

**Commission de l'environnement, de  
l'aménagement du territoire et des  
transports**

## **Jacqueline GALANT, sur le fret ferroviaire dans le cœur de Hainaut**

Monsieur le Ministre, comme vous le savez, le dossier de redynamisation du fret ferroviaire dans le Cœur du Hainaut, en collaboration avec l'intercommunale IDEA vise la réouverture au fret ferroviaire de la ligne Mons – Valenciennes

Celui-ci viserait spécifiquement la remise en service d'une seule voie offrant une vitesse réduite de 40km/h, non-électrifiée. Ce projet est soutenu par divers acteurs industriels et institutionnels régionaux et locaux, qui devraient contribuer à son financement.

Les travaux pourraient être réalisés en moins de 2 ans et seraient estimés à hauteur de 2,3 millions d'euros.

Monsieur le Ministre :

- En tant que Ministre de la Mobilité issue de la région de Mons-Borinage, soutenez-vous ce projet de réouverture ?
- Avez-vous eu des contacts à cet égard avec le niveau fédéral ces dernières semaines ?
- En termes d'environnement et de fluidité du trafic, favoriser le fret ferroviaire pourrait désengorger nos routes, qu'en pensez-vous ?

## **Valérie DE BUE, sur les remboursements des abonnements à la suite des grèves**

Sur les lignes qui n'ont pas été desservies, il y a des milliers d'abonnés qui n'ont pas pu faire valoir leur titre de transport. Si je peux comprendre pour un ou deux jours, lorsque le mouvement dure plus d'une semaine cela a un impact financier non négligeable.

Existe-t-il des procédures pour que les navetteurs fassent valoir leurs droits? Comment peuvent-ils se faire rembourser leur titre de transport? Qu'est-il prévu dans ces cas précis? Que propose le Gouvernement pour améliorer la situation ?

## **Valérie DE BUE sur l'utilisation de véhicules moins polluants**

Les résultats de la récente étude sur l'émission de CO2 et NOx des véhicules roulant au diesel vous ont amené à suggérer le besoin d'une révision de la politique environnementale. Vous l'avez dit, l'impact du secteur des transports serait plus important que prévu ce qui demande d'envisager des mesures.

La DPR comme le Plan Air-Climat-Energie du 21 avril 2016 rappellent l'importance des pouvoirs publics dans ce sens. Il faut, je cite, « renforcer le rôle d'exemple des pouvoirs publics », ceux-ci pouvant « donner un signal au marché en raison de leur volume d'achat ». Le secteur public a valeur d'exemple et sert d'inspiration aux secteurs privé et semi-privé. Cette valeur d'exemple est, je cite à nouveau, « déterminant pour atteindre les objectifs du PACE ».

Certaines actions récentes vont d'ailleurs dans ce sens. Je veux parler des 11 bus hybrides pour Namur et des 120 bus hybrides annoncés pour 2017 et 2018. Un geste encourageant même si cela représente 5% de l'ensemble de la flotte du TEC. Au niveau communal, on parle de 37 petits véhicules et 10 grands subventionnés par la Région.

Au vu de vos annonces concernant la révision des estimations en matière d'impact sur l'environnement du secteur des transports, ne pensez-vous pas qu'il faille intensifier le message envoyé par le service public ? Quel part de l'ensemble des véhicules des services publics wallons sont actuellement des véhicules moins polluants ? Entendez par là des véhicules hybrides ou électriques. Avez-vous un programme de remplacement des véhicules par des véhicules plus verts ? Quel est son agenda ?

Par rapport aux incitants à destination des citoyens et du secteur privé, vous avez déclaré que vous en discuteriez avec votre collègue le Ministre Lacroix « le moment opportun. » Ne pensez-vous pas que ce moment est venu ?

## **Jenny Baltus-Möres, sur les bus TEC hybrides**

Il y a peu, vous nous avez annoncé que la Société régionale wallonne du Transport a élaboré un programme de renouvellement du matériel roulant pour les années à venir et vient ainsi d'approuver le lancement d'un marché de 120 autobus hybrides en remplacement des autobus diesel. Ces nouveaux autobus seraient mis en service d'ici 2018 sur des lignes urbaines.

Si on peut se réjouir de voir l'arrivée de bus écologiques et plus silencieux, il en découle néanmoins plusieurs questions.

Tout d'abord, j'ai lu qu'une source non confirmée annonçait que 2/3 de ces bus hybrides iraient à Charleroi ! Confirmez-vous cette affirmation ? Dans quel cas, pouvez-vous m'expliquer la raison d'une telle proportion pour une seule ville ?

Ensuite, pourquoi ne procéder au remplacement que dans les zones urbaines et non dans les zones rurales ?

Enfin, il existe plusieurs possibilités de carburants alternatifs comme le GNV (Gaz Naturel Vert) ou encore le bus trolley. Dès lors Monsieur le Ministre, pouvez-vous m'expliquer pour ces possibilités ont-elles été écartées pour laisser la place uniquement aux autobus hybrides ?

Je vous remercie pour vos réponses

## **Valérie DE BUE, sur l'étude sur la fusion des TEC**

Je vous ai déjà interrogé il y a plusieurs mois sur le sujet, une étude devait être menée sur les implications et la faisabilité de la fusion des TEC. Vous aviez indiqué que les résultats sont attendus pour la fin de ce mois de juin.

Le délais de cette étude sera-t-il respecté ? Quels en sont les constats ? Y a-t-il déjà des conclusions et des orientations qui ressortent de cette étude ? Quel suivi sera mis en place et suivant quel timing ?

## **Philippe Dodrimont, sur l'évolution de la législation dans le domaine de l'élevage en Wallonie**

Elever plus en Wallonie et réglementer plus sévèrement l'importation et le commerce. Voilà la teneur de vos propos que vous aviez tenus en commission en avril dernier. Au cours d'une rencontre avec les éleveurs commerçants tenue le 21 mars dernier, vous leur aviez demandé de vous soumettre des propositions dans l'objectif de faire évoluer la législation dans le domaine de l'élevage.

La deadline avait été fixée au 30 avril. Disposez-vous aujourd'hui de ces propositions ? Avez-vous un texte de synthèse du secteur avec des propositions pour améliorer l'élevage et réglementer plus durement le volet commerce à me présenter ?

Quelle suite y sera donnée ?

## **Philippe Dodrimont, sur la charte mettant fin à l'abattage des animaux excédentaires dans des parcs animaliers**

Je souhaiterais revenir brièvement sur l'évolution du projet de charte d'engagement des parcs animaliers de ne plus abattre des animaux excédentaires au sein de leur parc.

Où en est la négociation entre votre administration et les parcs animaliers wallons ? Est-elle signée ? Qui l'a signée ? Est-elle identique à celle liant la région flamande et les parcs animaliers de Flandre ? Quelles sont les alternatives proposées reprises dans la charte ?



## **Philippe Dodrimont, sur le secourisme canin-félin**

Fondée en 2009 dans la région de Bordeaux, l'association Canispirit propose des formations de secourisme canin-félin pour particuliers et professionnels. La formation aborde des situations courantes que tout propriétaire peut être amené à rencontrer.

Citons à titre d'exemples : un coup de chaleur, un animal percuté par un véhicule, une hémorragie suite à une bagarre, une chute d'un balcon, une électrocution...

Les formations durent sept heures avec deux niveaux, mêlant théorie et pratique.

L'équipe de Canispirit sera en Belgique les 2,3 et 4 juillet 2016.

Connaissez-vous l'existence et les activités de cette association ?

Vu son passage en Belgique, comptez-vous prendre contact avec elle ? Existe-t-il un pendant wallon ou belge ? Le secourisme pour animaux domestiques existe-t-il chez nous ?

Dans l'affirmative, pouvez-vous m'en dire davantage ?

Dans la négative, envisageriez-vous de mettre en place une équipe spécialisée dans le secourisme canin-félin dans le cadre du bien-être animal ? Comment pourrait-on mettre en place une telle structure chez nous ?

N'y a-t-il pas la matière à réflexion ? Si un geste peut faire la différence et sauver un être humain, cette affirmation est aussi valable pour nos animaux.

## **Olivier Maroy, sur le refuge « sans collier »**

Vous étiez présent lors de la pose symbolique de la première pierre du refuge "Sans Collier" à Perwez. Il s'agit d'un projet faramineux. On parle de près de 2,5 millions d'euros.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous en dire plus concernant ce projet et son mode de financement ? Combien d'animaux ce refuge va-t-il accueillir ? Comment est financé ce projet ? Combien de personnes vont y travailler ? Comment va fonctionner ce refuge et combien coûtera-t-il chaque année ? Comment sera financé son entretien et ses frais de fonctionnement ? Quelle sera sa capacité d'accueil ? Celle-ci est-elle suffisante pour les animaux de la région ?

Une personne souhaitant « abandonner » son animal de compagnie en le confiant au refuge va-t-il devoir payer quelque chose ? Pouvez-vous nous décrire le mécanisme en place à ce niveau pour éviter que des gens mal intentionnés n'abandonnent leurs animaux dans la nature au lieu de les confier à un refuge ?

## **Philippe Dodrimont, sur l'expérimentation animale en manque de transparence**

Un rapport intitulé « *L'utilisation des chiens et des chats dans l'expérimentation animale en Belgique* » et mené sous la direction du professeur Braeckman révèle une hausse du nombre d'animaux utilisés à des fins expérimentales.

La Belgique en comptabilisait 1698 animaux en 2014 (1578 chiens et 120 chats) contre 744 en 2013 (633 chiens et 111 chats). Le rapport note également un manque de transparence des laboratoires.

Comment expliquez-vous cette hausse ? N'y a-t-il pas de suivi ? Comment s'organisent les contrôles ? Les commissions d'éthique ne posent-elles pas un regard de vérification ? Comment lutter contre ce manque de transparence dénoncée ? Estimez-vous les informations provenant des laboratoires suffisantes ? Comment décririez-vous la qualité des informations transmises ? A-t-on une estimation précise des effets des interventions sur les animaux ?

## **Valérie DE BUE, sur les projets des quartiers nouveaux**

Le jury chargé d'analyser les 33 dossiers de candidatures Quartiers Nouveaux déposés par 25 communes wallonnes a clôturé ses travaux.

La sélection du jury devrait être prochainement présentée au Gouvernement wallon. Et ce, en vue de la désignation des projets qui bénéficieront du label officiel régional Quartier Nouveau. Ils seront annoncés dans le courant du mois de juin 2016.

Quels sont les critères sur lesquels le jury a pu se baser? Y a-t-il eu une feuille de route à suivre afin de choisir les projets retenus? Quel sera le rôle du gouvernement si un jury a déjà mis en avant des projets plutôt que d'autres?

## **Olivier Maroy, sur la demande de l'Union Professionnelle du secteur immobilier concernant les délais et recours pour l'octroi de permis d'urbanisme**

L'Upsi, l'Union professionnelle du secteur immobilier, publie une étude pour démontrer que les procédures et voies de recours administratifs augmentent significativement le prix de l'immobilier.

Elle pointe les terribles délais liés à l'obtention d'un permis. Une politique d'octroi plus efficace et plus rapide permettrait une économie potentielle de 4 000 à 7 500 euros, voire jusqu'à 10 000 euros, pour une maison de 280 000 euros hors TVA. Moins en Flandre, où le délai est plus court, plus à Bruxelles où il est plus long, moyenne en Wallonie (6 500 euros).

Ce sont les nombreuses et complexes procédures juridiques et les délais d'attente excessivement longs pour l'obtention d'un permis qui posent problème. « De 10 à 26 mois à Bruxelles, de 10 à 14 mois en Wallonie et de 75 à 150 jours en Flandre, auxquels il faut ajouter deux ans presque systématiques de recours, » conclut l'Upsi.

A noter que ses retards, qui font perdre de l'argent aux développeurs et, par conséquent, aux acheteurs, puisque ce sont eux qui les payent en définitive, en font perdre aussi aux pouvoirs publics. Dans le cas d'un projet de 20 logements proposés à quelque 280 000 euros HTVA pièce (prix d'une maison moyenne), l'Upsi note que les autorités publiques laissent dormir quelque 2 millions d'euros de recettes. "Soit les revenus liés à la TVA de 21 %, au précompte immobilier, à l'impôt sur les sociétés et aux cotisations sociales sur la main-d'œuvre.

Monsieur le Ministre, validez-vous les chiffres exposés par l'Upsi pour développer sa demande ? Rejoignez-vous l'avis de l'Upsi selon lequel une réduction des délais ferait significativement baisser les prix de l'immobilier neuf ? Le CoDT est en cours de refonte, pouvez-vous nous dire ce qu'il en sera de façon très concrète sur le raccourcissement des délais ? Nous en serions entre 10 et 14 mois en Wallonie, quel sera le délai avec le nouveau CoDT ?

## **Interpellation de Gilles Mouyard, sur « la dépollution des sols des stations-services en Wallonie.»**

Monsieur le Ministre, vous n'êtes pas sans savoir que le 13 février 2002 un accord de coopération entre les trois Régions du royaume et l'Etat fédéral était signé en vue de mettre en place un Fonds d'assainissement des sols des stations-services.

Aujourd'hui, le BOFAS (Fonds d'assainissement des sols des stations-services) est chargé de remédier à la pollution historique du sol par les stations-services. Cependant, pour pouvoir bénéficier de l'aide du BOFAS il fallait introduire son dossier avant le 20 mars 2008.

Le BOFAS réalise donc un travail gigantesque vu l'ampleur des nombreuses pollutions des sols aux hydrocarbures. C'est ainsi que pour toute la Belgique, le BOFAS a compté l'ouverture de 3.814 dossiers à traiter.

Cet accord de coopération a également mis en place la Commission Interrégionale de l'Assainissement du Sol qui est constituée de deux représentants de chaque région, avec comme mission principale de vérifier la façon dont le Fonds s'acquitte des tâches qui lui sont confiées.

En Wallonie, plusieurs réglementations existent pour faire face à la dépollution des sols pollués des stations-services. Ainsi l'on peut compter sur le décret relatif à la gestion des sols, sur l'arrêté dit « stations-services », et sur le décret « déchets »,...

La signature de cet accord de coopération ainsi que l'ensemble de la législation existante sont les témoins de l'importance de cette problématique et de la nécessité d'agir.

Au travers du dossier « Carmanne », pour lequel la Cour d'appel de Mons devrait d'ailleurs rendre ses conclusions ce mardi 21 juin 2016, j'ai pu découvrir les nombreux dysfonctionnements existants en ce qui concerne la dépollution des sols des stations-services en Wallonie.

En effet, ce dossier qui a connu de nombreuses péripéties, et qui a démontré à lui seul les manquements et les dysfonctionnements au sein de notre administration, et plus particulièrement au sein de l'Office wallon des déchets, n'est à mon sens pas un cas isolé.

A partir du dossier « Carmanne », l'on peut facilement se poser la question : « Qu'en est-il de la dépollution des sols des stations-services en Wallonie ? ».

L'exemple du groupe pétrolier Belgium Network Gestion (BNG), est un bel exemple de cette problématique. Ainsi, le 24 mars 2003, deux sociétés flamandes, Immoto et de Boever's Services, deviennent propriétaires des fonds de commerce de 61 stations-services détenues par le groupe Belgium Network gestion (BNG). Pour la Wallonie, ce changement concerne 25 stations, dont celle de Janique Carmanne, qui passeront dans le giron d'Immoto. Ce changement d'exploitant implique, comme le veut l'arrêté « station-service », la réalisation d'une étude indicative au frais de BNG pour toutes les stations-services qu'il venait de céder.

Dans le courant de l'année 2004, le groupe pétrolier Belgium Network gestion (BNG) tombe en faillite. Etant insolvable, cette société est donc dans l'impossibilité d'assumer le coût de la dépollution éventuelle des stations cédées à Immoto et De Boever's Service.

Suite à cette faillite remontant à 12 ans, je me pose aujourd'hui la question de savoir quelle suite a été donnée à la dépollution des stations-services détenues par le groupe BNG. De plus, dès lors que l'office wallon des déchets avait oublié de solliciter BNG pour régulariser la situation de la station de Janique Carmanne, posons-nous également la question de savoir qui a payé les éventuels assainissements des 24 autres sites visés par la convention de cession.

Concernant ces 24 autres sites j'ai pris connaissance dernièrement qu'outre le dossier Carmanne, il y aurait 13 dossiers sur ces 24 qui seraient clôturés, que 7 sites seraient toujours en cours d'instruction, et ce 13 ans après la convention de cession, et qu'il n'existerait aucun dossier pour les 4 dernières stations du fait que celles-ci auraient été fermées en 1999. Il apparaît néanmoins qu'une de ces quatre stations serait toujours en activité aujourd'hui.

A ces informations de nature à nous questionner, viennent s'ajouter de nouvelles informations relayées dernièrement par la presse, toutes aussi troublantes. A savoir que le nom du groupe BNG serait présent à trois reprises dans le listing des demandeurs pour l'assainissement de plusieurs stations-services visées. Trois dossiers que l'administration répertorie comme étant clôturés. Hors depuis 2004, comme déjà indiqué, le groupe BNG est en faillite.

A partir de ces nouveaux éléments, il me paraît plus que nécessaire de faire toute la clarté sur la dépollution des sols des stations-services et des terres polluées aux quatre coins de la Wallonie.

Monsieur le Ministre, à la lueur de ces éléments, quelle est votre analyse de la situation ? Disposez-vous d'un cadastre répertoriant les anciennes et nouvelles stations-services en Wallonie ? Puis-je vous demander de faire le point sur le nombre de stations-services qui doivent encore faire l'objet d'une dépollution ?

Plus précisément, qu'en est-il de la dépollution des stations-services qui étaient détenues par le groupe pétrolier BNG ? Confirmez-vous les éléments contenus dans mon questionnement ? Comment expliquez-vous le fait qu'il n'existe aucun dossier pour une station-service qui serait fermée depuis 1999 et qui pourtant serait encore ouverte aujourd'hui ? Pourriez-vous également faire toute la lumière sur les trois dossiers d'assainissement ayant comme dernier interlocuteur le groupe BNG ?

## **Valérie DE BUE, sur l'interdiction des voitures diesel dans les grandes villes wallonnes**

Le gouvernement bruxellois a récemment décidé de différentes mesures afin d'améliorer ses émissions de gaz à effet de serre. Une de ces mesures consiste en la création d'une zone de basse émission permanente.

En clair, les véhicules les plus polluants, soit les plus âgés, seront progressivement interdits sur tout le territoire régional. Les choses commenceront dès 2018. À cette date, les véhicules diesel d'avant 1997 n'auront plus le droit de circuler sur les routes bruxelloises.

En ce qui concerne les contrôles, le gouvernement a opté pour des caméras intelligentes qui croiseront les plaques avec les données de la DIV.

Y a-t-il un projet similaire dans votre cabinet? Est-ce envisageable de réfléchir à la faisabilité de cette pratique en Wallonie?



## **Jacqueline GALANT, sur la collecte sélective**

En 2015, vous lanciez un appel aux communes pour qu'elles généralisent la collecte sélective de déchets organiques, susceptible de réduire la facture des ménages et le coût environnemental du traitement des déchets.

Vous indiquiez également l'instauration d'un cadre d'outils incitatifs pour la collecte sélective des déchets organiques inscrit dans le plan wallon des déchets.

Sur ce fameux plan, vous avez déclaré mi-avril 2016, suite à une question orale, « Le Plan wallon des déchets sera présenté au Gouvernement wallon dans les prochaines semaines. »

Sans disposer des orientations exactes prises par le Plan wallon des déchets et les incitants ou pénalités financières, il est difficile pour une intercommunale de planifier ses investissements et son avenir.

Par ailleurs, même si une collecte sélective conteneurisée est justifiée d'un point de vue environnemental, elle aura un coût pour intercommunale et indirectement pour les communes qui devront la répercuter dans leur taxe communale afin de respecter le cout vérité.

Enfin, dans la région de Mons-Borinage, l'Hygea a développé le projet Ecopôle qui vise tant à améliorer les activités existantes de l'HYGEA qu'à développer de nouvelles techniques de traitement plus efficaces et plus respectueuses de l'environnement.

Peut-on compter sur la présentation de votre plan au Gouvernement avant les vacances parlementaires ?

Ecopôle sera-t-il soutenu financièrement par la Région dans ses investissements afin d'accueillir tant les déchets organiques des communes couvertes par HYGEA que ceux d'autres secteurs ?

Envisagez-vous d'assouplir la règle relative au cout-vérité ? De donner des incitants financiers aux intercommunale et/ou aux communes ?

Les dernières grèves à Hygea l'ont prouvé, la salubrité publique n'était plus garantie, comptez-vous relancer l'idée du service minimum ?

## **Olivier Maroy sur la campagne d'analyses des cours d'eau effectuée par le Contrat de rivière de la Dyle et de la Gette.**

Le Contrat de rivière de la Dyle et de la Gette a réalisé une campagne d'analyses en 2015 sur les vallées épurées en 2012 et 2013. Les résultats indiquent une amélioration significative de la qualité de l'eau. Cette amélioration est à mettre clairement en relation avec les efforts consentis en termes d'assainissement des eaux et en termes de rationalisation des pratiques agricoles.

Le travail porte donc ses fruits mais il reste du travail, beaucoup de travail.

Dans 28 stations, où les comparaisons entre les analyses de 2014 et de 2015, peuvent être faites, on retrouve ainsi significativement moins d'azote ammoniacal et de phosphates dans les eaux, ainsi que nettement moins de matière organique, soit des conditions favorables à une meilleure oxygénation de l'eau et, donc, à la vie aquatique.

Ce qui est inquiétant, c'est que le Contrat de rivière déplore qu'aucun cours d'eau du bassin ne soit de « bonne » qualité. 68 % des cours d'eau inventoriés présentent ainsi une qualité d'eau « moyenne », les autres présentant une qualité d'eau allant de « mauvaise » à « médiocre ».

Monsieur le Ministre, avez-vous pu prendre connaissance de cette étude importante ? Quels sont vos commentaires sur les résultats ? Il y a une amélioration, certes, mais ne voilons pas la réalité : aucun de nos cours d'eau n'est de bonne qualité et plus d'un tiers de nos cours d'eau sont dans le rouge. Quelles sont d'après vous les priorités à donner pour redresser la barre ? Le Programme de Gestion Durable de l'Azote porte-t-il ses fruits ? Quelle évolution espérez-vous obtenir à court et moyen terme ?

## **Yves Evrard sur la législation relative à l'économie circulaire.**

L'économie circulaire est un concept en vogue, qui correspond à une réalité du monde économique actuel et à la nécessité de mieux appréhender les processus de production en étant particulièrement attentif aux impacts environnementaux.

Il est clair qu'à travers les multiples façons de concevoir cette économie circulaire, subsiste une constante qui est celle du recyclage ou de l'utilisation, voire de la valorisation des déchets qui sont produits aux différents stades d'une chaîne de production ou de transformation.

On sait aussi qu'en matière de recyclage ou de valorisation de déchets, il est souvent nécessaire d'avoir une masse critique d'une même ressource afin d'en rentabiliser la transformation et la réutilisation future.

Il est donc souvent utile de se tourner vers des partenaires étrangers pour développer les meilleures synergies possibles.

Or dans ce domaine, force est de constater que la Wallonie est à la traîne avec une législation compliquée et contraignante contrairement, par exemple, à nos pays voisins. Notre législation constitue donc un véritable frein au développement de cette économie circulaire.

Comment concilier le développement de l'économie circulaire au niveau des entreprises sans un travail de fond en matière de législation ? Votre collègue en charge de l'économie nous a indiqué que cette notion transversale fait l'objet de discussions entre vos deux administrations.

Pouvez-vous nous informer des avancées en la matière ? Quels sont les éléments du Plan wallon des déchets qui feront évoluer la législation afin de favoriser l'économie circulaire réellement sur le terrain et d'optimiser ainsi les outils mis en place pour aider les entreprises ?

## **Patrick Lecerf, sur Le premier bilan du projet P+MC**

Nous arrivons au bout des 6 premiers mois du projet pilote P+MC. Fost + et certaines intercommunales de gestion de déchets ont lancé 3 tests dans 6 communes de notre pays. Dans ces communes, la collecte des PMC a été ouverte à tous les emballages en plastiques solides et dans certains cas aux plastiques souples.

Je souhaiterais savoir, Monsieur le Ministre, quels sont les premiers éléments d'analyse des différents projets. Les citoyens ont-ils bien intégré le projet pilote ? Quels sont les taux de collecte en comparaison avec la même période l'année dernière ? Fost + a-t-elle avancé dans les filières de recyclage des nouveaux types de plastique récoltés ?

## **Patrick Lecerf, sur L'absence d'agrément de la SWATD**

Lors d'une précédente question écrite, je vous questionnais sur le démarchage des de certaines écoles de la Province de Liège par une Asbl afin d'acheter leurs déchets.

Dans votre réponse, vous m'informiez, Monsieur le Ministre, de l'absence d'enregistrement pour la collecte de déchets non-dangereux de l'Asbl en question.

La SWATD ne cache pas dans les médias, son site internet et dans la presse écrite, son intention de récupérer les déchets de nombreuses institutions et ainsi mettre en danger la situation budgétaire des intercommunales de gestion de déchets. Je souhaiterais savoir quelle suite vous comptez donner à cette situation.

## **Monsieur Philippe Dodrimont, sur l'exonération de la taxe sur le déversement des eaux usées domestiques dans les parcs résidentiels**

Je souhaiterais aborder une problématique liée à la taxe sur le déversement des eaux usées domestiques prélevée auprès des collectivités voire des particuliers qui ont un puit de forage.

Dans le cadre de l'habitat permanent, on a des parcs résidentiels dits de vacances, mais occupés par des résidents permanents qui bénéficient de l'eau par le biais d'un forage collectif.

La collectivité reçoit ainsi une invitation à payer cette taxe calculée sur la quantité d'eau consommée. Néanmoins, dans ces parcs, certains particuliers ont installé un dispositif d'épuration conforme à la législation et qui par conséquent, s'ils n'étaient pas dans un parc résidentiel, bénéficieraient d'une exonération de la taxe.

Comment dès lors pourrait-on faire pour leur permettre une exonération de la taxe ?

Je préciserai par ailleurs le fait que ces consommateurs disposent d'un « décompte » qui leur permet de prouver leur consommation réelle.

Est-il dès lors possible que la collectivité soit exonérée partiellement de la taxe en fonction de la quantité d'eau déterminée pour ces consommateurs en ordre d'épuration et disposant d'un « décompte » ?

Quelle solution pourriez-vous leur apporter ?

Pourrait-on également agréer ces « décomptes » ?

Quelles démarches pourraient-ils entreprendre pour bénéficier de l'exonération ?

A qui doivent-ils s'adresser ?