

Lundi 26 octobre 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 24 avril 2014 abrogeant les articles 1er à 128 et 129quater à 184 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie et formant le Code du développement territorial en vue d'instaurer la dématérialisation des dossiers de demandes de permis d'urbanisme et la mise en place d'une traçabilité informatisée des dossiers d'urbanisme, déposée par Monsieur Jeholet, Madame De Bue, Messieurs Dodrimont, Lecerf, Maroy et Tzanetatos

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

Pierre-Yves JEHOLET sur la gestion des surcharges constatées sur certaines dessertes des bus des TEC et la sécurité des voyageurs

Valérie DE BUE sur le développement de Uber en Wallonie

Olivier DESTREBECQ sur les tarifs préférentiels aux sein des TEC pour les réfugiés

Nicolas TZANETATOS sur les conséquences pour Charleroi de l'accord intervenu à Liège Airport

Pierre-Yves JEHOLET sur les instances dirigeantes des sociétés d'exploitation des aéroports wallons

Philippe DODRIMONT sur la poursuite de la réflexion relative à la création d'une zone de quarantaine pour les animaux entrant sur le territoire wallon

Philippe KNAEPEN sur l'arrêté du Gouvernement wallon du 19 juillet 2007 adoptant l'avant-projet établissant et révisant le plan de secteur de Charleroi

Jean-Luc CRUCKE sur le mécontentement de l'Union Wallonne des Architectes (UWA) face à l'autoritarisme de l'administration

Philippe DODRIMONT sur la notion de construction visée à l'article 90, § 1er, 4°, du CWATUPE 20

Jean-Luc CRUCKE sur l'installation des portiques visant à percevoir la taxe au kilomètre pour les camions de plus de 3,5 tonnes

Valérie DE BUE sur l'implantation d'éoliennes en zones d'activité économique (ZAE)

Georges-Louis BOUCHEZ sur les méthodes du fonctionnaire-délégué de la Direction provinciale Hainaut 1

Jean-Luc CRUCKE sur la pollution le long des autoroutes ou sur les axes majeurs

Jenny BALTUS-MÖRES sur le recrutement d'un collaborateur germanophone au sein de la Direction de Liège de la police de l'environnement

Valérie DE BUE sur les implications de la biométhanisation

Olivier MAROY sur la diminution annoncée de l'incinération des déchets et ses conséquences

Olivier MAROY sur l'interconnexion des réseaux pour éviter les coupures d'eau

Olivier MAROY sur l'étude de faisabilité sur les consignes commandée par la Flandre

Olivier DESTREBECQ sur la réduction du subventionnement des conseillers en environnement

Philippe DODRIMONT sur le lancement par l'intercommunale Intradel d'un projet pilote visant à remplacer les sacs bleus PMC par des sacs mauves

Georges-Louis BOUCHEZ sur la répercussion du coût-vérité en matière de déchets sur les ménages et les entreprises

Pierre-Yves Jeholet sur la gestion des surcharges constatées sur certaines dessertes des bus des TEC et la sécurité des voyageurs

Monsieur le Ministre peut-il dresser le « paysage » des dessertes des TEC qui sont considérées comme en surcharge depuis la rentrée scolaire de ce 1^{er} septembre 2015 ? Dans l'affirmative, quelles solutions structurelles sont mises en place par le Gouvernement et les six sociétés TEC ? Quels budgets sont dégagés en vue de résoudre ces problèmes ?

Par ailleurs, Monsieur le Ministre peut-il préciser à partir de quelle capacité un bus est considéré comme en « surcharge » ? Certains échos font part de 7 voyageurs par mètre carré. Est-ce exact ? Ce critère est-il validé par le Gouvernement ? Dans l'affirmative, est-il compatible avec les règles élémentaires de sécurité et de respect de l'être humain ?

En outre, si la vitesse commerciale des bus urbain n'est peut-être pas très élevée et donc n'engendrerait pas des conséquences très graves en cas d'accident, le problème de la sécurité des voyageurs sur les lignes suburbaines et rurales qui sont visées par un problème de surcharge peut – en cas d'accident – poser un problème majeur. En effet, qui serait responsable en cas d'accident grave voire mortel d'un bus occupé par plus de 80 voyageurs dans un bus standard par exemple ? Monsieur le Ministre peut-il assurer que la sécurité de tous les voyageurs empruntant les lignes des TEC n'est jamais mise en danger ? Si ce n'est pas le cas, quelles corrections à court et moyen termes le Gouvernement mettra-t-il en œuvre ?

Valérie DE BUE, sur le développement de Uber en Wallonie

Dans une réponse à une question écrite que je vous ai récemment adressée sur les taxis Uber, vous m'aviez parlé de votre rencontre avec les représentants d'Uber Belgique. Vous y expliquiez que leurs services ne respectent pas la réglementation régionale en vigueur mais que vous avez décidé d'étudier comment développer ce service en Région Wallonne en n'écartant pas la possibilité d'adapter le décret en vigueur. Vous avez également affirmé que le développement d'Uber impliquerait de revoir les charges qui pèsent sur le secteur des taxis.

Hors Filip Nuytemans, le responsable d'Uber Belgique, vient de déclarer récemment dans la presse qu'il comptait lancer très prochainement leur service UberX à Liège et Charleroi.

Ceci m'amène naturellement à cette question : où en êtes-vous de vos discussions avec Uber ? Avez-vous trouvé un moyen de faire cadrer leur service avec la réglementation en vigueur ? Ou avez-vous décidé d'adapter le décret ? Si c'est le cas, quand cette modification prendra-t-elle effet ? Où en êtes-vous de la révision des charges qui pèsent sur les taxis ? Combien cela représentera-t-il ? Quand ces changements prendront-ils effet ? Ces changements se font-ils en concertation avec le secteur ?

Olivier DESTREBECQ sur les tarifs préférentiels aux TEC pour les réfugiés

La Croix-Rouge liégeoise a demandé aux TEC qu'ils appliquent un tarif spécial pour le transport des réfugiés en Wallonie, comme c'est le cas chez De Lijn en Flandre ou à la Stib à Bruxelles.

La Croix-Rouge prend aujourd'hui ces frais à sa charge: quatre euros par jour et par réfugié.

Le principe est le suivant en Flandre, les abonnements « exceptionnels » coûtent 40 euros pour 12 mois, soit 3,33 euros par mois pour chaque réfugié. La requête doit venir de Fedasil, la Croix-Rouge ou Vluchtelingenwerk, qui les financent.

La Stib a mis en place des tarifs sociaux pour certaines catégories de personnes, en association avec les CPAS.

En Wallonie, il n'y a pas de tarif spécifique. Les tarifs du TEC sont établis par la Société régionale wallonne du Transport (SRWT), elle-même tributaire du gouvernement wallon.

Certains réfugiés doivent se déplacer jusqu'en Flandre pour leurs formalités...

Monsieur le Ministre, des tarifs préférentiels pour les réfugiés sont-ils à l'étude au niveau des TEC? Quelles sont les pistes qui pourraient être dégagées en Wallonie afin de garantir des tarifs moins élevés aux réfugiés?

Nicolas Tzanetatos sur les conséquences pour Charleroi de l'accord intervenu à Liège Airport

Il apparait qu'un nouvel accord de partenariat est intervenu entre la Wallonie et un des actionnaires privés de Liège Airport, à savoir les Aéroports de Paris.

Concrètement, Liège Airport verrait dès 2016, le subside qui lui est alloué pour le poste « marshaling-sûreté » augmenter jusqu'à concurrence d'un montant de 9,5 M EUR et le subside lié au « service incendie et activités non économiques », ramené en 2018 au niveau qui était le sien en 2014 pour être ensuite indexé.

Pouvez-vous nous dire si vous comptez appliquer le même mécanisme pour l'aéroport de Charleroi ? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous préciser le montant du subside qui sera à l'avenir octroyé à BSCA pour la sûreté et pour le service incendie?

Pierre-Yves Jeholet sur les instances dirigeantes des sociétés d'exploitation des aéroports wallons

Le 13 octobre dernier, à la faveur d'une interview accordée à la presse, le Président de NSCA précisait que son mandat était arrivé à échéance en décembre 2014 et que le renouvellement du Conseil d'administration se faisait attendre.

Par ailleurs, à Liege-Airport, la saga entourant le renouvellement du Conseil d'administration et de la présidence a également défrayé la chronique. En outre, on apprenait le 14 octobre dernier que 12 prévenus dont le président et le directeur général de la société seraient jugés devant le tribunal correctionnel.

Quelle est la situation actuelle en matière de renouvellement des organes de gestion des deux sociétés ?

Quelle est la position du Gouvernement face aux « ennuis judiciaires » des cadres dirigeants de Liege-Airport ?

Enfin, Monsieur le Ministre a annoncé une autre gouvernance à l'avenir. Peut-il préciser plus avant les contours de cette annonce ?

Philippe Dodrimont, sur la poursuite de la réflexion relative à la création d'une zone de quarantaine pour les animaux entrant sur notre territoire

Bien que le Gouvernement fédéral n'envisage pas de créer un centre de quarantaine payant en raison du coût trop élevé, vous comptiez interpeller à nouveau le Ministre Willy Borsus afin de lui suggérer d'examiner une autre possibilité de créer un centre de quarantaine au niveau fédéral, par exemple en utilisant une annexe d'un établissement existant, une aile d'un refuge, soit une formule plus souple.

Avez-vous entrepris de nouvelles démarches en ce sens auprès du Ministre Borsus ? Que lui avez-vous proposé exactement comme alternative ? Avez-vous obtenu réponse ? Quelle suite allez-vous donner à cette thématique ?

**Philippe KNAEPEN, sur l' arrêté du Gouvernement wallon du
19 juillet 2007 adoptant l'avant-projet établissant et révisant le
plan de secteur de Charleroi (planches 46/4 et 46/8)**

En date du 19 juillet 2007, le gouvernement wallon a adopté un arrêté adoptant l'avant-projet établissant et révisant le plan de secteur de Charleroi (planches 46/4 et 46/8) en vue du développement de l'activité et des infrastructures de l'aéroport de Charleroi-Gosselies, en ce compris les infrastructures ferroviaires et routières, ainsi que de l'activité économique jouxtant la zone aéroportuaire.

Le gouvernement wallon a donc décidé de l'adoption d'un périmètre de réservation d'une largeur de 300 mètres en surimpression aux zones du plan de secteur sur les deux tracés projetés pour la desserte de la nouvelle gare de Gosselies et leurs raccordements à la ligne 140 d'une part et à la ligne 124 d'autre part sur le territoire des communes de Charleroi, Les Bons Villers et Pont-à-Celles ; d'un périmètre de réservation d'une largeur de 300 mètres en surimpression aux zones du plan de secteur sur les deux tracés projetés pour la nouvelle dorsale ferroviaire wallonne dans les limites de la planche 46/4S sur le territoire des communes de Charleroi et Pont-à-Celles et d'un périmètre de réservation d'une largeur de 300 mètres en surimpression aux zones du plan de secteur au droit du pont n° 84 de la A15 sur le territoire des communes de Charleroi et Les Bons Villers.

Cependant, à ce jour, rien ne vient et pour les milliers de riverains c'est encore et toujours l'incertitude qui prévaut. Les biens — immeubles, terrains,... — situés dans la zone de réservation demeurent gelés, pratiquement inutilisables et invendables, depuis maintenant plusieurs années. Le préjudice subi par ces personnes est considérable et ne semble guère susciter d'émoi du côté du gouvernement wallon.

N'est-il pas envisageable d'enfin tenir compte des riverains du tracé en décidant la suppression de la zone de réservation au plan de secteur ?

Quelles sont les intentions du gouvernement wallon dans ce dossier ?

Jean-Luc Crucke, sur "La révolte de l'Union Wallonne des Architectes (UWA)"

Lors du Grand Prix d'Architecture de Wallonie 2015, l'UWA a eu l'audace et la bonne idée de remettre le Prix de l'Habitat Collectif aux architectes de Matador, à titre posthume, pour des édifices et un quartier montois euthanasiés par un autoritarisme administratif, vraiment très peu éclairé.

La situation n'est malheureusement pas isolée et de nombreux architectes et décideurs du Hainaut se posent dorénavant ouvertement la question de l'abus de compétence et de fonction, de l'autonomie communale bafouée au profit de conceptions personnelles, de la créativité sacrifiée sur l'autel d'approches rétrogrades

Comment réconcilier l'architecture et l'urbanisme ? Cette question se pose-t-elle en seule province de Hainaut ?

Comment encourager la recherche de conception, l'architecture contemporaine, la créativité sans se heurter à des jurisprudences éculées ?

Comment attribuer la priorité à l'architecture sur des règlements désuets ?

Comment permettre à ceux qui en ont fait profession, qui ont la confiance de leurs clients et qui osent innover de ne pas être démotivés par l'excès administratif ?

Le Ministre est-il conscient des réalités et des difficultés que de nombreux architectes et mandataires locaux vivent sur le terrain ?

Quelle est sa réaction et quels sont les engagements que le Ministre peut prendre pour que la situation évolue et que la richesse d'une profession puisse trouver à s'épanouir ?

**Philippe Dodrimont sur la notion de construction visée à
l'article 90, § 1^{er}, 4^o, du CWATUP**

L'article 90, § 1^{er}, 4^o, du CWATUP dispose que n'est pas soumise à permis d'urbanisation « *la division d'un bien situé entre deux constructions existantes depuis au moins cinq ans, distantes l'une de l'autre de cent mètres maximum et pour autant que ce bien et ces constructions soient situés à front de voirie et du même côté d'une voie publique suffisamment équipée en eau, électricité, pourvue d'un revêtement solide et d'une largeur suffisante, compte tenu de la situation des lieux et pour autant que les conditions du Code de l'eau en matière d'épuration des eaux usées soient rencontrées pour le bien concerné* ».

La circulaire ministérielle du 3 juin 2010 relative au permis d'urbanisation rajoute que les deux constructions existantes susmentionnées doivent être « *affecté[e]s principalement à l'habitation* ».

Estimez-vous que l'ajout au texte décretal, par le biais d'une circulaire ministérielle, de cette exigence d'affectation de la construction à l'habitation, critiquée par certains juristes, soit opportun ?

De surcroît, cette circulaire du 3 juin 2010 s'écarte d'une interprétation antérieure de l'Administration wallonne vu qu'en date du 24 mars 2005, un courrier de la Directrice générale de la Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine, toujours référencé sur le site internet de la DGO4, précisait que « *par lot bâti, il y a lieu d'entendre un lot sur lequel se trouve une construction, peu importe son affectation* ».

Jean-Luc Crucke, sur « l'installation des portiques visant à percevoir la taxe au kilomètre pour les camions de plus de 3,5 tonnes ».

Les portiques nécessaires au comptage et à l'identification des camions en vue de la perception de la taxe au kilomètre pour les camions fleurissent ici et là. Ces éléments métalliques perturbent le cadre de vie qu'ils contribuent à modifier substantiellement.

Y a-t-il eu un permis d'urbanisme délivré par les instances responsables pour le placement de ces portiques ?

Si oui, par qui a-t-il été sollicité ?

Par qui a-t-il été délivré ?

Quand a-t-il été accordé ?

Si non, pourquoi pareille structure ne demande pas un permis alors que les citoyens wallons y sont tenus pour la moindre modification substantielle de leur domicile ?

Les portiques ont-ils été installés de façon régulière ?

A défaut d'autorisation de placer ces portiques en bonne et due forme, la société ne devrait-elle pas, conformément à la loi, les démonter et demander un permis avant de pouvoir les remonter ?

Valérie DE BUE, sur l'implantation des éoliennes en ZAE

En réponse à ma question du 07 aout 2015 portant sur l'implantation d'éoliennes en zones industrielles et pour laquelle je vous remercie, vous indiquiez que vous entendiez « adapter le cadre de référence pour faciliter le développement éolien dans des zones d'activité économique qui sont déjà construites, tout en préservant leurs habitants selon les spécificités de ces zones. »

J'ai obtenu, auprès d'un bureau d'étude agréé, la méthodologie appliquée lors de la réalisation d'une étude d'incidence portant sur l'implantation d'éoliennes en zones industrielles. Je vous prie de trouver cette note méthodologie en annexe à ma question. Celle-ci sert actuellement de base d'analyse au projet en cours de développement dans ces zones.

Pouvez-vous, Monsieur le Ministre, expliciter plus en détail les adaptations que vous entendez apporter au cadre de référence actuel afin de favoriser l'implantation d'éoliennes dans les ZAE existantes ainsi que les délais sur lesquels vous comptez travailler ?

M. BOUCHEZ, sur « les méthodes du fonctionnaire-délégué de la Direction provinciale Hainaut 1 »

Dans un dossier relative au projet « Caserne » à Mons, le fonctionnaire-délégué de la Direction provinciale Hainaut 1 semble bien outrepasser son rôle de facilitateur. En effet, si la couleur de la brique lui semblait infractionnelle, pourquoi le fonctionnaire-délégué ne s'est-il pas concerté avec la Ville avant d'agir ? Pourquoi ne s'est-il pas concerté avec l'Echevin de l'urbanisme pour savoir si la brique avait été validée ? En outre, si la brique lui semblait infractionnelle, pourquoi le fonctionnaire-délégué n'a-t-il commencé ses démarches qu'en février 2013 alors que la brique de parement est mise en œuvre depuis le mois d'août 2012 soit depuis plus de six mois ?

Pourquoi le fonctionnaire-délégué n'a-t-il entamé les nouvelles négociations suites à la note verte du Ministre Henry (envoyée en mars 2014) qu'une année plus tard, soit en mars 2015 ?

Est-ce une habitude pour un fonctionnaire-délégué de ne pas répondre avec diligence à une injonction de son ministre ? N'y a-t-il pas des procédures, des protocoles, des délais ? Quelles sanctions sont possibles de la part du Ministre envers son fonctionnaire-délégué ?

Jean-Luc Crucke, sur « la pollution le long des autoroutes ou sur les axes majeurs ».

Inutile de revenir sur le scandale qui, en ce moment, frappe une grande marque automobile, voire tout un secteur. Au-delà de l'image d'un groupe ou de l'impact fiscal, la tricherie avouée est avant tout un scandale environnemental.

Faut-il aussi en déduire qu'il s'agit d'un scandale sanitaire ?

Les autoroutes, quand elles ne sont pas pointées du doigt pour certains matériaux utilisés dans leur construction, sont dans notre pays aussi souvent synonymes, vu sa situation idéale au cœur de l'Europe, de forte circulation, voire de congestion automobile. Et hélas d'accumulation de pollution...

Les particules fines émises sont nocives pour la santé. Surtout s'il s'avère qu'elles sont sans doute plus présentes dans l'air qu'on ne l'a reconnu jusqu'à ce jour...

D'où quelques questions.

Mesure-t-on spécifiquement et systématiquement la pollution le long des autoroutes et des axes majeurs wallons ?

Selon quel mode opératoire ?

Que révèlent ces mesures ?

Comment sont-elles comparées à des mesures prises à l'écart des axes de circulation majeurs ou plus dans les terres ?

Comment ses données sont-elles traitées ?

Sont-elles contrastées ?

De quelles données dispose-t-on en la matière ?

Comment sont-elles utilisées par la Wallonie pour prévenir le risque pour la santé des automobilistes et des riverains ?

Comment ces résultats sont-ils intégrés à la politique wallonne et impactent-ils les décisions prises en matière de santé ou d'environnement ?

**Jenny Baltus-Möres, sur le collaborateur germanophone du
Département de la Police et des Contrôles**

Cela fait plus d'un an maintenant que je vous interroge sur l'entrée en fonction d'un collaborateur germanophone au sein de la Direction de Liège de la police de l'environnement. Avec la compréhension nécessaire pour les procédures de recrutement et les difficultés liées aux critères de sélection afin de correspondre aux profils disponible sur le marché du travail, j'aimerais bien savoir si et surtout quand cette recherche sera couronnée de succès ?

En aout 2015, vous m'aviez expliqué que vous aviez demandé de relancer la recherche en assouplissant les critères de sélection. Est-ce que cet appel a été lancé ? Quels sont les critères qui ont été assouplis ? A-t-on trouvé une personne et quand est-elle entrée ou entrera-t-elle en fonction ?

Je souligne que ce poste d'agent germanophone au sein de cette direction est plus que nécessaire.

Valérie DE BUE, sur les implications de la biométhanisation

Vous avez annoncé votre désir de diminuer la quantité de déchets incinérés au profit de la biométhanisation. Ceci impliquerait une autre façon de trier et de collecter les déchets.

Vous avez évoqué la généralisation des conteneurs à puces et semi-collectifs pour les déchets organiques, mais aussi une baisse de l'aide aux parcs de recyclage de 85 pourcents à 70 voire 20 pourcents soit une baisse de 65 pourcents pour les plus touchés. Il est également question de persuader les communes de généraliser la collecte des encombrants. Je dois vous avouer que cette idée de persuader, plutôt que de collaborer avec les communes me surprend.

Il est également question que l'unité du Hainaut puisse produire une « mixture » à base des déchets pour alimenter les unités de biométhanisation dans les exploitations agricoles.

Avez-vous un agenda pour la mise en oeuvre de ces décisions ? Quel sera le coût des ces différents projets ? La plupart de ces coûts seront imputables aux communes ou intercommunales : baisse des subventions des parc de recyclage, collecte des déchets ... Quelle sera la partie des coûts à leur charge ? Y a-t-il une concertation avec les communes et intercommunales ?

Par rapport à une collecte généralisée des encombrants dans les communes, outre la question du coût, les normes varient : enlèvement systématique ou au cas par cas, un maximum de 3 m³ pour l'IBW, 2 m³ à Perruwlez ... Comment comptez-vous imposer une politique commune d'enlèvement des déchets ?

Concernants les unités de biométhanisation dans les exploitations agricoles, celles-ci achètent les résidus agricoles en Wallonie pour produire de l'énergie. Avec l'utilisation d'une « mixture » à base de déchets organiques, ne craignez-vous pas une baisse de l'achat de résidus comme matière première et donc une perte sèche pour de nombreux agriculteurs ?

Olivier Maroy, sur la diminution annoncée de l'incinération des déchets et ses conséquences.

Monsieur le Ministre, vous avez affirmé votre volonté de fermer un certain nombre d'outils d'incinération. L'incinération diminuera en Wallonie, au profit de la biométhanisation.

Il a été décidé de réduire les capacités d'incinération de 1 million de tonnes à 606.000 en 2025. Inversement, on passerait de 39 à 108.000 tonnes en biométhanisation. L'écart reste important, pouvez-vous développer ces chiffres ?

Pour y parvenir, vous comptez réduire les déchets ménagers de deux façons : généraliser la collecte des organiques et gonfler le sac bleu en y insérant les plastiques qui se retrouvent aujourd'hui dans le sac blanc.

L'ASBL Fost Plus ne risque-t-elle pas d'être mise en difficulté devant cette insertion du plastique dans le sac bleu ? La Suisse pratique cette collecte mais fait marche arrière. On invoque un non-sens écologique et économique... Que répondez-vous face à cette marche arrière en Suisse ? Quel est votre agenda ?

Pourquoi avez-vous accordé le permis pour moderniser le four n°3 de l'intercommunale carolo ICDI à Pont-de-Loup alors que votre politique va dans le sens d'une diminution de l'incinération ? Vous annoncez la fermeture de la ligne 1 de Virginal en 2024. D'après mes renseignements la date d'échéance est mars 2026, que se passe-t-il pour les 2 années d'écart ?

Avec la fermeture de certaines lignes, et toute la réorganisation que cela entrainera, ne se dirige-t-on pas en finale vers une globalisation des ressources en Wallonie, à l'image de ce que nous avons pu connaître avec la création de la SPGE pour l'eau ?

Olivier Maroy, sur l'interconnexion des réseaux pour éviter les coupures d'eau.

Vous avez demandé à la SWDE de vous fournir un audit pour mettre fin aux coupures d'eau et les rationnements des citoyens en cas de sécheresse. La problématique a été vécue à plusieurs reprises dans certaines communes d'Ardenne, plus exposées aux risques de pénuries compte tenu de la taille de leurs réserves d'eau et de l'afflux de touristes en été.

Le plan d'action a été dessiné, sa mise en œuvre devrait coûter 750 millions d'euros. L'idée est d'intégrer ces zones à risque à des réseaux de distribution plus importants.

J'ai pu lire que la SWDE prendrait en charge 1/3 de ces travaux. Il n'en reste pas moins que la facture s'avère salée. Monsieur le Ministre peut-il nous en dire plus concernant ces travaux ? Quelles communes sont visées ? Combien de citoyens cela touche-t-il ? Quel serait le planning ? Est-ce que ce système permettra, à terme, de faire des économies par rapport aux solutions actuelles ?

**Olivier Maroy, sur l'étude de faisabilité sur les consignes
commandée par la Flandre.**

Monsieur le Ministre, vous vous êtes largement exprimé dans une interview de ce mois d'octobre au sujet de votre politique en matière de déchet. J'ai été surpris de ne pas voir une seule ligne concernant votre projet de consigner les canettes et petites bouteilles en plastique.

Doit-on en conclure que ce projet risque de faire marche arrière ? Le Gouvernement flamand a commandé une nouvelle étude de faisabilité. Les conclusions, qui avaient été annoncées pour le 3 septembre n'avaient toujours pas été publiées fin septembre.

Votre cabinet confiait à la presse qu'il y avait encore beaucoup de discussions sur les conclusions provisoires. Qu'en est-il à l'heure actuelle ? Avez-vous pu prendre connaissance des dites conclusions ? Dans l'affirmative, quelles sont-elles ?

Olivier Destrebecq, sur la réduction du subventionnement des conseillers en environnement

De nombreuses communes recourent aux services d'un conseiller en environnement dont la mission est de dégager une stratégie et des actions locales en faveur de la protection de l'environnement.

Il me revient qu'une série de communes ont reçu un courrier de votre part les informant de la diminution structurelle du subventionnement de ce poste.

J'entends souvent la majorité wallonne critiquer le fédéral, sous prétexte qu'il s'attaquerait aux communes. Voici la preuve par A+B que le Gouvernement wallon ferait sans doute mieux de balayer devant sa porte avant de donner des leçons aux autres.

Monsieur le Ministre, à quel pourcentage cette diminution de la subvention s'élève-t-elle ? Ce pourcentage est-il unique ou varie-t-il en fonction des communes ? Cette réduction prendra-t-elle effet sur le budget 2016 ou est-elle déjà applicable au budget 2015 ?

Cette mesure ne risque-t-elle pas d'entraîner le licenciement de certains conseillers environnement et donc d'opérer un recul en matière de lutte en faveur de l'environnement ?

Philippe Dodrimont, sur le projet-pilote des sacs mauves pour plastiques, initié par l'intercommunale Intradel en Province de Liège

Début 2016, Marchin et Hannut se lancent dans un projet-pilote initié par l'intercommunale Intradel. Les habitants remplaceront les sacs bleus PMC par des sacs mauves qui accueilleront les plastiques comme pots de yaourt, barquettes de margarine ou pots de fleurs, actuellement interdits dans les sacs bleus.

Quelles sont les raisons du lancement de ce projet-pilote ?

Dans vos déclarations d'intentions, vous affirmez vouloir mettre tous les plastiques dans un seul et même sac. Est-ce la concrétisation de votre volonté ?

Ce nouveau tri deviendra-t-il définitif pour dans un premier temps les communes affiliées à l'intercommunale Intradel puis dans un second temps pour l'ensemble des communes wallonnes ?

Quels sont les résultats attendus de ce test ?

Doit-on établir un lien entre votre idée de caution des canettes entraînant un allègement des sacs bleus et ces sacs mauves ? Est-ce un moyen de combler la diminution des déchets dans ces sacs bleus par la collecte de tous les plastiques dans les sacs mauves ?

Avez-vous consulté Fost-Plus sur ce nouveau type de tri et de recyclage ? Quel est son avis ?

M. BOUCHEZ, sur « la répercussion du coût vérité sur les ménages et les entreprises »

Les coûts du traitement des déchets en Wallonie est de plus en plus impacté sur la facture des ménages et des entreprises. Ceci est dû au principe de coût-vérité en vigueur en Wallonie qui impose aux communes de réclamer aux citoyens l'entièreté des coûts de gestion des déchets ménagers qu'elle prend en charge. Le paradoxe est que dans certaines communes et régions de Wallonie le tonnage diminue alors que la facture du citoyen continue à augmenter. Le traitement des déchets a donc tendance à générer des coûts supplémentaires et le principe de coût vérité, au lieu de récompenser les bonnes habitudes de tri et de réduction des déchets, punit le citoyen.

Monsieur le Ministre entend-il contribuer à baisser la facture de la gestion des déchets pour le citoyen ? Si oui, par quels moyens entend-il y parvenir ?