseau autonome des voies lentes
SAVE	Samen voor veilig verkeer (Ensemble pour un trafic sécurisé)
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SPF	service public fédéral
SPGE	Société publique de gestion de l'eau (SA)
SPW	service public de Wallonie
SUV	sport utility vehicle (véhicule utilitaire sport)
SWDE	Société wallonne des eaux
TEC	Société de transport en commun

TGV train à grande vitesse
USB Universal Serial Bus (bus universel en série)