

Lundi 2 février à 14 h

**COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET DES TRANSPORTS
(M. le Ministre Di Antonio)**

PROJETS ET PROPOSITIONS

Proposition de décret modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne, en vue de garantir la continuité du service public au sein du Groupe TEC, déposée par Madame De Bue, Messieurs Bellot, Jeholet, Dodrimont, Maroy et Tzanetatos

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

Georges-Louis BOUCHEZ sur les zones moins ou pas couvertes par les réseaux GSM

Virginie DEFRANG-FIRKET sur les panneaux publicitaires LED sur les bords des routes

Philippe KNAEPEN sur le cadastre des friches industrielles en Wallonie

Laetitia BROGNIEZ sur la reconversion de friches industrielles

Patrick LECERF sur le plan communal de mobilité

Virginie DEFRANG-FIRKET sur la gestion des terrils wallons

Jean-Luc CRUCKE sur la plainte jugée recevable par la Commission des pétitions du Parlement européen contre les normes wallonnes de bruit des éoliennes

Laetitia BROGNIEZ sur l'annulation du Programme de gestion durable de l'azote en agriculture (PGDA Ibis)

Patrick LECERF sur la nouvelle disposition relative au système de transfert des fertilisants prévue dans le Programme de gestion durable de l'azote (PGDA)

Jean-Luc CRUCKE sur les séminaires organisés par la Société publique de gestion de l'eau

Olivier MAROY sur le « resto-pack »

Patrick LECERF sur les zones d'assainissement en zone rurale

Georges-Louis BOUCHEZ sur la suppression du papier

Olivier DESTREBECQ sur la modernisation des canalisations dans la région du Centre

Valérie DE BUE sur le temps de trajet des travailleurs

Pierre-Yves JEHOLET sur le développement du projet Liège Carex

Olivier MAROY sur les voitures au gaz naturel comprimé

Olivier DESTREBECQ sur le développement des parkings de covoiturage

Georges-Louis BOUCHEZ sur l'état des lieux de la durabilité des autobus des TEC

Christine DEFRAIGNE sur la nouvelle liaison Liège Airport – Munich

M. BOUCHEZ, sur « les zones moins ou pas couvertes par les réseaux GSM »

La presse s'est faite l'écho de l'existence d'encore 35 zones moins ou pas couvertes par les réseaux GSM en Wallonie plus les difficultés rencontrées sur certains tronçons par les utilisateurs en mouvement (automobilistes et utilisateurs des transports en commun essentiellement). Dans le cadre de la Déclaration de Politique Communautaire stipulant clairement que le Gouvernement s'engage à « défendre un accès suffisant aux réseaux de télécommunication pour les citoyens et les entreprises des zones rurales, notamment en développant un dialogue proactif avec les opérateurs de téléphonie mobile et de connexions à haut débit ». Or, il apparaît aujourd'hui que de nombreuses zones rurales sont laissées au niveau de l'accessibilité des réseaux GSM. Il est d'ailleurs fortement à craindre que la taxe sur les pylônes et mâts GSM accentue encore cette problématique puisque les opérateurs, pour atteindre la rentabilité, investissent en premier lieu dans les zones les plus peuplées...

En parallèle des intentions des efforts d'amélioration constante du réseau par les opérateurs GSM et de connexions internet haut débit, quel est le plan du Gouvernement pour faire en sorte qu'un accès suffisant de ces technologies soit garanti à tous les citoyens et les entreprises des zones rurales ? Concernant les règles d'urbanisme, quelle est la politique du Gouvernement concernant l'implantation des antennes relais ?

Que prévoit par exemple le nouveau CODT à ce sujet ?

Concernant les règles environnementales, quelle est la politique du Gouvernement sur le sujet ? Le précédent Gouvernement avait annoncé un durcissement des normes inscrites dans le décret du 3 avril 2009 avec, pour rappel, un objectif de 0,6 V/m au lieu de 3 V/m. Est-ce toujours l'objectif du présent Gouvernement ?

Virginie Defrang-Firket, sur les panneaux publicitaires LED sur les bords des routes

Les panneaux publicitaires de type LED sont de plus en plus présents sur les bords de nos routes.

Si ceux-ci sont davantage visibles, ils peuvent aussi s'avérer plus « gênants » pour la conduite.

En effet, bien souvent ils sont très, voire trop, lumineux.

Ils clignotent, rappelant ainsi des appels de phares ou des flash de radars policiers. L'animation qu'ils produisent peut également être une source de distraction supplémentaire.

En réponse à une question écrite qui vous était posée lors de la dernière législature, vous rappeliez avoir provisoirement interdit l'installation de ce type de panneaux publicitaires et demandé au Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière (CSWSR) de mettre en place un groupe de travail sur le sujet.

Une circulaire en a découlé et une série d'obligations doivent être respectées dont l'interdiction d'images clignotantes, l'obligation d'adaptation de la luminosité de l'écran en fonction de la luminosité ambiante ou encore une interdiction de gêner les conducteurs.

L'installation de ces panneaux est-elle soumise à permis ?

Des plaintes d'automobilistes ou de riverains sont-elles parvenues à vos services ?

Des dérives sont-elles constatées ?

Une évaluation de cette circulaire a-t-elle ou sera-t-elle effectuée ?

Existe-t-il des contrôles quand au respect des exigences du permis une fois les panneaux installés ?

Philippe KNAEPEN, sur le cadastre des friches industrielles en Wallonie.

Lors d'une réponse à une question parlementaire posée en septembre dernier,

Monsieur le Ministre a déclaré que la Wallonie disposait d'un inventaire des sites désaffectés (aujourd'hui appelés sites à réaménager, SAR), qui s'était enrichi par étapes depuis 1968. Cet inventaire est géré par la Direction de l'Aménagement opérationnel (DAO) de la Direction générale opérationnelle 4 (DGO4 — aménagement du territoire, logement, patrimoine et énergie) et sa dernière actualisation complète date de 2001-2002...

Vous déclariez que cet inventaire, uniquement en possession de l'administration, était devenu obsolète, tant au niveau de sa forme que de son contenu et que c'était pourquoi le Gouvernement wallon avait décidé en 2011 d'entamer un vaste chantier d'actualisation de cet inventaire.

Le Gouvernement wallon a initié un marché de services pour réaliser l'actualisation de l'inventaire des SAR. Le consortium « Converto-Lepur/ULg-Walphot » a été désigné et la mission est en cours.

En parallèle, j'ai également été interpellé par inter environnement Wallonie qui parle de plus de 10.000 hectares de friches industrielles à réhabiliter.

Sans donnée précise, vous conviendrez, que l'on puisse dès lors se poser raisonnablement la question de pourquoi exproprier de bonnes terres de cultures afin d'y implanter des zones industrielles ou commerciales.

Pourriez-vous me dire où en est le travail de ce consortium ?

Combien de temps devra-t-on encore attendre afin de pouvoir disposer d'un cadastre des friches industrielles susceptibles d'être assainies pour accueillir de nouvelles activités économiques ?

Quelle est l'étape suivante ? Après avoir identifié les zones, que comptez-vous mettre en place pour phaser une réhabilitation de zones aussi importantes ?

Laetitia BROGNIEZ, sur la reconversion de friches industrielles

Vous n'êtes pas sans savoir que les terres agricoles sont maintenant l'objet de spéculations, elles sont achetées à prix d'or par des investisseurs. Autant vous dire que cela met en péril l'avenir de notre agriculture.

Dans le cadre du développement de Zones d'activités économiques, les friches industrielles pourraient-elles être prioritairement sollicitées ? Cette question fondamentale alimente la réflexion depuis plus de trente ans. En attendant, les différents plans prioritaires en matière de création de nouvelles zones d'activités économiques s'appuient essentiellement sur les espaces agricoles. Le dernier plan en date de juillet 2008 planifie quasiment totalement la création de nouveaux zonings sur des terres agricoles inscrites en zone agricole au plan de secteur.

La proportion de reconversion des anciens sites industriels réhabilités dans la filière économique est-elle connue ? Dans l'affirmative, quelle est-elle ? Depuis 2000, sur le nombre d'hectares de nouveaux zonings créés, quelle est la proportion émanant d'anciennes friches ?

Comment améliorer la situation ? Les deux « plans Marshall » lancés depuis 2005 ont mis notamment l'accent sur la réhabilitation des sites (pollués ou non). Combien d'hectares ont été réinjectés dans la filière économique ?

A la faveur de la réforme du CoDT adoptée en première lecture le 22 janvier dernier, le Gouvernement a annoncé un assouplissement des règles entourant la reconversion des SAR (sites à réhabiliter). Dans cette réforme, y a-t-il une sorte d'« incitant » en vue de promouvoir la réhabilitation des friches en faveur de la filière économique ?

Plus globalement, un des fils conducteurs de la réforme du CoDT est de freiner l'étalement urbain. Concernant la création de nouvelles zones d'activités économiques, comment est traduit ce fil conducteur dans le texte du futur CoDT ?

Patrick Lecerf, sur le plan communal de mobilité.

Lors de l'audition de Monsieur Yvon Loyaerts, directeur de la DGO2, le sujet des Plans Communaux de Mobilité a été discuté.

Au 31 décembre 2013, 122 communes wallonnes étaient dotées de cet outil d'orientation et de gestion des déplacements. La mobilité est une préoccupation de plus en plus importante de nos citoyens. L'outil PCM et encore plus le PICM sont essentiels. Ils permettent d'impliquer tous les acteurs-clés de la mobilité dans la réflexion. Les PCM ont une portée de 10 ans, et comme tous les autres plans, il est essentiel des les évaluer et de les actualiser.

Il semblerait que savoir les communes qui désirent s'investir dans cette démarche d'actualisation peuvent disposer d'aides régionales comme ce fut le cas lors de la création de ces plans. Avec quel taux de subsidiation ? Un budget est-il réservé à ces communes ?

D'autre part, la Région Wallonne a décidé de raboter cruellement les subsides octroyés aux crédits d'impulsion qui visent à mettre en œuvre le volet mode doux des PCM. J'aimerais savoir quelle stratégie vous comptez mettre en place afin d'aider les communes à mettre en œuvre les actions concrètes prônées dans les PCM ? L'heure n'est-elle pas venue de reconsidérer le mode de subsidiation, les moyens qui y sont consacrés et la portée de ces subsides qui ne doivent pas se limiter à l'élargissement des trottoirs ou la création de pistes cyclables ?

Virginie Defrang-Firket, sur la gestion des terrils wallons

Le Bourgmestre de la commune d'Engis a, avec des riverains concernés, récemment introduit un recours contre le permis que vous avez octroyé pour l'évacuation du terril de la Héna.

Sans entrer dans ce cas particulier, je souhaiterais vous entendre sur la politique régionale en matière de gestion, d'aménagement, de conservation ou d'arasement des terrils wallons.

En effet, de plus en plus de terrils sont évacués pour laisser la place à des zones économiques ou d'habitats.

Si on peut l'admettre pour certains d'entre eux, par leur position géographique ou par le très peu d'intérêt qu'ils présentent, d'autres ont, par contre, une réelle valeur ajoutée.

En effet, en tant qu'espaces verts avec leurs faunes et leurs flores, en tant que lieux de détente et de promenade pour de nombreux habitants de villes avoisinantes, ou même pour l'histoire minière qu'ils rappellent, certains terrils méritent toute notre considération.

Les terrils wallons sont-ils répertoriés par vos services ?

Sont-ils classés en fonction de leur intérêt ? De leur situation géographique ? De leur histoire minière ? De l'écosystème qu'ils renferment ?

Les réflexions en termes d'aménagement du territoire wallon intègrent-elles spécifiquement la situation des terrils ?

Par ailleurs, existe-t-il une politique de valorisation de ce patrimoine wallon ?

Avez-vous des contacts avec votre homologue du patrimoine à ce sujet ?

**CRUCKE Jean-Luc sur la plainte jugée recevable par la
commission des pétitions du Parlement européen contre les
normes wallonnes de bruit des éoliennes.**

En marge d'un dossier particulier porté par ABO Wind pour huit éoliennes à La Bruyère et Gembloux, un comité de riverains et la ville de Gembloux avaient contesté les normes de bruit wallonnes en sollicitant la commission des pétitions du Parlement européen.

C'est cette procédure qui a suivi son cours et qui aboutit aujourd'hui à ce que la commission juge la plainte recevable.

« La commission des pétitions «a demandé à la Commission européenne de procéder à une enquête préliminaire» et demandera des informations à la représentation permanente de la Belgique auprès de l'Union européenne, indique la présidente dans son courrier. »

L'argument principal des plaignants est que le gouvernement wallon aurait « dissimulé des informations importantes relatives au bruit du grand éolien pour faciliter la réalisation d'objectifs en matière d'énergie renouvelable et a enfreint la Convention d'Aarhus sur l'accès à l'information et la participation du public au processus décisionnel ».

C'est donc plus que le projet ponctuel avorté dont il est question ici. C'est à nouveau l'ensemble de la politique éolienne qui est pointée du doigt.

Quel regard le Ministre porte-t-il sur l'analyse faite par la commission des pétitions du Parlement européen ?

Les arguments des plaignants sont-ils fondés ?

A-t-on minimisé le facteur bruit ou biaisé sa prise en compte, pour permettre l'aboutissement de projets éoliens, peut-être fonctionnant aujourd'hui dans l'illégalité ?

Les critères utilisés à l'époque par le Ministre HENRY étaient-ils inadéquats ou mal justifiés ?

Craint-il une remise en cause des règles régissant aujourd'hui l'octroi de permis pour l'implantation d'éoliennes ?

Quel impact cette décision peut-elle avoir sur la méthodologie et les décisions du précédent pour l'octroi de nouveaux permis ?

Laetitia BROGNIEZ, sur l'annulation du PGDA Iibis.

Le 2 décembre dernier, le Conseil d'Etat a pris la décision d'annuler le PGDA Iibis.

Le Programme de Gestion Durable de l'Azote a été attaqué pour défaut dans la procédure d'évaluation des incidences et avait déjà été suspendu par un précédent arrêt du Conseil d'Etat du 29 janvier 2014. Entre-temps, le PGDA III est venu remplacer l'ancien PGDA Iibis et par conséquent, il n'y a pas de vide juridique. Par contre, qu'en est-il des pénalités qui auraient été appliquées aux exploitations contrôlées dans le cadre de la conditionnalité, en vertu du PGDA Iibis, dès l'instant où celui-ci a été annulé par le Conseil d'Etat ?

1. Combien de réclamations ont été introduites auprès de la Région wallonne contre des sanctions appliquées dans le cadre du PGDA Iibis ?
2. Comptez-vous adopter une mesure générale de restitution des aides supprimées dans le cadre de l'application du PGDA Iibis ?
3. Comptez-vous entamer une négociation avec les fédérations représentatives des agriculteurs à ce propos ?

Patrick Lecerf sur la nouvelle disposition relative au système de transfert des fertilisants prévue dans le PGDA

Nous le savons, la Directive nitrate est appliquée en Wallonie au travers du plan de gestion durable d'azote en agriculture (PGDA). Celui-ci a été révisé pour entrer en application dès ce 1^{er} janvier 2015.

Il prévoit notamment une modification du système de transfert des fertilisants organiques qui était jusqu'alors basé sur les contrats d'épandage.

Le nouveau texte conserve l'obligation d'un contrat d'épandage mais ne se base plus sur celui-ci pour les exploitations agricoles productrices d'azote cédantes dont le cheptel a déjà produit au moins 2500 kg d'azote.

Pour ces exploitations, à l'occasion de chaque transfert, doit être rédigé un document de suivi, reprenant notamment la quantité d'effluent, la destination et la date du transfert ; formulaire qui est à envoyer par voie électronique ou télécopie deux jours ouvrables avant le transfert.

Le formulaire sera ensuite complété afin d'indiquer les quantités de fertilisant organique effectivement transférées et conservé par le cédant une fois signé par les deux parties. Il sera tenu à la disposition de l'administration.

Il s'avère que ce nouveau mécanisme manque de souplesse. Sur le terrain, l'obligation de transmettre le formulaire deux jours ouvrables avant la date dudit transfert est très difficilement applicable.

Monsieur le Ministre, vous n'ignorez pas que le travail des agriculteurs repose notamment sur toute une série d'éléments imprévisibles tels que le climat entre autres. Il leur est, dès lors, souvent impossible de respecter ce court délai de 48 heures.

Monsieur le Ministre peut-il nous dire s'il a également eu un écho du secteur sur cette problématique ? Pouvez-vous nous dire quelle réflexion vous avez pu avoir sur le sujet et si vous envisagez une modification des dispositions actuelles ?

Jean-Luc Crucke sur les séminaires organisés par la Société publique de gestion de l'eau

La SPGE a organisé fin de l'année passée un séminaire sur la Côte d'Opale sous prétexte de nouer des contacts sur place avec les sociétés en charge de l'eau pour envisager des partenariats.

L'organisation de séminaires peut effectivement être intéressante et productive.

Cependant, il semblerait que l'occasion ait également été utilisée pour tenir un team building avec l'ensemble des membres de la SPGE, c'est-à-dire une quarantaine de personnes logeant dans un hôtel-spa quatre étoiles qui propose aussi un restaurant étoilé au Michelin.

Sachant qu'en 2013, un autre séminaire avait déjà été organisé à Reims, il y a lieu de s'interroger sur la pertinence de ces voyages, de ces destinations et de ces coûts qui paraissent bien dispendieux.

Monsieur le Ministre peut-il nous dire si la totalité des frais a été prise en charge par la société publique ou si les participants ont contribué à ceux-ci ?

Peut-il, par ailleurs, nous dire quel est le contrôle effectué quant à l'opportunité et les dépenses de ces voyages ?

Olivier Maroy, sur le « resto-pack ».

Nous avons déjà parlé récemment du gaspillage alimentaire. Vous m'aviez confirmé votre intention d'en faire une priorité. Je vous reviens plus particulièrement sur le gaspillage alimentaire dans le secteur Horeca (25 %). La grande action menée par Test-Achat pour remettre au goût du jour le doggy-bag a abouti sur un nom, après choix des lecteurs : le « Resto-Pack ».

Le secteur privé prend les devants, le site internet resto.be va demander à ses 4000 restaurants affiliés de coller sur leurs portes un autocollant affichant : « demandez ici votre resto-pack ». Le privé n'attend pas vos mesures... il est en avance sur le gouvernement concernant cette question. La grande majorité des gens n'osent pas demander de reprendre les restes, il y a donc clairement un travail de sensibilisation à faire.

Quelles types de mesures prendrez-vous pour lutter contre le gaspillage alimentaire dans le secteur de l'Horeca ? Que pensez-vous de l'initiative de test-achat et de resto.be ? Pourquoi ne pas ajouter l'une ou l'autre mesure de sensibilisation, comme par exemple imposer les restaurants d'avoir une mention spécifique sur leurs cartes, ça permettra d'accélérer le processus... Je trouve en effet que l'idée de l'autocollant sur la porte est indicative, mais qu'une mention sur le menu sera nettement plus efficace : les clients ont le temps de bien lire, ils ont l'occasion d'en discuter... Qu'en pensez-vous ?

Patrick Lecerf, sur les zones d'assainissement en zone rurale

Nous observons dans le Budget 2015 une augmentation des recettes obtenues dans le cadre du coût-vérité d'assainissement de l'eau. Nous observons également un sous-financement des zones de moins de 2000 équivalents-habitants quant aux investissements en terme de politique d'assainissement de l'eau.

Cette réalité crée à nos yeux une inégalité entre le monde rural et les villes. Les habitants des zones rurales paient la taxe CVA au même titre que les habitants des grandes villes. Or ils ne bénéficient pas des mêmes investissements dans leurs zones.

Nous souhaiterions connaître votre avis sur cette réalité et savoir ce que vous comptez faire pour y remédier ?

M. BOUCHEZ, sur « la suppression du papier »

Alors qu'il est estimé que pour chaque production de 40 kilos de papier un arbre est sacrifié, en moyenne le Belge jette 61 kilos de papiers et de cartons par an. Toutefois, ce taux de rejet des papiers et cartons usagés connaît une baisse continue depuis 2011 grâce notamment au numérique, à de meilleures performances techniques dans la production et aux efforts liés au développement durable. Dès lors, certains acteurs se sont posés la question de voir comment l'on pourrait en venir à supprimer le papier de nos modes de vie. Ainsi, une entreprise néerlandaise du secteur de l'informatique a passé le cap puisque tout son fonctionnement interne et externe repose sur le numérique. Grâce à ce dernier, de nombreuses tâches auparavant dépendantes du papier sont désormais possible sur écran comme la signature digitale ou électronique.

Bien que la problématique de la déforestation ne touche pas nos régions, en revanche celle-ci atteint fortement d'autres régions du monde, comme la forêt amazonienne et l'Asie du Sud-Est, ce qui contribue notamment au réchauffement climatique. Pour contrer les effets néfastes de la production du papier, de plus en plus de produits constitués et dérivés du papier labellisés durables – c'est-à-dire provenant de forêts gérées de manière durable – sont utilisés chez nous. Monsieur le Ministre dispose-t-il de statistiques à ce sujet pour la Wallonie ? Quelle est la part de la consommation de papiers labellisés face aux papiers originaires de sources non gérées de manière durable ?

En outre, pour ce qui est de la fabrication et du recyclage du papier, les procédés industriels restent très complexes et polluants. Pour éviter les pression négatives sur le milieu terrestre et aquatique, les procédés de recyclage doivent respecter un cahier des charges très stricte et très coûteux. Monsieur le Ministre dispose-t-il des chiffres concernant la part de la production de papiers et cartons dans la filière bois wallonne ?

Sachant que le bois est un matériau très utile pour la construction, l'ameublement, l'isolation, le chauffage et la valorisation énergétique notamment, ne faudrait-il pas aller vers une plus forte réduction de notre production et consommation de papier pour privilégier l'exploitation des forêts wallonnes à des fins moins substituables, moins polluantes et plus durables ? De plus, une réduction des papiers et cartons permettraient de travailler davantage sur la prévention des déchets et de facto réduire la part à recycler ce qui améliorera notre position face aux normes européennes en la matière. Existe-t-il en Wallonie des expériences pilotes qui ont été ou sont menées pour supprimer le papier d'une entreprise, d'un service public, d'une administration communale ou d'une école ? Dans la négative, quel est le plan d'action du ministre en vue d'appliquer l'économie numérique et donc accélérer la réduction de la consommation des papiers et cartons observée en Wallonie depuis quatre ans ?

Olivier DESTREBECQ sur la modernisation des canalisations dans la région du Centre

Suite aux dégâts importants causés au réseau de distribution d'eau par l'hiver 2009, la SWDE a entrepris une modernisation des infrastructures dans la région du Centre. 43 millions d'euros auraient été investis sur 5 ans ; ce dont je me réjouis.

Des chantiers importants seraient encore prévus et notamment au niveau du Boulevard du Tivoli à La Louvière mais également à Manage, Houdeng-Aimeries, Haine-St-Paul et Haine-St-Pierre.

On imagine sans peine que ces divers travaux donneront lieu à des difficultés de circulation. Des mesures seront-elles prises pour fluidifier un maximum le trafic et réduire les nuisances pour les riverains ?

Quelle est l'échéance de l'ensemble des travaux ?

Pourquoi la région du Centre a-t-elle souffert plus que les autres ?

Valérie DE BUE, sur le temps de trajet des travailleurs

Une récente étude affirme qu'à Bruxelles, depuis 2012, le temps de parcours entre le domicile et le lieu de travail s'est allongé de 25% pour neuf travailleurs sur dix. L'enquête a été menée auprès de 200 des membres d'Agoria, dont 150 ont répondu, ce qui représente 23.000 emplois sur les 31.000 recensés pour le secteur. Cela a un impact évidemment majeur sur l'attractivité des entreprises.

La question suivante mérite donc d'être posée: n'est-il pas possible de promouvoir en Wallonie une mobilité fluide afin de continuer à attirer des entreprises?

Une réflexion sur le sujet a été menée au niveau de la Province du Brabant wallon pour proposer différentes alternatives.

Qu'en est-il au niveau de la Région? Avez-vous commencé une réflexion sur le sujet? Quelles sont les solutions que vous pouvez avancer pour éviter qu'un travailleur n'utilise sa voiture?

Pierre-Yves Jeholet sur le développement du projet Liège-CAREX

L'aéroport de Liège s'est investi depuis de nombreuses années dans le réseau européen « Euro-CAREX » reliant les grandes plateformes aéroportuaires du fret en Europe par la voie ferrée (Amsterdam, Londres, Lyon, Paris et Liège dans une première phase)

Ce réseau devait initialement entrer en phase de commercialisation en 2012. Un report fut acté pour 2017. Néanmoins, selon plusieurs sources relayées par la presse, les promoteurs n'avanceraient plus d'échéance. De nombreuses études se sont déjà penchées sur ce dossier ; l'heure est donc venue pour la concrétisation.

Monsieur le Ministre peut-il faire le point sur l'état d'avancement de ce dossier ? Quelles sont les étapes manquantes en vue du lancement effectif de ce projet européen ? Quels éléments font actuellement défaut pour un tel lancement ?

Par ailleurs, le Gouvernement soutient-il toujours ce dossier ? Dans l'affirmative, de quelle manière ?

En outre, d'un point de vue urbanistique, où en est le dossier liégeois ? Les permis sont-ils en bonne voie ?

Enfin, Monsieur le Ministre peut-il préciser le degré d'implication de la Région wallonne et de la SOWAER au sein des organes de gestion d'Euro-CAREX et de Liège-CAREX ?

Olivier Maroy, sur les voitures au gaz naturel comprimé

Il y a 26 stations au gaz naturel en Flandre et aucune en Wallonie. Dans le Nord du pays, nous sommes à la traîne... Pourtant, rouler au gaz naturel offre de nombreux avantages :

- moins de pollution (12 % en moins que le diesel et 27% moins que l'essence, avec 95 % de réduction de particules fines)
- nettement moins cher (+/- 40 % de réduction)
- très abordable : un véhicule au gaz coûte environ 2.000 euros de plus. Une goutte d'eau par rapport au surcoût d'un véhicule hybride ou électrique.
- Il ne faut pas le transporter. Le réseau de gaz déjà existant suffit.

Dans le monde, 20 millions de véhicules roulent au gaz naturel. En Europe, on en compte 2 millions. En Belgique, 1700 seulement.

Monsieur le Ministre, vous annoncez y croire dur comme fer : pour vous, le gaz a de l'avenir sur les routes wallonnes. Vous annoncez un plan CNG (Compressed Natural Gas) pour donner un coup de pouce à ce carburant plus économique et moins polluant. Un incitant financier serait à l'étude. Pouvez-vous nous en dire plus sur votre plan CNG ? Que prévoit-il ? Quand sera-t-il d'application ? Quels objectifs concrets poursuit-il ? Quel budget est consacré ? Comment allez-vous encourager les pompistes, mais surtout les automobilistes ? Comptez-vous encourager à consommer du gaz « propre », j'entends par là celui issu de la biométhanisation et de la gestion de nos déchets ? Préférez-vous le véhicule électrique ou celui au gaz naturel comprimé ?

Olivier Destrebecq, sur le développement des parking de co-voiturage

J'ai lu avec intérêt votre volonté de développer les parkings de co-voiturage, partout en Wallonie. Permettez moi de vous apporter mon soutien ne la matière car j'ai la conviction que toute initiative permettant de désengorger les routes et autoroutes aux heures de pointe sont bonnes à prendre.

S'agissant ici d'une mesure faisant appel à la solidarité entre citoyens et qui permettra aussi de réduire la pollution, je ne peux que saluer la mise en place de cette politique.

Je souhaite donc faire le point avec vous sur les modalités d'applications du développement des parkings de co-voiturage :

- 1) A ce jour, combien de partenariats avec des grandes enseignes commerciales avez-vous concrétisé ? Au total, combien y'a t-il d'emplacements de co-voiturage ?
- 2) Quel objectif vous fixez vous?
- 3) Un contrat est-il signé avec l'enseigne commercial ? Quel est l'avantage pour le magasin ?
- 4) Cela représente t-il un coût ?

M. BOUCHEZ, sur « Etat des lieux de la durabilité des autobus des TEC »

Le contrat de gestion 2013-2017 des TEC stipule qu'un plan de développement durable soit proposé et mis en œuvre. La société régionale des transports en commun a émis plusieurs initiatives visant à réduire la consommation des ressources et la production des déchets de son matériel roulant. Un tel objectif est essentiel pour faire baisser la facture énergétique et les émissions de CO2 et de particules fines des autobus. En matière de développement durable de la mobilité wallonne, il est impératif de mettre l'accent sur les TEC puisque tous les jours ce sont près de 2500 véhicules qui sont mis en service à travers nos villes et villages. C'est pourquoi, les coûts énergétiques et la pollution générés par ce trafic impose à la Wallonie de réfléchir à une gestion toujours plus durable tout en restant très attentif à l'amélioration de l'offre des services et ce au meilleur prix pour les citoyens.

Selon le site internet de la société, les initiatives des TEC pour réduire les ressources et la production de déchets du matériel roulant sont les suivantes : Premièrement, l'acquisition des nouveaux véhicules selon des exigences très strictes en matière de pollution comme les normes EURO V et EVV ; Deuxièmement, la mise en place de filtres à particules sur les anciens véhicules ? ; Troisièmement, le développement d'expériences pilote en matière de propulsion alternative au bioéthanol sur trois bus et selon la technologie hybride pour un autre ; Quatrièmement, la formation du personnel à l'éco-conduite.

Alors que la presse s'est dernièrement faite l'écho d'une nouvelle initiative issue du privé et potentiellement révolutionnaire pour les moyens de transports qui permettrait aux bus de rouler grâce à un biométhane composé de matières fécales et autres déchets alimentaires, est-ce que Monsieur le Ministre a pu évaluer les premiers résultats du plan développement durable des TEC ? Quelle est la part des nouveaux véhicules respectant les normes EURO V et EVV par rapport aux anciens véhicules plus polluants ? Est-ce que les expériences pilote des bus hybrides et roulants au bioéthanol sont concluantes ? Quelle évolution comptez-vous donner à celles-ci ? A-t-on pu évaluer l'impact financier de ces systèmes de propulsion alternative ? Enfin, où en sont les TEC dans leur entreprise de formation du personnel à l'éco-conduite ? Est-ce que des économies réelles de carburant ont pu être constatées ?

Christine Defraigne, sur la nouvelle liaison Liège Airport - Munich

On apprend ce 15 janvier que Liège Airport assurera, dès mars, une nouvelle liaison vers Munich. L'avantage ? Permettre aux liégeois, notamment, d'avoir accès à de nombreuses nouvelles destinations internationales à partir de Munich. Le taux des passagers étant en baisse en 2014, pensez-vous que cette nouvelle liaison augmentera les chiffres ? Quelles sont les statistiques espérées à ce propos ?