

Lundi 23 mai 2016 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

Proposition de résolution visant la mise en oeuvre, conformément à l'article 139 de la Constitution, du transfert des compétences à la Communauté germanophone, déposée par Madame Baltus-Möres, Messieurs Jeholet, Crucke, Evrard, Mesdames Dock et Defrang-Firket

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

Interpellation de Monsieur Philippe DODRIMONT sur la réforme du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie (CWATUPE)

Gilles MOUYARD sur la mobilité et le développement des points-noeuds en Wallonie

Jacqueline GALANT sur la sécurité du transport scolaire

Jacqueline GALANT sur le transport scolaire

Valérie DE BUE sur les protocoles de communication et les conséquences des attentats pour le TEC

Philippe DODRIMONT sur le bilan de la campagne de stérilisation des chats errants au sein des communes wallonnes participantes

Philippe DODRIMONT sur l'empoisonnement d'animaux domestiques par manque de vigilance des propriétaires

Philippe DODRIMONT sur les dépôts de plaintes dans le cadre de la maltraitance animale

Philippe DODRIMONT sur la maltraitance animale

Gilles MOUYARD sur l'expérience pilote visant la mise en place d'un atlas unique et numérisé des voiries communales

Olivier MAROY sur la participation de tous les acteurs dans la lutte contre les déchets sauvages

Valérie DE BUE sur les vols dans les parcs à conteneurs

Philippe DODRIMONT sur l'enlèvement de déchets toxiques sur le site des anciens laminoirs de Chaudfontaine

Laetitia BROGNIEZ sur le plan d'action en faveur de l'économie circulaire pour le secteur des déchets

Valérie DE BUE sur les projets de l'environnement à l'école

Gilles MOUYARD sur l'évolution du litige entre la Région wallonne et les consorts Carmanne

Jean-Luc CRUCKE sur la pollution des douves du Château de Beloeil

Patrick LECERF sur les contrôles des loueurs de kayaks

Jenny BALTUS-MÖRES sur les formations pour agriculteurs

Jenny BALTUS-MÖRES sur le retard de la Région wallonne au niveau des transports publics à carburants alternatifs

Philippe DODRIMONT sur la réforme du CWATUP

Le 24 avril 2014, le Parlement votait – à l'arrachée – le nouveau code du développement territorial. L'encre était à peine sèche que tous les acteurs s'accordaient à dire que ce texte n'entrerait pas en vigueur comme tel... Nous avons assisté à un jeu de dupe.

La DPR de juillet 2014 manque de réalisme à ce sujet vu qu'elle précise que « *le Gouvernement s'attèlera en priorité à adopter les arrêtés d'exécution du CoDT et en assurer la mise en œuvre dans des conditions optimales. A cette fin, l'entrée en vigueur du CoDT sera fixée au 1^{er} juillet 2015.* »

Près de 23 mois plus tard, le texte est toujours en débat.

Adopté en première lecture le 22 janvier 2015, le Gouvernement transmettait un projet de décret au Parlement le 9 octobre 2015.

Après déjà 18 séances de commission dédiées à ce texte, 97 articles ont été débattus (sur 458 articles au total). Trois livres sur les 8 contenant le projet de CoDT ont été débattus.

Plus de 300 amendements ont déjà été déposés par le Groupe MR sur ces trois premiers livres. Le Groupe MR a donc été une force de proposition et non un acteur purement critique voire obstructif comme certains se plaisent à le croire.

Est-ce que le doute anime uniquement le Groupe MR ? Nous ne le pensons pas.

Plusieurs éléments issus de la majorité elle-même illustrent sans aucun doute un manque de maturité de ce texte :

- Le 18 septembre 2015, les groupes PS et CDH déposaient une proposition de décret relatif aux infractions. Ce texte contredit ce que contient le projet de CoDT en son Livre 7.
- Le 16 novembre 2015, le groupe PS déposait une proposition de résolution relative au certificat d'urbanisme. Ce texte impose au Gouvernement d'être plus précis quant à l'accessibilité des informations à fournir aux notaires.
- Le 17 décembre 2015, le Ministre-Président déposait un avant-projet de décret réformant la fonction consultative. Celui-ci diverge fortement du projet de CoDT (CRAT, CWEDD, CAR, ...). Sur quel texte peut-on se baser ?
- Le 24 mars 2016, le Gouvernement mettait à l'ordre du jour de sa séance un point relatif aux amendements à apporter au texte. Ce point fut reporté.
- Le 14 avril 2016, le Gouvernement réexaminait le point relatif aux amendements à déposer sur le texte. Le point fut retiré...

- Le 11 mai 2016, le Président de la Commission, Edmund Stoffels, jette un pavé dans la mare en déclarant que le bon vieux CWATUP est enfin stable et qu'il est bien compris chez les fonctionnaires.
- Le 13 mai 2016, le Président du Parlement, André Antoine, fait une sortie remarquée concernant le successeur au décret DAR. Il a sans doute oublié de lire les articles du CoDT qui traitent déjà de ce sujet avec la notion des « permis parlementaires ».

Le Gouvernement peut-il (re)mettre de l'ordre au sein de sa majorité ? En d'autres termes, la majorité soutient-elle encore ce projet de texte ? Y croit-elle encore ?

Par ailleurs, quel est le sens de ces diverses sorties médiatiques qui court-circuitent le texte déposé par le Gouvernement ?

Concernant le timing des travaux parlementaires, on assiste aujourd'hui à une certaine crispation dans le chef de la majorité. Pourquoi cette crispation soudaine ? Pourquoi mettre une date butoire à un débat parlementaire certes long mais utile en vue de donner à ce texte toutes les chances d'entrer en vigueur sans trop de maladies de jeunesse. Quelle est la volonté du Gouvernement quant au travail parlementaire ? Est-ce un travail de ratification d'un texte à prendre ou à laisser ou est-ce un travail parlementaire de précision en vue d'éviter que le Conseil d'Etat (et/ou la Cour constitutionnelle) ne fassent qu'une bouchée de dispositions mal conçues ou trop peu précises ?

A ce sujet, la sortie du Président Stoffels est très interpellante lorsqu'on sait qu'en effet la jurisprudence entourant le CWATUP arrive à certaine maturité aujourd'hui. On sait donc ce dont on doit s'attendre avec ce texte qui n'a plus bougé depuis avril 2009. Qu'en sera-t-il demain avec un nouveau texte qui suscitera inmanquablement une réouverture presque totale d'une jurisprudence nouvelle avec l'instabilité juridique que cela engendre ?

Cette sortie du 11 mai dernier pose la question fondamentale suivante : le Gouvernement a-t-il adopté la bonne méthode pour réformer le CWATUP ? N'aurait-il pas fallu « simplement » amender le CWATUP en préservant les dispositions qui fonctionnent et en réécrivant les dispositions suscitant des blocages ou des lenteurs ?

Enfin, la volonté de « passer en force » absolument d'ici le 21 juillet prochain est-elle justifiée par un impératif quelconque ? Vu les sorties des présidents Stoffels et Antoine, est-ce tout simplement opportun ?

Gilles Mouyard sur « la mobilité et le développement des points-nœuds en Wallonie»

Monsieur le Ministre, vous n'êtes pas sans savoir que votre collègue au Gouvernement, le Ministre en charge du Tourisme, monsieur René Collin, a décidé de centrer la saison touristique 2016 sur le « vélo ».

Dans le cadre de cette saison touristique l'accent sera donc mis sur les itinéraires longues distances, sur le ravel, sur les circuits VTT et sur les points-nœuds. Mais concernant ce dernier volet il apparaîtrait que la Région wallonne comptabiliserait près de 15 fois moins de points-nœuds que la Flandre.

En effet alors que le « nord » du pays est quadrillé par plus de 43.000 kilomètres de points-nœuds, nous devons faire le triste constat que la Wallonie ne compte que 3.273 kilomètres de quadrillage de points-nœuds.

Mais qu'est-ce qu'un point-nœud ? Les points nœuds constituent en fait un système de balisage de routes cyclistes où les nœuds sont les intersections. Il ne s'agit donc pas de boucles prédéfinies mais d'itinéraires modulables pour les cyclistes.

Dans le cadre de cette saison touristique tournée sur le vélo, le Gouvernement wallon a décidé de mettre en place une « Task force vélo » entre les Ministres des Infrastructures, du Tourisme et de la Mobilité, et ce afin de développer davantage les infrastructures, le tourisme et la mobilité pour les cyclistes en Wallonie.

Monsieur le Ministre, quelle est votre analyse de la situation? Comment expliquez-vous ce retard de la Wallonie en termes de points-nœuds ? En tant que ministre de la mobilité considérez-vous le développement des points-nœuds comme étant une priorité pour la mobilité en Wallonie ? Si oui, que comptez-vous faire pour soutenir le développement des points nœuds en Wallonie ? Pourriez-vous faire le point sur l'état d'avancement des travaux de la « task force vélo »

Jacqueline GALANT sur la sécurité du transport scolaire

Monsieur le Ministre, comme vous le savez, il n'existe actuellement aucune disposition dans les réglementations fédérales et régionales qui interdise le transport d'enfants debout dans le cadre scolaire.

Un projet d'arrêté royal, devrait poursuivre la procédure réglementaire, afin de permettre au Conseil d'Etat de trancher la question de la répartition des compétences entre le niveau fédéral et régional dans cette matière. En effet, comme vous le savez, le niveau régional est compétent pour les conditions d'exploitation des véhicules affectés au transport scolaire, tandis que le niveau fédéral est compétent pour les prescriptions techniques applicables à ces véhicules.

Ce projet vise à distinguer les autobus, autorisant le transport debout, et les autocars, possédant uniquement des places assises. Ces derniers seraient seuls autorisés à effectuer des services réguliers spécialisés, parmi lesquels figure le transport scolaire. Le transport debout serait donc interdit pour ce type de transport, ce qui permettrait d'en accroître la sécurité, d'autant que depuis 2003, les ceintures de sécurité sont obligatoires dans les autocars (et non dans les autobus).

Monsieur le Ministre, voudrait-il me renseigner :

- Le transport d'enfants dans le cadre scolaire peut-il s'effectuer en Région wallonne avec des places debout ? Que prévoient les cahiers de charges des TEC à ce sujet ?
- Le Ministre a-t-il des projets pour rendre le transport d'enfants dans le cadre scolaire plus sécurisé ? Si oui, lesquels ?
- Pourquoi ne pas s'inspirer des USA où le transport scolaire est réalisé au moyen de véhicules qui lui sont spécifiquement dédiés ?

Jacqueline GALANT sur le Transport scolaire

Monsieur le Ministre, comme vous le savez, le ramassage scolaire appartient exclusivement aux TEC en vertu du décret du 1^{er} avril 2004 relatif au transport et aux plans de déplacements scolaires.

Néanmoins dans la pratique, une possibilité s'offre aux communes qui souhaiteraient mettre en place des services réguliers spécialisés de transport. Dans cette perspective, la commune doit conclure un partenariat spécifique avec la société TEC, soumise à une autorisation préalable du gouvernement wallon.

Ces exceptions prévues dans le décret sont aisément compréhensibles, les communes vivent parfois des situations bien différentes selon le caractère rural, la localisation géographique des écoles, les besoins spécifiques de la population locale, etc.

Prenons par ailleurs l'exemple de la circulaire concernant l'organisation des services de transport scolaire pour l'année 2015-2016. Il y est précisé que pour « la reconnaissance du droit au transport scolaire, il convient de considérer l'école la plus proche du domicile de l'élève et non le lieu de prise en charge. » Bien que cette règle de portée générale soit cohérente au regard de la situation de nombreux enfants, elle peut méconnaître des situations spécifiques où l'enfant se trouve sur le lieu de passage du ramassage scolaire mais où l'école n'est par contre pas la plus proche du domicile, ce qui constitue aujourd'hui un motif de refus pour les TEC.

Pour ces situations spécifiques que connaissent certaines familles, la commune pourrait donc se révéler être le partenaire idéal.

Monsieur le Ministre, voudrait-il me renseigner :

- Si des partenariats spécifiques TEC- communes visant le transport scolaire sont recensés en Région wallonne ?
- Si tel est le cas, le retour sur expérience des avantages et dysfonctionnements constatés ?

Valérie DE BUE sur les protocoles de communication et les conséquences des attentats pour le TEC

Les conséquences et les leçons à tirer des attentats nous poussent à réfléchir sur ce qui doit être mis en place afin que la communication puisse passer de manière optimale entre les différents services.

L'ancien directeur de la STIB déclarait récemment qu'il n'existait pas de protocole de communication et de collaboration entre le Ministère de l'Intérieur et la STIB. Cela peut paraître hors du temps mais cela pose des questions aussi sur le TEC car on sait que des services se déplacent jusque Bruxelles.

Un tel protocole existe-t-il avec les TEC et notamment ceux qui vont jusque Bruxelles? Ont-ils été prévenus le 22 mars dernier? Quelles sont les procédures à mettre en place lors d'évènements aussi tragiques?

De plus, en lien avec ces attentats, le thème de la radicalisation est revenu dans l'actualité. Si des cas de radicalisation existent à la STIB, ils ont pu faire l'objet d'un "contrôle" par la Sûreté de l'Etat.

Existe-t-il des cas similaires au TEC? La Sûreté de l'Etat a-t-elle déjà été vue pour des cas similaires?

Enfin, on parle de sécurité renforcée mais on ne peut pas tout contrôler tout le temps. Existe-t-il des formations données au personnel du TEC dans ce domaine? L'UITP a mis en place une série d'outils de formation, à disposition des sociétés de transports publics du monde entier. Sont-elles utilisées au TEC?

**Philippe Dodrimont sur le bilan de la campagne de stérilisation
des chats errants au sein des communes wallonnes
participantes.**

Ces dernières années, la Wallonie a vu sensiblement augmenter sa population de chats errants avec comme conséquences, une surpopulation dans les refuges ou encore des nuisances dans certaines villes et communes. Sans compter la possible transmission de certaines maladies aux citoyens comme la toxoplasmose.

Afin de limiter cette prolifération, vous avez lancé une vaste campagne de stérilisation de ces chats errants : 111 communes wallonnes ont répondu à l'appel. Les actions se déroulaient principalement jusqu'en janvier 2016.

Je souhaiterais aujourd'hui que vous me dressiez un bilan de cette campagne ?

Les 111 communes ont-elles rempli leur contrat ? Certaines communes ont-elles rencontré des difficultés particulières au bon déroulement de l'opération ?

Combien de chats errants ont ainsi été stérilisé ?

Quelle suite sera donnée à cette campagne ?

Envisagez-vous de renouveler l'opération en 2017 ?

Le budget de cette opération s'élevait initialement à 239.450 euros. Est-ce exact ?

Philippe Dodrimont sur l'empoisonnement d'animaux domestiques par manque de vigilance des propriétaires

Certains médicaments pour les humains peuvent être très mal tolérés par nos animaux. Un médicament destiné à un chien peut aussi être dangereux pour un chat. L'utilisation chez un chat d'un antipuces pour chien peut avoir des effets néfastes. Environ 6% des appels reçus par le Centre Antipoisons concernent des animaux. Les chiens représentent à eux seuls 2436 appels soit plus des deux tiers et les chats 549 soit un sixième des coups de téléphone qui concernent des animaux. Ce sont en tous cas, des chiffres relayés par la presse dernièrement.

Les produits comme les raticides, les boîtes anti-fourmis, les granulés anti-limaces ou autres biocides seraient la première cause d'intoxication, un peu moins d'un tiers des cas.

Disposez-vous des mêmes retours ?

Malheureusement ces chiffres montrent que le bon sens n'est pas le propre de tout propriétaire. Dès lors, comment les sensibiliser à cette problématique ? Des actions en ce sens sont-elles menées ? Vétérinaires, pharmaciens, éleveurs-commerçants, refuges ne devraient-ils pas systématiquement délivrer des conseils basiques sous forme de dépliants ?

Ne pourrait-on pas organiser en collaboration avec les acteurs concernés, des séances d'information qui alors seraient plus globales sur le bien-être animal au sein des communes wallonnes à destination des propriétaires ou futurs propriétaires d'animaux ?

Philippe Dodrimont sur les dépôts de plaintes dans le cadre de la maltraitance animale

Toute personne qui constate un cas de maltraitance animal peut, comme vous le savez, déposer une plainte via le formulaire de dépôt de plainte de l'Unité du Bien-être animal.

Le dispositif fonctionne-t-il correctement ? Avez-vous eu déjà des cas où une personne ne parvenait pas à signaler un fait de maltraitance ? Si la personne ne dispose pas de l'identité de l'auteur des faits - en tant que citoyen, il n'est pas toujours possible d'avoir accès à l'identité d'une personne – est-il possible malgré tout, pour elle que sa plainte soit prise en compte ?

Des adaptations pour améliorer ce formulaire ont-elles déjà eu lieu ou sont-elles à prévoir ?

La DG03 se met-elle en rapport avec la police locale et/ou la SRPA pour le bon suivi des dossiers ?

Je profite pour également vous demander les chiffres du nombre de plaintes pour ce premier trimestre 2016.

Philippe Dodrimont sur la maltraitance animale à son paroxysme

Nos animaux sont-ils protégés en Wallonie ? La Wallonie est-elle réellement une « terre d'accueil » pour eux ? Je me pose vraiment la question, en témoigne encore ce terrible drame au sein du village d'Ogy sur l'entité de Lessines.

Quelle actualité ? Quels faits seront nécessaires pour donner l'électrochoc à ce Gouvernement qui a aujourd'hui la compétence du bien-être animal pour prendre des mesures fortes ?

Allez-vous attendre le Code wallon du Bien-être animal pour être – soyons fair-play – plus réactif ?

Dois-je vous rappeler les faits du mardi 10 mai dernier ? Plusieurs animaux ont été découverts dans un piteux état. Certains ont succombé à leur mauvais traitement.

Au total, une soixantaine de chevaux, quatre ânes, trois chèvres, deux veaux, cinq chiens, dix chiots, six shetlands et des oiseaux ont donc fait l'objet d'une saisie record.

Le responsable : un marchand d'animaux en état de récidive. En effet, il avait déjà été condamné pour maltraitance animale, en 2005 et en 2009 où il écope d'une amende administrative puis en 2011-2012, il est condamné à 16 mois avec sursis ainsi qu'à une amende. L'interdiction de détention d'animaux n'a pas été retenue.

Le propriétaire a été arrêté.

Est-il aujourd'hui en liberté ? Que risque-t-il ? Va-t-il cette fois se voir interdire toute détention animale ?

Que comptez-vous entreprendre dès aujourd'hui pour convaincre les parquets de suivre tous les dossiers de maltraitance ? Avez-vous eu un contact récemment à ce sujet ? Que vous dit le monde judiciaire ? Comment expliquez-vous ce laxisme ?

Aujourd'hui, les amendes administratives ne suffisent pas tout le moins pour certains cas extrêmes.

Quel est votre plan d'actions pour réduire drastiquement – même si j'aimerais dire annihiler la maltraitance animale en Wallonie, je ne suis pas naïf ?

Gilles Mouyard sur « l'expérience pilote visant la mise en place d'un atlas unique et numérisé des voiries communales »

Monsieur le Ministre, en janvier 2016 était lancée une expérience pilote associant 17 communes wallonne et la Province de Luxembourg, en vue de la mise en place d'un atlas unique et numérisé des voiries communales. Ce travail d'inventaire et d'actualisation s'inscrit dans le cadre du décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale.

Il s'agit là de réaliser un énorme travail étant donné que la première et la dernière actualisation des voiries communales remonte aux premières heures de la Belgique, à savoir dans les années 1840 à 1850.

Au travers de cette expérience pilote, qui doit durer 24 mois, les communes pilotes devront inventorier et actualiser toutes les voiries de leur territoire. Elles seront également amenées à créer, modifier, confirmer ou supprimer des voiries. Ce travail définira également la méthodologie d'inventaire des voiries communales applicable à l'ensemble des communes wallonnes.

Il aura donc fallu attendre plus ou moins deux ans, après l'adoption du décret du 6 février 2014, pour que le Gouvernement wallon prenne la décision de mettre en place un projet pilote visant la mise en place d'un atlas unique et numérisé des voiries communales. A ce laps de temps s'ajoute le fait qu'il faudra encore attendre plusieurs années pour aboutir à un travail finalisé.

Monsieur le Ministre, le décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale rencontre-t-il l'ensemble ses objectifs ? Envisagez-vous de modifier ce dernier ? Si oui de quelle manière ? Pourriez-vous faire le point sur l'expérience pilote menée par 17 communes wallonnes et la Province de Luxembourg, visant à la mise en place d'un atlas unique et numérisé des voiries communales ? Comment expliquez-vous le fait qu'il ait fallu attendre plus de deux ans avant la mise en œuvre de ce projet pilote ? Disposez d'un agenda concernant la finalisation de l'atlas unique et numérisé des voiries communales ?

Olivier Maroy sur la participation de tous les acteurs dans la lutte contre les déchets sauvages.

Le président de Fost Plus précise que la problématique des déchets déborde des frontières du secteur des emballages. L'association avec laquelle vous avez signé un accord espère que les autres secteurs concernés participeront à l'effort financier demandé.

Il n'y a en effet pas que des emballages, mais aussi des pneus, des mégots de cigarettes, des meubles... Les entreprises mettant ces produits sur le marché devraient contribuer aussi, selon lui.

Monsieur le Ministre, comment réagissez-vous à cette déclaration ? Qu'en est-il des cigarettiers ? Participent-ils directement ou indirectement à l'effort financier pour lutter contre les déchets sauvages ? Les mégots jonchent nos routes et nos trottoirs, ils ont pourtant une grande responsabilité.

Fost Plus s'est engagée à un effort financier parce que l'ASBL souhaite vous prouver que son plan sera plus efficace que votre projet de consigne sur les canettes. Vous aviez un moyen de pression. Avez-vous pensé à un moyen de pression concernant les cigarettiers ? Ne pourrait-on pas trouver un moyen pour qu'ils participent, par exemple, à l'installation et l'entretien de cendriers qui manquent cruellement dans nos villes ?

Valérie DE BUE sur les vols dans les parcs à conteneurs

Les vols semblent être de plus en plus fréquents dans les parcs à conteneur. Pour la seule province de Namur (60 vols) ont été perpétrés en 2015. L'objectif de ces voleurs reste les métaux plus précieux. Avec à chaque fois des coûts de réparation et de prévention aux frais de la collectivité.

Pourriez-vous nous dresser un bilan des infractions pour l'année 2015 dans les parcs à conteneur? Ces faits sont-ils en augmentation?

Plusieurs parcs utilisent des caméras pour non seulement identifier les personnes fautives mais aussi pour essayer de démotiver ces personnes de passer à l'acte. Pouvez-vous me dire si tous les parcs sont dans la même situation et si l'objectif d'installer des caméras est le même pour l'ensemble des parcs?

Philippe Dodrimont sur l'enlèvement de déchets toxiques sur le site des anciens laminoirs de Chaudfontaine

En avril 2015, vous mandatiez la Spaque pour évacuer en urgence une importante quantité de produits dangereux présents sur le site des anciens laminoirs de la Rochette à Chaudfontaine.

Mais aujourd'hui, il reste principalement à l'intérieur des bâtiments, de nombreux déchets toxiques.

Si la Spaque n'a pas encore enlevé ces produits, c'est parce qu'elle n'est pas propriétaire du site.

Où en sont les discussions avec le curateur ? Est-ce bien la Spaque qui va devenir propriétaire du site ? Quand est-ce prévu ? Pourquoi ne procède-t-elle quand même pas à l'évacuation de ces déchets ? Y a-t-il un risque pour la population ? Que reste-t-il exactement à évacuer ? Quel est le coût de ces travaux ?

Laetitia BROGNIEZ sur le plan d'action en faveur de l'économie circulaire pour le secteur des déchets.

En décembre 2015 la Commission européenne a publié un plan d'action en faveur de l'économie circulaire.

Ce plan comprend de nombreuses mesures pour améliorer la gestion des déchets.

Dans ces mesures, on retrouve notamment des propositions de révision de la législation sur les déchets. La commission européenne souhaite également simplifier la définition même de la notion de « déchet ».

Plusieurs propositions visent à augmenter le recyclage et à réduire la mise en décharge de déchets tout en proposant des mesures concrètes afin de surmonter les obstacles rencontrés sur le terrain dans la gestion des déchets.

On peut lire aussi que la Commission européenne veillera à ce que les fonds structurels européens soient davantage utilisés pour soutenir les projets participants aux objectifs de la législation européenne. Citons par exemple, la prévention, la préparation en vue du réemploi, le recyclage et la valorisation énergétique et l'élimination des déchets.

Mes questions sont les suivantes :

Est-ce que le plan wallon des déchets annoncé depuis un certain temps a intégré ce plan d'actions ?

Quand sera finalisé ce plan wallon des déchets ?

Envisagez-vous une modification décrétole permettant de redéfinir la notion de déchets ?

Notamment, pouvez-vous me préciser où vous en êtes avec les projets de textes concernant l' « End of Waste » ainsi que le statut du « sous- produits » ?

Utiliserez-vous les fonds structurels européens afin de renforcer les actions de prévention et la préparation du réemploi ?

Comment allez-vous mettre en œuvre ce plan d'action européen ?

Valérie DE BUE sur les projets de l'environnement à l'école

L'éducation à l'environnement est un des axes sur lequel vous semblez avancer pour qu'elle puisse se structurer autour de certains projets. Vous parlez de gestion des déchets, des économies d'énergie mais aussi du bien être animal.

C'est donc un texte et des projets qui semblent réunir vos matières que vous comptez mettre en place avec vos collègues de l'Environnement à Bruxelles et de l'Enseignement en Fédération Wallonie-Bruxelles.

Vous indiquez être en discussion avec elles. Pouvons-nous savoir où en est cette réflexion? Quels projets actuellement concrétisés peuvent déjà être mis en place par les directions d'école? Ne faudrait-il pas favoriser ces projets dans le court terme afin de donner une place à l'environnement dans nos écoles? Concernant ce projet plus global, pourriez-vous nous donner un échéancier et un planning que vous allez suivre?

Gilles Mouyard sur « l'évolution du litige Région wallonne/Carmanne »

Monsieur le Ministre, dans le cadre du dossier qui oppose la Région wallonne aux consorts « Carmanne », j'ai sollicité en Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des transports, le 9 mai dernier, des auditions. La majorité a refusé ces auditions, et je n'ai donc d'autre solution que d'interroger à nouveau le Gouvernement sur le sujet.

Des éléments nouveaux sont intervenus dans ce dossier, dès lors que des échanges de courriers embarrassants pour la Région wallonne ont été divulgués. En effet, l'on remarque qu'au commencement de ce dossier il y avait la volonté, dans le chef des autorités régionales, de trouver une solution à l'amiable.

A ce sujet, dans un courrier du 13 mars 2009, l'avocat de la Région wallonne écrivait : « L'on pourrait, me semble-t-il, arguer que la Région wallonne a, en raison de son inertie, manqué à son devoir de diligence dans le cadre de la gestion de ce dossier ».

Dès que les consorts « Carmanne » ont intenté une action en dommages et intérêts contre la Région, la stratégie de cette dernière a totalement changé, avec une volonté claire d'asphyxier judiciairement les plaignants, afin de décourager ceux-ci.

Dans un autre courrier du conseil de la Région on peut lire que l'avocat a suggéré au parquet d'adresser une apostille à la police de l'environnement tendant à vérifier certains faits. Nous ne sommes évidemment pas ici dans le cadre d'une demande de devoirs complémentaires, qui ne s'introduisent absolument pas de cette manière, mais plutôt semble-t-il dans une forme d'ingérence dans les affaires de la justice.

Monsieur le Ministre, à la lueur de ces éléments trouvez-vous l'action de la Région wallonne « éthique » ? Ne pensez-vous pas que nous sommes ici en présence d'une forme d'acharnement ? Quelle est votre analyse de la situation ? Que comptez-vous faire dans ce dossier ?

Jean-Luc Crucke sur « La pollution des douves du Château de Beloeil »

Le mercredi 11 mai, la presse dénonçait la pollution régulière des douves du château de Beloeil, après en avoir été informé par un riverain excédé par la répétition des faits et par des traces de mazout qui mine la faune et la flore.

Le château de Beloeil étant un des patrimoines nobles de Wallonie, le Ministre et son administration ont-ils été informés des faits ? Les confirme-t-il et peut-il en décrire l'origine et l'ampleur ? Quelles sont les mesures prises pour remédier à cette pollution ?

Quelles sont les responsabilités identifiées ? Comment le dommage peut-il être réparé ?

Patrick Lecerf, Député sur les contrôles des loueurs de kayaks

Nous sommes entrés dans la pleine saison de location de kayaks sur les voies navigables wallonnes. Il y a quelques semaines, je vous avais interrogé sur les permis d'environnement nécessaires à l'activité de loueurs de kayaks. Vous nous expliquiez que 31 permis avaient été délivrés par l'administration et que deux étaient en cours d'instruction.

Je souhaiterais, Monsieur le Ministre, faire le point sur les moyens et mesures mis en œuvre pour contrôler l'application et le respect du décret environnement au niveau de la location de kayaks.

Quels sont concrètement les contrôles mis en place afin de vérifier le respect des conditions des permis d'environnement de classe 2 octroyés aux sociétés de location de kayaks ?

Outre ce contrôle du respect des prescrits des permis d'environnement, il est nécessaire de partir à la chasse des sociétés n'ayant pas fait les démarches et les efforts afin d'obtenir leur permis. Encore une fois, quels sont concrètement les mesures de contrôles mises en œuvre pour repérer les loueurs de kayaks œuvrant sans permis ?

Jenny Baltus-Möres sur les formations pour agriculteurs

Dans le cadre du "Programme wallon de réduction des pesticides" il y a - après une période transitoire du 1.9.13 au 31.8.15 - une "période de routine" à partir du 1.9.2015 afin d'obtenir sa phytoliceuse qui assure de manipuler correctement les produits phytopharmaceutiques.

Si un vendeur ou utilisateur ne dispose ni d'un diplôme, ni d'un certificat, ni d'une attestation reconnu(e) et obtenu(e) par l'enseignement régulier ou par un centre agréé et datant de 6 ans au maximum, il est nécessaire de passer un examen attestant ses connaissances et compétences. Pour augmenter ses chances de le réussir, les personnes concernées peuvent suivre, à partir du 1.9.2013, une formation organisée par la Wallonie.

Malheureusement cette formation n'existe pas en langue allemande.

Un germanophone par exemple, qui ne maîtrise pas le français a donc des difficultés à suivre et à correctement percevoir les instructions données.

Monsieur le Ministre voyez-vous une possibilité que cette formation et autres soient prochainement également accessible pour des personnes germanophones?

Jenny Baltus-Möres sur le retard de la Région wallonne au niveau des transports publics à carburants alternatifs

En ce qui concerne la mobilité aux carburants alternatifs la Région wallonne a un retard flagrant sur ses voisins. Cela se voit également dans ses transports publics. Certes quelques projets de pilotage ont été menés par les TEC notamment à Liège et à Namur.

Malgré cela les possibilités existent. Prenez par exemple la société belge de construction d'autocar, qui est même le coordinateur du deuxième plus grand projet de subvention d'hydrogène en Europe : HIGHVLOCITY. Des projets pilotes se font au Royaume-Uni, en Italie et en Flandre.

Malheureusement la Région wallonne ne fait pas partie de ces projets. C'est regrettable de ne pas profiter de cette gamme de transport à carburants alternatifs (allant du moteur diesel Euro IV jusqu'au GNV (Gaz Naturel Vert), en passant par le bus trolley ou encore le bus hybride avec pile à combustible) qu'offre ce producteur. Ces bus semblent en tout cas rentables, polluent moins que des bus ordinaires et proviennent en plus d'un producteur belge.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous me dire s'il y a déjà eu des plus grands projets prévus avec cette société ou une autre ? Si non, pourquoi ?

Ne serait-il pas temps d'enfin faire ce pas vers des bus à carburants alternatifs pour les bus TEC?