

C.R.A.C. N° 210 (2020-2021)

3e session de la 11e législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2020-2021

COMPTE RENDU

AVANCÉ

Séance publique de commission*

Commission du budget et des infrastructures sportives

Lundi 21 juin 2021

*Application de l'art. 161 du règlement

Le compte rendu avancé ne peut être cité que s'il est précisé qu'il s'agit d'une version qui n'engage ni le Parlement ni les orateurs

SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i>	1
<i>Organisation des travaux</i>	1
<i>Examen de l'arriéré</i>	1
<i>Ordre des travaux</i>	1
<i>Interpellations et questions orales</i>	1
<i>Question orale de Mme Greoli à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « les contacts de M. le Ministre dans le cadre du projet Liège CAREX »</i>	
Intervenants : M. le Président, Mme Greoli, M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....	1
<i>Question orale de M. Clersy à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « les tensions sociales à l'aéroport de Charleroi » ;</i>	
<i>Question orale de M. Mugemangango à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « la situation à l'aéroport de Charleroi »</i>	
Intervenants : M. le Président, MM. Clersy, Mugemangango, M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....	4
<i>Question orale de M. Cornillie à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « le suivi du rapport introductif sur l'utilisation des infrastructures sportives scolaires » ;</i>	
<i>Question orale de M. Cornillie à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « l'appel à projets pour la rénovation énergétique des infrastructures sportives scolaires relevant de la Société publique d'administration des bâtiments scolaires (SPABS) »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Cornillie, M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....	6
<i>Question orale de M. Beugnies à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « la place du sport dans le plan Get up Wallonia »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Beugnies, M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives.....	9
<i>Reprise de la séance</i>	10
<i>Auditions</i>	10
<i>Pétition pour la renaissance d'un joyau du patrimoine sportif et historique de notre pays : le motocross</i>	10

Audition de M. Dejardin, Primo-signataire

Intervenants : M. le Président, M. Dejardin, Primo-signataire.....11

Échange de vues

Intervenants : M. le Président, MM. Evrard, Clersy, Mme Kapompole, M. Beugnies, Mme Cremasco, Mme la Présidente, M. Collin, M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, M. Dejardin, Primo-signataire.....14

Organisation des travaux (Suite).....29

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites.....29

Interpellations et questions orales retirées.....29

Liste des intervenants.....30

Abréviations courantes.....31

Présidence de M. Collin, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 14 heures.

M. le Président. – La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

M. le Président. – 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.

Ordre des travaux

M. le Président. – À partir de 15 heures, dans le cadre de l'examen de la pétition pour la renaissance d'un joyau du patrimoine sportif et historique : le motocross, nous procéderons à l'audition de M. Renaud Dejardin, qui est le primo-signataire.

Pour ne pas perdre de temps, je vous propose d'aborder entre-temps des questions orales.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE MME GREOLI À M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET ET DES FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LES CONTACTS DE M. LE MINISTRE DANS LE CADRE DU PROJET LIÈGE CAREX »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Greoli à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « les contacts de M. le Ministre dans le cadre du projet Liège CAREX ».

La parole est à Mme Greoli pour poser sa question.

Mme Greoli (cdH). – Monsieur le Ministre, le 26 avril, je vous interrogeais sur le dossier de Liège CAREX, puisqu'il avait été retiré du Plan de relance et de résilience. J'étais très heureuse de vous entendre me

répondre, à ce moment-là, que pour vous, c'était un projet vraiment important et que vous alliez prendre un certain nombre de contacts dans les semaines qui suiviraient pour voir comment, tout en l'ayant retiré du Plan de relance, vous pouviez poursuivre la volonté de faire avancer ce projet.

Pour ce faire, plusieurs réunions étaient prévues. C'est important pour moi de faire le point avec vous. Je vous rappelle les types de contacts que vous m'aviez annoncés :

- au niveau européen, la Commissaire européenne en charge des Transports était évidemment concernée. Vous vouliez l'informer de notre volonté de poursuivre ce projet ;
- auprès des autorités françaises, vous aviez interpellé le ministre français en charge des transports ;
- au niveau belge, en programmant une rencontre avec Infrabel et Liège Airport, et, je suppose, avec son directeur général actuel, dont nous connaissons, les uns et les autres, la qualité.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous me communiquer le calendrier de ces rencontres ? Ont-elles eu lieu toutes les trois ? Un calendrier est-il prévu ?

Vous indiquiez dans votre réponse vouloir inscrire le projet Liège CAREX dans les objectifs européens d'atteindre la neutralité climatique d'ici 2052. Avez-vous pu avoir des pistes concrètes ? Si oui, à quelle échéance ?

Avez-vous également contacté les autres pays concernés ? Parce que si la France s'est retirée, ni l'Allemagne ni les Pays-Bas ne se sont retirés. Cela vaut vraiment la peine. Sont-ils associés à vos démarches vis-à-vis de la Commission européenne ?

Avez-vous sollicité le soutien du ministre fédéral de la Mobilité ? Quelle a été sa réaction ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Crucke.

M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Madame la Députée, dès décembre 2020, j'ai demandé et obtenu, comme vous le savez, l'inscription du projet Liège CAREX au sein des projets remis dans le cadre du Plan européen de relance et de résilience.

Nous étions convaincus, et je le suis toujours, que ce projet correspondait pleinement aux objectifs fixés par la commission, le caractère transnational étant un élément positif supplémentaire dans cette réflexion.

Malgré tous nos efforts, nous avons dû constater les réticences de la commission, qui a émis de vives réserves quant à la capacité à réaliser le projet CAREX d'ici à 2026. J'insiste bien sur cette date butoir pour la réalisation effective des investissements qui sont programmés dans le Plan de relance et de résilience.

En effet, pour que le projet Liège CAREX se concrétise, il est nécessaire qu'il y ait plusieurs plateformes CAREX en Europe. Or, les dernières informations sur l'état d'avancement de Roissy CAREX émanant des autorités françaises n'étaient pas à cet égard positives – je parle bien du délai d'opérationnalisation –, le projet Roissy CAREX n'étant pas abandonné, mais les autorités françaises ne peuvent s'engager à ce que Roissy CAREX soit définitivement terminé en 2026.

Amsterdam, Leipzig ou Francfort n'avancent pas non plus dans leurs projets respectifs, alors qu'à Liège, le projet, comme vous le savez, est mûr. C'est en raison de ce manque d'avancement des projets dans les autres pays que la Commission européenne a expressément demandé que le projet de Liège CAREX soit retiré du plan.

Notez cependant que la récente désignation de Mathieu Grosch, ancien député européen germanophone et que vous connaissez aussi, comme président d'Euro CAREX semble représenter un élément positif pour redynamiser le projet au niveau européen et renouer les contacts avec les Pays-Bas et l'Allemagne. Je le rencontrerai incessamment, et je lui demanderai d'ailleurs de me tenir informé de ses contacts parce qu'il a effectivement une parfaite connaissance du dossier et des personnes qui gèrent ce dossier sur le plan technique dans ces deux pays.

Contrairement aux informations qui ont circulé, la Commission a par ailleurs simplement posé, comme elle l'a fait avec tous les projets déposés, des questions relatives aux DNSH, Do No Significant Harm ; principe, comme vous le savez, qui vise à ce qu'une activité économique ne fasse pas de mal aux objectifs environnementaux sans émettre et remettre un avis négatif sur la question. Elle a fait de même concernant la thématique des aides d'État dans le processus de développement de l'infrastructure.

À la suite de la demande de retrait de la fiche de la Commission, j'ai directement signifié à la commissaire européenne en charge des Transports, Mme Adina Vălean, que la Wallonie veut et voulait continuer à soutenir le projet de Liège CAREX qui s'intègre pleinement dans les objectifs européens d'atteindre la neutralité climatique d'ici 2050 et pas 2052, mon souhait

de connaître les autres programmes européens dont nous pourrions bénéficier pour matérialiser le concept du fret à grande vitesse en Europe.

J'ai également sollicité son soutien afin de réunir l'ensemble des acteurs et de confirmer la volonté européenne de soutenir le développement du fret ferroviaire afin de remplacer les modes routiers, maritimes et aériens.

La commissaire m'a répondu en date du 8 juin dernier et précise que la Commission partage pleinement mon ambition pour le secteur ferroviaire et qu'elle a notamment défini comme objectif, dans le cadre de sa stratégie pour une mobilité durable et intelligente, un doublement du trafic ferroviaire grande vitesse d'ici 2030, une augmentation de 50 % du trafic ferroviaire de marchandises d'ici 2030, et son doublement d'ici 2050, ainsi que l'achèvement du réseau transeuropéen de transport, y compris pour la grande vitesse ferroviaire d'ici 2050.

Elle félicite par ailleurs les autorités wallonnes pour le soutien qu'elles entendent continuer à apporter au projet Euro CAREX et nous invite à reprendre contact avec la Commission en coordination avec les partenaires européens du projet lorsque celui-ci aura atteint un niveau de maturité suffisant pour envisager un soutien financier européen.

Par ailleurs, j'ai également sollicité le ministre français en charge des Transports pour qu'une rencontre soit rapidement organisée, ceci afin que son action soit totalement en phase avec ses déclarations sur le plan européen et les objectifs de la France dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique. Vous vous souviendrez qu'il s'était lui-même montré très offensif sur le dossier. Ce n'est pas parce que l'on est offensif en paroles que j'ai vu les actes suivre. J'ai donc également rencontré l'ambassadrice de France en Belgique afin de la sensibiliser à ce projet et de lui demander de relayer nos préoccupations au niveau des autorités françaises.

Enfin, au niveau du Fédéral, j'avais rencontré le ministre de la Mobilité, Georges Gilkinet, afin d'évoquer le projet, et il n'y avait pas eu de réticence de son côté. J'ai d'ailleurs lu avec intérêt l'intervention de mon collègue sur l'importance du développement du fret ferroviaire lors de sa dernière récente visite au terminal container d'Athus. Ici aussi, j'ai réattiré son attention sur l'importance du dossier CAREX par courrier du 1er juin dernier afin de réitérer ma volonté d'avancer dans ce dossier et de solliciter son soutien. Je n'ai pas de retour à cette missive au moment où je vous réponde.

Vous le constatez, il est bien dans mes intentions de continuer à promouvoir le projet de Liège CAREX pour permettre le basculement d'une partie du fret aérien et camionné vers le ferroviaire à grande vitesse. La fluidification du transport routier autour du railport sera effective directement.

Un autre gain espéré de ce projet serait une réduction du nombre de vols de repositionnement grâce à un maillage ferroviaire renforcé du territoire européen. Le projet une fois réalisé sera également, comme vous le soulignez, vecteur de nombreux emplois.

Pour ces raisons, au niveau wallon, je compte donc continuer à soutenir le projet Liège CAREX. Le retrait de la fiche est un contretemps, une opportunité certes manquée, mais n'est pas un coup de grâce ou ne marque pas la fin de ce projet. Un conseil d'administration de Liège CAREX s'est tenu ce lundi 14 juin, au cours duquel une nouvelle présidente a été désignée en la personne de Françoise Lejeune suite à la démission de Jean-Claude Fontinoy.

Mme Lejeune connaît bien le dossier et siège également au conseil d'administration de Liège Airport, ce qui renforce le lien avec l'aéroport. Il a été décidé lors de ce Conseil d'administration de s'adjoindre des services d'un coordinateur pour suivre l'avancement du dossier au jour le jour ce qui est plutôt une bonne nouvelle et ce qui prouve bien qu'il y a volonté de la part de Liège CAREX de poursuivre le dossier. Cette personne n'est pas encore désignée, mais elle le sera incessamment.

Liège Airport, en outre, a décidé de détacher un support administratif pour accompagner le projet.

Enfin pour répondre à votre question et celle de M. Witsel, à ma demande la SOWAER a désigné un bureau spécialisé en venue d'étude sur l'intérêt économique environnemental pour BSCA et Liège Airport de rapprochement avec le rail, ainsi que les démarches d'opérationnalisations nécessaires qui en découleraient.

Concrètement, cette étude doit répondre à quatre questions qui sont les suivantes :

- comment améliorer l'attractivité des deux aéroports wallons grâce à la multimodalité ?
- quelles sont les actions à mettre en place pour une meilleure complémentarité air-rail, comment verduriser d'un point de vue modal les plateformes aéroportuaires ?
- quelles sont les actions concrètes à mettre en place en vue de faciliter le transfert air-rail ?
- quelles sont les modifications légales et réglementaires à mettre en place pour faciliter cette multimodalité ?

La mission a été notifiée par la SOWAER au bureau Stratec en date du 12 mai 2021. Stradec travaille à la collecte des informations en vue d'un premier diagnostic de la situation et d'une comparaison avec plusieurs aéroports en Europe similaire à Liège et Charleroi.

Les résultats de cette étude devraient être connus dans le courant du dernier trimestre de 2021.

Enfin, suite à une rencontre très intéressante avec notre collègue M. Bellot, j'ai également décidé de prendre contact avec la Présidente de la Commission parlementaire donc le Parlement européen des transports Mme Karima Delli qui d'ailleurs était sur le terrain ce week-end dans les hauts de France, mais, elle n'a pas eu les résultats escomptés, mais cela n'empêchera pas de mener avec elle un dialogue nourri sur le dossier.

On ne peut pas se jouir de la victoire de Xavier Bertrand et en même temps se dire que cela a été une réussite pour l'opposition. Ce sont les cuisines intérieures françaises, mais je ne doute pas de l'importance de la relation que Mme Karima Delli qui s'est déjà exprimé à plusieurs reprises dans ce dossier. Comme vous le voyez et comme vous le constaterez, j'ai fait tout ce qui est en mon pouvoir pour que ce projet aboutisse et ce bien évidemment avant 2050.

M. le Président. – La parole est à Mme Greoli.

Mme Greoli (cdH). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, et je vais déjà vous donner une bonne nouvelle : je suis aussi contente après qu'avant de votre volonté visiblement et de votre détermination dans ce dossier.

C'est très important, non seulement pour le développement de la région liégeoise, mais c'est à mon sens très important plus globalement au niveau européen et y compris pour asseoir la place de la Belgique et de la Wallonie dans le maillage européen du rail, du transport et du transfert de fret entre l'air et le rail.

Donc toutes ces perspectives, premièrement, la manière dont vous semblez déterminé sur le dossier et dont je me réjouis, mais aussi la nomination de Mathieu Grosch, le fait d'avoir aujourd'hui des emplois concrétisés et donc une permanence dans le suivi du dossier me semble une opportunité de le faire aboutir.

Alors, vous venez de dire avant 2050, je ne doute pas, Monsieur le Ministre, vous connaissant un peu, que vous aurez la volonté de mettre quelques plumes à votre chapeau avant la législation.

**QUESTION ORALE DE M. CLERSY À
M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LES
TENSIONS SOCIALES À L'AÉROPORT DE
CHARLEROI »**

**QUESTION ORALE DE M. MUGEMANGANGO À
M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LA
SITUATION À L'AÉROPORT DE CHARLEROI »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, de :

- M. Clersy, sur « les tensions sociales à l'aéroport de Charleroi » ;
- M. Mugemangango, sur « la situation à l'aéroport de Charleroi ».

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

M. Clersy (Ecolo). – Monsieur le Ministre, jeudi dernier, le front commun syndical CNE-SETCa de l'aéroport de Charleroi déposait un préavis de grève pour dénoncer la non-levée des avenants de flexibilité du personnel.

En effet durant le confinement, les employés avaient accepté que leur temps de travail soit réduit pour aider financièrement l'aéroport, et ce jusqu'à ce que les voyages puissent reprendre activement. On parle ici d'une baisse de salaire allant de 20 à 30 % .

Aujourd'hui, les voyages ont pu reprendre, le planning des réservations est reparti à la hausse. La levée de cet avenant s'imposait donc pour les syndicats. Les syndicats pointaient également du doigt l'attitude de la direction ainsi qu'un manque de transparence, le non-respect des obligations légales, la mauvaise gestion de la flexibilité par rapport aux horaires, le manque de respect et de considération envers les travailleurs ainsi que des promotions inadéquates en période de covid-19.

C'est dans ce cadre que vous avez pris l'initiative de rencontrer les syndicats et c'est ce qui m'amène à vous interroger aujourd'hui sur ce dossier.

Quelles mesures avez-vous prises pour rétablir un climat de confiance entre la direction et les travailleurs, et mettre fin à ces tensions sociales ? Admettons que ce n'est pas complètement courant à l'aéroport de Charleroi.

Quelles sont les actions mises en œuvre par rapport à l'ensemble des points qui ont été relevés par les organisations syndicales et que j'ai énumérés ?

Je vous remercie par avance pour vos réponses.

M. le Président. – La parole est à M. Mugemangango pour poser sa question.

M. Mugemangango (PTB). – Monsieur le Ministre, vous avez rencontré le 10 juin les organisations syndicales qui sont actives dans l'aéroport de Charleroi et qui ont, comme cela a été dit par M. Clersy, entamé une action de protestation par rapport à la situation qu'elles vivent actuellement.

La grande inquiétude est que, au niveau syndical, l'information qui avait été donnée était que, sur les 40 millions d'euros que l'aéroport de Charleroi devait pouvoir récupérer, 25 % allaient être récupérés dans la masse salariale, c'est-à-dire dans la poche des travailleurs. C'est assez important comme montant. Quand on regarde les plans de restructuration de certaines grandes entreprises, on peut juger qu'une récupération d'un tel niveau est déjà un plan de restructuration extrêmement agressif.

Il y a donc des inquiétudes au niveau salarial ainsi que des inquiétudes au niveau horaire. J'aimerais vous entendre sur ce que vous avez répondu aux organisations syndicales qui sont venues avec cette inquiétude qui était fort présente parmi les travailleurs.

Quand on modifie et que l'on réduit l'horaire de travail, cela a des conséquences sur le revenu du travailleur, qui doit déjà calibrer ses consommations, ses paiements et ses factures sur base de son revenu. Quand on a un salaire confortable, on ne s'en rend peut-être pas compte, mais quand on a des salaires limités, toute réduction de temps de travail signifie des difficultés économiques importantes à la fin du mois.

L'autre élément d'inquiétude est que l'on a parlé d'un niveau de capitalisation important par Save. Quel est réellement ce niveau de capitalisation à l'heure actuelle ? Quel rythme est prévu ?

Je veux vous rappeler ce que vous avez dit lors de la dernière commission : « Tout le monde doit faire des sacrifices ». Si tout le monde doit faire des sacrifices, la direction de l'aéroport doit aussi en faire. Quand on regarde les salaires indiqués dans le rapport de 2019, on constate par exemple que pour le président et le directeur général on parle de rémunérations allant de 150 000 à 180 000 euros bruts. Ce sont des rémunérations extrêmement importantes, surtout au regard des rémunérations des travailleurs. Allez-vous demander que ces membres de la direction fassent des efforts, comme vous l'avez suggéré pour les travailleurs ?

La question qui se pose toujours est celle de savoir comment on va garantir que ces travailleurs puissent travailler dans de bonnes conditions. C'est eux qui ont construit cet aéroport et qui en ont produit la richesse. Il serait inacceptable que toutes ces personnes se trouvent dans des difficultés économiques importantes du fait du plan proposé pour l'aéroport de Charleroi.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Crucke.

M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Messieurs les Députés, il y a tout d'abord lieu de préciser que la reprise de l'activité, même si elle est réjouissante, reste relative puisqu'elle concerne essentiellement les plannings des vols. Encore que, j'ai vu ce matin qu'il y avait nettement plus de volume en termes de passagers, ce qui est plutôt une bonne chose.

En effet, le nombre de sièges mis en vente est équivalent à près de 90 % du volume de sièges proposés en 2019 à la même période. En revanche, les taux de remplissage des aéronefs, sous réserve de ce que j'ai vu ce matin, sont nettement plus faibles que ceux de 2019.

Par ailleurs, on a pu constater une reprise similaire en juillet 2020, qui s'est finalement étouffée fin août en raison de la reprise de la pandémie. Il convient donc malgré tout de rester prudent.

Par rapport aux discussions en cours entre les syndicats et BSCA, vous comprendrez parfaitement qu'il ne m'appartient pas de les commenter ici. Il existe des organes officiels que nous devons respecter. Néanmoins, je précise que je reste attentif à la situation et que je souhaite qu'un dialogue transparent et porteur de solutions s'installe.

Comme je sais que cela ne suffira pas à vous satisfaire, je vais vous donner un peu plus d'informations.

J'ai eu l'occasion de m'entretenir avec les permanents syndicaux en ces termes le 10 juin dernier. Je suis convaincu que le conseil d'administration de BSCA, qui sera installé ce 24 juin, à désignations des nouveaux administrateurs par l'assemblée générale de ce 18 juin – assemblée générale qui vient d'avoir lieu –, aura à cœur également de renouer le dialogue que les syndicats disent « perdu jusqu'ici ».

J'ai donc fait une proposition concrète pour restaurer le dialogue avec les partenaires sociaux lors de la réunion du 10 juin. J'ai demandé au nouveau président du conseil d'administration de la présenter au prochain conseil d'administration qui, comme je l'ai dit, se tiendra le 24 juin. J'entends entre temps garder le silence sur celle-ci souhaitant respecter les prérogatives de chacun et sauvegarder l'intérêt des travailleurs de l'aéroport.

En ce qui concerne le fond des discussions, je vous rappelle que l'accord trouvé entre actionnaires grâce à l'adoption par le conseil d'administration de BSCA d'un *business plan* et d'un plan stratégique nous a permis d'écarter la menace d'une PRJ et d'assurer de la sorte la pérennité de l'aéroport et de l'emploi au sein de ce dernier.

Il reviendra maintenant au conseil d'administration et au management de BSCA de les mettre en œuvre en respectant l'engagement de ne pas avoir de plan social. Comme je l'ai déjà exprimé dans le cadre du sauvetage de l'aéroport, tout le monde doit participer à l'effort : l'ensemble des actionnaires dont la Région au travers de la recapitalisation, l'ensemble des partenaires dont les compagnies, les travailleurs via une plus grande flexibilité.

De la même manière, j'estime que chacun doit pouvoir être intéressé au futur succès de notre outil. Il n'est ainsi pas question de dégrader les conditions sociales pour des motifs uniquement financiers, mais bien de réajuster le fonctionnement de l'entreprise afin de trouver un juste équilibre.

Je vous informe enfin que le management de BSCA a décidé de suspendre le régime de flexibilité instauré depuis le début de la crise pour la période estivale. Je suis donc convaincu que, dans le cadre de l'implémentation du plan stratégique des organes de gestion de BSCA, ils mettront tout en œuvre afin de retrouver une situation sereine dans le respect des personnes et des travailleurs. C'est le souhait que j'ai exprimé aux acteurs et c'est dans cette direction que la proposition que j'ai effectuée va.

J'ai également demandé au président du conseil d'administration, le nouveau président qui serait installé le 24, de veiller à ce que les personnes qui ont les salaires les plus bas et qui sont donc souvent celles qui fréquentent, comme on dit, le tarmac ne soient pas celles qui, dans le plan de carrière ou même dans leur environnement, soient sanctionnées. Je crois que tout travail mérite salaire. Si l'on parle de solidarité, cela doit s'exercer à l'égard de tout le monde.

Je suis donc très attentif aux remarques que vous avez posées également à l'égard du management, mais je suis convaincu que, si ma proposition est acceptée, elle permettra non seulement de retrouver un dialogue serein et efficace entre le personnel, la direction et le conseil d'administration, mais surtout de trouver les solutions les plus opportunes qui permettent de trouver et de respecter les intérêts des travailleurs et aussi d'optimiser le fonctionnement de l'aéroport.

M. le Président. – La parole est à M. Clersy.

M. Clersy (Ecolo). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour l'ensemble de ces éléments de réponse.

Je partage avec vous une certaine prudence par rapport à la reprise. On l'a vu, comme vous l'avez dit, avec l'exemple de l'an dernier.

Je crois que, sur ce dossier, eu égard aux sacrifices qui ont été évoqués, qui ont été faits par les travailleurs, c'est un impératif de retrouver un climat social apaisé. Ce sera un premier challenge extrêmement important pour le conseil d'administration renouvelé qui va

prendre place. Je crois qu'il a pleinement un rôle à jouer en la matière pour faire en sorte que la transition se passe le mieux possible et que ce premier conflit puisse être rapidement apaisé.

Je crois qu'il y a beaucoup d'éléments de questionnement, comme le relèvent mes questions et celles de mon collègue – au-delà de la question de la baisse de salaire –, qui doivent être rencontrés.

On sera attentif aux réponses qui pourraient être données à l'occasion de ce premier conseil d'administration et à travers les réunions de concertation qui ont eu lieu entre la direction et les organisations syndicales.

M. le Président. – La parole est à M. Mugemangango.

M. Mugemangango (PTB). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour les réponses que vous avez données.

Le premier élément, c'est que, quand vous dites, et vous l'avez répété : « Tout le monde doit faire des efforts ». Cette thèse doit être corrigée, voire rectifiée, parce que, d'une part, les travailleurs de l'aéroport de Charleroi ont déjà fait des efforts importants. Ils ont déjà fait des efforts importants pour construire ce qui a souvent été présenté comme un succès économique en Wallonie, mais aussi pour affronter la crise sanitaire. Vous n'êtes pas sans savoir que tous les travailleurs de ce pays ont payé aussi dans leur portefeuille cette crise sanitaire de différentes manières. Les efforts de ces travailleurs ont été faits.

Je suis content que vous soyez attentif à ce que je viens de dire sur le management, mais vous n'avez pas répondu clairement à ma question. Comme ministre de tutelle de l'aéroport de Charleroi, allez-vous indiquer que si tout le monde doit faire des sacrifices, ceux qui touchent 180 000 euros ou 140 000 euros de salaire annuel doivent aussi faire des sacrifices ? C'est la question posée par les travailleurs qui ne veulent pas être les seuls à payer.

Enfin, j'étais présent au moment des actions à l'aéroport de Charleroi. Je vous l'ai dit la fois dernière et je vous le répète : l'augmentation de la part de l'acteur privé au niveau du conseil d'administration et au niveau de l'aéroport de Charleroi inquiète beaucoup. Pour eux, il y a un lien entre l'augmentation de la part du privé et l'agressivité du management par rapport à l'attaque des conditions de travail des travailleurs.

Il faut rassurer tout à chacun – les représentants syndicaux, mais aussi les travailleurs – parce que je vous ai entendu l'autre fois dire que vous n'alliez pas accepter une privatisation plus grande de l'aéroport de Charleroi, mais je vous avais dit que la situation actuelle représente une pression importante sur les conditions de travail.

Comme ministre, vous devez garantir que ces conditions de travail soient assurées pour les travailleurs du tarmac – j'ai bien compris et on sera attentif –, mais aussi pour l'ensemble des travailleurs qui ont fait de cet aéroport un succès.

QUESTION ORALE DE M. CORNILLIE À M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET ET DES FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LE SUIVI DU RAPPORT INTRODUCTIF SUR L'UTILISATION DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES SCOLAIRES »

QUESTION ORALE DE M. CORNILLIE À M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET ET DES FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « L'APPEL À PROJETS POUR LA RÉNOVATION ÉNERGÉTIQUE DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES SCOLAIRES RELEVANT DE LA SOCIÉTÉ PUBLIQUE D'ADMINISTRATION DES BÂTIMENTS SCOLAIRES (SPABS) »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les questions orales de M. Cornillie à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur :

- « le suivi du rapport introductif sur l'utilisation des infrastructures sportives scolaires » ;
- « l'appel à projets pour la rénovation énergétique des infrastructures sportives scolaires relevant de la Société publique d'administration des bâtiments scolaires (SPABS) ».

La parole est à M. Cornillie pour poser ses questions.

M. Cornillie (MR). – Monsieur le Ministre, le ministre flamand de l'Enseignement, Ben Weyts, a annoncé un budget de 3 milliards d'euros pour financer des opérations de rénovation et de construction d'écoles. Un tiers de ces fonds très importants devrait être utilisé dans le cadre de partenariats public-privé de type DBFM, « *Scholen van morgen* » qui fait l'objet d'une attention toute particulière en Fédération Wallonie-Bruxelles puisque le parc de bâtiments scolaires mérite un investissement massif, d'abord et avant tout pour les écoles elles-mêmes, mais aussi en perspective la transition énergétique et même digitale.

Particularité de cet appel à projets – on fait bien sûr appel à des partenariats privés comme les institutionnels, les banques et les assurances –, il y a cette fois-ci une obligation d'élargir cette possibilité d'investissement aux citoyens, aux particuliers lambda. On se demande parfois comment on peut associer le citoyen aux efforts que doivent mettre en place les entités fédérées ; voilà une piste peut-être intéressante à exploiter.

Dans les autres conditions – même si en elle-même elle est intéressante –, il y a aussi pour ce qui est des infrastructures sportives de ces écoles, qui bénéficieraient notamment donc de l'argent de l'épargnant flamand, la nécessité de prévoir un usage multifonctionnel de ces infrastructures scolaires. C'est, en tout cas les propos que l'on prête à Ben Weyts à travers un article de presse à ce sujet.

Comme vous le savez – on en a d'ailleurs largement discuté dans cette commission –, Christophe Clersy, Thierry Witsel et moi-même avons rédigé un rapport parlementaire sur l'ouverture des infrastructures sportives scolaires aux publics extérieurs – en dehors des heures de cours essentiellement, évidemment. Les conclusions, avec les pistes de solutions, nous concernaient bien sûr directement, mais aussi la Fédération Wallonie-Bruxelles – puisque c'est elle qui, à la base, est responsable de l'éducation et de l'enseignement dans ce pays. Les pistes de résolutions, les pistes d'action doivent effectivement être concertées entre les deux niveaux de pouvoirs.

On attend, j'imagine toujours, le gouvernement conjoint Fédération Wallonie-Bruxelles, mais vous allez peut-être nous en dire plus à ce sujet. Il était temps d'avancer dans ce rapport. Quand aura lieu ce gouvernement ?

Je peux comprendre que la crise sanitaire a perturbé les agendas, mais en ce qui concerne l'ouverture des infrastructures sportives aux publics extérieurs, quand ces propositions pourraient-elles se voir finalement traitées, développées, concrétisées et aboutir à plus de sport dans des outils dans lesquels les pouvoirs publics investissent et donc une optimisation meilleure des deniers ?

Certaines solutions envisagées sont cependant propres à compétence régionale, raison pour laquelle je suis ici, devant vous. Avez-vous déjà pu avancer sur les conclusions et les solutions illustrées au sein du rapport sur les infrastructures sportives ? Si oui, quelles sont les avancées ?

Concrètement, un mécanisme similaire à celui de la Flandre peut-il être envisagé côté wallon ?

Je pense aux infrastructures sportives scolaires, mais, étant donné que vous avez la casquette du budget et des finances, pourquoi pas à toute autre politique publique qui mérite un investissement massif et une association du citoyen qui – et la crise sanitaire l'a encore montré – a vu ses comptes – gonfler. Cet argent n'est souvent pas correctement utilisé dans la mesure où il n'a pas les leviers d'action qu'il mérite.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Crucke.

M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Monsieur le Député, la Déclaration de politique régionale 2019-2024 acte le souhait de promouvoir l'utilisation des infrastructures sportives scolaires en collaboration avec la Fédération.

La Déclaration de politique de la Fédération prévoit quant à elle de faciliter l'accès aux infrastructures sportives et scolaires en dehors des temps habituels d'utilisation.

L'accès des clubs sportifs aux infrastructures scolaires représente un véritable enjeu de législation et s'inscrit pleinement dans les objectifs d'efficacité et d'optimisation des deniers publics.

L'ouverture des infrastructures scolaires aux acteurs du monde sportif doit ainsi permettre à la Wallonie de compléter le maillage territorial. C'est une remarque de la Cour des comptes en son temps, et ce, sans devoir toujours financer de nouveaux outils lorsqu'ils existent. C'est parfois ce qu'il faut faire. C'est améliorer les outils existants.

L'organisation de la pratique sportive du ressort de la Fédération serait quant à elle renforcée grâce à la disponibilité, quand le besoin s'en fait sentir, de nouvelles infrastructures ou d'amélioration de celles qui existent.

Il convient par ailleurs de confirmer la volonté du Gouvernement wallon de soutenir les établissements scolaires dans leur démarche d'ouverture comme en témoigne la création d'un incitatif dans le projet de réforme du décret portant sur l'octroi des subventions wallonnes en matière d'infrastructures sportives.

Depuis ma prise de fonction, je peux vous dire que j'ai déjà réalisé une action concrète en faveur de l'utilisation des infrastructures sportives scolaires en intégrant des dispositions spécifiques à leur égard dans le décret du 3 décembre 2020 relatif aux subventions octroyées à certains investissements en matière d'infrastructure sportive.

Ainsi, les écoles sont à présent éligibles aux subventions wallonnes pour autant qu'elles permettent l'utilisation publique de nos infrastructures sportives en dehors des heures scolaires, que l'objet de la demande de subside soit complémentaire aux infrastructures sportives publiques existantes et qu'elle mette en place un conseil des utilisateurs ayant pour mission de remettre des avis consultatifs au pouvoir organisateur bénéficiant de la subvention.

L'arrêté du Gouvernement wallon portant exécution de ce décret précise que le conseil des utilisateurs est représenté, outre le gestionnaire de l'infrastructure, d'un représentant par groupement sportif utilisant l'infrastructure sportive scolaire.

Je vous confirme que les investissements permettant la surveillance des infrastructures, une accessibilité maîtrisée à ces dernières est bien éligible aux subventions.

Je sais que ceci était un élément important du rapport que vous avez cosigné avec d'autres collègues.

À ce jour, depuis l'entrée en vigueur du nouveau décret et de son arrêté, il y a trois mois, un dossier a été introduit par une école auprès de mon administration. Je suis confiant quant au fait que cette disposition prise par la Wallonie constituera un réel incitant pour les écoles et que ces dernières en profiteront afin de réaliser les aménagements souvent nécessaires à l'ouverture des établissements aux clubs sportifs.

Aucune date n'est, à l'heure actuelle, arrêtée pour la tenue du prochain Gouvernement conjoint. Comme je vous l'ai déjà précisé dans cette commission, il est par contre évident que je porterai le suivi du rapport parlementaire portant sur les infrastructures sportives scolaires à l'ordre du jour de cette réunion.

C'est d'ailleurs ce que j'avais fait lors de la réunion qui devait se tenir le 20 octobre dernier, mais qui, pour cause de covid, comme vous le savez, a été annulée.

Quant à savoir s'il est envisageable de mettre en place un mécanisme similaire à celui annoncé en Flandre, il me semble nécessaire d'analyser plus en profondeur le système annoncé avant de prendre une position, quelle qu'elle soit, même si ce que vous en évoquez me semble intéressant.

En parallèle de ces mesures, je vous rappelle que j'exerce également la compétence de la gestion immobilière de 40 % des bâtiments scolaires de l'enseignement officiel, essentiellement des athénées royaux dont le pouvoir organisateur est Wallonie-Bruxelles Enseignement.

Les propositions de notre rapport vont également trouver un écho dans la politique des infrastructures scolaires que j'entends mener. Cela sera possible si les nouveaux projets d'infrastructures sportives intègrent davantage les besoins d'enseignement secondaire et des nouvelles pédagogies. Je voudrais des projets gagnant-gagnant.

En effet, l'enseignement rencontre actuellement de nombreux défis dont le principal est de créer les bâtiments scolaires du futur pour former aux disciplines du futur : robotique, design, impression 3D, développement durable, et cetera.

Nos élèves étudient toujours en grande majorité dans des bâtiments désuets sur le modèle de classe passive.

Aussi, les équipements sportifs scolaires doivent devenir des espaces multifonctionnels répondants aux besoins de l'ensemble de la population. Il convient donc

de les concevoir à l'avenir en prévoyant des synergies entre les établissements scolaires, le secteur sportif et les acteurs locaux, et ce afin d'optimiser.

J'entends mobiliser ces deux compétences pour renforcer les synergies. Depuis trop longtemps, la Wallonie s'est désintéressée de cette matière. Je suis pourtant convaincu que l'échelle régionale est la plus appropriée pour développer des synergies immobilières en faveur de l'enseignement, du sport et de la relance économique.

Concrètement, j'ai rencontré le ministre Frédéric Daerden le 20 avril dernier pour lui indiquer que la Wallonie entendait être un partenaire actif et fiable pour les bâtiments scolaires, et je lui ai fait plusieurs propositions.

Après concertation avec mon homologue, j'ai le plaisir de vous annoncer que nous avons un accord verbal pour lancer prochainement un appel à projets commun afin de financer la construction et l'aménagement d'espaces éducatifs innovants ainsi que des infrastructures sportives multifonctionnelles.

Cet appel à projets devrait être lancé dès la rentrée de septembre. Il sera alimenté à hauteur de 25 millions d'euros entre la Wallonie et la Fédération. Une règle d'effets de levier sera prévue lorsqu'une ou plusieurs communes font partie des porteurs de projets.

Je vous reviendrai à la rentrée avec des informations précises sur cette initiative.

Mon objectif est de développer une véritable stratégie immobilière publique qui, au-delà des économies réalisées, créera la transversalité et la cohérence entre tous les acteurs, ce dont notre Région et ses territoires ont besoin pour leur développement.

M. le Président. – La parole est à M. Cornillie.

M. Cornillie (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, de cette longue et intéressante réponse. J'ai bien fait de poser la question in fine.

Je ne vais pas épiloguer sur le gouvernement conjoint, mais je compte sur vous pour mettre la pression, à travers les contacts que vous avez, afin qu'il puisse avoir lieu parce qu'il est nécessaire que les entités se parlent pour faire avancer certains dossiers.

Quant à la Région wallonne, à travers votre ministère, vous avez pris votre part de responsabilité dans le suivi dudit rapport, notamment avec le décret du 3 décembre 2020.

Vous poursuivez manifestement dans cette volonté des discussions personnelles avec votre homologue à la Fédération Wallonie-Bruxelles sur les synergies à développer en matière de bâtiments scolaires, avec des espaces pédagogiques innovants et des espaces sportifs

– si j’ai bien compris, mais je relirai l’ensemble des informations que vous avez fournies – pour un appel à projets de 25 millions d’euros.

Voilà une bonne nouvelle qui ne fait que renforcer les constats que nous avons faits et la prise de conscience par le Gouvernement de la nécessité d’investir intelligemment les deniers publics dans des bâtiments multifonctionnels, ce que vous faites.

À n’en pas douter, nous reviendrons sur le sujet.

**QUESTION ORALE DE M. BEUGNIES À
M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET ET DES
FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « LA
PLACE DU SPORT DANS LE PLAN GET UP
WALLONIA »**

M. le Président. – L’ordre du jour appelle la question orale de M. Beugnies à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « la place du sport dans le plan Get up Wallonia ».

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

M. Beugnies (PTB). – Monsieur le Ministre, dans une de vos récentes interviews, vous mettiez en avant l’importance du sport dans le Plan de relance Get up Wallonia.

Vous proposez de mettre en place la création d’un vélodrome ainsi que d’un centre multidisciplinaire pour l’élite sportive, ce qui est très bien.

Hormis cela, nous n’avons rien trouvé concernant le sport amateur. Par exemple, aucun budget n’est prévu pour créer des piscines afin d’apprendre à nos enfants à nager. Je dois dire que cela nous inquiète.

J’en profite aussi pour revenir sur la question du genre dans le sport. En effet, le sport fait partie des activités de loisirs où les stéréotypes de genre sont les plus présents.

D’ailleurs, la participation des femmes dans le sport est marquée par une longue histoire d’exclusion de certains sports. Par exemple, les femmes ne sont admises au marathon que depuis les années 1970 et l’épreuve féminine de sauts à ski a eu lieu pour la première fois aux Jeux olympiques d’hiver en 2014, alors que les hommes y participaient depuis 1924.

Il existe donc des discriminations dans les conditions de pratique, la médiatisation, la gouvernance ou l’accès aux postes à responsabilité.

Aujourd’hui, en Wallonie, un grand nombre d’infrastructures ne sont pas adaptées pour que les femmes puissent avoir accès au sport.

Qu’allez-vous mettre en place dans le cadre du Plan de relance pour doter l’ensemble des Wallons et des Wallonnes d’infrastructures sportives en suffisance ?

Je vous remercie.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Crucke.

M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Monsieur le Député, je constate que votre question a un peu évolué depuis son dépôt, mais ce n’est pas bien grave, et je vais y répondre. C’est un sujet qui, pour moi en tout cas, est primordial en ce qui concerne l’égalité des genres.

Par rapport à la question en tant que telle, j’ai pu longuement m’exprimer lors de la précédente commission sur les projets retenus dans le cadre de Get up Wallonia. Je ne reviendrai pas sur les motivations qui ont conduit à ces choix.

Concernant la création de piscines, vous reconnaîtrez que nous avons apporté des réponses, lors de la commission du 7 juin dernier – peut-être pas celles que vous souhaitiez. Je vous invite au besoin – mais je ne vais pas vous faire non plus cette injure – à relire le compte rendu.

Relativement à la création d’infrastructures sportives, la subvention de tels équipements ne s’arrête bien évidemment pas au Plan de relance. Vous noterez toutefois, si l’on prend le Plan de relance, pour ce qui concerne les infrastructures sportives, celles-ci ne se limitent pas aux deux projets que vous avez évoqués dans votre questionnement, et que le sport pour tous est aussi concerné par les moyens que j’ai pu dégager. Je vais tenter de vous le prouver.

Pour les deux projets que vous avez évoqués, le Centre d’excellence et le Planet Bike, on est à 130 millions d’euros d’argent public. J’ai toujours dit que cela devait servir d’effet levier également.

Une enveloppe supplémentaire de 79 millions d’euros sera ensuite affectée à la rénovation énergétique des infrastructures sportives existantes si la Commission européenne adopte, bien évidemment, la fiche déposée par la Wallonie dans le cadre du Plan de relance européen. Vous savez que l’on est toujours en attente de l’approbation du Plan de relance par l’Europe.

Une seconde enveloppe de 50 millions d’euros sera consacrée par la Wallonie au même objet ainsi qu’aux SPABS. Cela fait le lien avec la question de M. Cornillie. On pourra ainsi développer des infrastructures sportives particulièrement performantes.

Enfin, vous n'êtes pas sans savoir que le département dont j'ai de la compétence dispose lui-même d'un budget annuel de plus de 55 millions d'euros destinés exclusivement aux infrastructures sportives.

L'ensemble des porteurs de projet a donc accès aux subventions régionales via ces procédures classiques qui restent bien d'actualité.

Pour le genre, vous avez participé aux débats sur le décret et vous vous souviendrez que dans ce que l'on a appelé les exclusions, il n'y a pas que des exclusions dues au genre, mais il y a celle-là aussi, vous avez tout à fait raison de la pointer du doigt. C'est un des éléments qui sera, en termes de recevabilité, analysé par l'administration. S'il devait apparaître qu'un dossier ne répond pas, sur le plan des discriminations, à cette égalité et à cette équité – pas seulement de genre, mais de genre aussi –, il est bien évident que le dossier ne sera même pas considéré comme recevable. C'est un des éléments sur lequel on ne peut plus transiger dans la société d'aujourd'hui quand on voit encore la manière dont cela se passe à certains endroits.

Enfin, cela complétera sans doute votre information, je me suis engagé à l'égard de ce Parlement et de la commission, mais également à l'égard de Mme la Députée Kapompole, de mener avec elle une initiative sur le plan du genre dans un cadre plus budgétaire. Il rejoint également les aspects techniques que sont ceux du sport parce que là aussi, si on devait constater que – cette fois non plus, sur le plan spécifiquement sportif, mais bien sur le plan budgétaire – il devait y avoir des discriminations en termes de genre, la même réponse y serait apportée.

M. le Président. – La parole est à M. Beugnies.

M. Beugnies (PTB). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour vos réponses.

Vous avez parlé d'un certain montant prévue dans le plan Get up Wallonia pour la rénovation des infrastructures sportives existantes. S'agit-il uniquement de rénovation énergétique ?

Dans le cadre de ces rénovations, il faut justement penser genre. Il faut faire en sorte que si l'on entame des rénovations dans les infrastructures sportives, il y ait cette clause « genre » qui soit vraiment incontournable. Sinon, on va rénover et le problème de genre va rester identique. Il y a quelque chose d'important derrière cela.

Par rapport aux piscines, je sais que l'on en a parlé voici deux semaines, mais je n'ai pas encore de réponse parce que vous n'aviez toujours pas reçu le rapport.

On n'a donc pas encore les conclusions et je reste un peu sur ma faim. On est tous d'accord pour dire que le problème des piscines est édifiant et même dramatique.

Je peux citer comme exemple Charleroi, je ne suis pas de Charleroi, mais à Charleroi, deux piscines pour 204 000 habitants, ce sont des conditions qui ne peuvent pas perdurer. C'est quelque chose qui est inimaginable, également pour les écoles qui ne savent même pas remplir leur mission de base qui est d'apprendre à nager aux enfants.

M. le Président. -La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 14 heures 47 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 14 heures 59 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

AUDITIONS

PÉTITION POUR LA RENAISSANCE D'UN JOYAU DU PATRIMOINE SPORTIF ET HISTORIQUE DE NOTRE PAYS : LE MOTOCROSS

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les auditions sur la pétition pour la renaissance d'un joyau du patrimoine sportif et historique de notre pays : le motocross.

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

Pour rappel, cette pétition a été signée par 3 436 personnes, ce qui ouvre le droit au primo-signataire d'être entendu par notre commission.

Nous allons avoir la présentation de la pétition par M. Renaud Dejardin, qui est le primo-signataire. Il est accompagné ici de M. Damien Hermand, de M. Frédéric Vanhaeren et de M. Thierry Klutz, qui sont tous trois administrateurs de l'ASBL Motodev.

Après la présentation, nous aurons un échange de vues avec les membres de la commission et les parlementaires qui ont rejoints, qui pour partie sont dans l'autre salle, et avec bien sûr M. le Ministre.

Je vous précise déjà les règles de procédure : nous inscrivons à nouveau ce point lors de notre prochaine réunion afin que la commission se prononce sur les suites qui sont données à l'examen de cette pétition.

Je vous accueille avec beaucoup de plaisir pour évoquer un sujet pour lequel j'ai interrogé moi-même le ministre avec mon collègue André Antoine il y a peu, le 24 mai. M. Evrard est aussi présent. Il est déjà intervenu à ce propos dans des commissions précédentes, de même d'ailleurs que M. Courard, mais qui est à

l'étranger. Je dois aussi excuser l'absence du député Antoine qui est retenu dans deux autres commissions cet après-midi.

Audition de M. Dejardin, Primo-signataire

M. le Président. – La parole est à M. Dejardin.

M. Dejardin, Primo-signataire. – Je vous remercie de nous recevoir au Parlement de Wallonie pour évoquer donc cette problématique criante de la pénurie de circuits de moto tout-terrain en Wallonie.

Comme vous le savez certainement, il reste aujourd'hui deux circuits d'entraînement de motocross en Wallonie. Je serais même tenté de dire qu'il n'en reste qu'un, car celui d'Hélécine fermera en fin de saison. On disposera donc d'un seul circuit, situé à Comines-Warneton, à l'extrême ouest de la Province de Hainaut, dans les petites communes à facilités linguistiques, en Flandre. C'est très problématique pour les 12 000 pratiquants belges, dont 5 000 à 6 000 Wallons, qui aujourd'hui se retrouvent orphelins de circuit.

J'ai relu les interventions parlementaires, notamment de M. Courard et M. Evrard. Dans un pays démocratique comme le nôtre et dans une belle région de 17 000 kilomètres carrés, ne pas avoir une seule zone autorisée – puisque aujourd'hui, 100 % du territoire est interdit – à la pratique de la moto, cela pose question. M. Courard disait que les pratiquants sont soit obligés d'être hors-la-loi, soit obligés de parcourir des centaines de kilomètres pour aller rouler à l'étranger, notamment en France et en Allemagne.

La problématique de fond, c'est le fait que les autorisations sont de plus en plus difficiles à obtenir. On y reviendra, car c'est là-dessus que l'on aimerait bien vous entendre.

Qui sommes-nous ? Nous sommes Motodev, une ASBL récemment créée par quelques passionnés, des pères de famille qui roulent encore, de pratiquants actuels et d'anciens champions.

C'est la première fois qu'une ASBL se crée autour de cette problématique, que l'on arrive à se structurer et à s'organiser pour canaliser les efforts en matière de lutte pour le sauvetage de notre sport favori.

Notre ASBL a immédiatement été reconnue et rejointe par la Fédération motocycliste wallonne de Belgique, la FMWB, en la personne de Thierry Klutz, qui est directeur technique de la fédération. Cela prouve bien que la communauté porte beaucoup d'efforts et croit beaucoup en notre projet, et nous pensons raisonnablement pouvoir la représenter.

Avant de vous parler de nos attentes, je vais vous donner encore un peu de contexte et un peu plus de détails.

Un petit mot sur l'historique. Dans les années 1980, en Belgique, on comptait pas moins de 80 circuits d'entraînement, officiels et moins officiels, c'est-à-dire 80 possibilités de sites sur lesquels on pouvait s'entraîner. Comme nous le savons tous, ces circuits ont fermé les uns après les autres dans un effet boule de neige. L'un des facteurs qui peuvent éventuellement l'expliquer, c'est la transition de la mécanique moto.

Avant, on roulait énormément avec des moteurs deux temps, qui polluaient pas mal, c'est vrai – on brûlait de l'huile et cela faisait beaucoup de fumée. On est passé à une motorisation un peu plus propre avec la motorisation quatre temps, plus respectueuse de l'environnement, mais qui fait un bruit qui s'entend à plusieurs centaines de mètres, voire plusieurs kilomètres selon les situations.

Forcément, les riverains qui étaient au bord de ces circuits ont commencé à se plaindre du bruit. Les autorités locales ont décidé de fermer. Peut-être pour satisfaire quelques riverains, on a fermé un circuit au détriment de dizaines et de centaines de pratiquants qui se sont retrouvés sur le circuit voisin, créant plus de nuisances parce que plus de pilotes et donc de nouvelles plaintes, et ainsi de suite. Avec l'effet boule de neige, les circuits ont fermé les uns après les autres. Il nous en restera peut-être un l'année prochaine, mais il est en danger.

Ce qui est dommage, c'est qu'il n'y ait pas eu une politique avec une vision un peu plus large. On a agi au niveau local sans se dire : « On a des milliers de pratiquants et l'on est sur une zone où c'est profondément ancré dans nos racines, la moto tout-terrain et le motocross en particulier », et l'on n'a pas vu cela dans son ensemble. Aujourd'hui, on arrive donc à cette situation regrettable.

De nombreuses tentatives ont vu le jour, notamment des tentatives individuelles avec plus ou moins de réussite, mais je serais tenté de dire pas mal d'échecs aussi. Comme M. Antoine l'a évoqué, en 2011, on a eu de très belles annonces qui se sont soldées par un flop, malheureusement.

Sur le fond, depuis 20 ans, on n'a eu aucune autorisation. Depuis 2002, le décret Environnement impose aux porteurs de projets désireux d'ouvrir un circuit de motocross d'obtenir un permis environnemental de classe 1, ce qui nécessite une étude d'incidence très coûteuse. Je reprends les mots de M. Evrard lors de ses dernières interventions : on a l'impression que les dés sont un peu pipés parce que, depuis que l'on a mis en place ces nouvelles réglementations, pas un seul circuit n'a pu obtenir ce fameux permis.

On pense donc qu'il y a ici quelque chose de problématique. J'irais même plus loin : le décret Environnement, malgré ses bonnes intentions de protéger l'environnement – une philosophie derrière laquelle tout le monde peut se ranger –, provoque l'effet inverse du but initialement recherché. Aujourd'hui, on voit une pratique anarchique, sauvage et non encadrée. Les gens sont hors-la-loi et roulent un peu n'importe où. Ceux qui veulent rouler dans la légalité sont obligés de parcourir des centaines de kilomètres avec l'impact environnemental que cela a en termes d'émissions de CO₂ : on tire des remorques et l'on a des véhicules lourds, notamment des camionnettes et des mobile homes. Forcément, c'est un échec environnemental de ce point de vue.

Pourquoi nous battons-nous aujourd'hui ? Pourquoi cette pétition ? Un peu plus de 3 500 signatures ont été validées par le Parlement, et nous en avons recensé 5 000 en une poignée de semaines. Cela montre qu'il y a une réelle mobilisation de la communauté motocycliste en Wallonie.

Aujourd'hui, on se bat d'abord et avant tout pour les gens. On se bat pour les pratiquants d'aujourd'hui, mais aussi les pratiquants des générations futures. Préfère-t-on voir un jeune avec un clavier dans les mains devant un écran ou lui offrir une formidable école de vie avec toute cette rigueur et discipline que demande la pratique de la moto avec ses notions de mécanique ?

C'est également un sport de haute intensité très exigeant. Pour certaines personnes, c'est également un exutoire. Il est vrai qu'aujourd'hui, à certains égards, on peut penser que cet exutoire est en train de se transformer en révolte et en perte de confiance vis-à-vis du politique.

Quand on est passionné de tennis, de VTT, de course à pied, c'est une forme d'équilibre dans la vie que de pouvoir exercer sa passion dans de bonnes conditions sans être systématiquement culpabilisé par la société qui nous entoure, pris pour des sauvages ou des destructeurs de la nature. Il y a énormément d'articles qui parlent de la répression à l'égard de la pratique de la moto sur le territoire wallon. Vous pourrez trouver tout cela dans le dossier que je vous ai déposé. Aujourd'hui, on voit que nous sommes vraiment dans un mode répressif plutôt que dans un mode de fonctionnement où l'on accompagne et encadre la pratique.

On se bat d'abord pour les gens, les utilisateurs, mais aussi pour les riverains et les autres usagers. En effet, cette pratique sauvage est dangereuse : on va avoir des pratiquants dans les zones agricoles, les zones forestières et sur les terrils. Quid des cavaliers, des promeneurs, des joggeurs et des cyclistes ? Tout le monde roule dans tous les sens et il y a vraiment des endroits où cela pose vraiment question. Le jour où il y aura un accident alors qu'on a tiré plusieurs fois la sonnette d'alarme, qui en prendra la responsabilité ?

On se bat pour les gens et leur sécurité, qui sont de nobles causes, vous en conviendrez. On se bat également pour une cause tout aussi noble : l'environnement.

En effet, la démarche est écologique. Cela peut paraître paradoxal pour certaines personnes, mais ce qu'on veut d'abord démystifier est l'idée reçue de la moto polluante. La moto n'est pas polluante pour l'air. Les motos ont des moteurs quatre temps à injection électronique – je ne rentre pas dans les détails techniques – qui vont consommer 5 à 6 litres d'essence sur une après-midi d'entraînement. On roule une heure, 1 heure 20 minutes en moyenne et après on est épuisé.

Donc, en termes d'émissions de CO₂, il y en a, mais cela reste tout à fait respectable. A contrario, on a dû faire 150, 200 kilomètres avec un véhicule lourd qui consomme également un carburant fossile où l'on aura nettement plus d'émissions de CO₂. À ce propos, on a une étude de la Fédération française de motocyclisme, la FFM, que l'on peut vous mettre à disposition et que l'on évoque d'ailleurs dans le dossier. Cette étude montre très bien le déséquilibre qu'il y a entre la perception que l'on a de la pollution de la moto par rapport à l'énorme pollution – en matière de gaz à effet de serre et d'émissions de CO₂ – que génèrent les déplacements autour de la moto.

Il faut également démystifier la pollution du sol. Certaines personnes disent : « Vous faites vos vidanges à même le circuit ». C'est totalement ubuesque tellement personne ne fait cela. On a des tapis environnementaux sur nos motos, les motos sont modernes à injection électronique et il n'y a plus de perte de carburant.

On le voit bien sur les anciens sites : je vous parlais de 80 circuits dans les années 80 qui, aujourd'hui, sont tous réhabilités. Ce sont désormais des zones agricoles, des prairies où les vaches pâturent, on voit même un vignoble dans la région de Namur qui a vu le jour sur un ancien circuit. Cela m'étonnerait donc que l'on boive du vin issu de vignes poussant sur un sol pollué. Il faudrait un gros travail de communication pour démystifier cela.

Ensuite, le fait qu'il n'y ait pas de circuit encadré signifie une pratique sauvage. C'est forcément néfaste pour l'environnement puisque l'on aura des motards qui rouleront n'importe où et qui ne se soucieront peut-être pas de ce qu'ils sont en train de faire, des passages qu'ils génèrent dans les zones vertes. À ce sujet, nous avons un dossier rédigé par M. Collart, ingénieur des eaux et forêts, un plaidoyer d'une vingtaine de pages qui explique en quoi il est fondamental de pouvoir proposer un cadre structuré, organisé, avec un certain nombre de contraintes, afin de canaliser ces pratiquants et ne pas les laisser évoluer n'importe où.

La conclusion de ce passage est : fermer un circuit est un échec pour la nature, pour la faune et la flore,

pour l'environnement, notamment en matière de gaz à effet de serre. Voilà pour ce qui était du contexte.

Venons-en au concret : que voulons-nous ? Que souhaitons-nous ? Nous avons pour objectif d'ouvrir deux circuits d'entraînement de motos tout-terrain permanents par province en Wallonie. Pourquoi deux circuits par province ? Tout simplement pour donner la chance à chaque citoyen d'avoir accès à ce sport, pour satisfaire aux nombreux pratiquants – il y a 5 000 à 6 000 pratiquants en Wallonie, 12 000 sur le territoire belge et, en matière de sport, il n'y a pas de frontière linguistique – et pour réduire les distances, d'un point de vue écologique, ce sera bénéfique, et enfin pour canaliser les pratiquants là où ils se trouvent, à proximité, et ne pas leur donner envie d'aller rouler derrière chez eux, dans les champs, dans les bois.

Comment pouvons-nous y arriver ? L'axe que nous avons choisi, c'est la cause que nous défendons aujourd'hui, est qu'il faut travailler sur la réglementation, donc peut-être sur un cadre dérogatoire qui embrasserait les spécificités du motocross.

Aujourd'hui, un permis environnemental de classe 1, c'est ce que l'on demande aux usines chimiques, aux usines Seveso, qui ont des impacts à long terme sur l'environnement et la localisation dans laquelle elle se trouve, ce qui n'est pas du tout le cas du motocross. On a un permis de classe 1 qui est inadéquat. On a également un permis de classe 2, qui permet une organisation ponctuelle, une fois par an, trois jours consécutifs, sur un site. Il est vrai qu'il y a un gap très important entre ces deux permis ; il y a peut-être là quelque chose à faire, je vais y revenir.

On a souvent évoqué, dans les groupes de travail, notamment que vous avez initiés avec le cabinet de M. le Ministre Borsus et celui de Mme la Ministre Tellier, le principe de *standstill*, qui fait que l'on ne revient jamais en arrière en matière de questions environnementales.

Cependant, ici, nous estimons que nous sommes face à des raisons impérieuses, d'intérêt général et communautaires. Comme je l'ai dit, finalement, les bonnes intentions du décret Environnement au départ en matière de motocross et de motos tout-terrain, cela s'est un peu retourné contre nous et les effets sont totalement indésirables.

Nous voudrions mettre en place un système dérogatoire pérenne qui réglerait la problématique sur le fond, puis – permettez-moi – qui survivra aussi à ce Gouvernement, parce que l'on en voit beaucoup se succéder avec beaucoup de promesses et pas grand-chose à l'arrivée.

Nous voudrions donc transformer la manière dont on perçoit les autorisations et échanger cela sur le fond afin de libérer cette problématique une bonne fois pour

toutes ; cela fait maintenant 20 ans que l'on en parle, il serait temps d'agir.

Le groupe de travail est vraiment un premier pas et on le salue, cela permet de se rendre compte de la réalité de terrain. Le constat ne permet pas aujourd'hui de trouver des solutions globales à ce problème. On est plutôt en train de travailler au cas par cas, on est accompagné dans les dossiers que l'on prépare notamment avec M. Klutz ici présent. Néanmoins le constat reste le même : pas de permis environnemental livré depuis 20 ans. On est donc dans impasse et l'on ne pense que, à ce stade, le groupe de travail nous permettra de résoudre le problème sur le fond.

Pour avancer concrètement, il y a plusieurs propositions. La première est de travailler sur le permis environnemental de classe 1. On nous dit que c'est une législation européenne, on le croit quand on nous le dit, mais quand on voit des pays voisins comme la France, elle fonctionne totalement différemment de chez nous. Même chose pour la Hollande. Les pays scandinaves, qui font de l'écologie leur première priorité, on voit que cela se passe mieux chez eux. Les pratiquants disposent d'énormément plus de circuits que nous. Je n'ai plus les chiffres en tête, mais vous les avez dans le dossier, c'est assez édifiant.

Ce que l'on propose dans le cadre de cette démarche dérogatoire pour le permis environnemental de classe 1, c'est de faire appel à un acteur de terrain qui connaît bien les spécificités de la discipline. Pourquoi pas l'ASBL Motodev, mais cela peut aussi être la fédération ou une autre ASBL, pour encadrer, pour réguler, pour contrôler la manière dont on va remettre un avis à l'administration dans le cadre de l'obtention de ce permis.

D'autres options ont été évoquées en groupe de travail notamment, de lancer cette coûteuse étude d'incidence alors que le circuit peut déjà être exploité. Il y a pas mal d'avantages à cela, notamment de faire une étude d'incidence en pratique, donc directement et pas seulement sur base des études notamment sonores, mais aussi des aspects financiers. Tout cela se trouve dans le dossier, je vous laisserai lire cela à votre aise.

Je parlais aussi du permis de classe 2, donc trois jours consécutifs une fois par an : ici, on propose de travailler sur sa durée. Pourquoi ne pas étendre de trois à neuf jours pour intégrer par exemple deux week-ends ? Cela permet d'offrir pas mal de possibilités aux pratiquants, cela répond à un besoin à court terme, on fait varier l'offre, on se déplace de zone en zone, donc des localisations temporaires.

On fait varier les possibilités, donc on peut imaginer des moments pour les enfants, pour la pratique féminine, pour les débutants, les motos électriques, les écoles, les stages, la réinsertion sociale, les VTT électriques et encore bien d'autres choses. Ces circuits

temporaires sont aussi une réponse économique, les maintenir neuf jours au lieu de trois permettrait de les rentabiliser financièrement et peut-être aussi de diminuer le prix d'entrée pour les pratiquants.

Je sais qu'en Flandre ils ont décidé de passer le permis de classe 2 en trois événements annuels et non pas trois jours consécutifs. Là aussi, cela permet de multiplier l'offre et, à court terme, cela peut répondre à un besoin puisqu'on est dans une situation criante et problématique. Cela permettrait de donner un petit peu d'air aux passionnés et à la communauté.

Travailler sur un cadre dérogatoire pour résoudre la problématique sur le fond, je l'ai déjà évoqué. C'est ce que l'on attend de nos représentants politiques. En parallèle, nous, la communauté des motards, Motodev en particulier, puisque nous nous faisons leur porte-voix, devons travailler aussi sur différents aspects, notamment sur la communication vers le grand public par rapport aux enjeux environnementaux. Je pense qu'il est vraiment important de démystifier tout cela et de redorer l'image du motard. Il est vrai que celle-ci, ces dernières années, n'a pas toujours été très glorieuse, même si nous avons eu un passé très glorieux sportivement, puisque nous sommes la nation la plus titrée : on détient le plus grand nombre de champions, qui, eux-mêmes, détiennent le plus de titres, individuellement et en équipe, d'ailleurs.

N'en déplaise aux supporters des Diables rouges, le motocross reste quand même le sport numéro un en Belgique.

J'ai parlé de communication, mais on doit surtout faire un effort – et là, je pense que tout le monde s'y attend – sur la réduction des émissions sonores de nos machines. Le bruit est évidemment le problème numéro un. À cet égard, beaucoup de solutions existent. Évidemment, leur mise en place est plus ou moins compliquée, plus ou moins coûteuse, puisque, aujourd'hui, l'on a plusieurs milliers de pratiquants qui disposent tous d'une moto thermique, avec des échappements qui sont, aujourd'hui, hors normes, en tout cas qui émettent des bruits à des niveaux qui ne sont pas acceptables.

Je ne vais pas tout énumérer, mais – c'est dans le dossier – il y a des réducteurs de bruit, des silencieux enduro qui sont homologués pour la route, et cetera, qui émettent beaucoup moins de bruit. Il faut savoir que, c'est proportionnel, on diminue de cinq décibels, on va entendre le bruit vraiment nettement moins loin.

Aujourd'hui, on émet de 115 à 120 décibels. Si l'on passait déjà à 105-110 décibels, cela irait déjà beaucoup mieux, cela s'entendrait de beaucoup moins loin. C'est vraiment exponentiel, la portée du bruit. Je ne suis pas technicien en la matière, mais je peux vous l'affirmer, c'est aussi dans le dossier.

On peut travailler sur la configuration des lieux : exploiter d'anciennes carrières, planter des murs végétaux, édifier des merlons, et cetera.

Ensuite – je l'ai évoqué rapidement –, le développement de la moto électrique, on y croit aussi beaucoup. Aujourd'hui, on en est aux balbutiements de cette technologie. Les motos électriques commencent à arriver tout doucement sur le marché, mais sont très loin d'être compétitives. Vous le savez, le motocross est un sport de compétiteur, et donc, avant de pouvoir avoir l'adhésion de toute la communauté, il faudrait que ces machines puissent être au même niveau, ou très proches, en tout cas, du niveau des motos thermiques. Ce n'est donc pas une solution à court terme, mais, clairement, c'est quelque chose que l'on suit de près. C'est prometteur. C'est très intéressant pour les stages, pour l'écolage, et cetera. On doit développer cela. Il y a déjà des initiatives qui sont créées, notamment par la fédération et en partenariat avec l'ADEPS. C'est Thierry Klutz qui organise différents stages pour les jeunes. Les enfants qui roulent, dès le plus jeune âge, sur une moto électrique seront certainement enclins à continuer sur ce type de motorisation à l'avenir. C'est donc la direction que l'on aussi envie de prendre, mais pas pour le court terme.

En conclusion, la moto a évolué. Je pense qu'elle continuera à le faire. On peut, aujourd'hui, sans problème, répondre aux deux grandes critiques qui sont assénées à notre égard : le bruit et les questions environnementales et écologiques. Ce dont nous avons besoin, c'est un soutien et une volonté politique pour adapter le cadre légal aux spécificités de la moto, et ce, en étant accompagnés par des acteurs de terrain, tels que Motodev, qui connaissent bien ces spécificités, qui permettront d'atteindre nos objectifs, que je rappelle : on aimerait avoir deux circuits de motos, un tout-terrain, permanent en Wallonie, donc deux par province, cela répondrait vraiment à la demande.

J'ai terminé mon plaidoyer et je vous remercie de m'avoir écouté.

M. le Président. – Je vous remercie, Monsieur Dejardin, à la fois pour la clarté et pour la densité de votre intervention, et pour le dossier qui l'accompagne.

Nous veillerons à ce que l'ensemble des parlementaires puissent y avoir accès via les canaux classiques de communication du Parlement.

Échange de vues

M. le Président. – La parole est à M. Evrard.

M. Evrard (MR). – Merci à M. Dujardin pour cette présentation.

Vous savez que cette problématique a été soulevée – et vous l’avez rappelé, par d’aucuns –, notamment certains parlementaires qui s’y intéressent de plus près.

Pour qui connaît un peu le milieu, je dois vous dire que c’est déjà une forme de records d’obtenir autant de signatures, plus de 3000 signatures. Je crois que depuis que cette faculté est offerte par notre Parlement de pouvoir déposer des pétitions, c’est évidemment ici un signe fort. Je crois que c’est aujourd’hui le record – il faudrait que je voie avec le Greffier – mais en tout cas, cela témoigne d’une volonté et d’une réelle problématique en ce qui concerne les circuits permanents.

Vous l’avez rappelé, cette problématique, elle n’est pas neuve puisqu’elle remonte à plus d’une vingtaine d’années où, effectivement, quand on regarde dans le rétroviseur politique, plusieurs formations politiques ont eu l’occasion d’annoncer des choses intéressantes. M. Antoine avait rappelé cette volonté d’installer un circuit permanent dans chacune des provinces, et puis vous l’avez dit, on voit que les choses n’ont pas pu se mettre en place. Ce serait intéressant de mieux comprendre pourquoi, mais j’ai mes quelques éléments d’explication – j’y reviendrai tout à l’heure.

Dans le même temps, on a vu des ministres prendre des décisions extrêmement difficiles contre l’avis de l’administration. Je pense notamment à un circuit qui est proche de là où j’habite, le circuit de Bertrix, où il y avait là toute une dynamique qui s’est enclenchée, le parcours du combattant, vous l’avez rappelé et à peu près les mêmes ministres et les mêmes formations qui disaient : « Non, stop », alors que les avis de l’administration étaient positifs.

On peut vraiment se poser quelques questions par rapport à ce stand-by depuis une vingtaine d’années. La première, c’est de savoir si la pratique sportive est noble, si elle est éthique. Je crois qu’à travers le palmarès que vous avez rappelé, c’est répondre à la question.

Vous l’avez dit, c’est un sport extrêmement exigeant. Je crois qu’après la boxe – il faudrait demander aux spécialistes –, c’est un des sports les plus exigeants sur le plan cardiaque. Au-delà de la pratique en elle-même, il y a tout ce qui concerne ce que l’on appelle communément aujourd’hui l’intelligence de la main. Je pense à toute la mécanique, faire de la moto, c’est bien, mais il faut comprendre comment sa machine fonctionne. Sur cette question-là, je crois que l’on sera assez unanimes, c’est une discipline connue, reconnue. Chacun n’est pas obligé de l’apprécier, mais, en tout cas, elle a une place dans notre paysage.

On peut se demander ensuite si le problème n’est pas technique, notamment au niveau des nuisances sonores – vous l’avez évoqué. C’est évidemment un des éléments, un des griefs qui est souvent formulé, mais je crois que, là aussi, sur le plan technique, des solutions

existent. À l’heure où l’on envoie des gens sur la lune – cela fait déjà quelques années –, où l’on envoie des modules sur Mars, je crois que l’on a, aujourd’hui, la capacité technique de répondre à cette problématique et, c’est une piste que je suggère au ministre, on sait que l’on a des centres de compétences. Je pense notamment au Campus automobile de Spa-Francorchamps. Ces gens-là ne sont-ils pas à même aujourd’hui d’entreprendre un programme pour faire en sorte de diminuer les nuisances sonores ? On le voit d’ailleurs entre les pratiquants du motocross et celles et ceux qui pratiquent l’enduro, c’est-à-dire la balade dans les chemins. On a déjà des pots qui ont des puissances différentes et si, effectivement, ce que vous avez mentionné, 1 décibel a un impact, je crois que l’on doit vraiment y réfléchir.

Ensuite, eut-être une parenthèse aussi pour attirer l’attention de mes collègues et quelque part sur le ressenti d’une opinion publique par rapport au bruit, moi j’ai observé, en tout cas quand j’ai eu l’opportunité d’être bourgmestre, et quand je me balade comme mandataire communal dans ma ville, je constate tous les jours des quads avec des pots d’échappement complètement débridés. Ces gens ne se baladent pas dans les bois, mais renforcent le sentiment dans l’opinion publique que c’est un problème. Or la plupart de ces engins ne sont pas homologués, ne sont pas contrôlés et contribuent évidemment aux griefs qui peuvent être formulés aux pratiquants de sport moteur.

Se pose ensuite la question du spatial. Quand je dis spatial, c’est de l’espace finalement. On sait que la Wallonie, ce n’est pas la France, ce n’est pas l’Allemagne, mais c’est quand même un territoire de presque 17 000 kilomètres carrés – cela fait déjà pas mal d’espaces –, et si je reprends votre suggestion qui est de faire un ou deux circuits par province, si l’on considère Bertrix qui s’étale sur 3 ou 4 hectares, cela veut dire que si l’on demande à trouver des solutions sur 25 hectares, voire 50 hectares, on est évidemment à une proportion tout à fait marginale. Un cent millième, un deux cent millième du territoire dédié à des adhérents de la pratique de la moto. Je crois que ces chiffres doivent malgré tout nous faire réfléchir.

On a évidemment la contrainte environnementale, vous l’avez évoqué. Il existe différentes études, ce serait intéressant d’aller plus loin. J’en avais évoqué l’une ou l’autre à l’endroit du ministre *in illo tempore*. Là aussi, je crois qu’il faut aussi faire évoluer les mentalités. La question de canaliser tout au même endroit risque évidemment de poser des problèmes à ce niveau.

J’en viens alors à deux éléments qui m’apparaissent évidemment plus importants et dont nous avons la responsabilité en tant que mandataire politique. Il y a d’abord une question idéologique qui pourrait amener des blocages et on le voit dans les défenseurs, dans les opposants. Il y a parfois beaucoup de dogmatisme. On vit dans un pays libre, mais il n’en reste pas moins que

le vivre ensemble demande à dégager des solutions pour les uns et les autres. Vous l'avez rappelé en me citant – et je vous remercie – d'introduire 100 % du territoire. Ce n'est évidemment pas une solution qui est raisonnable sur le plan démocratique.

Je rappelle aussi que sur le plan idéologique pour qui la consultation populaire et pour qui le referendum est important sur le plan démocratique, il faut aller au bout du raisonnement.

Entendre des les gens qui sont signataires d'une pétition, c'est très bien, mais nous devons aussi avoir la capacité d'offrir des éléments de réponse. Alors, je n'ai pas dit des réponses miraculeuses. Je n'ai pas dit du jour au lendemain pouvoir autoriser tout partout. Ce n'est pas du tout cela, mais en tout cas de trouver un équilibre qui permet aux uns et aux autres de vivre en meilleure harmonie parce que vous l'avez rappelé. Je constate aussi – et je l'ai vu aussi – aujourd'hui, d'aucuns se font réprimander, on a des personnes qui, fortes d'un droit dont j'ignore encore les fondements, se permettent de mettre des câbles dans les chemins, entraînant par là des dangers qui sont éminemment importants. On ne doit pas évidemment attendre un drame à ce niveau-là.

Puis, il y a le volet politique. Je l'ai rappelé, vous y avez fait allusion. On doit en tout cas avoir le courage, les uns et les autres, de se dire à un certain moment – le constat, vous l'avez dressé, je le partage assez bien : « que peut-on mettre en œuvre pour essayer d'améliorer la situation au-delà, évidemment, des effets d'annonce, des dés pipés ? » C'est vrai que j'ai rarement vu, en tout cas, des procédures qui finalement n'aboutissent jamais. Je l'avais rappelé au ministre Di Antonio. Certains moments, quand on autorise des permis éoliens, même si l'on en autorise 2 sur 10, on a quand même un dispositif qui permet de répondre. Peut-être pas suffisamment aux yeux du monde des producteurs d'énergie, mais en tout cas, il y a des pistes. Même si c'est parfois laborieux, on arrive, ci et là, à des résultats.

On le sait, il y a énormément de clubs qui se sont cassé les dents, de gens qui ont investi de leurs deniers privés. Là aussi, ils sont évidemment dans une situation différente de grands groupes producteurs d'énergie, par exemple, qui de toute façon, in fine, répercutent ces charges au niveau des citoyens.

Donc, je crois qu'il y a une réflexion aussi à mener. Je partage assez bien votre analyse par rapport à cette question de permis parce que je crois que c'est important. J'avais envisagé les choses sous un autre angle, mais d'un côté, au niveau de la sémantique, et le politique a pris soin, finalement, de ne pas mettre de côté les pratiquants de sport moteur parce que, dans le nouveau CoDT, il y a toute une série de dispositifs qui fait référence notamment aux zones agricoles en zone de loisir. On y a donc pensé. Mais il est vrai que l'on appelle cela « circuits permanents ». Or, je constate – je ne sais pas si c'est le cas partout – en ce qui concerne

Bertrix, la demande de ce fameux circuit permanent, elle portait sur un ou deux jours par semaine. Et encore. Donc, le terme « circuit permanent », il est finalement tout à fait inapproprié parce que, là aussi, dans l'esprit des gens ou des riverains, on a l'impression que : « ah ! ça y est, de 8 heures du matin, H24, on va entendre des motos toute la journée ».

Je me demandais, c'est aussi une suggestion ou une piste de réflexion puisque finalement c'est le grand écart, un circuit permanent c'est H24 et un permis de classe 2, vous l'avez rappelé, où l'on peut rouler un jour par an, c'est un permis de classe 2.

Donc on voit bien qu'entre les deux il y a évidemment un gap qui est important et qui pose, lui aussi, problème. Je crois que si l'on avait notamment introduit cette notion ou si l'on pouvait réfléchir sur le plan juridique à cette notion de circuit occasionnel, ou de voir la manière dont on peut élargir la plage pour permettre une pratique équilibrée répartie évidemment intelligemment sur le territoire, je vous pose la question. Je ne sais pas si vous saurez y répondre immédiatement, mais on sait qu'il y a quelques circuits qui sont en phase d'analyse, que ce soit Bassenge, Lierneux, Bertrix. Ces circuits ont-ils une demande H24 ou avez-vous déjà eu l'occasion d'avoir une grille pour se dire : « Tiens, finalement, si on a un jour à Bertrix, un jour à Lierneux, et un jour à Bassenge, on n'est peut-être pas, me semble-t-il, sortis de l'auberge et on va avoir un effet boomerang à ce niveau-là ».

Bref, je crois que réellement il y a des réflexions à mener et en ce sens, vous l'avez peut-être vu, j'ai eu l'occasion d'interroger à la fois le ministre Crucke qui est ministre des Infrastructures, mais également le ministre Borsus et Mme Tellier et les uns ont peut-être parfois tendance à renvoyer la patate chaude au ministre Crucke. Je sais qu'il a beaucoup de compétences, mais que les obstacles ne lui ont jamais fait peur. Je le cite dans sa dernière intervention à mon égard, la volonté était de lever les freins et donc je crois que nous avons effectivement, aujourd'hui, cette obligation de résultat.

Cela peut passer, comme vous l'avez dit, par un subside pour permettre en tout cas, en amont, de baliser les choses. Je me demande aussi, c'est une question, si dans la réflexion il n'est peut-être pas plus intelligent plutôt que de partir de l'existant – on sait qu'il y a de nombreux villages qui disposent d'un circuit de motocross, si l'on ne devait pas, au départ d'une carte de Wallonie, identifier des endroits qui a priori poseraient moins de problèmes. Les croisements entre une ligne de chemin de fer, une autoroute, et cetera, et de voir de quelle manière – je ne suis pas spécialiste – les nuisances sonores s'accumulent ou se neutralisent en fonction de l'ambiance sonore existante.

On aura aussi remarqué que quand on parle de merlons ou autres... Je me souviens que quand j'étais bourgmestre, nous avons introduit un dossier, il fallait

créer des merlons gigantesques, quand on voit les autoroutes, il y a certains endroits qui peuvent évidemment mieux convenir que d'autres. Là aussi, avez-vous eu l'occasion d'avoir déjà une approche ou une analyse à ce niveau ?

Quelle que soit, en tout cas, la volonté des uns et des autres, je crois qu'il est de notre responsabilité politique de dégager des solutions raisonnables. Vous l'avez dit, la répression n'est sans doute pas la solution et c'est vrai que j'avais déjà fait cette réflexion de cette frustration, de cette colère, de ce fossé grandissant entre finalement des citoyens passionnés par les sports moteurs et quelque part une impossibilité, dans le chef du politique, de dégager des solutions.

Je vois, fort heureusement, et c'est une question également d'avoir des éléments par rapport au groupe de travail qui s'est mis en place, comment vous voyez les choses. Je crois qu'il y a des choses positives qui se mettent en place. Je vois M. Klutz qui dispense des stages pour les plus petits et je crois que c'est toujours full notamment à Neufchâteau.

J'ai entendu et j'ai vu quelques bourgmestres s'exprimer et notamment le ministre allez sur place, Courcelles, pour ne pas la citer, avec une volonté de faire avancer les choses. Le bourgmestre de Bertrix me disait encore, avant de venir aujourd'hui, qu'il essaie de défendre notre dossier. Nous, on est bons, et puis la dynamique a fait qu'aujourd'hui ils sont au Conseil d'État.

Bref, et pour ne pas être trop long et pour passer la parole à mes collègues, je crois que le débat et la dynamique de cette pétition sont salutaires. Voilà en tout cas un domaine qui, après 20 ans, mérite des solutions, mérite réellement que l'on fasse un effort à la fois sur le plan politique, idéologique, pour permettre en tout cas de mieux encadrer, et vous l'avez dit. Je crois que l'encadrement permettra en tout cas de mieux baliser et d'améliorer en tout cas le vivre ensemble.

Des solutions raisonnables existent. Il nous appartient, me semble-t-il, à les mettre en œuvre et à trouver des exemples de terrain concrets.

M. le Président. – La parole est à M. Clersy.

M. Clersy (Ecolo). – Je voudrais, à mon tour, vous remercier, Monsieur Dejardin, pour les éléments de votre dossier, la tonalité de votre intervention aussi, et j'y reviendrai. Pour le dossier, j'en prendrai connaissance ultérieurement.

Je voulais, d'entrée, vraiment souligner positivement la nature de votre démarche. J'ai relu des propos de votre fédération, et je le dis vraiment avec sincérité, je sens une volonté de construction, une volonté positive dans votre démarche. J'y vois, je dois le dire, depuis quelques années, un virage important dans l'approche cet épineux dossier des infrastructures de motocross.

Je crois que, en effet, cela n'a pas de sens de passer en force, je crois que l'on ne peut pas être insensibles à la réalité des choses, par rapport aux paramètres environnementaux. Il est devenu – il y a un consensus là-dessus – impératif de tout faire pour protéger notre planète, la biodiversité et la qualité de vie des riverains. Je crois que, avec ce type de projets d'infrastructures, l'on ne peut pas envisager de passer en force, d'imposer, coûte que coûte, un projet. Cela ne fonctionne plus comme cela. J'ai vu que votre fédération était entrée en contact avec le DNF, avec Natagora pour tenter de poser des balises. Cela me semble vraiment être la bonne méthodologie. Je crois vraiment qu'il en va de l'intérêt des pratiquants, mais c'est aussi l'intérêt de la qualité de vie des riverains qui pourraient être potentiellement concernés par un tel dossier.

Je crois vraiment que c'est en tenant compte de ces différents paramètres environnementaux que la situation pourra se débloquer. En tout cas, c'est la position que tient mon groupe, mais j'ai entendu cela aussi dans votre intervention. Je peux évidemment m'en réjouir.

Je vous rejoins sur bon nombre de constats que vous avez mis en avant, que mon collègue a également soulignés. Je crois qu'il y a un consensus là-dessus. Aujourd'hui, c'est un fait, la pratique du motocross est quasiment interdite partout. Il y a peu de terrains adaptés, vous l'avez relevé. On peut, en outre, difficilement passer sous silence cet élément de nuisance pour les riverains, lié à la pollution, au bruit. On sait que ce n'est pas rien quand on vous annonce que, à côté de chez vous, l'on va ouvrir une infrastructure de ce type-là. Je crois que cela suscite légitimement des questions et – vous l'avez souligné – des difficultés diverses pour obtenir des permis requis pour la construction de pareilles infrastructures.

Je crois que, en effet, il faut trouver des solutions, éviter de cliver les choses, car cela n'arrange personne. Il faut condamner les pratiques sauvages, condamner également celles et ceux qui peuvent, durant un instant de folie, placer des câbles qui mettent en difficulté les *motocrossmen*, mais aussi certains vététistes, à certains endroits, donc on ne se place pas du tout sur ce point-là.

Il y a un point sur lequel je ne peux pas être en phase avec vous, qui concerne la réglementation. Je crois que ce n'est pas en cassant le thermomètre que l'on va soigner la fièvre, pour le dire clairement. Je crois que tout ce qui reviendrait à modifier de manière significative la réglementation et qui ferait en sorte que l'on pourrait ne plus avoir cette enquête publique, où les expressions, çà et là, doivent avoir lieu, où d'autres s'expriment, ne va pas dans le bon sens. Cela me semble totalement impensable d'assouplir ces règles de participation, ces règles qui existent. Je crois néanmoins, concernant l'obtention des permis, qu'il y a d'autres solutions possibles. Je ne pense pas que l'on doit rester dans une situation inchangée.

La première réflexion, si vous le permettez, c'est une qui me tient particulièrement à cœur. J'habite Souvret, non loin du siège de votre association, qui se situe à Pont-à-Celles. J'ai l'habitude de me promener sur un terriil, le terriil numéro 5, à Trazegnies, que vous connaissez sans doute, qui est situé en bordure d'autoroute. Vous l'avez dit, les terriils font souvent l'objet de courses, de terrains d'entraînement pour pas mal de pratiquants. Ce terriil, aujourd'hui, est en procédure de classement. La Maison du tourisme du Pays de Charleroi y organise des balades.

On se dit que c'est un atout touristique pour notre Région, ce terriil, comme pas mal d'autres en Wallonie. Natagora a travaillé sur ce terriil, qui présente un intérêt environnemental certain au niveau de la biodiversité, il y a de superbes bassins à schlamms qui se sont remplis d'eau qui se sont remplis d'eau. Il y a quelque chose aujourd'hui qui participe au maillage écologique qui est en train de se construire sur ce terriil. On va parfois très loin en vacances en France, mais on a des paysages superbes. Je vous invite à aller y faire un tour si vous avez l'occasion, c'est de toute beauté.

C'est un site qui bénéficie d'une forme de protection en matière d'environnement, de conservation de la nature, de patrimoine. On sait à quel point aussi il y a, au niveau des populations locales, un attrait par rapport à la valeur patrimoniale de ces terriils. On voit ça et là – ce n'est pas le cas du terriil n° 5 de Trazegnies – qu'aujourd'hui ces terriils font aussi l'objet d'une exploitation économique, touristique, mais aussi par rapport à la richesse des sous-sols et à l'exploitation du gaz de mine qui est envisagé, donc ce sont des outils très intéressants.

On voit aujourd'hui des pratiquants de motocross – mais pas seulement, Monsieur Evrard, j'aime beaucoup la nuance que vous apportez –, ainsi que des gens en quads. Ce n'est pas la même chose, mais pour la population c'est exactement la même nuisance et la même problématique pour la biodiversité.

J'ai eu l'occasion de me promener et d'établir le dialogue avec les pratiquants de motocross qui fréquentent le site, et j'ai été surpris. D'abord, pas mal de gens viennent du coin, qui pratiquent le motocross. Plus surprenant, on trouve des gens qui pratiquent le motocross, qui ne parlent pas français, qui viennent de Flandre – là où il y a des terrains –, qui viennent de France – là où il y a des terrains, et qui viennent là parce que c'est beaucoup plus sympa de pratiquer du motocross sur ce terriil que de le faire sur des terrains. Puis il y a d'autres témoignages, certains qui me disent : « On peut ouvrir des terrains de motocross, mais payer pour faire mon sport, que j'estime être un sport de plein air, *outdoor*, « libre », je ne le ferai pas.

Je n'ai pas d'échantillon, je ne sais pas vous dire si c'est une majorité ou une minorité, mais c'est ce que je vois. Sur les réseaux sociaux – je dois être de bon

compte, cela ne doit pas être une majorité, mais ce public existe aussi –, il y en a qui disent la même chose : « Même s'il y a des terrains, on n'ira pas forcément ».

Par contre, je vous confirme qu'il y a une affluence. Vous avez dit qu'il y a des besoins, je le crois, parce que, dès qu'il fait un peu beau, dans des périodes sensibles pour la biodiversité, il y a du monde.

Tout cela pour vous dire que j'émet des doutes sur l'équation qui consisterait à dire que la création d'infrastructures va purement et simplement permettre de mettre un terme aux pratiques non encadrées. Je crois vraiment que c'est une partie de la solution, donc je veux être nuancé dans mon propos.

Je crois qu'il y a de la conscientisation. Votre association et la fédération ont pris en compte ce paramètre. Je ne crois pas du tout qu'il y aurait les méchants d'un côté et les bons de l'autre, mais je crois que les infrastructures ne vont pas mettre fin à la pratique non encadrée dans des lieux qui ne me paraissent pas adéquats. J'aimerais vraiment vous entendre par rapport à cette problématique.

Le cas échéant, du coup, les actions coup-de-poing que vous avez relevées dans votre dossier ont parfois du sens. Il y a des endroits interdits à la pratique, on ne peut pas le faire, on est hors-la-loi et, à un moment donné, ces actions de répression me semblent inévitables.

Ensuite, vous avez beaucoup parlé du développement de motocross électrique. Je me demande dans quelle mesure la fédération, votre association, tente de favoriser cette pratique. Où en est-on concrètement en Wallonie ?

Pourrait-on imaginer que les futures infrastructures qui verraient le jour proposeraient – j'ai vu cela dans des exemples en France – un quota d'heures qui pourrait être exclusivement réservé à cette pratique ? Pour faire la transition, à un moment donné, il faut pouvoir ouvrir des créneaux horaires qui soient ciblés. Je crois aussi que la technologie est sans doute une partie de la solution dans ce débat.

Une autre réflexion qui me semble au centre du débat, c'est la question du bruit. Je ne connais pas le nombre de dossiers où des riverains m'ont contacté sur ce dossier quand j'étais encore mandataire communal, par rapport à des pratiques qui se faisaient de manière non encadrée, mais parce qu'il y a une crainte.

Comme vous l'avez souligné, les moteurs à quatre temps sont certainement moins polluants – nombre d'études ont montré que c'est une avancée technologique –, mais ils sont beaucoup plus bruyants. Vous avez parlé de 120 décibels. J'ai lu, ça et là, que des réducteurs de bruit sont possibles et peuvent s'implémenter sur le pot d'échappement. Je voudrais vous entendre sur le gain de bruit. Vous avez parlé tout à l'heure de 5 décibels en

disant que l'important est la perception. Cela me paraît peu, mais peut-être pourriez-vous compléter.

Des infrastructures imposent-elles en Europe la mise en place de ces silencieux ? De quels types ? Avec quels gains en termes de bruit ? Des pays ont adopté des normes encore plus contraignantes que celles de la Belgique en matière de bruit. Or, des circuits se développent. Je n'ai pas eu le temps d'approfondir le dossier, mais peut-être avez-vous des éléments de réponse. Je crois savoir qu'aux Pays-Bas et en Allemagne les normes de bruit sont plus hautes qu'en Belgique, mais ils ont pu sans doute trouver des solutions technologiques qui ont permis d'aller plus loin.

J'habite à Souvret, dans la Commune de Courcelles, où le collège communal s'est prononcé en faveur de l'établissement d'un projet. À l'époque, quand je siégeais encore au collège communal, on était venu nous présenter un projet d'infrastructure *indoor*. J'avais été plutôt séduit parce que cela règle le problème du bruit, même s'il y a d'autres problèmes comme pour n'importe quelle infrastructure. Une réflexion a-t-elle été portée à ce niveau ? J'imagine que, quand on parle d'une infrastructure *indoor*, c'est nettement plus coûteux qu'une infrastructure *outdoor*. Avez-vous des informations sur les *business models* qui permettraient de vérifier de manière pragmatique si une infrastructure de ce type pourrait voir le jour et si, pour un promoteur, il serait possible d'envisager ce type d'infrastructure ?

J'ai vu que des études avaient été réalisées sur l'impact des infrastructures en termes d'émissions carbone, notamment sur la question des déplacements. J'ai parcouru le dossier tout à l'heure de manière transversale. J'ai vu que, çà et là, des promoteurs avaient développé des mécanismes de compensation de la pollution liée aux motos et à l'infrastructure, comme cela se fait pour des entreprises et pour d'autres projets puisque cela dépasse largement le cadre du motocross. En France, il y a notamment un projet de financement lié au reboisement d'une partie d'une forêt.

Avez-vous des études qui permettent de calculer l'impact carbone d'une infrastructure en tant que telle ? J'imagine que, dans les études d'incidence qui ont été réalisées, on peut le chiffrer concrètement. Je suis fortement intéressé d'avoir des chiffres par rapport à ce volet.

Comme l'a dit mon collègue, je crois qu'il faut essayer de dégager des solutions. Je ne crois pas que cela passe par des changements du cadre réglementaire, mais peut-être par la technologie. Au fond, pourquoi ne pas cibler certaines zones ? Certains évoquent les atouts de la proximité de zones situées au niveau des autoroutes. Il est possible que ce soit la solution. En Wallonie, quand vous traversez le Hainaut, le long de la E42, vous avez parfois aussi des zones autoroutières contiguës à des zones d'habitat.

Monsieur le Ministre, même si vous n'êtes pas en charge de l'Aménagement du territoire, à travers la réflexion que vous avez initiée et à travers le groupe de travail que mon collègue a évoqué, ne faudrait-il pas une évaluation globale à l'échelle du territoire wallon afin de définir une série de critères quant à localisation de ces sites, y intégrer la protection de la biodiversité, la question du bruit et la préservation des terres agricoles ? Le choix de terrains déjà urbanisés ou très pauvres en biodiversité permettrait également de limiter les dégâts sur la faune et sur la flore. On pourrait définir une série de critères et cibler certains endroits. Plutôt que d'avancer au cas par cas, n'est-ce pas une partie de la solution ? On pourrait lier cela aux demandes tant quantitatives, que votre association relève, que qualitatives par rapport aux pratiquants du motocross.

C'est une suggestion et c'est peut-être une réflexion déjà initiée à travers votre groupe de travail, mais j'aimerais vous entendre là-dessus, Monsieur le Ministre.

M. le Président. – La parole est à Mme Kapompole.

Mme Kapompole (PS). – À mon tour de remercier M. Dejardin et, à travers lui, les 12 000 pratiquants qui sont représentés par Motodev. Je voudrais vraiment vous remercier pour votre note, parce que je trouve que pour quelqu'un qui, comme moi, ne maîtrise pas du tout le sujet du motocross, elle permet de voir à quel point vous amenez des propositions de solution sur la table, vous envisagez des solutions globales, parce que je pense que la logique du cas par cas risque, à terme, de donner un sentiment d'injustice. Je crois que c'est vraiment une vision générale qu'on doit développer ensemble. Je vous remercie aussi de faire un travail de *benchmarking*, parce que c'est vraiment ce qu'on doit toujours faire en tant que politiques : aller voir ce qui se passe ailleurs, et si c'est intéressant et que cela peut être adaptable et adapté, autant essayer d'y réfléchir. On en discute souvent, ici, en commission, de voir ailleurs ce qui se fait, sans diminuer tout ce qu'on a d'intéressant en Wallonie.

Il y a la question du coût qui me revient. Quand on pense qu'une étude d'incidence, c'est 50 000 euros, et que les alternatives que vous proposez par rapport au permis temporaire, qui permettrait d'intégrer, d'avoir des rentrées financières, parce qu'en France on voit que c'est 1 500 euros... J'ai le sentiment que vous avez balisé cela.

Par contre, au niveau de la méthodologie, je me demande dans quelle mesure ce n'est pas, dans le cadre des groupes de travail qui existent, à ce niveau-là qu'il y a moyen d'avancer sur les propositions que vous mettez sur la table. J'avoue avoir un questionnement, mais je pense que M. le Ministre pourra dire un mot par rapport à cet aspect-là. Cela me semble important de fonctionner comme cela, parce que, encore une fois, ce

que vous mettez sur la table – honnêtement, j'ai parcouru rapidement – me semble très intéressant.

Un dernier élément que je voulais mettre en évidence, c'est le développement et le recours de la moto électrique. Pour susciter l'adhésion d'un maximum de personnes dans la population, il y a quand même cette question de la pollution sonore qui reviendra et qui risquera vraiment de poser problème. Or, ce type de projet doit faire plaisir aux aficionados de développer cette pratique, mais quelque part, arrêtons de toujours cloisonner les différents aficionados. Je pense que c'est important d'avoir des projets beaucoup plus rassembleurs. Je pense que cette question de la pollution sonore et ce que vous mettez en évidence par rapport à l'évolution et au développement des motos électriques me semblent particulièrement intéressants.

Par contre, vous dites que la mise en œuvre des courses réservées à 100 % aux motos électriques, cela commence à se faire en France et aux Pays-Bas, et même dans certaines communes belges. Est-ce que, à terme, cela voudrait dire que l'ensemble des courses seront vraiment toutes avec des motos électriques ? Est-ce cela que vous visez ? Est-ce votre vision sur le long terme ? J'avais vraiment envie de vous entendre aussi là-dessus.

M. le Président. – La parole est à M. Beugnies.

M. Beugnies (PTB). – Je vous remercie, Monsieur Dejardin, pour vos explications détaillées. Il ne fait aucun doute que le manque de terrains d'entraînement est problématique. Comme vous l'avez bien expliqué, cela fait se multiplier la pratique sauvage et illégale de la moto tout-terrain, que ce soit dans les champs, dans les bois ou encore sur les terrils. La conséquence est la mise en danger des promeneurs, de la faune, du motard et du pilote lui-même.

Il ne fait aucun doute que plusieurs terrains d'entraînement doivent être mis à disposition. Pour cela, il faut quand même résoudre le problème du bruit pour respecter les riverains. Des solutions existent, je sais que d'ici la fin de l'année, la Fédération française de motocyclisme espère pouvoir présenter une feuille de route qui devra mener – chez nos voisins en France, mais aussi chez nous, puisqu'il y a une collaboration avec la Fédération motocycliste de Belgique – à une réduction du bruit émis par les machines des pratiquants, tant à l'entraînement qu'en compétition. On sait, par exemple, qu'il existe des réducteurs de bruit.

Même si je suis motard, je ne suis pas spécialiste du motocross, mais j'imagine que les réducteurs de bruit peuvent provoquer une réduction des performances. Si c'est le cas – et cela vous me le confirmerez ou vous l'infirmerez –, il faut que ce soit le même système qui soit utilisé pour toutes les compétitions.

Notre position est que, oui, il faut la création de terrains d'entraînement en suffisance, mais alors avec

comme condition de trouver des moyens efficaces vers une diminution du bruit. Une fois qu'il y aura des terrains en suffisance, seulement à ce moment-là, il faudra mener des contrôles fréquents contre la pratique sauvage de la moto tout-terrain avec pourquoi pas des sanctions dissuasives à la clé, mais des sanctions aujourd'hui, alors qu'il n'y a pas de terrain, pour nous cela n'a pas de sens.

J'avais quelques questions à vous poser, Monsieur Dejardin. Vous avez déjà répondu à quelques-unes dans votre présentation. Vous avez déjà proposé ici même quelques pistes de solutions, mais pour la réduction de bruit, sauf erreur de ma part, je n'ai pas pu entendre les pistes que vous suggérez. Pouvez-vous nous expliquer les différentes solutions pour éviter de propager du bruit auprès des riverains ? Si jamais vous avez déjà fait part de solutions aux autorités compétentes, avez-vous eu un retour de ces autorités compétentes concernant les solutions que vous avez proposées ?

Vous avez expliqué que vous jugiez nécessaire pour la bonne pratique du motocross d'avoir deux terrains par province. Or, certaines provinces sont vraiment très étendues géographiquement. Je pense par exemple à la province du Hainaut. Si, par exemple, vous avez un terrain à Mouscron et un terrain à Charleroi, si vous habitez Mons, par exemple, vous devrez quand même parcourir des dizaines de kilomètres pour pouvoir vous rendre à l'un des deux terrains. Ne doit-on pas plutôt tenir compte, plutôt que des provinces qui sont quand même géographiquement différentes, du nombre de kilomètres qui séparent deux circuits ?

Concernant les limiteurs de bruit, j'aurais vraiment voulu savoir si en effet cela a un impact sur les performances.

M. le Président. – La parole est à Mme Cremasco.

Je précise, si vous l'ignorez, qu'elle est la présidente de la Commission de l'aménagement du territoire.

Mme Cremasco (Ecolo). – C'est gentil, Monsieur le Président. Quelque chose me dit que peut-être que les personnes auditionnées l'ignorent, effectivement. C'est intéressant, et M. Collin, le président de cette commission, fait bien de le rappeler, parce qu'on en a discuté notamment avec lui. On essaie évidemment que ce soit une approche transversale. Vous avez d'emblée posé le débat en termes de problématique d'aménagement du territoire. C'est aussi une dimension importante et c'est donc pour cela que je suis ici et que je suis venue vous écouter avec beaucoup d'attention. Merci beaucoup pour cette présentation.

Je voudrais dire aussi un peu l'entame – c'est peut-être un peu plus personnel, mais on est chacun quand même des personnages politiques très certainement, mais des personnages tout court – que je suis fan de paysages, c'est clair, de nature, mais de sport de plein air en général. Évidemment, il y a des sports de plein air

qui ont un impact sur la nature et sur le climat plus important que d'autres, mais je trouve que vous avez bien fait de remettre quand même en perspective le fait que l'impact sur le climat du motocross doit en tout cas être nuancé et remis en perspective. Je voulais donc commencer par ces mots de nuance et de soutien aux sports en plein air en général. Encore une fois, je nuance mon propos, parce que l'impact doit être maîtrisé et notamment, on en a parlé beaucoup, mais c'est important, le bruit.

Là, je voulais revenir, par rapport à l'aménagement du territoire et donc aux permis, parce que visiblement dans les permis uniques de motocross, ce qui pose problème c'est le volet environnemental. En tout cas, c'est celui que vous avez mis en exergue ici. Il y a évidemment le volet aménagement du territoire, et notamment la zone agricole et des permis qui sont des permis à durée limitée quoiqu'il arrive.

Sur le volet aménagement du territoire en tant que tel, vous avez rappelé que la Région wallonne c'était 16 900 kilomètres carrés. Le problème de la Région wallonne, c'est que c'est effectivement 16 900 kilomètres carrés, donc c'est large, mais c'est une densité élevée de 214,7 habitants par kilomètre carré. C'est là évidemment que le bât blesse. Ce n'est pas la même chose de disposer de ces kilomètres carrés là et de ne pas avoir d'habitants tout près, vous êtes bien placé pour le savoir, dans d'autres circonstances.

C'est pour cela que je suis ici pour vous poser la question de cette évaluation de deux circuits permanents par province. En comparaison avec quoi ? La Wallonie, par rapport à quel autre territoire la comparez-vous par rapport à cette demande ? Je me demande un peu ce qu'il en est dans les autres régions, d'Europe notamment.

Parce que cela me semble très important de prendre du recul et de voir la situation sur l'ensemble du territoire, comme le mentionnait M. Clersy. C'est une problématique qui doit être gérée, non pas au cas par cas, mais de se demander : combien de circuits de motocross pourrait-on éventuellement développer pour que ce soit effectivement faisable, que l'on arrive à mettre les différents paramètres dans l'équation et que l'on puisse les développer sans que cela ne pose trop de problèmes ou que cela puisse être fait correctement ?

Je rebondis sur la proposition de M. Evrard parce que je me suis fait exactement la même. En voyant le territoire dans son ensemble, il doit bien y avoir des endroits où cela matche. Notamment, M. Evrard a parlé du bruit. Il y a des zones où l'environnement est tellement bruyant déjà de base que l'on pourrait réfléchir comme cela. On pourrait réfléchir : M. Clersy a évoqué des paramètres de biodiversité. Il y a malheureusement sur notre territoire des paramètres qui sont pauvres en biodiversité et bruyants. Je ne vous vends pas du rêve en disant cela.

Ces endroits-là pourraient être autorisés pour le motocross. Je dis cela – je ne vous vends pas du rêve – parce que le commun des mortels se dirait : « Bof, des terrains qui sont pauvres en biodiversité et peut-être au niveau sonore bruyant ». Dans votre cas, j'imagine que cela peut être par contre vraiment des terrains qui sont intéressants parce que j'imagine qu'il y a des reliefs intéressants dans ces zones-là. Il y a des tas de choses qui, pour vous, peuvent vraiment convenir.

C'était mes deux axes d'analyse. Avez-vous déjà regardé ce que l'on pouvait développer en Wallonie ou ce que l'on pourrait développer ? Des critères comme ceux-là sont-ils pris en considération ?

(Mme Mauel, Vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)

Mme la Présidente. – La parole est à M. Collin.

M. Collin (cdH). – Rassurez-vous, je vais être bref parce que beaucoup de choses ont déjà été dites, mais je ne peux pas ne pas intervenir parce que je voulais souligner le soutien de mon groupe à la possibilité de créer des circuits de motocross permanents, en tout cas pour partie.

C'est une problématique qui est déjà ancienne. Vous l'avez relevé. C'est une problématique qui est très complexe, sinon elle aurait été solutionnée depuis un certain temps. Je ne suis pas le premier à le dire, mais je veux insister sur le caractère constructif de votre pétition.

Quand on parle de pétition, tout de suite, on se dit : « On va avoir quelque chose de revendicatif ». C'est clair qu'il y a de la revendication dans ce que vous écrivez, mais c'est une revendication qui est argumentée, charpentée et constructive, à la fois dans le rappel du contexte, à la fois quand vous évoquez toutes les difficultés liées aux pratiques illégales non encadrées, qui est un vrai problème de société. À la fois aussi quand vous proposez des solutions, certes qui ne sont pas clé sur porte, mais qui ont le mérite d'exister par rapport à une série de changements juridiques vis-à-vis du cadre dans lequel vous vous trouvez à la fois pour les permis de classe 1 et pour les permis de classe 2.

Je voulais vraiment saluer ce caractère constructif et proactif dans le chef de votre démarche. Je pense que l'on sera tous d'accord pour dire que, si l'on veut arriver à un résultat, et je pense c'est un objectif qui est partagé par beaucoup, il faut qu'il y ait d'abord une volonté politique, une volonté politique régionale, je vais ajouter aussi communautaire et une volonté politique aussi locale.

Volonté politique régionale, je pense qu'elle existe dans le chef du ministre Crucke. Je ne dis pas cela parce que l'on a quelques accointances, notamment par rapport à notre passion pour le sport et par rapport aussi au réalisme dont on essaie de faire preuve dans toute

une série de matières. Je pense qu'il l'a exprimé, mais il l'a aussi concrétisé à travers la volonté de créer un groupe de travail puis à travers la volonté aussi d'être sur le terrain pour voir où c'est éventuellement possible. Je veux donc le saluer.

Il faut aussi que ce soit partagé au niveau des politiques d'aménagement du territoire et d'environnement, parce que s'il n'y a pas à un moment donné une volonté... Je ne dis pas cela au titre de membre de l'opposition, je dis cela objectivement, il faut qu'il y ait une volonté collective du Gouvernement, parce que les matières de l'aménagement du territoire et de l'environnement sont tout aussi déterminantes. J'espère qu'il y aura cette volonté.

J'ajoute aussi, mais c'est moins indispensable puisqu'on parle ici d'infrastructures, qu'il est important qu'il y ait aussi une volonté politique dans le chef de la ministre des Sports à la Communauté française, simplement sur l'aspect financier. On a parlé du coût des procédures, des études d'incidences, et cetera, on a une démarche qui est portée d'une part par une ASBL dont l'intérêt général me paraît incontestable, qui est aussi porté par une fédération dont le sérieux n'a jamais été mis en cause. Ce sont des canaux qui permettent un soutien clair et direct de la Communauté française pour être un partenaire des efforts que vous faites en termes de recherche pour aider à l'aménagement d'infrastructures qui sont indispensables.

Il faut aussi des volontés politiques locales, et ce n'est peut-être pas le plus facile. J'en profite pour saluer – je suis toujours mandataire local, mais j'ai été longtemps dans un exécutif communal – le courage politique de celles et ceux, dans certaines communes, elles sont trop rares, qui ont compris, peut-être par accoutance... Ce sont peut-être des endroits où il y avait des adeptes, des praticiens et surtout des jeunes qui se plaignent, à juste titre, de l'éloignement des possibilités de pratiquer leur sport. En tout cas, dans le chef de ces quelques communes, il y a du courage politique de dire : « On veut travailler à trouver une solution, y compris sur nos propres territoires ».

Rassurez-vous, cela ne concerne pas les difficultés au niveau local, que le motocross, que les sports bruyants. Je connais des projets de terrains de cyclocross permanent où, simplement à l'idée d'évoquer cela, il y a des gens qui disent : « Non, il y aura du monde, il faudra du parking, cela va faire du bruit le dimanche, cela va faire du bruit le mercredi soir. » On parle de cyclocross, c'est quelque chose de totalement différent. On n'est donc pas devant des problématiques sociologiques et politiques faciles à régler au niveau local, mais c'est extrêmement important.

Pour cela, je fais une parenthèse, mais d'autres l'ont dit ne fut-ce que tacitement, l'information est essentielle. C'est vrai que, quand on parle de circuits permanents – c'est M. Evrard qui a évoqué les horaires

–, il faut savoir ce que cela représente. Un circuit permanent, ce n'est pas H24, et cela peut aussi ne pas être tous les jours. À la fois la rigueur dans l'information et la transparence sont quelque chose d'important.

Je suis plus nuancé que M. Clersy, je ne suis même pas trop d'accord avec lui quand il dit : « Je ne suis pas sûr que le renforcement des sanctions contre les pratiques non encadrées soit la meilleure des solutions. » Un peu comme M. Beugnies, je pense que, s'il y a des circuits, il doit y avoir pratiques non encadrées illégales et elles doivent être sanctionnées davantage. Il faut être intransigeant. Ici, c'est un peu particulier. On connaît tous des exemples : je connais un jeune de 12 ou 13 ans qui fait du motocross et qui fait des centaines de kilomètres par semaine avec ses parents, avec tous les effets pervers de cette mobilité forcée. C'est quelque chose que l'on ne peut plus accepter, donc il faut que l'on trouve des solutions.

La volonté politique, c'est l'essentiel à mon sens.

L'innovation technologique, sûrement. Étant plus habitué au vélo qu'à une moto, je suis incapable d'apporter ma contribution.

C'est clair qu'il n'y aura pas que des motos électriques sur les circuits. Mais s'il peut y en avoir pour partie et si cela peut se développer, c'est tant mieux. Des réducteurs de bruit, cela me paraît quelque chose de beaucoup plus fondamental. Il faut continuer à travailler à l'innovation technologique, mais il ne faut pas attendre les résultats, parce que sinon, on sera encore là dans 10 ans, on se reverra et l'on évoquera avec d'autres pétitionnaires le fait qu'il n'y a toujours pas de circuits. Je dirais que ce qui serait le plus important – et c'est pour cela que j'aime bien votre note et la façon dont vous avez présenté les choses –, c'est qu'il faut que l'on soit innovants dans l'ingénierie juridique. Ce n'est pas pour cela que l'on doit contourner les cadres légaux européens ni les grands principes de protection de l'environnement, de la biodiversité, et cetera. C'est clair que même si on le faisait, même si le ministre venait avec un AGW, avec l'accord du Gouvernement, le Conseil d'État, à un moment donné, sur recours, viendrait rappeler ce principe de *standstill*. On vous aurait finalement vendu du vent et le ministre le premier, ce qui n'arrangerait pas vos affaires et surtout pas les jeunes praticiens qui espèrent pouvoir s'entraîner et pouvoir avoir droit à des compétitions de proximité.

Il faut faire examiner ce que vous avez avancé comme solution. Quand vous dites notamment – et je ne dis pas qu'il ne faut pas toucher aux difficultés, aux contraintes qui, à mon avis, sont excessives, de l'étude d'incidence et de la classe I parce que vous avez effectivement dit : « c'est la même chose que pour une usine Seveso ». C'est quand même quelque chose d'un peu anormal.

Ce que vous avez dit par rapport aux classes 2 et aux possibilités, finalement, d'élargir le champ des possibles en termes de journées de compétitions ou d'entraînement est quelque chose qui ne me paraît pas du tout iconoclaste au niveau du droit de l'environnement, de la protection de l'environnement et de la biodiversité. Je crois que c'est une piste qui est réaliste et qui mérite d'être examinée. C'est en ce sens-là – et je me répète encore – que je trouve que le document à l'appui de ce texte est quelque chose de tout à fait intéressant et qui permettra sûrement aux ministres et au Parlement de continuer à travailler dans le sens que nous poursuivons tous.

(M. Collin, Président, reprend place au fauteuil présidentiel)

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Crucke.

M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Je voudrais à mon tour remercier M. Dejardin pour son initiative et sur la qualité de son propos, tant sur le fond que sur la forme. Le président de cette commission l'a dit, quand on entend un pétitionnaire, on s'attend à voir quelque chose de vindicatif. Ce n'est pas vindicatif, c'est revendicatif. C'est bien votre droit le plus strict en tant que citoyen. C'est en cela que ce type de procédure prouve bien l'originalité de ce que la Wallonie peut mettre sur pied. C'est d'entendre, d'écouter d'abord et puis d'essayer de comprendre, et enfin de débattre.

Je voudrais aussi remercier les parlementaires qui ont pris la parole avec des diversités également dans l'approche, et c'est bien naturel qu'elles existent, mais aussi avec des questionnements qui prouvent bien qu'il y a cette envie d'aller plus loin et aussi là, de trouver une solution.

Si c'était un problème facile – je vais quasi à l'annoncer ce qui a été dit par le président de cette commission –, cela se saurait depuis longtemps. Il y a eu une série d'initiatives qui ont été prises avant moi, par mes prédécesseurs qui étaient toujours – je veux le croire – de bonnes intentions, mais qui, et vous l'avez rappelé vous-même dans votre présentation, ont systématiquement échoués. C'est peut-être pour cela que l'on doit réfléchir à une autre méthodologie. J'y reviendrai.

Je trouve que votre propos a ce mérite – et j'aime bien cela, en général – d'aller *right to the point*, droit au but, ne pas tourner autour du pot. Il faut dire les choses telles qu'elles sont. Clairement, vous le dites, ce qui pose problème – ce qui ne veut pas dire que c'est le problème – aujourd'hui, c'est un décret environnemental qui impose un certain nombre de prescriptions méthodologiques, de fonds et de formes. Vous évoquez, pour cela, un cadre dérogatoire. En même temps, vous reconnaissez que nous sommes dans le *standstill*. C'est

une règle européenne. On peut en penser ce que l'on veut, mais elle s'impose en tout cas aux législateurs que nous sommes. Plus pertinemment encore, vous pointez du doigt l'élément bruit comme nuisance en disant, disant que c'est souvent cela qui revient dans les plaintes dont nous faisons l'objet, avec, de manière très factuelle, les conséquences que vous avez connues, à savoir la fermeture et la disparition d'un certain nombre de circuits pour ne finalement plus en garder qu'un en Wallonie, celui de Comines que je connais un peu, puisque ce n'est pas très loin de chez moi – peut-être que je suis privilégié. Même si je ne suis plus motard, comme j'ai bien compris que M. Beugnies l'est encore, j'ai quand même été motard aussi et ce n'est pas si loin que cela.

Et puis, le développement sauvage et, là, on ne peut pas faire comme si cela n'existait pas. On ne peut pas fermer les yeux dessus. C'est la politique de l'autruche.

Quand on a cadré cela, vous arrivez avec votre revendication qui est de dire : deux circuits par province.

Au cabinet, comment avons-nous essayé de changer la méthodologie ou l'approche du dossier ? Partant du fait qu'il y a eu des initiatives dans le passé et que le résultat est celui qui a été rappelé.

Je me suis dit, avec mes collaborateurs, que si nous tentions de modifier facialement la procédure telle qu'elle existe aujourd'hui, on risquait de se heurter – il faut toujours être très prudent et je veux également être modéré par rapport à tout ce que j'ai entendu, parce que chacun ici a pris du recul sur ces positionnements, sur ce qu'il peut avoir au plus profond de lui-même comme conviction, mais ma conviction c'est que si l'on devait facialement modifier une procédure – qui d'ailleurs, ne dépend pas de mes compétences –, on prendrait d'abord beaucoup de temps, et je ne suis pas certain qu'avec le temps nécessaire, on y arrive. Cela veut dire qu'une fois le temps écoulé, on se retrouvera sans doute avec le même résultat que celui qui a été évoqué, c'est de se dire qu'il n'y a pas un terrain en plus, il y en a peut-être encore un en moins.

On a tenté de modifier cette méthodologie et cela ne veut pas dire qu'elle ne doit pas, en parallèle, pouvoir évoluer, mais en se disant tentons de mettre autour de la table tous ceux qui, à un moment donné, ont voix au chapitre, soit parce qu'ils ont la connaissance du chapitre, soit parce qu'ils ont la compétence en termes de législation.

En termes de connaissances et de compétences sur le plan de la législation, nous sommes effectivement trois ministres en charge de ce dossier. Le ministre des Affaires économiques, mais qui, en même temps – et cela a été dit par d'autres tout à l'heure –, a la compétence de l'agriculture, et l'on sait bien que c'est aussi quelque chose que nous défendons énormément en

Wallonie. Le ministre de l'Aménagement du territoire, mais c'est parfois le même également, la ministre de l'Environnement, Mme Tellier, et moi-même en termes d'infrastructures sportives.

C'est de se dire : mettons-nous ensemble autour de la table et ayons cette franchise comme je l'ai entendue dans le chef des parlementaires aujourd'hui, cette franchise de pouvoir réfléchir, écouter, suggérer, contredire et, au besoin, trouver les solutions.

Cela n'a pas été que les ministres, sinon je dirais que, un peu comme des poissons, on tourne dans le même bocal ; cela ne sert à rien de se dire que l'on continue à tourner en rond.

Ce n'est pas du tout corsé, mais je crois que c'est juste la réalité de l'expérience qui est importante avec, comme vous l'avez dit, et M. Puls qui est ici peut témoigner de cela puisqu'il participe à ces réunions, je vais également venir à la manière dont ces réunions se sont passées. Je crois que des résultats commencent à pointer aujourd'hui. Je reste prudent. Tant que l'on n'aura pas signé tout cela, on restera non pas dans l'intention, mais on restera dans l'hypothèse et je voudrais que l'on dépasse l'hypothèse.

Cependant, j'avais une deuxième conviction et je l'ai toujours. C'est que rien ne pourrait se faire sans l'adhésion du local. En d'autres termes, si l'autorité locale, quelles que soient sa couleur politique, sa composition, et cetera, est opposée au dossier, nous n'avons aucune chance d'en sortir.

Là, je ne vise pas uniquement le décret en tant que tel, mais je ne sais plus si c'est vous-même ou un collègue qui avez évoqué tout à l'heure le Conseil d'État. On sait tous, M. Colin et moi-même – il pratique toujours, mais j'ai quand même été avocat pendant une petite trentaine d'années –, que quand on veut bloquer une procédure, et c'est encore plus vrai aujourd'hui que ce l'était hier, le Conseil d'État peut parfois être d'un recours formel extraordinaire.

C'est de dire que si l'on n'a pas, dès la base, l'adhésion du local, on va perdre son temps.

Ces deux éléments que sont mettre ensemble tous ceux qui ont un pouvoir décisionnel et ceux qui connaissent le dossier et faire en sorte qu'en sus de cela, systématiquement lorsque l'on met un dossier sur la table, on ait l'adhésion du local...

Et cela répond déjà à une question des collègues lorsqu'ils évoquent le fait de pouvoir pointer – je n'aime pas le terme « pointer » dans le sens où il serait délateur – des espaces ou des lieux qui pourraient mieux s'y prêter. Même s'ils peuvent mieux s'y prêter, il faut qu'il y ait l'accord du local, sinon cela n'aboutira pas, si ce n'est en termes de logorrhée, et on a tous beaucoup de choses à faire.

Par rapport à ce groupe de travail, ce que j'appelle le « changement procédural » qui a été mis sur pied, j'avais écrit à mes collègues le 26 octobre 2020 et très rapidement ils m'ont répondu – le 10 novembre 2020 pour Willy Borsus et Céline Tellier le 25 novembre 2020 – en disant : « oui, on accepte de travailler dans un groupe de travail avec l'environnement que je viens d'évoquer ». Motodev y est associé, comme je l'ai dit. M. Klutz est également présent. Quatre réunions se sont tenues à ce jour.

Lors de la première réunion, la fédération a présenté la pratique de motocross et de l'enduro, donné des informations actualisées et a parlé des développements futurs de la moto, comme vous l'avez fait ici avec une compétence que je ne pourrais pas avoir et que je vous envie d'ailleurs en termes d'excellence.

Lors des deuxième et troisième réunions, on a identifié les éléments à mettre en place avant le lancement de toute étude d'incidence afin d'anticiper au maximum les éventuels recours qui seraient déposés après sa réalisation. On est dans la philosophie de ce que je vous déclinais.

La quatrième réunion s'est tenue en présence des membres de l'ASBL Motodev, dont vous-mêmes si mes renseignements sont bons. Vous avez présenté des propositions pour trouver les solutions.

Ces réunions vont se poursuivre dans le même esprit que celui qui existe, mais après vous avoir entendu aujourd'hui je ferai en sorte que le rapport de cette commission soit lui-même transmis à cette commission de manière à ce que chacun puisse en avoir connaissance, lire les interventions des uns et des autres, et que ce soit un élément supplémentaire dans le débat. Cela veut dire parfois fermer des portes qu'il ne fallait pas ouvrir ou qu'il ne servait à rien d'ouvrir, ou en ouvrir d'autres parce que des hypothèses de travail se seraient révélées dans le cadre de nos travaux.

Où en est-on sur le terrain ?

D'abord, le dossier Lierneux : un subside a été accordé à l'ASBL pour couvrir une partie des frais d'étude d'incidence. Vous évoquiez vous-même tout à l'heure les coûts de ces études. Le montant s'élève à 12 890 euros.

J'en viens au dossier de Courcelles. Ce n'est pas parce que Caroline Taquin, qui est la bourgmestre, est une amie, mais que j'apprécie beaucoup parce que j'essayais de dire cela autour de moi même quand j'étais bourgmestre : on peut tous se plaindre, on peut tous pétitionner, on peut tous râler, mais il faut venir avec une solution, il faut venir avec une possibilité de trouver la solution. Si vous ne faites pas cela, c'est du bruit. Si c'est du bruit, c'est du bruit supplémentaire, il y en a déjà assez. J'aime beaucoup ce dossier parce que le collège de Courcelles, sa bourgmestre, n'a pas seulement voté une motion au sein de son conseil

communal, ils ont fait un pas en plus : ils sont venus avec une hypothèse de travail.

En date du 11 mai, et en réaction à la motion de la Commune de Courcelles qui visait à soutenir la création de circuits permanents de motocross, j'ai visité avec l'autorité communale – mais pas que – le lieu qui pourrait être indiqué pour un terrain. Là, je vous donne un avis qui est très personnel, mais c'est comme cela que je l'ai ressenti, parce que j'ai été sur le terrain. Je crois que parfois aussi c'est encore un autre élément que la commission pourrait travailler, c'est de se dire qu'il y a les débats en commission, mais on peut aussi se déplacer sur le terrain *in concreto*. C'est une approche parfois plus « réaliste », qui sort de nos textes – même s'ils sont la base de la démocratie, ne l'oublions pas.

Pourquoi est-ce que je crois qu'il y a des atouts sur ce terrain de Courcelles ? D'abord, il est situé le long de l'autoroute E42, à une sortie qui est celle de Gouy-lez-Piéton. De l'autre côté de l'autoroute, on a une zone d'activité économique qui est dédiée à cela. On peut déjà imaginer que ces deux éléments-là font en sorte que le bruit est un élément plus permanent du lieu, même si je reconnais que le lieu, si on oublie l'autoroute et si on oublie la zone industrielle, on se dit : « c'est quand même pas mal ». Moi qui ai traversé la Wallonie à pied, il y a plus d'un endroit comme cela où on se dit : « oui, cela vaut la peine et c'est bien plus beau que certains le décrivent parfois, surtout au nord de ce pays ».

L'accès est facile, mais en plus il peut se faire sans traverser des villages, ce qui me semble être important aussi. On vit tous dans des régions où on sait que lorsqu'on a affaire à un espace de loisirs situé à l'endroit le plus chaleureux et forcément le plus accueillant, mais avant d'être chaleureux et accueillants, on traverse des villages où l'on multiplie les nuisances par rapport au monde qui fréquente l'endroit.

La maison la plus proche, et cela m'a clairement été indiqué, et c'est quasiment la seule, quand on regarde l'environnement, on n'en voit pas d'autres, est à 700 mètres. Il semblerait que la personne qui l'occupe est tout à fait favorable au projet. Il y a des murs végétaux qui existent également, et l'on a, comme je l'ai dit, la présence du zoning.

Je crois que ce dossier peut avancer. Il y a une volonté. Il y a même un ancien champion de motocross – parce que c'est un élément que je relève aussi de vos interventions, ce caractère historique, on doit vivre avec son temps, mais on ne peut pas effacer le temps, on ne peut pas ignorer le temps, il y a une histoire en Belgique, en Flandre, en Wallonie, du motocross – qui est « copporteur » du dossier.

Il y a le dossier de Bassenge qui a été initié par la commune dans l'ancienne carrière « So Hé », propriété de la commune au niveau du terrain, ce qui est un

avantage supplémentaire, l'indication est donnée, et qui est porté aussi par un ancien pilote, pour ne pas le citer : Julien Lieber. Là également, des prélèvements ont pu être effectués par des naturalistes, parce qu'une partie de la zone est en Natura 2000. Le projet se construit également avec la collaboration de Natagora.

On voit bien que l'aspect environnemental qui a été souligné par d'aucuns ici est un aspect qui est d'office partie prenante du dossier. On se met une raison supplémentaire pour aboutir, et là aussi, on a accordé à Bassenge un montant comparable à Lierneux pour pouvoir avancer dans l'étude d'incidence. Là aussi, je me permets de donner un élément supplémentaire, cela a été, je ne sais plus par quel collègue, dit – je crois que c'est le président de cette commission : « La Fédération Wallonie-Bruxelles doit elle-même pouvoir participer à l'éducation du dossier ». Je veux confirmer qu'elle le fait, puisque dans les cas que je cite, le ministre-président, pour ne pas citer Pierre-Yves Jeholet, a lui-même, d'initiative et par rapport à ses compétences, décidé de soutenir sur le plan financier les études d'incidence. C'est suffisamment indicatif pour dire que l'on a un partage de volonté dans la réussite.

Il y a un projet qui est porté, il est récent, par le député Evrard, qui lui-même a pris la parole ici. La réalisation d'un circuit entièrement dédié aux motos électriques. Ce serait, me semble-t-il, selon ce que j'ai comme informations, une première au niveau européen, avec une piste de BMX et de VTT. C'est pour avoir la complémentarité en plus. Clairement, nous avons prévu de nous rencontrer très rapidement afin d'avancer dans la même logique que ce que je viens de citer avant. Je ne veux pas qu'il y ait de différence entre les partenaires. Si un dossier est bon, s'il y a l'appui du local, on peut avancer dans les procédés.

C'est la manière de travailler, ce qui n'empêche pas, comme je l'ai dit, qu'il y ait cet appareil.

Encore deux-trois mots, Monsieur le Président, pour ne pas être trop long. J'ai entendu chez certains collègues le scepticisme par rapport à la fin des pratiques non encadrées. Je crois que nul n'est parfait. Malraux disait à la fin de son bouquin – son livre, si je parle d'un « bouquin » pour Malraux, il va vouloir m'égorger, même s'il n'a plus la capacité de le faire –, à la dernière page de *La Condition humaine*, Monsieur Clersy, vous qui êtes aussi un littéraire, je vous invite à la relire. Elle est merveilleuse de philosophie, puisqu'en d'autres termes, Malraux dit : « Quand on a tout vu dans la vie, quand on connaît tout, quand on pense que l'on sait tout, on n'est plus bon qu'à une seule chose : c'est celle de mourir ».

Je ne vous dis pas cela, parce que je souhaite que ceux qui croient aux plus beaux éléments de cette planète qu'est la nature doivent subir ce sort-là. Je dis simplement cela parce que je crois que vous avez raison. Il y aura toujours des gens qui seront mécontents. Il y

aura toujours des gens qui considéreront qu'il faut employer les voies de traverse, les voies sauvages, parce qu'ils y trouvent égoïstement un plaisir supplémentaire. Reconnaissons tout simplement que la police leur a peut-être dit : s'il n'y a vraiment pas d'alternative, pour certains, ils ont l'occasion supplémentaire que de pouvoir dire : « faute de grives, on mange des merles », et comme vous l'avez très bien vécu vous-même, il y a des gens qui viennent de Flandre, de Hollande, de France, alors qu'ils ont des terrains parfois plus proches.

Ne donnons pas l'occasion à ceux qui veulent respecter les règles de dire : « Je ne suis même pas en capacité de pouvoir respecter puisque nous sommes quasiment face au néant ».

On parlait du terrain de Comines tout à l'heure, que je connais aussi, c'est très limité en termes de possibilité, d'attractivité et d'accès. Le gestionnaire lui-même ne souhaite pas aller au-delà, dans les possibilités que je viens d'évoquer, par rapport à son terrain.

J'ai entendu parler de circuit permanent, temporaire, de circuit *indoor*. Je suis prêt à ce que l'on étudie l'ensemble.

Mme Cremasco en a parlé, et je l'en remercie, je voudrais relativiser et nuancer l'impact climatique du motocross. Je trouve que c'est suffisamment éloquent et généreux de sa part que pour le signaler. Le président a aussi indiqué ce qu'elle avait comme compétences, je connais aussi sa philosophie, mais j'ai moi-même eu ce bonheur d'être le ministre du Climat et de l'Énergie. Quand on a ces compétences-là, on ne les oublie pas, ou c'est que simplement on est passé à côté d'une réalité.

Le fait de pouvoir le préciser ici en commission me semble être un élément plus porteur pour l'avancée du dossier qu'un événement qui pourrait encore, chez certains, amener à considérer qu'il y a là une difficulté supplémentaire. C'est clair que nous rêvons tous d'une société zéro carbone. L'objectif est 2050, on n'y arrivera pas du jour au lendemain, mais on doit pouvoir y tendre et faire en sorte que toutes les conditions pour y arriver soient réunies.

Voilà les quelques mots que je voulais appuyer.

Ma détermination est complète, dans le respect des conditions que j'ai évoquées.

M. le Président. – Monsieur Dejardin, avec vos collègues, vous voyez que votre pétition aura suscité beaucoup d'intérêt dans le chef des parlementaires, puisqu'il y a eu plusieurs interventions sur tous les bancs et sur beaucoup d'aspects des éléments que vous aviez évoqués.

Je me tourne vers vous pour voir si vous souhaitez donner des réponses – en tout cas, au moins partielles – aux quelques éléments d'interpellation qui vous ont été adressés. De la sorte, notre information sera complète.

La parole est à M. Dejardin.

M. Dejardin, Primo-signataire. – Tout d'abord, est-il possible que l'on soit plusieurs à intervenir ou suis-je le seul à pouvoir répondre ? C'est parce qu'il y a eu énormément de questions.

M. le Président. – D'après notre règlement, c'est le seul primo-signataire qui peut être entendu. Nous devrions veiller à améliorer ce règlement, qui vient déjà de l'être. Vous allez donc avoir la lourde responsabilité d'être l'interprète de tout le monde. Je ne peux malheureusement qu'appliquer le règlement.

La parole est à M. le Ministre Crucke.

M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Vous avez raison de rappeler que le règlement est ce qu'il est et qu'il est toujours perfectible, mais si vous pensez que des choses n'ont pas pu être dites dans votre intervention, ce n'est jamais impossible d'adresser un e-mail à l'ensemble des parlementaires et au président. À ce moment-là on pourra avoir une lecture plus complète, si besoin en est.

M. le Président. – D'autant plus que l'on ne vous demande pas de commencer à répondre de manière exhaustive à tout ce qui a été dit. La suggestion du ministre me paraît donc totalement pertinente. Vous adressez un complément d'information au Parlement, aux services du greffe ou à moi-même, et cela permettra de compléter notre dossier, d'autant plus que nous avons la possibilité de demander une prolongation du délai dans lequel nous devons nous positionner par rapport à la pétition. N'hésitez donc pas à le faire, pour autant que vous le fassiez dans les tout prochains jours.

La parole est à M. Dejardin.

M. Dejardin, Primo-signataire. – Je vais alors rapidement passer quelques éléments, parce que beaucoup de questions se sont recoupées et se sont rejointes au fur et à mesure des interventions. Je remercie donc tout le monde. Cela montre quand même qu'il y a un réel intérêt. Je me sens un peu plus confiant aujourd'hui par rapport à cette problématique.

Quand on parle de circuit permanent, il y a bien sûr une grille horaire. Quand on fait un dossier, on parle de trois à quatre demi-journées d'entraînement par semaine, pour les plages horaires les plus réduites. On est loin de sept jours sur sept, 24 heures sur 24. C'est probablement important de le rappeler. Probablement aussi que le terme « circuit permanent » est mal choisi.

Trouver des sites, on en a identifié plusieurs : des carrières, le long des autoroutes, d'anciens sites industriels, et cetera, mais je pense que cela va se faire aussi en parallèle de tous les efforts que l'on va mettre en pratique par rapport à la réduction du bruit. Aujourd'hui, il y a des sites qui n'ont pas l'air tout à fait

adéquats en la matière, mais peut-être que demain, avec une réduction drastique des émissions sonores, ils seront tout à fait adéquats en la matière, mais peut-être que demain, avec une réduction drastique des émissions sonores, ils seront tout à fait acceptables et tolérables pour le voisinage, leur garantissant une qualité de vie comme tout un chacun.

Au niveau technique, on vous répondra par mail, comme vous l'avez suggéré. Je pense que ce sera plus détaillé. Il y a déjà des éléments qui sont dans le dossier, mais on essaiera d'être complets par rapport aux questions qui ont été posées.

Très rapidement, un réducteur de bruits sur un silencieux permet aujourd'hui de gagner trois, quatre, cinq décibels. C'est pas mal, mais ce n'est pas énorme quand on est une moto qui, au départ, fait 115 ou 120.

L'idéal, c'est de passer sur un silencieux de type enduro qui est homologué, qui va plutôt être autour des 92 décibels. C'est homologué pour la route. C'est donc quelque chose qui fait nettement moins de bruit, qui s'entend nettement moins loin et qui serait déjà une première étape.

Équiper tous les motards du jour au lendemain, cela a un coût pour eux aussi. Cela ne se fera donc pas tout de suite, mais les mentalités évoluent et continueront d'évoluer par rapport à cela.

Les infrastructures *indoor*, on en a parlé, c'est un très beau projet. Le problème, c'est que c'est très coûteux. Aujourd'hui, qui va mettre la main à la poche ? Ils ont essayé à ce moment-là de faire une levée de fonds, un *crowdfunding*, mais cela n'a pas fonctionné. Il fallait, je pense, 100 000 euros pour démarrer avant d'avoir le soutien des banques. Cela me paraît compliqué, à moins qu'il y ait un réel soutien politique en la matière.

Vous aviez évoqué, Monsieur Clersy, notre souhait d'aménager la réglementation. C'est vrai que l'on ne parle pas vraiment d'une transformation en profondeur. Cela prendrait beaucoup de temps comme l'a dit M. Crucke. On parle vraiment ici d'un aménagement spécifique dédié à la moto, d'y réfléchir. On parle d'un règlement européen. Or on voit très bien que, chez les pays voisins, cela ne se passe pas du tout comme chez nous. Il a donc peut-être quelque chose que l'on peut faire en travaillant dans ce cadre réglementaire.

Je voulais aussi revenir sur la pratique sur les terrils. Il faut savoir – tout le monde n'est pas parfait, bien sûr – que les gens qui pratiquent sur les terrils sont la petite partie des pratiquants les plus téméraires, ceux qui vont faire de la pratique illégale. Me concernant, je ne suis pas le plus parfait en tous les domaines, mais je fais les 200 kilomètres nécessaires pour aller trouver un circuit en France pour pouvoir rouler. Ceux que vous avez rencontrés ne sont sans doute pas représentatifs. Il a des règlements comme partout. Il faut les appliquer. Tout le

monde fait-il du 120 sur l'autoroute ? Je ne sais pas. En tout cas, une répression doit être mise en place le jour où l'on aura une offre de circuit acceptable par rapport au nombre de pratiquants.

Vous l'avez évoqué aussi, Monsieur Clersy, au niveau de l'impact carbone, dans le dossier, il y a des chiffres qui en parlent. C'est vrai que l'on pourrait envisager – je ne sais pas si cela se retrouve dedans, mais on en a déjà parlé au sein de l'ASBL – aussi de réduire – je ne vais pas dire d'annuler – l'impact carbone de la moto, avec des projets de plantation, de reboisement, et cetera. C'est une très bonne idée. C'est une piste que l'on a déjà évoquée. Planter des haies tout autour, et cetera, pour réduire notre impact. C'est quelque chose dont nous sommes preneurs.

Peut-être encore un mot pour la moto électrique. C'est sûr que l'on a une vision à long terme par rapport à cette question-là. Techniquement, aujourd'hui, on ne va pas se mentir, on n'y est pas. Cela évolue bien. Il y a beaucoup de projets. Les Français, les Hollandais font vraiment des prototypes très intéressants et l'on n'est pas loin d'avoir des motos de série. Maintenant, les pratiquants d'aujourd'hui, leur moto, elle est dans le leur garage. Ils ne vont pas en changer du jour au lendemain. Une moto électrique, cela coûtera grosso modo entre 10 000 et 15 000 euros. Tout le monde ne les a pas. C'est une solution vraiment à long terme.

Je crois que c'est bien d'embarquer les jeunes là-dedans, de faire de l'écolage, des stages avec cela maintenant, parce que c'est déjà disponible avec de petites motos par trop puissantes. On verra comment l'avenir évolue.

Il faudra aussi penser à recharger ces motos sur les circuits. Comment va-t-on faire ? Beaucoup de questions se posent, mais on est totalement ouverts à cela.

Pour le reste des questions, on reviendra vers vous par mail, ce sera plus détaillé, plus fouillé et sans doute plus structuré que ce que j'ai fait aujourd'hui.

Je voudrais vraiment vous remercier, toutes et tous, pour le temps que vous nous avez accordé. Je pense que c'est vraiment important pour nous. C'est aussi un message fort par rapport à la communauté que l'on représente. Un grand merci pour cela.

M. le Président. – La parole est à M. Evrard.

M. Evrard (MR). – Deux mots pour remercier les intervenants. Je me réjouis de l'image qu'ils ont pu véhiculer aujourd'hui, à la fois auprès du ministre, du président, des collègues et de moi-même ; je crois que cela a été souligné par d'aucuns, une image extrêmement positive, une volonté d'aller de l'avant, de construire.

Je voudrais aussi remercier mes collègues pour les échanges et l'ouverture d'esprit qui est la leur, parce qu'il y a un réel problème : zéro pour cent du territoire aujourd'hui est dédié. Si l'on veut sanctionner, il faut au moins que l'on ait la capacité de dire : « Vous ne pouvez pas être là, mais, là, vous pouvez, en respectant les règles ».

J'entendais dans les propos du ministre, que je remercie, comme le ministre-président de la Fédération Wallonie-Bruxelles qui s'est montré aussi extrêmement ouvert à cette dynamique, on le voit, la solution ne va pas arriver du jour au lendemain, cela ne va pas être une solution on/off. Il va falloir, dans la mesure où chacun y met de la bonne volonté, essayer de gérer une phase transitoire avant d'arriver à un optimum qui permet de vivre ensemble et nous devons y être attentifs si demain l'un ou l'autre circuit pouvait voir le jour, il va falloir évidemment le gérer, il va falloir faire face à une demande importante.

J'espère que nous pourrons effectivement, de manière intelligente, gérer cette phase transitoire en attendant que la solution s'améliore significativement.

M. le Président. – La parole est à M. Clersy.

M. Clersy (Ecolo). – À mon tour, je remercie M. Dejardin pour les éléments complémentaires qu'il vient encore d'apporter.

Je remercie M. le Ministre également pour les détails par rapport à la dynamique du groupe de travail qui s'est mis en place au niveau du Gouvernement.

Je partage en tout cas le souci de tenter de s'orienter vers des solutions. Parce qu'il y a une problématique, reconnaissons-le, avec des balises fortes évidemment. On les a abordées. Certainement la protection du cadre de vie des riverains, mais je n'ai vraiment rien entendu d'autre dans les éléments que vous avez énoncés.

Je retiens qu'il y a quand même des solutions technologiques qui peuvent aussi être partie prenante dans le projet que vous entendez développer, à travers la moto électrique, mais aussi les silencieux enduros, des aménagements acoustiques qui peuvent évidemment voir le jour.

Je pense que cela ira de pair, certainement, avec malheureusement une phase de répression par rapport aux irréductibles, appelons-les comme cela. Je ne suis pas en mesure de quantifier la hauteur de la problématique par rapport aux pratiquants et loin de moi l'idée en tout cas de faire une généralité par rapport à cela.

Et une balise importante, vous l'avez compris, c'est le principe du *standstill*, on l'a abordé. Je crois vraiment que l'on ne peut pas avoir de recul en matière de droit environnemental, ce serait d'abord contraire aux règles européennes et ce serait contraire à l'esprit de l'évolution

de la conscientisation par rapport à l'enjeu de la biodiversité, mais, là aussi, je n'ai pas entendu d'élément contraire dans votre élément.

En tout cas, je crois vraiment que l'on peut saluer en tout cas la volonté du Gouvernement d'avancer, avec ses équilibres, ses balises fortes. Je crois que c'est vraiment important.

En effet, les infrastructures – je termine par là – donneraient certainement une raison supplémentaire pour faire comprendre à celles et ceux qui n'entendent pas respecter les règles qu'ils sont d'autant plus dans l'absurde en pratiquant de la sorte.

Peut-être un dernier point où l'on n'est pas complètement d'accord, c'est clair qu'aujourd'hui l'absence d'infrastructures ne doit pas permettre de légitimer ces pratiques-là. Je crois qu'elles ne vont pas dans le sens de ce que la majorité des pratiquants du motocross pensent.

De ce que j'ai entendu de la fédération et du propos aujourd'hui de votre ASBL, je dois vous dire que je m'en réjouis évidemment.

M. le Président. – La parole est à M. Beugnies.

M. Beugnies (PTB). – Simplement vous remercier pour vos réponses et pour vraiment l'esprit constructif que vous avez apporté ici avec votre demande et j'espère que l'on va évoluer rapidement.

M. le Président. – La parole est à Mme Cremasco.

Mme Cremasco (Ecolo). – Je vais manquer d'originalité, je vais remercier évidemment les intervenants et M. Dujardin pour leur côté constructif et les collègues, vous, Monsieur le Président, et M. le Ministre aussi pour votre approche transversale de la chose parce que, effectivement, c'est aussi un problème sur l'ensemble du territoire wallon.

Merci à tous pour votre côté constructif et j'ai appris beaucoup de choses.

M. le Président. – Je vais conclure avec des remerciements et j'ajouterai en conclusion que la qualité de votre démarche et aussi de la présentation qui en a été faite cet après-midi, de même que l'importance du dossier et sa complexité font que, bien entendu, votre pétition ne restera pas sans suite.

Nous allons y travailler, en principe, dès la prochaine séance et je vous engage à compléter, si vous le souhaitez, encore le dossier déjà substantiel que vous nous avez remis.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. – Les questions orales de :

- M. Witsel, sur « l'évolution du projet CAREX à Liege Airport » ;
- M. Bierin, sur « l'actualité du procès *bis* relatif aux riverains de Liege Airport » ;
- M. Hardy, sur « les tensions sociales au sein de Brussels South Charleroi Airport (BSCA) » à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sont transformées en questions écrites.

Interpellations et questions orales retirées

M. le Président. – La question orale de M. Matagne à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « les négociations interfédérales autour du projet SmartMove » est retirée.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- La séance est levée à 16 heures 44 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. John Beugnies, PTB
M. Christophe Clersy, Ecolo
M. René Collin, Président
M. Hervé Cornillie, MR
Mme Veronica Cremasco, Ecolo
M. Jean-Luc Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives
M. Renaud Dejardin, Primo-signataire
M. Yves Evrard, MR
Mme Alda Greoli, cdH
Mme Joëlle Kapompole, PS
Mme Christine Mauel, MR
M. Germain Mugemangango, PTB

ABRÉVIATIONS COURANTES

ADEPS	Administration de l'éducation physique et des sports
AGW	arrêté du Gouvernement wallon
ASBL	association sans but lucratif
BMX	bicycle motocross (vélo de motocross)
BSCA	Brussels South Charleroi Airport (SA) (aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud)
CAREX	Cargo Rail Express (projet européen de réseau de fret express ferroviaire)
CNE	Centrale nationale des employés
CO ₂	dioxyde de carbone
CoDT	Code du développement territorial
covid	coronavirus disease (maladie à coronavirus)
covid-19	coronavirus disease 2019 (maladie à coronavirus 2019)
DBFM	Design, Build, Finance, Maintain (concevoir, construire, financer, maintenir)
DNF	Département de la nature et des forêts
FMWB	Fédération motocycliste wallonne de Belgique
Infrabel	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
PRJ	procédure de réorganisation judiciaire
Save	société italienne active dans la gestion d'aéroports (liée à Charleroi)
SETCa	Syndicat des employés, techniciens et cadres de la FGTB
Seveso	directive qui impose aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs
SOWAER	Société wallonne des aéroports (SA)
SPABS	Société publique d'administration des bâtiments scolaires
VTT	vélo tout-terrain