

C.R.I. N° 11 (2018-2019)

6e session de la 10e législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2018-2019

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance plénière*

Mercredi 16 janvier 2019

*Application de l'art. 162 du règlement

SOMMAIRE

| | |
|--|---|
| <i>Ouverture de la séance</i> | 1 |
| <i>Absences motivées</i> | 1 |
| <i>Ordre du jour – Approbation</i> | 1 |
| <i>Communication</i> | 1 |
| <i>Communication</i> | 2 |
| <i>Communications</i> | 2 |
| <i>Documents – Dépôt</i> | 4 |
| <i>Vérification de pouvoirs et prestation de serment d'un suppléant d'un ministre</i> | |
| Intervenants : M. le Président, Mme Simonet, Rapporteuse, Mme Bourgeois..... | 5 |
| <i>Documents – Prises en considération</i> | 6 |
| <i>Déclarations d'intérêt régional</i> | 6 |
| <i>Déclaration d'intérêt régional de Mme Morreale sur « la nécessaire révolution dans les approches des autorisations et des utilisations des pesticides »</i> | |
| Intervenants : M. le Président, Mme Morreale, M. Dermagne..... | 6 |
| <i>Déclaration d'intérêt régional de Mme Baltus-Môres sur « la promotion de l'immersion linguistique professionnelle »</i> | |
| Intervenants : M. le Président, Mme Baltus-Môres..... | 7 |
| <i>Questions urgentes</i> | 7 |
| <i>Question urgente de M. Wahl à M. Crucke, Ministre du Budget, des Finances, de l'Énergie, du Climat et des Aéroports, sur « la rencontre de Monsieur le Ministre avec une délégation de gilets jaunes »</i> | |
| Intervenants : M. le Président, M. Wahl, M. Crucke, Ministre du Budget, des Finances, de l'Énergie, du Climat et des Aéroports..... | 7 |
| <i>Question urgente de M. Desquesnes à M. Collin, Ministre de l'Agriculture, de la Nature, de la Forêt, de la Ruralité, du Tourisme, du Patrimoine et délégué à la Grande Région, sur « les camps de mouvements de jeunesse en Gaume »</i> | |
| Intervenants : M. le Président, M. Desquesnes..... | 8 |

Rappel au règlement

Intervenants : M. le Président, MM. Prévot, Dermagne, Wahl, M. Collin, Ministre de l'Agriculture, de la Nature, de la Forêt, de la Ruralité, du Tourisme, du Patrimoine et délégué à la Grande Région.....8

Question urgente de M. Desquesnes à M. Collin, Ministre de l'Agriculture, de la Nature, de la Forêt, de la Ruralité, du Tourisme, du Patrimoine et délégué à la Grande Région, sur « les camps de mouvements de jeunesse en Gaume » (Suite)

Intervenants : M. le Président, M. Collin, Ministre de l'Agriculture, de la Nature, de la Forêt, de la Ruralité, du Tourisme, du Patrimoine et délégué à la Grande Région, M. Desquesnes.....9

Question urgente de M. P. Prévot à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « l'évolution digitale de la communication des TEC »

Intervenants : M. le Président, M. P. Prévot, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings.....10

Question urgente de M. Stoffels à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « l'avenir de l'exploitation minière en Wallonie »

Intervenants : M. le Président, M. Stoffels, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings.....11

Questions d'actualité..... 12

Question d'actualité de Mme Nikolic à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la décision d'équiper les routes wallonnes de lampes LED »

Intervenants : M. le Président, Mme Nikolic, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings..... 12

Question d'actualité de Mme Louvigny à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « le week-end sans alcool du 11 au 14 janvier 2019 »

Intervenants : M. le Président, Mme Louvigny, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings..... 14

Question d'actualité de Mme Tillieux à Mme Greoli, Ministre de l'Action sociale, de la Santé, de l'Égalité des chances, de la Fonction publique et de la Simplification administrative, sur « la réforme « Psy 107 » »

Intervenants : M. le Président, Mme Tillieux, Mme Greoli, Ministre de l'Action sociale, de la Santé, de l'Égalité des chances, de la Fonction publique et de la Simplification administrative..... 15

Question d'actualité de Mme Kapompole à Mme Greoli, Ministre de l'Action sociale, de la Santé, de l'Égalité des chances, de la Fonction publique et de la Simplification administrative, sur « le réseau santé wallon »

Intervenants : M. le Président, Mme Kapompole, Mme Greoli, Ministre de l'Action sociale, de la Santé, de l'Égalité des chances, de la Fonction publique et de la Simplification administrative.....16

Question d'actualité de M. Maroy à M. Crucke, Ministre du Budget, des Finances, de l'Énergie, du Climat et des Aéroports, sur « les bornes de rechargement électrique et le « Compressed Natural Gas » (CNG) »

Intervenants : M. le Président, M. Maroy, M. Crucke, Ministre du Budget, des Finances, de l'Énergie, du Climat et des Aéroports.....17

Question d'actualité de M. Fourny à M. Crucke, Ministre du Budget, des Finances, de l'Énergie, du Climat et des Aéroports, sur « la condamnation de la Wallonie pour le blocage abusif d'un camion ».....18

Question d'actualité de M. Collignon à Mme De Bue, Ministre des Pouvoirs locaux, du Logement et des Infrastructures sportives, sur « l'impact de l'augmentation du nombre de revenus d'intégration sociale (RIS) sur la gestion des CPAS »

Intervenants : M. le Président, M. Collignon, Mme De Bue, Ministre des Pouvoirs locaux, du Logement et des Infrastructures sportives.....18

Question d'actualité de M. Denis à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « l'érosion des sols wallons »

Intervenants : M. le Président, M. Denis, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings.....20

Question d'actualité de Mme Waroux à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « le recours de Phytophar concernant le glyphosate »

Intervenants : M. le Président, Mme Waroux, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings.....21

Question d'actualité de Mme Lambelin à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les charges d'urbanisme imposées par les communes wallonnes dans le cadre du chantier RER »

Intervenants : M. le Président, Mme Lambelin, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings.....23

Question d'actualité de Mme Lambelin à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la sécurisation du carrefour de l'Arbre Sainte-Anne à Baisy-Thy »

Intervenants : M. le Président, Mme Lambelin, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings.....24

| | |
|---|----|
| <i>Projet de décret relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules (Doc. 1226 (2018-2019) N° 1 à 4)</i> | 25 |
| <i>Discussion générale</i> | |
| Intervenants : M. le Président, MM. Denis, Maroy, Henry, Mme Waroux, M. Puget, M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, MM. Hazée, Prévot..... | 25 |
| <i>Examen des articles</i> | 48 |
| <i>Reprise de la séance</i> | 56 |
| <i>Éloge funèbre de M. Taminiaux</i> | |
| Intervenants : M. le Président, M. Crucke, Ministre du Budget, des Finances, de l'Énergie, du Climat et des Aéroports..... | 56 |
| <i>Nomination d'un membre du Conseil d'administration du Centre interfédéral pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme et les discriminations</i> | |
| <i>Vote</i> | 58 |
| <i>Projets de motion déposés en conclusion de l'interpellation de Mme Ryckmans à M. Collin, Ministre de l'Agriculture, de la Nature, de la Forêt, de la Ruralité, du Tourisme, du Patrimoine et délégué à la Grande Région, sur les ateliers de la biodiversité par Mme Ryckmans (Doc. 1248 (2018-2019) N° 1) et par MM. Maroy et Desquesnes (Doc. 1249 (2018-2019) N° 1)</i> | 58 |
| <i>Vote nominatif</i> | 58 |
| <i>Projets de motion déposés en conclusion de l'interpellation de M. Hazée à Mme De Bue, Ministre des Pouvoirs locaux, du Logement et des Infrastructures sportives, sur l'actualité du Groupe Publifin – Nethys par M. Hazée (Doc. 1252 (2018-2019) N° 1) et par MM. Wahl et Fourny (Doc. 1253 (2018-2019) N° 1)</i> | 59 |
| <i>Vote nominatif</i> | |
| Intervenants : M. le Président, MM. Hazée, Wahl..... | 59 |
| <i>Projet de décret relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules (Doc. 1226 (2018-2019) N° 1 à 4)</i> | 60 |
| <i>Vote nominatif</i> | 60 |
| <i>Nomination d'un membre du Conseil d'administration du Centre interfédéral pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme et les discriminations (Suite)</i> | 60 |
| <i>Liste des intervenants</i> | 62 |
| <i>Index des matières</i> | 63 |
| <i>Abréviations courantes</i> | 64 |

SÉANCE PLÉNIÈRE

Présidence de M. Antoine, Président

Le procès-verbal de la dernière séance plénière est déposé sur le bureau.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- *La séance est ouverte à 14 heures 3 minutes.*

M. le Président. - La séance est ouverte.

Chers collègues, puis-je vous inviter à regagner vos bancs ministériels, parlementaires ou invités afin de déclarer la séance ouverte et permettre aux nombreux Wallonnes et Wallonnes qui nous suivent à travers la télévision communautaire, que nous saluons encore, de venir nous rejoindre aujourd'hui ?

ABSENCES MOTIVÉES

M. le Président. - Ont demandé d'excuser leur absence à la présente séance :

- Mme Trotta et M. Dodrimont, pour raisons de santé ;
- Mme Galant, pour raisons familiales.

ORDRE DU JOUR

Approbation

M. le Président. - Conformément à l'article 28.2 du règlement, la Conférence des présidents a procédé à l'élaboration de l'ordre du jour de la présente séance qui vous est soumis conformément à l'article 67.1.

Ce document vous a été adressé.

J'ai été saisi du dépôt des propositions suivantes :

- la proposition de résolution visant à modifier l'article 12 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2008 relatif à l'octroi de subventions aux pouvoirs subordonnés en matière de prévention et de gestion des déchets, déposée par M. Puget (Doc. 1227 (2018-2019) N° 1) ;
- la proposition de résolution visant à introduire l'usage d'unités mobiles pour l'abattage des bovins en Région wallonne, déposée par M. Puget, Mme Baltus-Möres et M. Arens (Doc. 1258 (2018-2019) N° 1) ;
- la proposition de décret visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à y renforcer la sécurité des cyclistes, déposée

par MM. Daele et Hazée (Doc. 1259 (2018-2019) N° 1) ;

- la proposition de décret remplaçant les articles L1522-4, §1er, et L1523-15, §3, du Code de la démocratie locale et de la décentralisation, déposée par MM. Fourny, Wahl, Destrebecq et Mouyard (Doc. 1260 (2018-2019) N° 1) ;
- la proposition de résolution soutenant le principe de la réduction du taux de TVA à 6 % sur la fourniture d'électricité aux clients résidentiels, déposée par Mme Kapompole, MM. Dermagne, Collignon, Mme Gahouchi, MM. Stoffels et Furlan (Doc. 1261 (2018-2019) N° 1).

Je vous propose d'ajouter leur prise en considération à notre ordre du jour.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur l'ordre du jour ainsi modifié ?

Personne ne demandant la parole, l'ordre du jour ainsi modifié est adopté.

COMMUNICATION

M. le Président. - Le Conseil d'État m'a transmis les avis suivants :

- l'avis 64 991/4 du 9 janvier 2019 sur des amendements à un projet de décret de la Région wallonne « modifiant le décret du 25 avril 2002 relatif aux aides visant à favoriser l'engagement de demandeurs d'emploi inoccupés par les pouvoirs locaux, régionaux et communautaires, par certains employeurs du secteur non marchand, de l'enseignement » ;
- l'avis 64 992/4 du 9 janvier 2019 sur des amendements à une proposition de décret de la Région wallonne « relatif au subventionnement de l'emploi auprès de certains employeurs de l'enseignement et du secteur non marchand dans les matières culturelles et personnalisables ».

Cet avis a été imprimé et distribué sous le n° 1189 (2018-2019) N° 5 et sous le n° 1191 (2018-2019) N° 5.

COMMUNICATION

M. le Président. - M. Dermagne, Président du Groupe PS, m'a fait part d'une modification de leurs représentants au sein de la délégation wallonne à l'Assemblée interparlementaire Benelux : M. Istasse devient membre suppléant en remplacement de Mme Bonni.

COMMUNICATIONS

M. le Président. - Aucun document relatif au contrôle de la subsidiarité et aux consultations n'a été transmis par les institutions européennes.

Divers documents m'ont été adressés :

- le rapport d'activités du Conseil Wallonie-Bruxelles de la Coopération internationale (CWBCI) pour l'année 2017 ;
- l'avis A.1396 du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) concernant l'avant-projet de décret modifiant les articles 75 et 283 du CWASS ;
- l'avis A.1397 du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) sur l'avant-projet de décret relatif au fonctionnement de l'AViQ ;
- l'avis A.1400 du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) sur l'avant-projet d'arrêté relatif aux services et dispositifs d'accompagnement des violences entre partenaires et des violences fondées sur le genre ;
- la résolution du Sénat relative à la lutte contre l'antisémitisme ;
- l'avis A.1398 du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) sur l'avant-projet d'arrêté portant exécution du décret relatif aux subventions visant à favoriser l'engagement de demandeurs d'emploi inoccupés auprès de certaines entreprises (dispositif SESAM) ;
- l'avis A.1399 du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) sur l'avant-projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 3 mai 2012 portant exécution du décret du 27 octobre 2011 relatif au soutien à la création d'emploi en favorisant les transitions professionnelles vers le statut d'indépendant à titre principal (dispositif Airbag) ;
- l'avis d'initiative A.1401 du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) sur le Plan Mobilisateur des Technologies de l'Information et de la Communication (P.M.T.I.C) ;
- la résolution du Sénat relative à l'instauration de zones 30 et à l'amélioration de la sécurité routière autour de tous les établissements d'accueil d'enfants, au-delà des seuls établissements scolaires ;
- l'avis Env.18.124.AV du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) sur l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon adoptant les

- liaisons écologiques visées à l'article D.II.2, § 2, alinéa 4 du Code du Développement territorial ;
- l'avis Env.18.125.AV du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) sur le Schéma de Développement du Territoire (SDT) : projet et rapport sur les incidences environnementales (RIE) ;
- l'avis AT.18.104.AV du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) sur le Schéma de Développement du Territoire (SDT) – Projet de schéma ;
- l'avis AT.18.105.AV du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) sur l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon adoptant les liaisons écologiques visées à l'article D.II.2, § 2, alinéa 4 du Code du Développement territorial ;
- la note de Prospective 2018 du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) relative au rapport sur l'état de l'environnement wallon 2017 ;
- l'avis Rur.18.552.AV du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) sur l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon adoptant les liaisons écologiques visées à l'article D.II.2, § 2, alinéa 4 du Code du Développement territorial ;
- le rapport d'évaluation des projets-pilotes de trains de véhicules plus longs et plus lourds pour l'année 2018 ;
- l'avis Env.18.120.AV du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) sur l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon portant exécution de l'article 47 du Code forestier relatif à l'utilisation d'huile biodégradable en forêt ;
- l'avis Rur.18.526.AV du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) sur un projet d'arrêté du Gouvernement wallon dérogeant à l'arrêté du Gouvernement wallon du 24 mars 2016 fixant les dates de l'ouverture, de la clôture et de la suspension de la chasse, du 1er juillet 2016 au 30 juin 2021 en vue de prolonger la chasse à l'espèce cerf ;
- l'avis Rur.18.542.AV du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) sur l'avant-projet de décret relatif à la prévention et à la gestion de l'introduction et de la propagation des espèces exotiques envahissantes et sur l'avant-projet d'arrêté exécutant le décret relatif à la prévention et à la gestion de l'introduction et de la propagation des espèces exotiques envahissantes ;
- les rapports annuels de rémunération 2018 des intercommunales de Wallonie portant sur l'exercice 2017, transmis en application de l'article L6421-1 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation ;
- l'avis Log.18.9.AV du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) sur l'avant-projet de décret relatif à l'exercice, par la Communauté germanophone, des compétences de la Région wallonne en matière de logement ;

- l'avis Log.18.10.AV du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) sur l'avant-projet de décret organisant le rapprochement des missions dévolues à la Société wallonne du Logement (SWL) et à la Société wallonne de crédit social (SWCS) et au Centre d'Études en Habitat Durable (CEHD) au sein de l'Agence wallonne de l'Habitation durable ;
- le mémorandum 2019-2024 de l'Union des entreprises à profit social (UNIPSO) – Les priorités des entreprises à profit social.

Ils ont été envoyés aux commissions concernées.

Le Gouvernement m'a transmis vingt-sept arrêtés de reventilation des crédits budgétaires :

- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des allocations de base du Centre Régional d'Aide aux Communes pour l'année budgétaire 2018 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des articles de base des programmes 01, 02, 03, 04 et 06 de la division organique 02 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des articles de base du programme 03 de la division organique 18 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des articles de base du programme 12 de la division organique 15 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des articles de base du programme 04 de la division organique 15 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des articles de base du programme 03 de la division organique 15 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des articles de base des programmes 02 et 03 de la division organique 14 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des articles de base du programme 11 de la division organique 14 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des articles de base des programmes 04 et 11 de la division organique 15 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des articles de base du programme 11 de la division organique 13 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des articles de base du programme 03 de la division organique 15 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des articles de base du programme 11 de la division organique 14 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des allocations de base de l'Agence wallonne de l'Air et du Climat au titre V du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018 ;
- l'arrêté ministériel portant transfert de crédits entre les programmes 01 et 02 des divisions organiques 15 et 34 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018 ;
- l'arrêté ministériel portant transfert de crédits entre les programmes 01 et 02 des divisions organiques 15 et 34 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018 ;
- l'arrêté ministériel portant transfert de crédits entre les programmes 11 et 12 de la division organique 15 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018 ;
- l'arrêté ministériel portant transfert de crédits entre les programmes 11 et 12 de la division organique 15 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018 ;
- l'arrêté ministériel portant transfert de crédits entre les programmes 01, 02, 03, 04, 11 et 12 de la division organique 15 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018 ;
- l'arrêté ministériel portant transfert de crédits entre les programmes 08 et 12 des divisions organiques 10 et 17 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018 ;
- l'arrêté ministériel portant transfert de crédits entre les programmes 02 et 13 des divisions organiques 15, 17 et 18 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018 ;
- l'arrêté ministériel portant transfert de crédits entre les programmes 08 et 31 des divisions organiques 10 et 18 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018 ;

- l'arrêté ministériel portant transfert de crédits entre les programmes 01 et 04 des divisions organiques 18 et 34 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018 ;
- l'arrêté ministériel portant transfert de crédits entre les programmes 01 et 02 des divisions organiques 15 et 34 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018 ;
- l'arrêté ministériel portant transfert de crédits entre les programmes 01 et 02 des divisions organiques 15 et 34 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018 ;
- l'arrêté ministériel portant transfert de crédits entre les programmes 01 et 03 des divisions organiques 16 et 34 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018 ;
- l'arrêté ministériel portant transfert de crédits entre les programmes 01 et 02 des divisions organiques 15 et 34 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018 ;
- l'arrêté ministériel portant transfert de crédits entre les programmes 08 et 12 des divisions organiques 10 et 16 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2018.

Ces arrêtés seront transmis aux membres de la Commission du budget, de l'énergie et du climat.

La Cour constitutionnelle m'a fait parvenir deux notifications d'arrêtés :

- la notification de l'arrêt n° 182 du rôle 6798 concernant la question préjudicielle relative à l'article 16.4.25 du décret de la Région flamande du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement, lu en combinaison avec l'article 16.4.29 du même décret et avec l'article 44 du décret flamand du 4 avril 2014 relatif à l'organisation et à la procédure de certaines juridictions administratives flamandes, posée par la Cour environnementale de la Région flamande ;
- la notification de l'arrêt n° 183 du rôle 7020 concernant la demande de suspension des mots « du directeur du banc d'épreuves » dans l'article 19, § 2, de la loi du 8 juillet 2018 portant des dispositions diverses sur le banc d'épreuves des armes à feu, ainsi que de l'article 8 de la même loi, introduite par Jean-Luc Stassen.

La liste reprenant les documents, les arrêtés de reventilation des crédits budgétaires et les notifications d'arrêtés de la Cour constitutionnelle a été adressée aux membres.

Tous les documents cités sont à la disposition des parlementaires qui émettraient le souhait d'en prendre connaissance.

DOCUMENTS

Dépôt

M. le Président. - La liste des projets de décret déposés au Parlement par le Gouvernement et des rapports de commission a été adressée aux membres :

- le rapport présenté au nom de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des travaux publics par Mme Warnant sur le Parlement Jeunesse du Développement Durable. Audition de Mmes Bergiers, Heymans, M. Hosseini, Mme Muûls et M. Son, représentants habilités du Parlement Jeunesse du Développement Durable. Il a été imprimé et distribué sous le n° 1250 (2018-2019) N° 1 ;
- le rapport présenté au nom de la Commission de l'action sociale, de la santé et de la fonction publique par Mme Nicaise sur le rapport annuel 2017 d'Unia. Audition de M. Charlier, Directeur d'Unia. Il a été imprimé et distribué sous le n° 1251 (2018-2019) N° 1 ;
- le rapport présenté au nom de la Commission des pouvoirs locaux, du logement et des infrastructures sportives par M. Maroy sur les recommandations de la Commission d'enquête parlementaire chargée d'examiner la transparence et le fonctionnement du Groupe Publifin. Audition de Mme Autenne et M. Geeraert, délégués spéciaux du Gouvernement wallon au sein de l'intercommunale Publifin. Il sera imprimé et distribué sous le n° 1255 (2018-2019) N° 1 ;
- le projet de décret modifiant le Chapitre II du Titre III du Livre II de la première partie du Code de la démocratie locale et de la décentralisation relatif aux funérailles et sépultures (Doc. 1256 (2018-2019) N° 1) ; il a été envoyé à la Commission des pouvoirs locaux, du logement et des infrastructures sportives, imprimé et distribué ;
- le projet de décret relatif aux subventions visant à favoriser l'engagement de demandeurs d'emploi inoccupés auprès de certaines entreprises (Doc. 1257 (2018-2019) N° 1) ; il a été envoyé à la Commission de l'économie, de l'emploi et de la formation, imprimé et distribué ;
- le rapport pour l'année 2017, en application des articles L5111-1 et suivants du Code de la démocratie locale et de la décentralisation, présenté par le Bureau du Parlement de Wallonie (Doc. 1262 (2018-2019) N° 1).

Il a été imprimé et distribué sous le n° 1262 (2018-2019) N° 1.

VÉRIFICATION DE POUVOIRS ET PRESTATION DE SERMENT D'UN SUPPLÉANT D'UN MINISTRE

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la vérification de pouvoirs et la prestation de serment de Mme Bourgeois, suppléante en ordre utile de Mme la Ministre Schyns, en application de l'article 4*bis*, §§ 1er et 2, du décret du 13 juillet 1995 organisant le remplacement des ministres par leur suppléant parlementaire.

M. Bastin a démissionné avec effet au 3 décembre 2018 et Mme Stommen m'a fait part de sa démission en qualité de membre du Parlement wallon en date du 3 janvier 2019 pour se conformer à l'article 24*bis*, § 6, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

La Commission de vérification des pouvoirs s'étant réunie, je vous propose conformément à l'article 7 du règlement de donner la parole à Mme Simonet, Rapporteuse, pour la lecture du rapport des travaux de celle-ci.

Mme Simonet, Rapporteuse. - Monsieur le Président, Madame, Messieurs les membres du Gouvernement, chers collègues, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport de la réunion de ce 15 janvier 2019 de la Commission de vérification des pouvoirs qui s'est tenue sous la présidence de M. Wahl.

Étaient présents : M. Destrebecq, Mme Gahouchi, MM. Stoffels, Wahl et moi-même, M. Puget étant dûment excusé.

À l'unanimité, la commission m'a désignée rapporteuse.

Il y avait un point à l'ordre du jour, le remplacement de membres en application de l'article 4*bis*, §§ 1er et 2, du décret spécial du 13 juillet 1995 organisant le remplacement des ministres par leur suppléant parlementaire.

En application de l'article 4*bis*, §§ 1 et 2 du décret spécial du 13 juillet 1995 organisant le remplacement des ministres par leur suppléant parlementaire, la Commission a procédé à la vérification des pouvoirs de M. Benoît Pitance, premier suppléant en ordre utile sur la liste n° 14 de la circonscription de Verviers, appelé à remplacer Mme Schyns, Membre du Gouvernement de la Communauté française, dès lors que Mme Stommen, élue sur la liste n° 14 de la circonscription de Verviers, suppléante depuis le 27 avril 2016, a démissionné avec effet au 3 janvier 2019 pour se conformer à

l'article 24*bis*, § 6, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

M. Pitance avait été proclamé troisième suppléant par l'assemblée le 13 juin 2014 et ses pouvoirs de suppléant validés le 10 décembre 2014.

Il a fait part en date du 4 janvier 2019 de sa démission en qualité de député suppléant.

Il appartenait alors à votre commission, en application de l'article 31 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles et de l'article 7 du règlement, de procéder à la vérification des pouvoirs de Mme Valentine Bourgeois, première suppléante en ordre utile sur la liste n° 14 de la circonscription de Verviers.

Mme Bourgeois avait été proclamée quatrième suppléante par l'assemblée le 13 juin 2014 et ses pouvoirs de suppléante validés le 22 juillet 2014.

Après vérification complémentaire, la commission, ayant constaté que l'élue a justifié des conditions d'éligibilité exigées par l'article 24 *bis* de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, estime qu'il y a lieu de valider les pouvoirs de Mme Bourgeois en qualité de membre de l'Assemblée.

Le présent rapport est approuvé à l'unanimité des membres présents.

Félicitations, Madame Bourgeois.

(Applaudissements)

M. le Président. - On peut d'ores et déjà l'applaudir, chers collègues.

Je propose à l'assemblée d'adopter les conclusions de la Commission de vérification des pouvoirs.

(Assentiment)

En conséquence, les conclusions sont adoptées.

Je proclame Mme Bourgeois, membre effective du Parlement wallon et l'invite à prêter le serment prévu par l'article 31*bis* de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Puis-je vous demander de vous lever et de prêter serment ?

La parole est à Mme Bourgeois.

Mme Bourgeois (cdH). - Je jure d'observer la Constitution.

(Applaudissements)

M. le Président. - Je vous souhaite la bienvenue au sein de notre assemblée.

Je pense que le meilleur vous attend.

DOCUMENTS

Prises en considération

M. le Président. - L'ordre du jour, en application des articles 95 et 126 du règlement, appelle le Parlement à se prononcer sur la prise en considération des propositions suivantes :

- la proposition de résolution déposée par M. Puget (Doc. 1227 (2018-2019) N° 1) ;
- la proposition de résolution déposée par M. Puget, Mme Baltus-Möres et M. Arens (Doc. 1258 (2018-2019) N° 1) ;
- la proposition de décret déposée par MM. Daele et Hazée (Doc. 1259 (2018-2019) N° 1) ;
- la proposition de décret déposée par MM. Fourny, Wahl, Destrebecq et Mouyard (Doc. 1260 (2018-2019) N° 1) ;
- la proposition de résolution déposée par Mme Kapompole, MM. Dermagne, Collignon, Mme Gahouchi, MM. Stoffels et Furlan (Doc. 1261 (2018-2019) N° 1).

Elles ont été imprimées et distribuées.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur leur prise en considération ?

Personne ne demandant la parole, les propositions sont prises en considération.

Les propositions n° 1227 et n° 1259 seront envoyées à la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des travaux publics, la proposition n° 1258 à la Commission de l'agriculture, du tourisme et du patrimoine, la proposition n° 1260 à la Commission des pouvoirs locaux, du logement et des infrastructures sportives et la proposition n° 1261 à la Commission du budget, de l'énergie et du climat.

DÉCLARATIONS D'INTÉRÊT RÉGIONAL

M. le Président. - Conformément à l'article 69 du règlement, les déclarations d'intérêt régional ont lieu en ce début de séance.

DÉCLARATION D'INTÉRÊT RÉGIONAL DE MME MORREALE SUR « LA NÉCESSAIRE RÉVOLUTION DANS LES APPROCHES DES AUTORISATIONS ET DES UTILISATIONS DES PESTICIDES »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la déclaration d'intérêt régional de Mme Morreale sur « la

nécessaire révolution dans les approches des autorisations et des utilisations des pesticides ».

La parole est à Mme Morreale.

Mme Morreale (PS). - Chers collègues, Madame et Messieurs les ministres, l'activité est foisonnante en ce qui concerne l'utilisation des pesticides, particulièrement du Roundup, puisqu'on a, au Fédéral, un recours au Conseil d'État de Phytophar, qui souhaite annuler la décision d'autorisation du glyphosate aux particuliers, en l'occurrence souhaite continuer son autorisation et pas son interdiction. Le tribunal de Lyon a annulé, cette fois, l'autorisation d'arrêtés avec des produits phytos. Il y a les Monsanto Papers révélé, notamment, que l'administration allemande, qui avait fait un rapport pour prouver la non-nocivité du glyphosate, s'est basée sur les rapports de Monsanto et a donc fait preuve de plagiat. Elle ne s'est pas appuyée sur une réalité scientifique indépendante, mais en prêtant un regard plus qu'important au lobby qui avait évidemment intérêt à la cause.

On a aussi noté qu'aujourd'hui, au Parlement européen, une décision se prendra : les recommandations de la Commission spéciale sur les pesticides.

Tout cela pour dire que l'on ne doit jamais considérer qu'un combat est acquis, même quand on obtient, au niveau du Parlement wallon, des mesures en matière d'interdiction contre ces pesticides, que nous devons revoir fondamentalement nos pratiques, que nous devons défendre l'intérêt...

M. le Président. - Madame la Députée...

Mme Morreale (PS). - ... non pas des lobbies, mais de la santé, de l'environnement et de la biodiversité. C'est ce que nous nous attèlerons à faire dans les prochains mois.

Merci, Monsieur le Président, pour votre diligence.

(Applaudissements)

M. le Président. - Oserai-je dire la mansuétude ; nous avons dépassé le temps de 47 secondes. J'invite les uns et les autres à aborder les sujets aussi sérieux, mais de manière encore plus brève.

M. Dermagne (PS). - Quand on aime, on ne compte pas, Monsieur le Président.

M. le Président. - Voilà un bel aveu de votre part, Monsieur Dermagne. Je l'ai bien entendu.

**DÉCLARATION D'INTÉRÊT RÉGIONAL DE
MME BALTUS-MÖRES SUR « LA PROMOTION
DE L'IMMERSION LINGUISTIQUE
PROFESSIONNELLE »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la déclaration d'intérêt régional de Mme Baltus-Möres sur « la promotion de l'immersion linguistique professionnelle ».

La parole est à Mme Baltus-Möres.

Mme Baltus-Möres (MR). - Mesdames et Messieurs les ministres, aujourd'hui, je souhaite m'exprimer et encourager une initiative de l'Institution Saint-Joseph à Welkenraedt qui s'ouvre encore un peu plus à l'étranger et à l'immersion linguistique professionnelle, puisque chaque élève peut obtenir son DSD1 qui donne accès aux cours préparatoires des universités allemandes.

En effet, à l'heure où la Région wallonne devient plus attractive et toujours plus entreprenante sur le plan international, nous devons encourager nos talents de demain à se former dans une autre langue. Je pense que c'est vraiment une chouette initiative de l'Institut Saint-Joseph.

Maintenant, il s'agit aussi de suivre cet exemple. Nous le savons, à l'heure actuelle, moins de 2 % de nos jeunes apprennent l'allemand en Région wallonne. C'est vraiment un grand défi, parce que, je vous l'assure, c'est une plus-value sur le CV de chaque étudiant s'il a réussi cet examen. C'est pour cela que je peux vraiment encourager...

M. le Président. - Madame la Députée...

Mme Baltus-Möres (MR). - ... et que je veux mettre en avant cette initiative.

Comme je le disais, c'est quelque chose d'important. La langue allemande, ce n'est pas anodin, ce n'est pas juste la langue parlée par nos voisins. Non, c'est une langue parlée au sein de la Région wallonne, au sein de la Belgique. Il y a plein d'emplois qui s'ouvrent.

M. le Président. - Madame la Députée...

Mme Baltus-Möres (MR). - C'est vraiment une clé pour la réussite professionnelle et personnelle. Je souhaite qu'il y ait beaucoup de gens qui suivent...

M. le Président. - Madame la Députée...

Mme Baltus-Möres (MR). - ... et pas seulement, mais aussi des universités et des écoles qui suivront cet exemple.

M. le Président. - Quarante-cinq secondes de dépassement.

(Réaction de M. P. Prévot)

Monsieur P. Prévot, ce n'est pas parce que votre nom est à la mode aujourd'hui que vous devez vous donner des pouvoirs qui ne sont pas les vôtres.

QUESTIONS URGENTES

M. le Président. - Conformément à l'article 68 du règlement, les questions urgentes ont lieu en ce début de séance.

**QUESTION URGENTE DE M. WAHL À
M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET, DES
FINANCES, DE L'ÉNERGIE, DU CLIMAT ET
DES AÉROPORTS, SUR « LA RENCONTRE DE
MONSIEUR LE MINISTRE AVEC UNE
DÉLÉGATION DE GILETS JAUNES »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question urgente de M. Wahl à M. Crucke, Ministre du Budget, des Finances, de l'Énergie, du Climat et des Aéroports, sur « la rencontre de Monsieur le Ministre avec une délégation de gilets jaunes ».

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

M. Wahl (MR). - Monsieur le Ministre, des gilets jaunes bloquaient un service de perception du SPW à Jambes depuis lundi. Puis, vous les avez rencontrés. Il résulte des communiqués de presse qu'ils sont sortis de cette rencontre satisfaits, ou en tout cas vous leur avez donné un certain nombre d'explications. Leur écoute était manifestement positive, si j'en crois ce que j'ai pu lire.

J'aurais souhaité vous demander – sans vouloir bien entendu dévoiler le confidentiel d'un tel entretien – quelles étaient leurs attentes et quelle réponse vous avez pu leur apporter.

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

M. Crucke, Ministre du Budget, des Finances, de l'Énergie, du Climat et des Aéroports. - Monsieur le Député, comme vous l'avez lu, j'ai, à cette occasion, rencontré les gilets jaunes namurois qui occupaient, depuis lundi, le devant de la DGO7 et bloquaient l'administration. C'est une occasion que je ne regrette pas, parce que ce que j'ai perçu, au long des deux heures de discussion et d'écoute que nous avons eues de part et d'autre, que ces personnes, comme d'autres d'ailleurs – il ne faut pas être « gilet jaune » pour cela –, sollicitent du respect. C'est du respect par rapport à ce qu'ils ont. J'ai encore une phrase en tête, c'est que chaque gilet jaune a une histoire de vie différente. Cela fait aussi la complexité de ce mouvement. Ce que nous avons convenu, pour être bref, c'était de se revoir sur les thématiques plus liées aux compétences wallonnes –

souvent on lie à la fois les compétences internationales européennes, fédérales et wallonnes –, à la fois sur base d'un agenda – je respecterai cet agenda – et de thématiques wallonnes. Cela, c'est l'engagement qui a été pris. Puis, ils ont eux-mêmes, ensuite, pris la décision de libérer les lieux qu'ils occupaient devant la DGO7 et de permettre à l'administration de fonctionner comme elle doit le faire.

C'était, à mon avis, une rencontre utile, intéressante et qui aura un suivi.

M. le Président. - La parole est à M. Wahl.

M. Wahl (MR). - Je remercie M. le Ministre pour ses explications.

C'est effectivement une manière intelligente de procéder : écouter les gens, essayer de rencontrer leurs préoccupations.

Sous forme plus ou moins de boutade, je dirais que si l'Élysée devait vous appeler, Monsieur le Ministre, restez bien avec nous.

**QUESTION URGENTE DE M. DESQUESNES À
M. COLLIN, MINISTRE DE L'AGRICULTURE,
DE LA NATURE, DE LA FORÊT, DE LA
RURALITÉ, DU TOURISME, DU PATRIMOINE
ET DÉLÉGUÉ À LA GRANDE RÉGION, SUR
« LES CAMPS DE MOUVEMENTS DE JEUNESSE
EN GAUME »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question urgente de M. Desquesnes à M. Collin, Ministre de l'Agriculture, de la Nature, de la Forêt, de la Ruralité, du Tourisme, du Patrimoine et délégué à la Grande Région, sur « les camps de mouvements de jeunesse en Gaume ».

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

M. Desquesnes (cdH). - Monsieur le Ministre, ce matin, le Gouverneur du Luxembourg a annoncé qu'il interdirait les camps de mouvement de jeunesse, en tout cas, pour ceux de plus de huit ans, en sud Luxembourg et en Gaume. Vous avez vous-même hier prolongé l'interdiction de balades en forêt jusqu'au 1er avril. Tout cela met en péril les activités des mouvements de jeunesse, singulièrement les camps d'été, dans cette partie-là de notre belle Wallonie.

Mes questions sont simples. Comment peut-on mobiliser d'autres sources de réponse ? Aujourd'hui, les animateurs, qui découvrent cette interdiction, se trouvent confrontés à une situation où, on le sait, en matière d'endroits de camp, il manque d'endroits. Il faut mobiliser de nouveaux endroits. Les animateurs s'interrogent légitimement sur les solutions à porter.

Je pense que, vous avez dans vos mains la capacité, en tout cas une partie de la réponse possible.

Historiquement, votre ministère travaille avec une ASBL qui s'appelle l'ASBL Atouts Camps, chargée de mobiliser un maximum d'endroits et de labelliser ces endroits pour accueillir des camps de mouvement de jeunesse. Il faudrait que vous travailliez davantage – ce n'est pas ma première sollicitation – avec eux, pour que l'on puisse notamment – je pense aux écoles – faciliter les responsables d'écoles, le pouvoir organisateur d'écoles, qu'elles soient de PO communaux ou bien de PO libres, à mobiliser leurs locaux.

Par ailleurs, avec votre casquette de ministre de l'Agriculture, vous pouvez aussi interpeller les agriculteurs en dehors de cette zone-là pour que ceux qui ont des camps sous tente puissent disposer de nouvelles possibilités d'endroits pour leur camp d'été.

Ce serait dommage que la centaine de camps concernés ne puisse pas se réaliser cet été-ci.

On a suffisamment de temps, il y a encore six mois pour se retourner, pour trouver des solutions. Je compte sur votre diligence et votre initiative.

RAPPEL AU RÈGLEMENT

M. le Président. - La parole est à M. P. Prévot.

M. P. Prévot (PS). - Simplement, loin de moi l'idée de vouloir faire polémique, j'écouterai évidemment avec la plus grande attention la réponse de M. le Ministre.

Par rapport au règlement, j'ai posé cette question précise lors d'une de mes questions en commission. Le ministre, certes, n'y a pas répondu, c'est son choix de ministre de répondre ou pas aux différentes questions, mais elle était en tous cas dans le développement de mes questions.

Simplement, pouvez-vous me rappeler sur quel élément on a accepté cette question urgente, sur quel élément d'urgence également ?

Dans tous les cas, je serai ravi d'entendre M. le Ministre répondre à cette question.

M. le Président. - Bien sûr, nous avons été particulièrement attentifs.

M. Dermagne (PS). - Monsieur le Président, si vous me permettez, juste avant d'entendre votre réponse, je signale également qu'une question d'actualité déposée par Mme Péciaux portant sur le même objet a été refusée.

M. le Président. - Je vais répondre aux deux ou tenter de leur répondre.

Monsieur le chef de groupe PS, si je peux me permettre, il était légitime que la question d'actualité soit refusée, au titre qu'elle avait été développée – peu importe dans les conditions que l'on vient d'évoquer – en commission.

Par contre, pour la question urgente, nous l'avons dûment validée ce matin, avec M. le Greffier. Il y a eu un fait nouveau, qui est une déclaration de M. le Ministre Collin à 10 heures 47. Dès lors, nous étions pleinement dans l'application du règlement : un fait nouveau, une déclaration survenue ce matin.

Je n'y suis pour rien. Sachez, Monsieur P. Prévot, que nous appliquons, avec le même discernement, la même célérité, M. le Greffier et moi, cette situation.

Je peux admettre volontiers que ce n'est pas simple. Entre une question développée en question orale, ensuite, elle peut avoir des rebondissements et on y revient. Dans l'état actuel du règlement, je pense que nous l'avons dûment et correctement appliqué.

La parole est à M. P. Prévot.

M. P. Prévot (PS). - J'ai toute confiance dans les services.

Sur la méthode, c'est vrai que c'est un peu particulier. En qui me concerne, le seul élément nouveau, c'est que j'aurai peut-être, à ce moment-là, une réponse, puisque je n'en ai pas eu, lundi, à cette même question.

M. le Président. - Bien. J'y vois un encouragement à ce que M. Desquesnes poursuive.

M. P. Prévot (PS). - N'y voyez quand même pas un encouragement, Monsieur le Président.

(Rires)

M. le Président. - La parole est à M. Wahl.

M. Wahl (MR). - Monsieur le Président, sans nullement polémiquer – je me rends bien compte que c'est parfois difficile –, c'est vrai que Mme Versmissen avait posé une question en tout point identique. Je le signale simplement.

M. le Président. - Monsieur Wahl, vous avez raison et elle se retrouve dans la même situation que Mme Pécriaux. La question d'actualité n'était pas recevable, puisqu'elle avait fait l'objet du dépôt d'une question orale, tandis que notre règlement prévoit que si un fait nouveau, une déclaration est survenue après la clôture du dépôt des questions d'actualité, il est loisible, à un membre de cette assemblée, de poser une question urgente, qui est plus ramassée. C'est ce que M. Desquesnes a appliqué en l'occurrence, et il nous a donné les éléments de preuve l'attestant.

Je suis désolé pour les deux collègues qui voulaient l'interroger. Je vais tenter d'imiter M. P. Prévot, nous allons écouter la réponse du ministre.

La parole est à M. le Ministre Collin.

M. Collin, Ministre de l'Agriculture, de la Nature, de la Forêt, de la Ruralité, du Tourisme, du Patrimoine et délégué à la Grande Région. - D'autorité, je vais prendre trois minutes pour vous répondre : une minute pour Mme Versmissen, une minute pour Mme Pécriaux et une minute pour M. Desquesnes, parce que ce sujet vaut bien trois minutes.

M. le Président. - Monsieur le Ministre...

(Réactions dans l'assemblée)

M. Collin, Ministre de l'Agriculture, de la Nature, de la Forêt, de la Ruralité, du Tourisme, du Patrimoine et délégué à la Grande Région. - Si l'on parlait moins de procédures, on aurait un peu plus de temps pour parler du fond, Monsieur le Président. L'essentiel est le contenu.

**QUESTION URGENTE DE M. DESQUESNES À
M. COLLIN, MINISTRE DE L'AGRICULTURE,
DE LA NATURE, DE LA FORÊT, DE LA
RURALITÉ, DU TOURISME, DU PATRIMOINE
ET DÉLÉGUÉ À LA GRANDE RÉGION, SUR
« LES CAMPS DE MOUVEMENTS DE JEUNESSE
EN GAUME »**

(Suite)

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Collin.

M. Collin, Ministre de l'Agriculture, de la Nature, de la Forêt, de la Ruralité, du Tourisme, du Patrimoine et délégué à la Grande Région. - Monsieur le Député, le 23 novembre, j'ai reçu les mouvements de jeunesse, avec le Gouverneur de la Province de Luxembourg.

Il y a eu de nouveau une réunion technique lundi. Je ne voudrais que vous imaginiez que je ne lui ai rien répondu, j'ai dit à M. P. Prévot, lundi en commission, dans un débat d'à peu près deux heures sur le sujet de l'ensemble des conséquences de la peste porcine africaine et de la stratégie de lutte, qu'il y avait une réunion de concertation et qu'il y avait ce matin la présentation, avec la représentation des mouvements de jeunesse, des mesures prises par le gouverneur.

Mesures prises par le gouverneur, pourquoi ? Parce que vous savez que je n'ai des compétences que par rapport à la circulation en forêt et que d'autres arrêtés sur l'ensemble du territoire ne peuvent être pris que par les bourgmestres et le gouverneur. Il y a eu un accord de

tous les bourgmestres pour que ce soit le gouverneur qui prenne les mesures.

Je voudrais dire aux trois députés intéressés par le sujet, et à tous les autres, qu'il y a une possibilité de dérogation à l'interdiction totale, à la fois pour la zone tampon et pour la zone d'observation renforcée. C'est une dérogation que le gouverneur pourra accorder sur avis non contraignant du bourgmestre, du DNF, des pompiers et du mouvement concerné.

Par ailleurs, j'ai chargé l'ASBL Atouts Camps, présente ce matin, de diligenter tous les efforts pour rencontrer, de façon personnalisée, les attentes des camps qui doivent être déplacés. La Province de Luxembourg, par l'intermédiaire de sa députée provinciale au tourisme, a mis en place une *task force* qui, avec le monde agricole, avec les communes, avec les services publics, fera en sorte que Atout Camps pourra trouver un endroit sécurisé pour que nos jeunes s'épanouissent, en Luxembourg belge de préférence, puisque c'était leur souhait...

M. le Président. - Monsieur le Ministre Collin.

M. Collin, Ministre de l'Agriculture, de la Nature, de la Forêt, de la Ruralité, du Tourisme, du Patrimoine et délégué à la Grande Région. - ... ou ailleurs dans notre belle Wallonie.

Monsieur le Président, merci de la même générosité à mon égard que celle à l'égard de Mmes Morreale et de Baltus-Möres.

(Applaudissements)

M. le Président. - Non, j'ai été beaucoup plus généreux encore : 47 secondes, 45 secondes et 1 minute 19 secondes, voilà les trois temps accordés aux uns et aux autres.

(Réactions dans l'assemblée)

Non, pas qui fera mieux. Je peux comprendre qu'il y ait eu plusieurs interpellants sur le sujet, mais je voudrais vraiment, très gentiment, inviter chacun à respecter le temps de parole. C'est aussi une question de considération pour les autres orateurs qui suivent.

La parole est à M. Desquesnes.

M. Desquesnes (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

Entre 5 000 et 10 000 jeunes sont concernés par cette mesure. Je vois que des actions concrètes sont entreprises, qu'une *task force* est mise en place et que, surtout, cela se fait en lien avec l'ensemble des fédérations de mouvements de jeunesse et avec l'ASBL Atouts Camps. C'est de nature à rassurer les mouvements de jeunesse, mais il faut que la coordination se poursuive, notamment avec le

Gouvernement de la Fédération Wallonie-Bruxelles qui dispose de moyens et de leviers d'action pour répondre complémentaires à ceux que la Province de Luxembourg et le Gouvernement wallon mènent par votre entreprise.

**QUESTION URGENTE DE M. P. PRÉVOT À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR
« L'ÉVOLUTION DIGITALE DE LA
COMMUNICATION DES TEC »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question urgente de M. P. Prévot à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « l'évolution digitale de la communication des TEC ».

La parole est à M. P. Prévot pour poser sa question.

Nul doute que M. P. Prévot va montrer l'exemple pour tout le monde.

(Réactions dans l'assemblée)

M. P. Prévot (PS). - Je suis un légaliste, Monsieur le Président.

Monsieur le Ministre, certes avec du retard sur les autres opérateurs belges de transport public, le TEC lance – enfin, serais-je tenté de dire – son application numérique à destination de ses usagers. Cette application fonctionnera par géolocalisation et permettra aux personnes qui souhaitent bénéficier du transport public de localiser l'arrêt le plus proche, mais également les lignes qui les desservent. C'est un pas qui va dans le bon sens, mais, en matière de développement numérique, ce qui compte, c'est surtout l'étape suivante.

Quels projets de développement numérique seront initiés dans les prochains mois et dans les prochaines années par le TEC ? Quels seront les délais d'implémentation ?

Je vous remercie d'avance de vos réponses.

M. le Président. - Parfait, le temps de parole est tout à fait respecté. Connaissant le ministre, il en fera autant.

La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du

Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, effectivement, le TEC a lancé en décembre dernier son application mobile. C'est d'emblée un succès, puisque 50 000 téléchargements de l'application sont déjà aujourd'hui effectifs avec 1 000 nouveaux chargements chaque jour. Cette application permet de localiser son arrêt de bus et le bus que l'on veut emprunter, et ainsi d'avoir une estimation du temps précis de l'heure d'arrivée à l'arrêt. C'est quelque chose qui était en place dans d'autres Régions, mais encore partiellement. C'est beaucoup plus facile de faire cela à Bruxelles que sur l'ensemble de la Wallonie avec les espaces ruraux plus difficiles à couvrir.

La suite de l'application, c'est aussi une des conséquences du débat de lundi matin avec les ministres de la Mobilité : nous devons soigner les interfaces et faire en sorte que, lorsqu'un usager passe des TEC vers le chemin de fer ou vers un opérateur de transport en commun d'une région voisine, il puisse utiliser les mêmes applications, avec la même qualité et le même niveau d'information. Les priorités aujourd'hui sont d'avoir des applications applicables sur l'ensemble du territoire et qui permettent de passer à l'étape suivante, à savoir l'achat de titres de transport valables sur l'ensemble du réseau belge.

M. le Président. - La parole est à M. P. Prévot.

M. P. Prévot (PS). - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse.

Il est d'emblée important de rappeler que c'est à l'initiative de mon collègue socialiste, M. Collignon, que le Parlement wallon a adopté le 3 juin 2015 la proposition qui modifiait le décret du 21 décembre 1989 relatif au service du transport public de personnes en Région wallonne, et ce notamment, en vue d'assurer une information continue aux usagers sur l'état du trafic et qui prévoyait également les applications pour informer les usagers. Le développement de telles applications va dans le bon sens et il faut continuer pour augmenter l'attractivité des TEC.

Peut-être juste une attention particulière parce qu'il faut continuer à développer ces applications numériques, ce développement numérique, mais il faudrait faire attention de ne pas tout focaliser non plus sur le numérique et penser aux usagers qui ne sont pas connectés.

Je vous remercie en tout cas pour vos réponses.

**QUESTION URGENTE DE M. STOFFELS À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « L'AVENIR DE
L'EXPLOITATION MINIÈRE EN WALLONIE »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question urgente de M. Stoffels à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « l'avenir de l'exploitation minière en Wallonie ».

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

M. Stoffels (PS). - Monsieur le Ministre, chaque fois que la société WalZinc dépose une demande de permis pour étudier le sous-sol dans les neuf communes à l'est de la Wallonie, le sujet de l'exploitation minière réapparaît à la une dans ces communes.

C'est évidemment une bombe à retardement, notamment en vue de la période, les mois que nous avons devant nous, parce que cela risque de devenir un sujet majeur dans une partie importante de notre Région wallonne.

Je pense qu'il y a eu lieu de donner une suite, une réponse par rapport aux recommandations que la commission a formulées lorsqu'elle a entendu les communes et les représentants des riverains. Quel est l'avenir que le Gouvernement réservera à l'exploitation des sous-sols, notamment à l'exploitation minière ? Dans ce cadre, quelle est la place que vous réserverez au respect du cadre de vie pour les gens, ainsi qu'à l'environnement ? Quel est le suivi que vous donnez à l'ensemble des recommandations émises par notre commission ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, tout d'abord, je voudrais vous rappeler que la demande de la société WalZinc a été déclarée irrecevable par l'administration. Aujourd'hui, il n'y a plus de demande en cours concernant une exploitation minière.

Nous avons également, dans le cadre du décret-programme, pris des dispositions pour soumettre à permis d'environnement des demandes éventuelles. C'était une réaction dans l'urgence en attendant un décret structurant, complet, sûr : le sous-sol, la gestion du sous-sol, le Code du sous-sol, approuvé par le Gouvernement en seconde lecture, est au Conseil d'État,

dont le retour nous est annoncé vers le 15 février. Nous aurons l'occasion de débattre ensemble dans le courant du mois de mars d'un décret permettant de mettre à jour toute la législation concernant les mines, le sous-sol et, par extension, les terrils qui concernent aussi un territoire important de notre Wallonie.

Je voulais être rassurant par rapport à cela. On aura un cadre qui a vraiment pour volonté, certes de permettre dans un certain nombre de cas – on ne peut pas interdire tout projet –, de cadrer des projets très strictement en matière d'information du public et de contraintes environnementales à respecter. Vous verrez que le Code que l'on propose est très novateur et très contraignant à ce niveau. Je pense que l'on a besoin d'un outil moderne tel que celui-là.

M. le Président. - La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). - Dans ce genre de dossier, il n'y a rien de pire que le flou, l'incertitude et les interprétations qui peuvent aller dans différents sens. Ceci est d'autant plus vrai que nous approchons une période quand même sensible où la communication ne risque pas d'être subtile dans ce genre de dossier.

Nous avons tout intérêt à être particulièrement vigilants lorsque nous discuterons du Code du sous-sol, de l'exploitation du sous-sol.

Vous dites qu'en troisième lecture, le projet de Code est déposé au Conseil d'État et que l'avis du Conseil d'État est attendu pour le 15 février, c'est-à-dire dans un bon mois plus ou moins. J'espère que nous aurons tout le temps nécessaire pour nous pencher correctement sur les dispositifs de ce Code et qu'on ne devra pas travailler à la vitesse dans des réglementations qui concernent des dossiers hypersensibles, d'un côté, touchant les intérêts économiques, mais de l'autre côté aussi, touchant les intérêts en matière de santé et d'environnement.

QUESTIONS D'ACTUALITÉ

M. le Président. - Conformément à l'article 68 du règlement, les questions d'actualité ont lieu en ce début de séance.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE MME NIKOLIC À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LA DÉCISION D'ÉQUIPER LES ROUTES WALLONNES DE LAMPES LED »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de Mme Nikolic à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la décision d'équiper les routes wallonnes de lampes LED ».

La parole est à Mme Nikolic pour poser sa question.

Mme Nikolic (MR). - Monsieur le Ministre, première question d'actualité, à double titre pour moi, qui porte sur l'éclairage du réseau routier wallon.

Les médias s'en sont fait l'écho la semaine passée assez largement, c'est une révolution : nos autoroutes wallonnes seront de nouveau éclairées, mais finies les lumières orange au sodium, on passe au LED.

Le LED présente une série d'avantages économiques. On parle quand même d'un investissement de 600 millions d'euros, étalés sur 20 ans. Monsieur le Ministre, pourriez-vous nous donner quelques éléments sur le retour sur investissements ? Ce serait de nature à éclairer cette assemblée.

C'est un avantage écologique indéniable, même si la meilleure énergie est celle que l'on ne consomme pas. Là, il y a l'argument de la sécurité routière, on éclairerait les autoroutes la nuit pour améliorer la visibilité. La littérature est assez partagée sur le sujet. Quand il avait été question de supprimer l'éclairage à certaines heures et sur certains tronçons, c'est l'argument inverse qui avait été utilisé. Avez-vous de nouveaux éléments à cet égard ? Quel est l'impact d'une voirie éclairée ou non sur le nombre d'accidents et leur dangerosité ?

Un dernier élément mis en avant, c'est le côté modulable, ce qui est intéressant. Ce serait donc un éclairage intelligent. Concrètement, comment cela va-t-il fonctionner ? Est-ce totalement automatisé ou faudra-t-il encore des interventions humaines sur le terrain ?

Enfin, un élément, que je n'ai pas vu dans les médias – peut-être me contredirez-vous –, concerne la pollution lumineuse, un phénomène qui affecte grandement notre Région. Est-ce un élément pris en compte dans le choix de la technologie et/ou cette technologie intelligente permettra-t-elle d'agir là-dessus ?

Voilà, Monsieur le Président, j'en ai terminé ici et je pense que je mérite vos félicitations pour le respect du timing.

(Applaudissements)

M. le Président. - Exactement, mais vous me volez la vedette, car j'allais vous féliciter deux fois.

La première, pour votre première intervention – on ne l'oublie jamais –, merci et félicitations, et ensuite, parce que vous avez montré l'exemple à tous vos collègues dans le respect du temps de parole.

(Réaction d'un intervenant)

Elle est pourtant bien partie.

Monsieur le Ministre, vous avez une nouvelle parlementaire qui vous suit.

La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Madame la Députée, effectivement, 2 300 kilomètres de routes du réseau structurant seront complètement renouvelés en matière d'éclairage, puisque durant quatre ans, à partir de mai 2019, on remplacera tout ce qui existe aujourd'hui.

On le remplacera, comme vous l'avez dit, avec du LED modulable. Je confirme les avantages que vous avez repris dans l'intitulé de votre question et dans votre développement.

Comment se fait le montage financier ? Pourquoi est-ce un PPP ? En fait, nous allons payer cet investissement à raison de 30 millions par an pendant 20 ans sur l'économie réalisée sur la fourniture d'électricité. L'économie est de 70 %. Le coût actuel de l'entretien et de l'électricité nécessaire pour faire fonctionner ce réseau est de l'ordre de 40 millions d'euros. Nous baisseront à 10 millions d'euros. Les 30 millions d'euros d'économie paieront l'investissement. C'est dans ce sens que cela a pu être conçu comme un partenariat public-privé. On paie à travers l'économie réalisée. C'est un programme très ambitieux.

Le contrat prévoit aussi que, pour ce montant de 600 millions d'euros pendant 20 ans – 30 millions d'euros par an –, avec l'entretien au bout des 20 ans, l'ensemble du dispositif doit être remis à la Région dans un état parfait de fonctionnement. Il s'agira à ce moment-là de prendre une nouvelle décision, soit de remise à niveau, soit d'entretien dans les années qui suivent. Voilà le mécanisme.

Le caractère modulable permet évidemment de tenir compte des besoins très différents d'un endroit à l'autre.

Quand on compare notre réseau avec d'autres où il n'y a pas d'éclairage, on oublie de mentionner la très forte densité d'utilisation des réseaux, le très grand nombre d'entrées, de sorties et d'échangeurs beaucoup plus importants que pour des régions de pays voisins. Quand on compare d'ailleurs la manière dont cela se passe à l'étranger, il y a de l'éclairage à chaque fois qu'il y a des échangeurs, des sorties ou des entrées. Si l'on applique cela chez nous, on se rend compte que les distances qui ne seraient pas couvertes par l'éclairage seraient relativement limitées. Cela justifie tout à fait le maintien de cet éclairage.

D'ailleurs, le calcul a aussi été réalisé partant d'une autre option qui aurait consisté à démonter l'ensemble, à faire disparaître tout l'éclairage. Il en aurait coûté aussi plusieurs centaines de millions d'euros pour ne fût-ce que démonter l'ensemble des poteaux existants et de tous les éclairages.

Dans ce budget des 600 millions sont également prévus la remise à niveau de toutes les cabines électriques qui alimentent non seulement cet éclairage, mais aussi d'autres aspects du réseau, les panneaux indicateurs et toute une série d'autres éléments.

M. le Président. - La parole est à Mme Nikolic.

Mme Nikolic (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse détaillée et relativement complète, il me semble.

C'est un projet ambitieux à de multiples égards. Je note, 70 % d'économie d'énergie, c'est énorme. J'espère que le partenaire privé a fourni de solides garanties par rapport au gain énergétique.

Je me réjouis aussi d'entendre que la durée de vie sera supérieure à 20 ans, avec un retour sur investissement qui s'étalera au-delà.

Ce que vous avez dit à la fin m'interpelle. Je crois comprendre qu'au-delà d'une question d'éclairage, on est sur une technologie intelligente. J'espère que cet investissement permettra le développement d'autres applications par la suite et nous mettra sur la route – sans mauvais jeu de mots – vers des autoroutes intelligentes et placera la Wallonie en pole position pour le développement de ces autres applications futures. On aurait alors pris une sérieuse avance ici et le jeu en vaudrait la chandelle.

M. le Président. - Parfait encore pour votre temps de parole.

Il n'y a plus d'autres répliques ni d'échanges.

**QUESTION D'ACTUALITÉ DE
MME LOUVIGNY À M. DI ANTONIO, MINISTRE
DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LE WEEK-
END SANS ALCOOL DU 11 AU
14 JANVIER 2019 »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de Mme Louvigny à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « le week-end sans alcool du 11 au 14 janvier 2019 ».

La parole est à Mme Louvigny pour poser sa question.

Mme Louvigny (MR). - Monsieur le Ministre, ce week-end a eu lieu une grande action de contrôle contre l'alcool au volant. Comme vous le savez, cette action, personne n'a pu y échapper. Elle a été très médiatisée. On a ici quelques chiffres déjà sortis dans la presse. Ce ne sont pas moins de 35 000 véhicules contrôlés. Sur ces 35 000 véhicules, on a plus ou moins eu 623 personnes contrôlées positives, ce qui fait 1,8 % des personnes contrôlées positives.

Ce chiffre reste inquiétant, car effectivement on sait que cette action a été très médiatisée. Concrètement, il y a encore eu des personnes qui ont pris leur volant ce week-end sous l'emprise de l'alcool ou sous l'emprise de la drogue.

L'alcool est la deuxième cause de mortalité dans les accidents de la route, après la vitesse. On constate même que, dans un accident sur dix qui a entraîné des blessés graves ou des tués, l'alcool était une des causes principales.

J'ai différentes questions à vous soumettre.

Premièrement, avez-vous disposé de chiffres, disposez-vous actuellement de chiffres plus particuliers pour la Région wallonne ? On sait que c'était une action plutôt fédérale. Aujourd'hui, avez-vous des chiffres particuliers pour la Région wallonne, qui sont peut-être plus encourageants ou qui sont peut-être moins bons qu'au niveau fédéral ?

Deuxièmement, avez-vous collaboré avec vos homologues fédéraux pour la mise en place de ce plan ? Avez-vous ciblé les mêmes problématiques pour la Région wallonne ?

Enfin, quelles sont les actions, les mesures concrètes que vous comptez mettre en place ici au niveau régional pour justement continuer cette lutte contre l'alcool au volant, sachant que tous les Wallons et les Wallonnes

qui prennent la route sont confrontés aux personnes qui prennent l'alcool au volant ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Madame la Députée, ce week-end, le contrôle de l'alcool au volant a effectivement donné les résultats que vous évoquez : 2 % de contrôles positifs, à comparer quand même avec 6 % il y a 20 ans. Cela reste préoccupant, mais on voit quand même une nette amélioration.

Deux explications à cela, la médiation de l'opération contribue à ce que les gens soient sans doute plus attentifs, mais aussi sans doute une prise en compte plus générale de cette problématique de la conduite sous influence de l'alcool. Les campagnes de sensibilisation se multiplient et sont fréquentes.

À l'Agence wallonne de la sécurité routière qui pilote tout cela, cela fait partie, l'alcool au volant, des sept priorités dégagées, notamment dans des discussions avec la police fédérale et avec nos homologues, tant VIAS que des opérateurs à Bruxelles et en Flandre. Tout cela, ce sont des actions concertées sur l'ensemble du territoire. Nous continuerons en ce sens.

Nous fixerons des chiffres fort ambitieux sur la diminution du nombre d'accidents et du nombre de tués sur nos routes. Nous sommes dans les clous actuellement, nous allons atteindre nos objectifs 2020 dès cette année.

Néanmoins, le travail reste important, il faut continuer à sensibiliser et aussi à mener des opérations de contrôle strict pour sensibiliser aussi d'une autre manière, d'une manière plus dure que les opérations classiques d'affichage et d'information.

M. le Président. - La parole est à Mme Louvigny.

Mme Louvigny (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces précisions. Vous indiquez les statistiques de 6 % il y a 20 ans. Ici, on voit que l'on a divisé par trois ce chiffre, mais je trouve qu'il reste encore assez élevé, surtout quand on sait que le chiffre par rapport à l'année passée était de 1,88 – cette année c'est 1,80 – de personnes contrôlées positives. Il y a une légère baisse, mais pas encore sensible. Il faut continuer cette lutte contre l'alcool.

Je n'ai pas entendu de chiffre spécifique pour la Région wallonne. Quand ils seront à votre disposition, pourriez-vous nous les faire parvenir pour analyser les différences régionales ?

**QUESTION D'ACTUALITÉ DE MME TILLIEUX
À MME GREOLI, MINISTRE DE L'ACTION
SOCIALE, DE LA SANTÉ, DE L'ÉGALITÉ DES
CHANCES, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DE
LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE, SUR
« LA RÉFORME « PSY 107 » »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de Mme Tillieux à Mme Greoli, Ministre de l'Action sociale, de la Santé, de l'Égalité des chances, de la Fonction publique et de la Simplification administrative, sur « la réforme « Psy 107 » ».

La parole est à Mme Tillieux pour poser sa question.

Mme Tillieux (PS). - Madame la Ministre, la réforme, communément appelée Psy 107, est une réforme des soins de santé mentale initiée déjà en 2010 par le Fédéral, mais c'est une réforme à laquelle toutes les Régions ont adhéré bien volontiers. Cette réforme vise simplement à suivre mieux et à accompagner le patient dans la santé mentale, au travers de son parcours. Les traits les plus marquants étaient la création des cellules mobiles et la volonté de sortir les patients de l'hôpital, en tout cas de raccourcir un maximum aux séjours hospitaliers et d'en réduire le nombre.

Souvenons-nous du contexte : à l'époque, en Belgique, le constat du taux de suicide était l'un des plus élevés au niveau mondial. Il fallait réagir. Il fallait surtout soutenir nos acteurs de la ligne de service santé mentale.

Une évaluation est sortie, la presse nous en informe. Il faut bien dire, Madame la Ministre, que cette évaluation n'est pas très encourageante. Elle montre en tout cas que la place des soins hospitaliers est encore prépondérante au détriment des soins ambulatoires, des parcours de soins en dehors de l'institution hospitalière, plutôt dans les lieux de vie des patients, ce que l'on appelle le soin ambulatoire.

Ma question est simple : quelle est votre analyse de cette évaluation ? Avez-vous, à la lecture de celle-ci, impliqué les acteurs de la santé mentale dans une réflexion pour relancer, améliorer, perfectionner le trajet et le parcours de soins ?

Enfin, qu'en dites-vous au niveau de la conférence interministérielle, dans vos relations avec votre homologue fédéral ou des autres Régions ? Qu'en est-il ?

M. le Président. - Vous aurez remarqué que les derniers orateurs se sont scrupuleusement conformés au temps de parole.

La parole est à Mme la Ministre Greoli.

Mme Greoli, Ministre de l'Action sociale, de la Santé, de l'Égalité des chances, de la Fonction publique et de la Simplification administrative. - Je le prends pour un rappel, Monsieur le Président, et je vous remercie.

Madame la Députée, vous avez entièrement raison sur une série de choses, en tout cas sur le timing. Effectivement, cette réforme remonte à 2010. Je me rappelle aussi de l'engouement que nous avons les uns et les autres pour cette réforme, parce qu'elle changeait radicalement la philosophie de l'accompagnement en termes de santé mentale, en particulier de soins psychiatriques, en ayant la volonté d'accompagner la personne dans son milieu de vie, avec son entourage et avec une prise beaucoup plus globale de la situation et beaucoup moins visée sur la personne. C'était de très belles perspectives.

La ministre fédérale a demandé une étude et une évaluation. Cette étude a été relativement problématique puisque, comme vous avez pu le constater à la lecture de l'article, l'étude s'est arrêtée à des chiffres de 2015, raison pour laquelle l'étude ne prend pas suffisamment en compte les évolutions qui ont eu lieu depuis lors.

Par ailleurs, vous le savez aussi, les équipes mobiles sont restées de compétence fédérale, là où nous sommes aujourd'hui compétents pour le financement et l'accompagnement des services en santé mentale avec lesquels je discute d'ailleurs pour l'instant d'une réforme et d'un renforcement, y compris d'un renforcement budgétaire de leur action, pour qu'ils puissent mieux encore qu'ils ne le font aujourd'hui, parce qu'ils jouent vraiment un rôle essentiel, de prévention, d'accompagnement et de l'ensemble des situations – c'est aussi important – pour pouvoir renforcer leur action et, surtout, permettre d'aller plus loin justement dans cette charnière entre l'accompagnement et la sortie de l'hôpital psychiatrique.

C'est vrai, et j'en terminerai par là, que l'étude montre encore des séjours à l'hôpital assez longs. Il faut dire aussi – ici, je ne stigmatise pas – que la culture sur le pays est assez différente puisque si, du côté francophone, l'on a toujours eu des dynamiques en réseau, du côté néerlandophone, la longueur de l'hospitalisation psychiatrique a toujours été beaucoup plus longue. C'est aussi une raison, à mon avis, pour laquelle la moyenne conduit encore à de longs séjours.

Monsieur le Président me rappellera à l'ordre, mais je terminerai en vous disant, Madame la Députée, que l'essentiel pour moi, c'est le renforcement des services de soins en santé mentale, puisque c'est de notre compétence et qu'ils jouent un rôle fondamental dans cet accompagnement.

M. le Président. - La parole est à Mme Tillieux.

Mme Tillieux (PS). - Monsieur le Président, je note que vous n'avez pas rappelé à l'ordre Mme la Ministre mais elle l'a dit elle-même, elle s'est rappelée à l'ordre toute seule.

M. le Président. - Elle est à moitié pardonnée, que voulez-vous.

Mme Tillieux (PS). - Plus sérieusement, je voudrais remercier Mme la Ministre pour ses réponses et la remercier surtout pour son intention de pouvoir réallouer des moyens aux services de santé mentale. Nous prenons note et nous attendons les futurs budgets pour vérifier que ce sera bien le cas.

Je pense que c'est une volonté des services aussi que de réclamer plus de moyens. D'ailleurs, dans l'article paru, en tout cas dans l'étude, le chercheur Vincent Laurent, coauteur de cette étude, propose comme solution de doter les réseaux 107 d'une véritable personnalité juridique ; ce qui permettrait aussi de leur allouer un budget à répartir évidemment entre les services ambulatoires, les services hospitaliers et les services sociaux.

Pourriez-vous envisager cette piste ? Je ne repose pas une question, mais il serait de bon ton d'examiner cette solution et d'en discuter avec les acteurs de terrain, en tout cas, cela semble tout à fait raisonnable et nous le soutiendrons.

**QUESTION D'ACTUALITÉ DE
MME KAPOMPOLE À MME GREOLI,
MINISTRE DE L'ACTION SOCIALE, DE LA
SANTÉ, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES, DE LA
FONCTION PUBLIQUE ET DE LA
SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE, SUR « LE
RÉSEAU SANTÉ WALLON »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de Mme Kapompole à Mme Greoli, Ministre de l'Action sociale, de la Santé, de l'Égalité des chances, de la Fonction publique et de la Simplification administrative, sur « le réseau santé wallon ».

La parole est à Mme Kapompole pour poser sa question.

Mme Kapompole (PS). - Madame la Ministre, le réseau Santé wallon est en progression et, pourtant, l'interconnectivité informatique entre les différents acteurs de la première ligne de soins reste encore déplorable.

En fait, c'est quoi ? C'est que chaque institution de soins développe son informatique, chaque médecin a ses fichiers. Je peux comprendre la question de la confidentialité, mais la difficulté est que ce manque de

liaison entre données est dommageable pour la qualité des soins, au final vis-à-vis du patient.

Je voulais vous entendre sur les mesures que vous prenez pour corriger cette situation et aussi avoir peut-être un état des lieux ou en tout cas une information sur cette réforme de la première ligne de soins annoncée par votre prédécesseur, Madame la Ministre, et qui n'est finalement toujours pas dans les faits dans le cadre de textes qui devraient être déposés, ici, au Parlement.

M. le Président. - La parole est à Mme la Ministre Greoli.

Mme Greoli, Ministre de l'Action sociale, de la Santé, de l'Égalité des chances, de la Fonction publique et de la Simplification administrative. - Madame la Députée, le réseau Santé wallon est en train de se développer de manière tout à fait importante, mais je dois vous rappeler que si nous sommes compétents pour le flux d'informations, nous ne sommes pas compétents pour les développements informatiques qui, eux, dépendent de l'INAMI. La connectivité dont vous parlez nécessite du matériel, nécessite des décisions, des développements informatiques qui ne relèvent pas de mes compétences, mais qui relèvent des compétences de la ministre fédérale. Tant et si bien même, je vous en rassure, que nous en parlons, très souvent en conférence interministérielle santé.

C'est la raison pour laquelle, je ne peux pas intervenir parce que cela dépend vraiment, y compris de décisions et de conventions à l'INAMI, sur le subventionnement de matériel informatique – je rappelle que dans ce cadre-là la ministre fédérale qui peut obliger un certain type d'équipement – nous, du côté de la Wallonie, nous avons pris nos responsabilités de diverses manières :

- la première, en soutenant le réseau Santé wallon ;
- la seconde, en mettant en œuvre un certain nombre de formations à l'e-santé et en tous cas à dynamique telle que celle-là, avec un subside de plus de 300 000 euros pour des formations de la première ligne autour du Belrail et de cette connectivité et deuxièmement, en mettant aussi en place six recherches-actions qui allient des médecins généralistes et des infirmiers ou des infirmières et des médecins ou des doctresses pour travailler sur la relation infirmier-médecin et là aussi voir comment les flux d'informations doivent évoluer.

Nous apportons notre pierre à l'édifice, mais la question centrale que vous posiez, elle, relève de l'équipement en tant que tel, et donc d'une compétence fédérale.

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

Mme Kapompole (PS). - Monsieur le Président, écoutez, évidemment je remercie Mme la Ministre pour

les réponses qu'elle a su m'apporter dans le cadre des compétences qui lui sont imparties.

On était hier en commission avec un débat crucial sur un défi énorme : le vieillissement de la population qui implique, au niveau de notre Wallonie, que l'on travaille également sur les notions de digitalisation de l'information et aussi d'interdisciplinarité des métiers de soin.

Par rapport à ces enjeux et par rapport à ces réponses à apporter, je dirais que l'on pourrait aller beaucoup plus loin. Je pense, vraiment que l'on peut travailler au niveau des compétences qui nous sont imparties en Wallonie, sur ces notions-là, pour avancer par rapport à un défi auquel nous devons faire face.

J'encourage Mme la Ministre à continuer, non seulement à discuter avec sa collègue au niveau fédéral, mais aussi, à lui imposer notre vision wallonne qui a toute son importance aussi au niveau fédéral dans les décisions qui doivent être prises.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. MAROY À M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉNERGIE, DU CLIMAT ET DES AÉROPORTS, SUR « LES BORNES DE RECHARGEMENT ÉLECTRIQUE ET LE « COMPRESSED NATURAL GAS » (CNG) »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de M. Maroy à M. Crucke, Ministre du Budget, des Finances, de l'Énergie, du Climat et des Aéroports, sur « les bornes de rechargement électrique et le « Compressed Natural Gas » (CNG) ».

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

M. Maroy (MR). - Monsieur le Ministre, le Salon de l'auto ouvre ses portes ce vendredi. Ceux qui envisagent d'acheter un nouveau véhicule se retrouvent bien souvent fort embarrassés. C'est que le choix de la motorisation n'a sans doute jamais été aussi difficile.

Il y a le moteur essence, avec ses émissions de CO₂, c'est mauvais pour le climat. Il y a le moteur diesel, avec ses rejets de particules fines, c'est mauvais pour la qualité de l'air. Du coup, on se tourne vers les carburants alternatifs, l'électricité et le CNG, par exemple. Là, il y a un problème. C'est le problème de la disponibilité sur le territoire wallon.

La Wallonie, il faut bien le reconnaître, accuse un grand retard. On manque cruellement de bornes de rechargement et surtout de station qui proposent du CNG. Cela devrait changer, parce que figurez-vous que le Gouvernement wallon a décidé d'enclencher le turbo, puisque deux appels à projets ont été lancés, les projets ont été sélectionnés, les budgets ont été dégagés. On parle quand même, si mes calculs sont bons, de

2 millions sur 5 ans pour l'installation de bandes de rechargement et de pas moins de 7 millions pour la création de stations CNG.

Je suis certain, Monsieur le Ministre, qu'à moins de 48 heures de l'ouverture du salon, que les Wallons brûlent d'impatience de connaître les modalités de ce déploiement.

La Wallonie sera-t-elle couverte ? Pourra-t-on arpenter la Wallonie sans risquer la panne sèche ?

Plus globalement, quelles autres mesures le Gouvernement wallon envisage-t-il pour soutenir ces motorisations alternatives ?

Enfin, cette question sur le débat du moment, qui a lieu dans la presse, il y a encore des articles dans *La Libre* aujourd'hui entre les partisans – je ne dirais pas les adversaires – et ceux, qui sont plus septiques, à propos d'un fort développement du véhicule électrique. Certains vont jusqu'à dire « C'est impossible d'arriver à 20 % de véhicules électriques parce qu'il faudrait construire des tas de centrales nucléaires ».

Comment vous positionnez-vous dans ce débat important qui, je le rappelle, passionne les Wallonnes et les Wallons, puisque bon nombre d'entre eux sont sur le point de changer de véhicule ?

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

M. Crucke, Ministre du Budget, des Finances, de l'Énergie, du Climat et des Aéroports. - Monsieur le Député, c'est vrai que nous sommes à la veille ou à l'avant-veille d'un salon d'importance et l'on sait que le choix d'un véhicule relève souvent d'un sentiment très personnel, d'une forme d'affection. À titre personnel, je n'ai jamais compris cela, mais c'est ainsi. Il y a, dans un achat comme un véhicule, quelque chose qui apparaît comme étant encore mythique. Ce qui est mythique l'est peut-être aussi par rapport au futur et par rapport à la manière dont on veut voir ce monde se développer.

Sur le choix, je crois qu'il n'y a pas photo, je renvoie, pour tous ceux qui aiment lire plutôt que de nous entendre, vers ce qui a encore été dit en commission lundi, puisque vous savez que l'on fait des auditions, notamment sur la fiscalité automobile – certains considèrent, si j'ai bien lu, que c'était parfois superflu, mais je ne le crois pas –, où nous avons entendu les fédérations. La FEBIAC nous disait : « En 2030, le véhicule – j'ai des témoins qui sont ici – le véhicule sera un véhicule électrifié, connecté, décarboné ». Cela, c'est 2030. Je fais le pari que l'on y sera avant 2030.

Aujourd'hui, quand on fait la statistique sur le territoire wallon, on est, en termes de gaz naturel, à 1 000 véhicules. Si l'on prend le véhicule électrique, on est à 5 000 véhicules. On se trouve dans une polémique

qui est celle de l'œuf et de la poule, certains nous disant : « Je ne vais pas acheter un véhicule électrique ni aller vers le CNG ou le NLG, parce que je ne sais pas comment je vais charger, si j'en ai besoin » ; et d'autres disent : « On ne va pas installer les bornes, parce que l'on n'a pas le potentiel de véhicules nécessaire pour pouvoir rentabiliser ces bornes ». C'est là que le rôle public, le pouvoir public, le Gouvernement wallon intervient – je crois à juste titre –, en disant : « On sortira de ces débats, on boostera le dossier, on donnera, au lieu de prendre, l'initiative ».

Cela a été le cas avec un appel à projets pour l'électrique : 400 000 euros. Les projets rentrés, c'était le double. On a doublé l'enveloppe, directement, en disant : on retient l'ensemble des projets, sauf un qui n'avait pas les critères minimaux pour pouvoir rentrer dedans. Pour le CNG et le NLG, ce sont 6 millions d'euros mis. En faisant cela, je peux vous dire que nos objectifs – européens, cette fois-ci – de 2020 seront remplis en 2019. On repartira en 2019 et pour les quatre ans qui suivront avec de nouveaux appels à projets dans le même style. Nous serons en heures et en temps pour répondre à ce que la FEBIAC a dit, à savoir que, demain, quand le choix sera fait, la réponse du territoire sera également à disposition puisqu'il aura fait ce choix, à mon avis, le seul intelligent.

(Applaudissements)

M. le Président. - La parole est à M. Maroy.

M. Maroy (MR). - Monsieur le Ministre, pour paraphraser le slogan : « Vous avez l'énergie », l'énergie de faire bouger les choses et d'ouvrir des perspectives sont les bienvenues pour le développement de ces motorisations alternatives.

Sans jeu de mots, il fallait amorcer la pompe. Vous avez parlé de l'œuf et de la poule. Il fallait donner le signal pour que, enfin, les choses se débloquent.

Espérons que cette implantation de stations CNG et de bornes – il y en a déjà pas mal, des bornes, mais on en manque encore – se fera rapidement.

Reste maintenant – vous y avez fait allusion, il faut un travail de qualité, un travail qui demande du temps en commission – à aboutir sur cette question de la fiscalité automobile, parce que vous savez que, en Flandre, on paie nettement moins de taxes lorsque l'on opte pour un véhicule propre.

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

M. Crucke, Ministre du Budget, des Finances, de l'Énergie, du Climat et des Aéroports. - Je ne vais pas être long, Monsieur le Président, je vous rassure.

Monsieur le Député, c'est vrai que le débat sur la fiscalité est important, il l'est aussi pour les véhicules

électriques et CNG. Je voudrais dire à ce Parlement, clairement – je le dis aussi à M. Maroy –, que le vrai problème – avec M. le Ministre Di Antonio, c'est à cela que l'on doit travailler –, c'est de se dire : quelle mobilité voulons-nous pour la Wallonie ?

Lorsque nous aurons défini ce choix sur la mobilité pour les 10-15 ans à venir, on pourra adapter la fiscalité, faire l'inverse, puisque l'on parlait de l'œuf et de la poule, c'est mettre la charrue avant les bœufs. Je crois vraiment que le débat de demain, c'est de se positionner sur cela : quelle mobilité ?

Une mobilité plus durable, sûrement. En fonction de cela, on retrouvera les moyens chez les consommateurs et chez les producteurs. C'est ce qui permettra l'équilibre. Ce travail-là, c'est un travail magnifique qu'il faut réaliser le plus rapidement pour l'avenir.

M. le Président. - La tradition veut que le Parlement ait le dernier mot.

La parole est à M. Maroy.

M. Maroy (MR). - Il n'y a plus qu'à se retrousser les manches et continuer le travail dans les différentes commissions, notamment dans celle du ministre Di Antonio.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. FOURNY À M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'ÉNERGIE, DU CLIMAT ET DES AÉROPORTS, SUR « LA CONDAMNATION DE LA WALLONIE POUR LE BLOCAGE ABUSIF D'UN CAMION »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de M. Fourny à M. Crucke, Ministre du Budget, des Finances, de l'Énergie, du Climat et des Aéroports, sur « la condamnation de la Wallonie pour le blocage abusif d'un camion ».

La question est retirée à la demande de son auteur.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. COLLIGNON À MME DE BUE, MINISTRE DES POUVOIRS LOCAUX, DU LOGEMENT ET DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « L'IMPACT DE L'AUGMENTATION DU NOMBRE DE REVENUS D'INTÉGRATION SOCIALE (RIS) SUR LA GESTION DES CPAS »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de M. Collignon à Mme De Bue, Ministre des Pouvoirs locaux, du Logement et des Infrastructures sportives, sur « l'impact de l'augmentation du nombre de revenus d'intégration sociale (RIS) sur la gestion des CPAS ».

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

M. Collignon (PS). - Madame la Ministre, il y a peu, la presse s'est fait écho de l'augmentation, en moyenne +30 % en trois ans, des revenus d'intégration dans les différentes communes et dans les différents bassins. C'est inquiétant sur le plan sociétal puisque la précarité augmente.

Vous savez aussi comme moi que les revenus d'intégration sont alimentés par une dotation du Fédéral de l'ordre de 60 %, comblée, dans la majorité des cas, à 40 % par les communes.

Pour prendre le cas que je connais le mieux, à la Ville de Huy, on a connu exactement cette augmentation de 30 %. En termes de dotation communale, la Ville donne 4,1 millions d'euros au CPAS, dont 2,1 millions d'euros sont consacrés aux revenus d'intégration. Si vous déduisez ce que l'on met en termes de frais de fonctionnement, vous constaterez que les marges de manœuvre sont étroites puisque le RIS est octroyé de manière quasi automatique : on est dans les conditions ou non. Ce qui me fait dire qu'il y a peu de marge pour faire un travail de terrain et d'insertion.

Dès lors, relativement à l'augmentation de la précarité et le report de charges – je ne vise pas ici à rentrer dans le débat par rapport aux réformes de la loi sur le chômage –, avez-vous pris connaissance de ces chiffres ? Avez-vous mesuré l'impact que cela aura sur les finances communales ?

Êtes-vous disposée à trouver des solutions du type apporter une proposition de faire prendre en charge à 100 % les revenus d'intégration par le Fédéral ou encore d'avoir une solution plus imaginative qui viserait à élargir le bassin dans le cadre duquel on tient compte du revenu d'intégration ? Ce ne sont plus les communes, mais des bassins supracommunaux, par exemple, puisque ce sont principalement les villes, et donc les citoyens de ces villes, qui contribuent en réalité à faire face à cette difficulté.

Voilà le corps de mes questions ramassées plus ou moins dans le temps qui m'était imparti.

M. le Président. - La parole est à Mme la Ministre De Bue.

Mme De Bue, Ministre des Pouvoirs locaux, du Logement et des Infrastructures sportives. - Monsieur le Député, votre question fait écho à une question écrite de votre collègue, M. Luperto, à laquelle j'ai répondu il y a quelques jours de manière très complète. Si je n'ai pas le temps, dans celui qui m'est imparti, je vous invite à la consulter, notamment pour les chiffres.

Je partage tout à fait votre constat au niveau du nombre de RIS qui a augmenté et également au niveau des montants.

J'ai consulté mon administration et, comme vous l'avez vous-même bien rappelé, l'autorité fédérale intervient dans le financement des RIS. Les chiffres que nous avons pour 2012, c'était une couverture de 83 %, et pour 2018, cette couverture est montée jusqu'à 91 %. Vraisemblablement, on tient aussi en compte la réalité qui a évolué.

Vous savez que la Région intervient via le Fonds spécial de l'aide sociale. Il y a des critères de financement, notamment la réalité des villes et des centres urbains, comme vous l'avez bien indiqué. Un critère de répartition tient compte de cette réalité et aussi de l'intégration socioprofessionnelle liée au nombre de RIS. Les communes qui doivent faire face à une augmentation de RIS sont également prises en compte dans la répartition du Fonds spécial de l'aide sociale.

Voilà pour la situation actuelle.

Vous n'êtes pas sans savoir que, durant cette mandature, nous avons travaillé sur différents outils permettant aux communes et aux CPAS de mieux collaborer, notamment via les plans stratégiques transversaux et les synergies qui, poussées jusqu'à une logique importante, permettront de mettre en place des économies d'échelle importantes.

La mandature prochaine devra faire l'objet d'une réflexion approfondie sur le financement des communes et des CPAS via le Fonds des communes et via le Fonds spécial de l'aide sociale, et prendre en compte les réalités auxquelles sont confrontées les communes, mais dans une optique de responsabilisation des communes, voire de contractualisation.

Je pense qu'effectivement, il va falloir amorcer cette réflexion lors de la mandature précédente. Je termine en concluant que le meilleur rempart contre l'augmentation des RIS contre la pauvreté, c'est bien évidemment la création d'emploi, c'est que le Gouvernement doit créer les conditions de création d'emploi et de développement socioéconomique de la Wallonie. C'est tout le sens du travail de ce Gouvernement, c'est l'engagement qu'il a pris pour le moment. J'espère aussi que le suivant ira dans cette voie.

(Applaudissements)

M. le Président. - La parole est à M. Collignon.

M. Collignon (PS). - Tout d'abord, merci pour la réponse détaillée et au surplus, j'irai voir la réponse écrite.

En étant bref, ma réflexion est la suivante : j'ai pris l'exemple détaillé de la dotation communale de ma commune. Cela veut dire que si vous retirez les revenus d'intégration, vous n'avez quasiment plus de marges pour faire un travail d'insertion. C'est vrai que, pour remplir un emploi, il faut qu'il y ait de l'emploi. Ce sont

les conditions que les gouvernements ou les différentes autorités mettent en place. Cependant, il y a des publics éloignés du marché de l'emploi. C'est le rôle des CPAS de pouvoir travailler à cette insertion-là.

Je pense que l'on aurait intérêt à gagner, à élargir le socle des contributeurs. On parlera de supracommunalité dans les mois qui viennent. Ce sont souvent les pistes évoquées. J'ai même entendu certains qui étaient pour des fusions de communes. Cette thématique-là devra être abordée, car elle pourra donner du souffle aux communes qui sont, comme vous le savez, les pouvoirs de proximité les plus rapprochés du citoyen, qui peuvent le plus rendre confiance. Cette suggestion-là devrait ou pourrait faire l'objet d'une étude, à savoir si l'on peut, par bassin, donner en fonction d'un élargissement du pôle de contributeurs pour pouvoir avoir un effet de solidarité et permettre de dégager des marges pour les communes.

**QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. DENIS À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « L'ÉROSION
DES SOLS WALLONS »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de M. Denis à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « l'érosion des sols wallons ».

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

M. Denis (PS). - Monsieur le Ministre, 30 centimètres, c'est la longueur de cette latte. Trente centimètres, c'est l'épaisseur de la terre du sol arable qui est emportée par l'érosion ces cinq dernières années en Wallonie.

Ces chiffres sont tout à fait validés scientifiquement vu qu'ils sont tirés d'une thèse de doctorat prochainement défendue aux Facultés agronomiques de Gembloux et réalisée par Nathalie Pineux.

Quand on sait que, pour créer un centimètre de terre arable, il faut entre un siècle et un millénaire, je pense que le problème a une dimension tout à fait particulière, surtout que pour compenser cette perte de fertilité, l'agriculteur est obligé de compenser avec des fertilisants chimiques, avec des effluents d'élevage. La doctorante ne mâche pas ses mots. Elle pointe le responsable : c'est l'agriculture industrielle, évidemment, dans ses phases intensives en production, extensive en superficie.

Effectivement, nos blocs de culture sont de plus en plus vastes, demandant un charroi de plus en plus lourd et un appareillage de plus en plus puissant. Ce sont des cultures de rente, telles la pomme de terre ou la betterave qui emportent une partie de la terre à leur récolte et causent, mais ont également comme conséquences, les lessivages des sols, vu qu'il n'y a plus de fossé, plus de haie. Ces sols sont lessivés. Il y a des coulées boueuses qui viennent ravager nos habitations dans les campagnes. Ce sont des coulées boueuses qui entraînent des fertilisants, qui provoquent l'eutrophisation de nos cours d'eau et l'asphyxie de la biodiversité. Ce sont des lessivages des sols qui entraînent les médicaments utilisés dans l'élevage et qui sont une charge supplémentaire de pollution pour notre environnement.

J'attends déjà vos réponses, Monsieur le Ministre.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, je suis un peu embêté, car on parlait d'élevage, d'agriculture et je dois bien vous avouer que, depuis 2014, j'ai un peu perdu de vue cette compétence agricole.

Je vous invite donc à poser les questions à M. le Ministre Collin.

Néanmoins, je partage une partie des constats que vous faites. Peut-être que c'est un peu excessif pour des zones moins sujettes à cela, puisque l'on sait que la pente et le type de culture jouent un rôle important.

Heureusement, ce que vous décrivez est assez inégal sur le territoire, et ce, bien heureusement. Ceci dit, le Code de l'agriculture de 2014, j'y avais prévu une base décrétable pour prendre des arrêtés relatifs à des mesures de lutte contre l'érosion. Je ne peux que vous inciter à interroger mon collègue, le ministre de l'Agriculture, pour voir de quelle manière il compte agir sur cet aspect-là.

Bien conscient que, dans la politique des sols, l'érosion est aussi un élément important, lorsque nous avons discuté de la politique des sols de manière générale, le Gouvernement en 2015 a approuvé une répartition des différents sujets. J'avais en charge les sols pollués. Cela nous a valu un débat sur cette thématique. D'autres thématiques ont été listées et doivent faire l'objet de développement. On a besoin aussi de textes, de décrets sur d'autres aspects, la signification des sols, l'érosion, la teneur en humus, et cetera. Tout cela, de nouveau, cette partie érosion a été confiée à mon collègue, M. le Ministre Collin.

Pour la troisième fois, je réinsiste sur le fait que vous devez développer tous ces aspects avec lui.

M. le Président. - La parole est à M. Denis.

M. Denis (PS). - Évidemment, Monsieur le Ministre, je trouve qu'il est un peu facile de se dédouaner sur son collègue en disant : « Demandez-lui. Je n'ai pas d'idée ». À ce que je sache, il y a quelques années, vous étiez en pointe pour ces questions qui étaient déjà d'actualité à l'époque.

N'empêche, dans vos attributions, il y a quand même l'aménagement du territoire. À ce que je sache, la lutte contre les inondations, c'est aussi une question d'aménagement du territoire. Vous avez l'environnement. Vous avez la protection de la biodiversité. Je pense qu'il y avait moyen d'apporter une réponse nettement plus nuancée, notamment concernant la façon dont on pouvait revoir le maillage de nos campagnes, afin que ces lessivages des sols et ces coulées de boue soient moins impactants, aussi bien pour notre biodiversité, notre environnement que nos concitoyens qui ont à souffrir de ces inondations récurrentes, avec ces pluies dévastatrices, souvent le printemps et l'été.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Je vous précise aussi que je n'ai pas la protection de la biodiversité, qui est bien une compétence de M. le Ministre Collin.

En ce qui concerne la gestion des sols agricoles, c'est de cela qu'on parle ici, il faut des mesures de gestion des sols agricoles. Vous ne pouvez pas me demander sur la politique de l'aménagement du territoire de prendre des mesures de gestion, du sens du labour, des couvertures d'hiver, toute une série de choses possibles qui permettent de limiter l'érosion. Ce sont vraiment des choses à développer avec la politique agricole, même à un autre niveau avec la Politique agricole commune. Dans les incitants aux aides européennes, il y a sans doute des moyens pour faire en sorte qu'on tienne compte de cet aspect érosion.

Ce n'est pas de la mauvaise volonté de ma part. J'ai bien mon idée sur le sujet, mais je ne vais pas rentrer dans le détail de propositions à développer par mon collègue.

M. le Président. - La parole est à M. Denis.

M. Denis (PS). - Évidemment, Monsieur le Ministre, vous abondez dans l'incohérence des compétences au sein de ce Gouvernement. Je n'osais pas le dire. Vous le dites vous-même, je ne peux qu'acquiescer.

M. le Président. - Ceci dit, Monsieur Denis, avec infiniment de tact à votre égard – je le dis pour chacune et chacun –, je vous rappelle que lorsqu'on se présente derrière le lutrin, il n'y a ni papier, ni objet. Je n'en fais évidemment pas de difficulté. Chacun aura compris que c'était un avertissement pour tous les autres.

M. Denis (PS). - Monsieur le Président, j'ai souvenir que lorsqu'il y a eu la crise de la pomme et de la poire, avec des exportations vers la Russie, j'ai un collègue qui est venu avec une pomme afin d'illustrer son propos.

M. le Président. - Je dois vous dire, Monsieur le Député, que vous n'avez pas tort. Il y a eu d'autres faits qui ont amené votre serviteur à rappeler à chacun et chacune que l'on ne pouvait pas venir avec des objets. Nous l'avons fait avec beaucoup de délicatesse. J'essaie de le faire vis-à-vis de vous de la même manière. Je comprends qu'avec la latte on mesurait mieux l'importance.

Je le dis, croyez-le bien, avec beaucoup de gentillesse. Aujourd'hui, c'est une latte. Si demain, nous laissons aller les choses, je ne sais pas où l'imagination de certains parlementaires pourrait nous conduire.

Je crois que vous aurez compris le ton que j'avais utilisé pour vous le rappeler très aimablement.

**QUESTION D'ACTUALITÉ DE MME WAROUX
À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LE
RECOURS DE PHYTOPHAR CONCERNANT LE
GLYPHOSATE »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de Mme Waroux à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « le recours de Phytophar concernant le glyphosate ».

La parole est à Mme Waroux pour poser sa question.

Mme Waroux (cdH). - Monsieur le Ministre, Phytophar – qui rassemble les producteurs d'herbicides – a introduit un recours au Conseil d'État contre l'arrêté royal qui vise à interdire une série de produits contenant notamment du glyphosate depuis octobre 2018.

On sait que le glyphosate est suspecté d'être cancérigène.

L'Union européenne n'a pas tranché sur la question. Au contraire, dans son rapport d'évaluation sur le glyphosate, elle s'est contentée de plagier à 70 % un rapport de Monsanto, ce qui est salement scandaleux.

On se retrouve ici avec une situation difficile. La Région wallonne, la Région bruxelloise et le Gouvernement fédéral avaient pris des mesures visant justement à limiter ou à interdire le glyphosate par principe de précaution pour la santé publique. Notre Parlement a été aussi précurseur, puisqu'en juin 2016, nous avons voté une résolution pour aussi interdire le glyphosate sur le territoire wallon, notamment pour ses impacts sur la biodiversité.

Quelle est votre réaction par rapport à ce recours ? Y aura-t-il des impacts par rapport à la Wallonie ?

Y a-t-il d'autres recours entamés vis-a-vis de ces questions de glyphosate ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Madame la Députée, Phytophar, Fédération de l'industrie phytopharmaceutique, s'attaque à toute législation qui pourrait restreindre l'utilisation de ces produits. Ils partent d'un principe simple, que l'on peut comprendre de leur point de vue, si une molécule est validée au niveau européen, il n'y a plus aucune raison que les États membres, et encore moins les Régions, restreignent l'utilisation.

Néanmoins, notre analyse et la réalité d'autres États membres montrent que l'on peut limiter la commercialisation. Les formules commerciales sont une compétence fédérale. On peut, sur base d'une molécule existante, décider que certaines formulations doivent être écartées, s'il y a des risques pour l'environnement ou pour la santé. C'est ce que nous avons estimé en Région wallonne, il y a déjà plusieurs années. Il y a d'abord eu une résolution, il y a eu un décret, il y a eu un arrêté permettant de limiter l'utilisation, d'interdire l'utilisation, lorsque les usages étaient non professionnels.

Vous savez que l'un des dangers, sans doute le plus évident du glyphosate, suite à une utilisation en étant insuffisamment protégé, c'est le contact cutané, c'est la goutte de produit sur la main, c'est ce genre d'usage non professionnel par des gens qui ne sont pas formés, qui ne sont pas équipés et qui peuvent se mettre en danger.

La première décision que nous avons prise est d'abord un décret pour nous donner une habilitation pour interdire des substances ; ensuite, un premier arrêté, que nous avons, depuis lors, utilisé également pour les néonicotinoïdes. Nous avons dû le justifier sur

l'usage limité pour des personnes non-détentrices d'une phytotoxicité, donc non protégées, non équipées pour pouvoir les utiliser. Cela a été validé, en ce qui nous concerne, notamment par le Conseil d'État.

Phytophar s'est attaqué au décret, donnant habilitation au Gouvernement pour prendre un arrêté interdisant certaines substances. Ce recours est toujours pendant. Il s'est attaqué aussi à l'arrêté spécifique glyphosate et à l'arrêté néonicotinoïdes et, plus récemment, à l'arrêté fédéral interdisant la commercialisation de nouveau pour le glyphosate et pour les particuliers.

On est dans une logique de la fédération des produits phytos qui est de s'opposer à toute limitation de l'usage des produits. On peut le regretter et en même temps ne pas s'en étonner. C'est leur job, c'est la fédération, ils sont là pour vendre des produits phytos. On peut comprendre qu'ils agissent de la sorte, mais nous avons bon espoir d'arriver à nos fins et à obtenir le maintien des dispositions actuelles. Elles sont appliquées, aujourd'hui : les produits ne sont plus en vente, ne peuvent plus être vendus et ne sont plus autorisés à l'usage en Région.

M. le Président. - La parole est à Mme Waroux.

Mme Waroux (cdH). - Merci à M. le Ministre pour la poursuite de son engagement.

Son combat a servi au niveau national aussi et l'on peut s'en réjouir. C'est vrai que l'on vise l'usage des non-professionnels. Il faut penser aussi à ce professionnel, aux États-Unis, qui a remporté le procès contre Monsanto. Il faut poursuivre la lutte contre ces producteurs de produits dangereux, ces lobbies, et bien associer leur responsabilité qui, un jour, démontrera aussi une culpabilité.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - J'ajouterai un élément, c'est que le 20 décembre dernier, nous avons porté devant le Conseil européen des ministres de l'Environnement, un débat sur la manière dont l'Europe devait s'organiser pour préparer des alternatives. J'ai présenté la proposition, j'ai reçu le soutien de la France et du Danemark dans un premier temps. Il y a encore du chemin, mais en tout cas, il y a un intérêt d'une série d'États membres pour mieux préparer les produits de remplacement ou les solutions de remplacement.

Aujourd'hui, on est très démunis. Si l'on interdit le glyphosate du jour au lendemain pour les professionnels, pire les néonicotinoïdes, on se retrouve avec un secteur en difficulté, parce qu'on n'a pas suffisamment travaillé sur les alternatives.

Ma demande porte sur un travail des budgets au niveau européen, sur de la recherche affectée à des alternatives pour ces produits.

M. le Président. - La parole est à Mme Waroux.

Mme Waroux (cdH). - C'est insister sur la notion de recherche indépendante puisque, effectivement, quand l'Union européenne plagie le rapport de Monsanto, on est écoeuré, les citoyens européens sont écoeurés. Il s'agit vraiment de changer de cap.

**QUESTION D'ACTUALITÉ DE MME LAMBELIN
À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LES
CHARGES D'URBANISME IMPOSÉES PAR LES
COMMUNES WALLONNES DANS LE CADRE
DU CHANTIER RER »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de Mme Lambelin à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « les charges d'urbanisme imposées par les communes wallonnes dans le cadre du chantier RER ».

La parole est à Mme Lambelin pour poser sa question.

Mme Lambelin (PS). - Monsieur le Ministre, le 13 janvier dernier, c'est-à-dire dimanche, nous avons pu entendre le ministre fédéral, M. Bellot, dans l'émission *C'est pas tous les jours dimanche* évoquer un tout nouvel argument pour justifier le retard du RER en Wallonie et la différence de délais entre les chantiers du RER en Wallonie et en Flandre.

En effet, nous avons entendu dans cette émission le ministre Bellot dire que les communes wallonnes étaient responsables d'un tiers du dérapage budgétaire dans le dossier du RER, parce qu'elles auraient des exigences purement locales en matière d'urbanisme. Il a ajouté que la Flandre, elle, n'aurait introduit aucune charge d'urbanisme supplémentaire.

Je suis ce dossier depuis le début de très près et je vous interroge régulièrement lorsqu'il y a des avancées dans celui-ci. Pourtant, c'est la toute première fois que cet argument est invoqué et il m'interpelle assez hautement.

Comment vos services ont-ils pu analyser ces charges d'urbanisme dans l'instruction des permis relatifs au dossier du RER et dans l'octroi des permis

par la Région wallonne ? Partagent-ils l'analyse du ministre Bellot par rapport aux charges d'urbanisme trop élevées ? Le cas échéant, pourquoi les permis n'ont-ils pas été corrigés ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Madame la Députée, les charges d'urbanisme ou les dépassements que vous signalez, cela représente 673 millions d'euros pour l'ensemble du projet RER, Flandre plus Wallonie.

Trois montants contribuent à ces 673 millions d'euros. Il y a d'abord des modifications techniques dans l'évolution des chantiers qui contribuent pour près de 60 %, des retards. À partir du moment où l'on a estimé un certain montant des travaux en 2003-2004, ce n'est pas la même chose que lorsqu'on doit les payer en 2017-2018. Puis, il y a une part pour des imprévus liés aux permis, des demandes formulées par des riverains, des voisins, des communes. Là-dedans, une part est légitime, sans doute. Y a-t-il, dans l'ensemble de tout cela, des exagérations ? Je suis bien incapable de vous le dire parce que la spécificité de ce dossier est que nous n'avons pas de vision sur l'utilisation du budget. Je suis incapable de vous dire combien coûte tel tronçon et quelle est la part d'études, de travaux liés à des demandes d'une commune parce que la gare doit – parfois, c'est tout à fait légitime aussi – être modernisée à partir du moment où l'on a le RER qui passe. Il y a des demandes aussi tout à fait justifiées.

Je ne peux pas vous répondre dans le détail, je n'ai pas accès à ces documents. Je peux peut-être le regretter parce qu'à partir du moment où des travaux prennent du retard, c'est toujours bien de savoir pourquoi et dans quelles mesures nos permis seraient à mettre en cause.

Je n'ai rien vu de choquant dans les permis dont j'ai pu prendre connaissance, les plus récents, sur les demandes des communes traversées. Quand on crée un RER, quand on permet un RER de se développer à un endroit donné, forcément il faut des aménagements annexes de parking, d'autres choses, tout cela va ensemble.

Quelle est la limite, entre, l'indispensable, le raisonnable et ce qui aurait été excessif ? Je suis malheureusement incapable de vous répondre là-dessus.

M. le Président. - La parole est à Mme Lambelin.

Mme Lambelin (PS). - Merci, Monsieur le Ministre. Alors, 673 millions d'euros, des demandes bien souvent justifiées, effectivement, c'est regrettable que vous n'ayez pas une vision plus précise, en tous cas, des montants précis qui concernent ces charges d'urbanisme.

Il faut tout de même remettre l'église au milieu du village, je n'utilise pas souvent cette expression, mais les principales causes du retard du RER ont été suffisamment évoquées. On a ici, pour la toute première fois un argument qui arrive de nulle part et qui justifie soi-disant un retard et qui accuse les communes wallonnes de ce gaspillage budgétaire. Je retiens les arguments suivants : les retards du RER sont dus à l'insuffisance des enveloppes budgétaires et à la répartition inadaptée de la clé de financement.

Alors, évidemment, on espère que l'accord de coopération, dont on devra discuter dans les semaines à venir, nous permettra de finaliser les travaux au plus vite. Souvenons-nous tout de même, je le rappelle à chaque fois, qu'au début des travaux dans les années 2000, on prévoyait la fin des travaux pour 2010, puis pour 2019. Maintenant, on parle d'une période allant jusque 2030. Voilà qu'aujourd'hui, tout d'un coup, de nulle part, le ministre fédéral impute aux communes wallonnes la responsabilité de ce retard. Je trouve que la thèse est très osée. C'est bien connu : plus le mensonge est gros plus il est crédible.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Tout d'abord, il faut bien avouer que les contestations et les recours contre les permis ont été plus importants sur les lignes wallonnes que sur les lignes flamandes. Le retard est essentiellement dû à cela. Cela a aussi eu comme conséquences de voir des coûts augmenter. À partir du moment où l'on ajoute du délai, si c'est contesté, cela veut dire qu'il y a des demandes supplémentaires qui doivent être réexaminées, on refait des plans, on aménage pour tenir compte des conclusions du recours. C'est un élément à prendre en compte. Ce qu'il faut retenir aussi, essayons de nous placer dans une optique positive, aujourd'hui, le dossier se débloque, les travaux auraient commencé. On a un décret qu'on aura à examiner ensemble, un accord de coopération que l'on devra valider au mois de mars, qui était cette semaine au Parlement fédéral en discussion, il y a 1 milliard sur la table, on pourra redémarrer les travaux. Il faut pouvoir le dire, même si l'on veut faire l'analyse du passé, je peux aussi le concevoir.

M. le Président. - Nous revenons vers vous, Madame Lambelin, mais je vous demande d'être très synthétique parce que j'ai fait preuve d'une indulgence exceptionnelle lors de votre précédente intervention.

La parole est à Mme Lambelin.

Mme Lambelin (PS). - Monsieur le Ministre, vous me voyez pleine d'espoir.

Je voulais simplement répéter mon étonnement face à ce type d'arguments qui surviennent tout d'un coup après des années de débat.

**QUESTION D'ACTUALITÉ DE MME LAMBELIN
À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LA
SÉCURISATION DU CARREFOUR DE L'ARBRE
SAINTE-ANNE À BAISY-THY »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de Mme Lambelin à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la sécurisation du carrefour de l'Arbre Sainte-Anne à Baisy-Thy ».

La parole est à Mme Lambelin pour poser sa question.

Mme Lambelin (PS). - Monsieur le Ministre, comme vous le savez, le 16 novembre dernier, une mère de famille a malheureusement perdu la vie sur le carrefour de l'Arbre Sainte-Anne, sur la N5, à Baisy-Thy, en province du Brabant Wallon.

Ce carrefour est malheureusement très connu pour son côté particulièrement accidentogène, puisque ce n'est malheureusement pas le premier drame survenu à cet endroit.

Je vous avais interrogé en décembre par rapport à cette problématique et parce que j'avais, moi-même, été interpellée par le collectif « Sauvons des vies » de citoyens qui se préoccupent de la sécurité à cet endroit même.

Vous m'aviez répondu que se tiendrait ce 15 janvier, c'est-à-dire hier, une Commission provinciale de sécurité routière pour prendre des décisions quant à la sécurisation de cet endroit. J'ai lu l'article en question et j'ai vu que quatre pistes avaient été retenues : la mise en place de radars, une amélioration de la visibilité des panneaux, un allongement du temps des feux et un traçage de la route pour réduire à une seule voie et plus à deux voies.

Comment s'est passée cette Commission provinciale de sécurité routière ? Pourquoi la thèse du rond-point n'a-t-elle pas été retenue ? C'était la thèse la plus souhaitée par les citoyens et par le collectif en question.

Quels contacts avez-vous eus avant, pendant et après la réunion avec ce collectif « Sauvons des vies » ?

Dans quels délais pensez-vous mettre en œuvre ces travaux ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Madame la Députée, la Commission provinciale de sécurité routière s'est réunie hier avec l'ensemble des intervenants, comme d'habitude : le SPW, les représentants de la police, de la commune et différents intervenants.

Ils ont pu trouver un accord qui consiste en une série d'équipements, de marquages, de radars et de feux. D'abord, il y a eu une unanimité sur ce qui est à réaliser et il n'y a pas eu de contestation de ce qui est sur la table aujourd'hui.

L'ensemble doit être réalisé, dernière étape, dans le courant du mois d'avril, puisque c'est à ce moment-là que l'on pourra faire les éléments liés au marquage. On a besoin de conditions particulières pour les faire. Cela veut dire qu'au moment des marquages, en avril, l'engagement est pris d'avoir terminé l'ensemble des aménagements tels que définis hier.

M. le Président. - La parole est à Mme Lambelin.

Mme Lambelin (PS). - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse.

Je n'ai pas l'impression de vous avoir entendu sur le rond-point. Cette option a-t-elle été abordée ou non par la commission en question ? Il est vrai que c'était une option souvent mise sur la table et évoquée par les différents citoyens vivant à proximité de cet endroit.

Dernière étape, dans le courant du mois d'avril, il faut à tout prix avancer, la lenteur des procédures est parfois à l'origine de graves accidents. J'entends que l'on a une avancée. Les citoyens peuvent se « réjouir » de ce qui a pu être mis sur la table hier. J'espère de tout cœur que cela solutionnera le problème et que cela pourra sécuriser le carrefour.

PROJET DE DÉCRET RELATIF À LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE LIÉE À LA CIRCULATION DES VÉHICULES (DOC. 1226 (2018-2019) N° 1 À 4)

M. le Président. - L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules (Doc. 1226 (2018-2019) N° 1 à 4).

Je vous propose de prendre comme base de la discussion générale le texte adopté par la Commission

de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des travaux publics.

Discussion générale

M. le Président. - Je déclare la discussion générale ouverte.

Un rapport a été déposé par M. Van der Stichelen sous le n° 1226 (2018-2019) N° 4 qui, sauf expression contraire, se réfère à son rapport écrit.

Je vérifie les inscrits auprès de vous pour la complétude de notre débat : MM. Denis, Maroy, Henry et Mme Waroux.

La parole est à M. Denis.

(M. Collignon, Président, prend place au fauteuil présidentiel)

M. Denis (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, avant de revenir sur le fond du dossier, je souhaiterais revenir sur quelques échanges que nous avons eus en commission et sur le rôle que doit jouer un parlement lorsqu'il légifère. En effet, dans ce dossier, nous légiférons, nous devons produire un texte qui, dès son entrée en vigueur, doit être connu, compris et appliqué. Malgré l'inflation législative, nul n'est censé ignorer la loi.

Je me permettrai également quelques remarques sur l'organisation de nos travaux et sur le chevauchement du travail de nos commissions.

Concernant nos rôles, en tant que législateurs, j'invite celles et ceux qui n'ont pas eu l'occasion d'y participer à relire le compte rendu de notre commission du 17 décembre dernier.

À plusieurs reprises, un parlementaire de la majorité a indiqué que le texte n'était pas correctement rédigé, que plus on avançait dans son examen, moins on le comprenait. Comment, dans ces conditions, les citoyens pourraient, eux, le comprendre ?

La plupart des Wallonnes et des Wallons ont une voiture et tous se verront astreindre une interdiction de circuler à un moment donné. Le 17 décembre dernier, le Gouvernement n'avait pas encore prévu de mécanisme individualisé d'information. Ce même parlementaire de la majorité a suggéré l'excellente idée d'un courrier personnalisé. La réponse de M. le Ministre a été : « Rien de prévu pour le moment, mais on pourra l'envisager, éventuellement ».

Si elle n'a pas été bâclée, la rédaction de ce texte a, à tout le moins, été insuffisante. C'est même notre collègue germanophone qui vous a donné, Monsieur le Ministre, des leçons de syntaxe.

Quand on adopte un décret, il doit être irréprochable. Qu'une résolution ou une motion parlementaire donne un cap ou une direction dans laquelle le Gouvernement doit agir, c'est logique, mais ce n'est pas la même chose pour un décret.

En matière de loi, il n'y a pas de place pour l'improvisation, sauf à vouloir donner du travail aux juristes ou, ce qui est plus grave, à s'assurer que son texte est inapplicable.

L'autre élément que je souhaiterais mettre en évidence dans ce préambule, c'est l'organisation de nos travaux.

En effet, la majorité propose l'interdiction de circuler pour certains véhicules, et ce, sur mesures d'accompagnement, car on sait que, en la matière, pour changer les comportements des consommateurs, l'outil le plus efficace, c'est la fiscalité. Or, pendant que nous débattions de cette interdiction de circuler, la Commission du budget procédait à des auditions interminables sur la fiscalité automobile. C'est un même thème traité dans la même assemblée, au même moment et par deux commissions différentes. En termes d'efficacité, de professionnalisation du travail parlementaire et de crédibilité, on doit sans doute pouvoir mieux faire.

Enfin, par élégance, je ne reviendrai ni sur les difficultés rencontrées par la majorité pour assurer le quorum en commission au cours de cette soirée du 17 décembre dernier ni sur les menaces des uns et des autres par rapport à l'organisation des travaux au Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Après vous avoir fait part de ces réflexions, je voudrais en venir au fond du dossier.

Ce projet de décret, aussi mal rédigé soit-il, s'articule autour de quatre moyens à mettre en œuvre pour limiter l'impact des pollutions atmosphériques liées à la circulation de véhicules :

- le renforcement des contrôles en matière de contrôle technique ;
- l'obligation d'arrêter le moteur du véhicule au stationnement ;
- la possibilité de mettre en œuvre des zones de basses émissions ;
- l'interdiction progressive de circuler pour certains véhicules.

Il n'est pas utile de refaire ici le débat assez technique que nous avons en décembre dernier, c'est pourquoi je me bornerai à évoquer les troisième et quatrième moyens de ce décret.

Concernant l'obligation d'arrêter le moteur d'un véhicule en stationnement, permettez-moi d'anticiper de 15 jours le débat que nous aurons sur le décret relatif à la qualité de l'air intérieur et de citer l'Union des villes et communes de Wallonie sur la façon dont le

Gouvernement wallon se défausse sur nos communes pour tenter, laborieusement, de faire appliquer sa politique environnementale. Ainsi, l'Union des villes et communes de Wallonie indique : « L'Union ne peut plus admettre indéfiniment que l'accroissement constant des réglementations environnementales, dont les communes sont chargées de la surveillance, ne s'accompagne d'aucune aide destinée à aider celles-ci à se doter des moyens humains indispensables à cette surveillance, cette contradiction mettant clairement à mal l'effectivité des réglementations considérées ». Nous réclamons donc, à brève échéance, la mise en place d'un régime de subventionnement systématique et complet destiné à l'engagement, par les communes, d'agents constatateurs en matière de délinquance environnementale et qui serait fonction de la taille de celles-ci.

Au-delà de permettre l'effectivité des réglementations considérées, ce subventionnement ne serait que la juste compensation du transfert de charges que constitue cet accroissement constant du rôle répressif des communes. Cette augmentation constante du rôle répressif des communes en matière environnementale doit être considérée comme une mission extraordinaire des communes et faire l'objet d'un financement spécifique. Or, de soutien aux communes, il n'en est nullement question dans votre projet de décret pour le contrôle spécifique de cette mesure.

Comme je l'ai indiqué, je vais me concentrer sur les zones de basses émissions et interdiction de circuler de certains véhicules. Concernant les zones de basses émissions, nous soutenons tant l'idée que la mise en œuvre de la mesure.

Greenpeace l'a démontré il y a quelques mois. La qualité de l'air dans nos centres-villes est mal évaluée et bien souvent plus mauvaise que ce que les mesures officielles indiquent parfois.

Créer de telles zones en Wallonie est donc indispensable. Cela étant, par rapport à la stratégie mise en place par la majorité, nous avons trois bémols.

Le premier, le Conseil économique et social de Bruxelles a identifié une forme de discrimination sociale dans son avis du 19 octobre 2017 dans lequel il indiquait : « Le Conseil suggère d'accorder une attention particulière à l'analyse des impacts sociaux lors de la mise en place d'une zone de basses émissions, car il est probable qu'un public moins aisé financièrement soit celui possédant des véhicules plus anciens et ayant le plus recours au marché de l'occasion lors du renouvellement de leur véhicule ». Dans votre projet, on ne trouve pas de trace d'accompagnement pour les citoyens automobilistes.

Deuxièmement, une fois de plus, on a l'impression que chacun, dans notre pays, avance seul dans son coin. Bruxelles et la Flandre ont déjà un dispositif similaire.

Nous sommes en retard et nous tentons de combler. La concertation entre les Régions et l'information des citoyens est indispensable. En effet, comme vous l'indiquiez en commission le 15 mai 2017, on ne peut pas décider tout à coup que l'on isole la Wallonie au niveau économique avec des normes bien plus sévères que celles de nos voisins, d'autant plus que l'on sait que l'air ne s'arrête pas aux frontières et que nous sommes dans un contexte plus global.

Troisièmement, comme à votre mauvaise habitude, vous décrédibilisez la parole et l'action politique. En effet, le 13 décembre, vous indiquiez dans la presse à propos de la gratuité des transports en commun dans les zones de basses émissions : « Cela peut avoir tout son sens dans un centre-ville, lorsqu'une ville décide de limiter l'accès aux voitures, combiner cela avec des mesures de gratuité des transports en commun ». Vous le dites le 13 décembre. Le 17 décembre, votre texte est analysé en commission : « La gratuité des transports n'est pas prévue dans le décret ». S'inscrivant et s'inspirant de vos déclarations, nous déposons un amendement visant cette gratuité. À notre grande stupéfaction, la majorité refuse cet amendement.

Concernant l'interdiction de certains véhicules, le phasage est intéressant, car il permet de ne prendre personne au dépourvu. Cela étant, si l'on en croit les informations publiées dans le cadre du Salon de l'automobile, le marché de l'occasion a déjà anticipé vos mesures puisqu'il semble qu'on assiste à un véritable effondrement du marché du diesel d'occasion. Sauf erreur de notre part, Monsieur le Ministre, l'interdiction de circuler s'appliquera à tous les types de véhicules, quel que soit le carburant qu'ils utilisent. Une fois de plus, vous ignorez l'impact social qu'une telle mesure peut avoir pour les ménages les plus précaires. Si nous ne remettons pas en cause l'interdiction de circuler en tant que telle, nous dénonçons l'absence de mesures d'accompagnement pour permettre aux citoyens de changer de véhicule. Nous regrettons également l'absence de soutien aux communes dans l'achat des caméras ANPR. Les objectifs du projet de décret que vous nous soumettez aujourd'hui, Monsieur le Ministre, sont louables, ambitieux, justes et s'inscrivent dans un travail initié en 2017 par notre collègue, M. Stoffels.

N'en déplaise à certains, l'action politique ne se limite pas aux travaux du Gouvernement. Le Parlement doit prendre toute sa place dans cette action. En la matière, c'est à l'initiative du PS que notre commission a travaillé pendant plusieurs semaines sur la qualité de l'air. C'est pourquoi nous ne nous opposerons pas à votre projet.

Ce que nous contestons dans votre projet de décret, ce sont, outre sa rédaction, surtout l'absence des mesures de soutien aux citoyens et aux communes.

Vous allez créer des inégalités. De nombreux observateurs l'ont souligné. Monsieur le Ministre, votre Gouvernement, vous vous obstinez. Il est vrai qu'il n'y a pas pire sourd que celui qui ne veut entendre, c'est pourquoi nous nous abstenons.

Je vous remercie pour votre attention.

M. le Président. - Monsieur Maroy, toujours le mot pour rire. Venez à la tribune, on n'en attend pas moins de vous.

La parole est à M. Maroy.

M. Maroy (MR). - Sérieusement, sans se prendre au sérieux, j'ai d'abord envie de répondre à M. Denis qu'il était en forme. On avait l'impression qu'il était en train de peindre un tableau, mais uniquement avec du noir. À la fin, cela a été un peu mieux, puisque vous n'allez pas vous opposer à ce texte. En tout cas, je n'ai pas eu l'impression, à vous entendre, d'avoir assisté à la même séance de commission que vous. Chacun a son avis.

Chers collègues, nous analysons aujourd'hui un texte important en matière de lutte contre la pollution atmosphérique. Le Gouvernement, par ces mesures, développe et concrétise les politiques annoncées dans la Déclaration de politique régionale.

La DPR précise en effet – je vais la citer – : « La Région tendra, pour les véhicules particuliers, vers une Wallonie sans diesel en 2030 ». La Wallonie tendra.

Concernant la qualité de l'air, la même DPR précise que « le Gouvernement amplifiera les efforts engagés, en particulier en ce qui concerne les particules, les oxydes d'azote, l'ozone et les polluants persistants », fin de citation.

Tout cela pour dire que ce projet de décret s'inscrit évidemment dans la ligne que s'était fixée le Gouvernement depuis sa formation.

Au niveau européen, les différents outils, comme le programme Air pur pour l'Europe ou encore le rapport 2014 de l'Agence européenne de l'environnement, posent le constat que malgré une nette amélioration de la qualité de l'air dans les différents États membres ces dernières années, la pollution atmosphérique demeure le principal facteur environnemental lié aux maladies et décès prématurés évitables. Elle serait responsable, cette pollution, de plus de 400 000 décès par an en Europe, dont 9 300 rien que pour notre pays. La pollution est également à la source de nombreuses maladies respiratoires, comme l'asthme, par exemple, et de problèmes cardiovasculaires. Enfin, cette pollution a aussi évidemment un impact sur la biodiversité et sur les écosystèmes.

Pour enrayer ce phénomène, il est bon de rappeler que les États membres de l'Union européenne se sont

fixé pour objectifs à l'horizon 2030 de réduire de 52 % les incidences de ces polluants.

Il faut rappeler cela, Monsieur Denis. On a pris des engagements, il faut les respecter. On peut se réjouir que le Gouvernement avance.

Par ce texte, la Wallonie s'inscrit dans le sillage de ces ambitions européennes et s'attèle à la réalisation de celles-ci en s'attaquant à la réduction d'émission de particules fines et d'oxydes d'azote.

Le transport est devenu la principale source émettrice d'oxydes d'azote et de particules fines. Les chiffres précisés par le ministre en commission sont assez éloquents. Je les rappelle. Sur l'ensemble des oxydes d'azote émis, 50 % le sont par le secteur du transport. Dans ces 50 % du transport, les voitures diesel sont responsables de près de la moitié des émissions, 47 % très exactement, contre 2,8 % pour les voitures essence, 17 % pour les camionnettes, 28 % pour les camions et 4,4 % pour les bus.

L'implémentation du décret permettra de contribuer dans une bonne mesure à la réalisation des objectifs européens.

Le projet de décret s'articule autour de deux volets principaux. Il prévoit, d'une part, la sortie progressive des véhicules les plus polluants du parc automobile wallon et fixe, d'autre part, le cadre juridique à la mise en place de zones de basses émissions, c'est-à-dire ces portions de territoire dont l'accès sera limité à certains types de véhicules. Ces zones de basses émissions fleurissent actuellement un petit peu partout en Europe, principalement dans les grands centres urbains.

Concernant le premier volet, à savoir la sortie progressive des véhicules les plus polluants, comme je l'ai déjà dit en commission, le projet est ambitieux, responsable et humain.

Ambitieux, car le Gouvernement wallon est le premier en Belgique à s'engager sur cette voie. Le ministre nous l'a précisé, le 17 décembre dernier, nous sommes les premiers, en Wallonie, à fixer un calendrier de sortie des véhicules les plus anciens, en principe aussi les plus polluants. La Flandre et Bruxelles n'ont, à ce jour, pas encore de réglementation similaire.

Ambitieux encore, car le texte ne se limite pas aux motorisations diesel. Il vise les motorisations thermiques, aussi les moteurs essence, dont les plus vieux modèles sortiront du parc de façon progressive, entre 2023 et 2028, suivant d'ailleurs le même calendrier que les véhicules diesel. Ce n'est qu'entre 2028 et 2030 que le décret s'appliquera aux véhicules diesel dans leurs conceptions les plus récentes, à savoir les normes Euro 5 et Euro 6.

Autrement dit, si vous avez un véhicule diesel de la dernière génération, qui a environ trois-quatre ans,

comme ma voiture, par exemple, ce n'est qu'entre 2028 et 2030 que ce véhicule ne pourra plus circuler ; autant dire que d'ici là, dans une très grande majorité des cas, ce véhicule aura rendu l'âme et vous en aurez changé.

Il est important de préciser que le projet de décret ne préjuge pas de la situation en 2030. C'est important, la porte reste ouverte pour des motorisations diesel qui, grâce à la recherche, grâce à l'innovation, seraient devenues moins polluantes. Autrement dit, si un moteur diesel très performant en termes d'émissions d'oxydes d'azote apparaît sur le marché, le Gouvernement conserve un levier pour autoriser ce véhicule à circuler sur nos routes. C'est important de souligner cela : on ne coule pas dans le béton la motorisation diesel, le Gouvernement reste attentif aux progrès qui pourraient être enregistrés.

Dans le cadre de cette sortie progressive du parc, de quel véhicule parlons-nous exactement ? Les Wallonnes et les Wallons qui nous écoutent ont envie de savoir : « Ma voiture, puis-je la garder ? Jusqu'à quand ? ».

Soyons clairs. Prenons le début du calendrier de sortie : en 2023, on sortira les véhicules ne répondant à aucune Euro norme, c'est-à-dire ceux immatriculés avant le 1er juillet 1992, c'est-à-dire au siècle dernier. Exit également les véhicules Euro 1, mis en circulation entre le 1er juillet 1992 et le 31 décembre 1996. Vous l'avez compris, on parle ici de véhicules extrêmement anciens.

Continuons la progression, en sautant quelques années, et arrêtons-nous au calendrier de sortie de l'année 2026. À partir de cette date, sortiront du parc, les Euro 4, soit les véhicules immatriculés entre le 1er janvier 2006 et le 31 décembre 2010. Le citoyen aura pu rouler 16 ans avec ces véhicules. Je ne vais pas faire, ici, l'exercice pour chaque année.

Ce que je souhaitais mettre en lumière, c'est que, compte tenu de l'âge moyen du parc automobile wallon, qui tourne approximativement autour des neuf ans, il y a beaucoup de chances que le citoyen soit déjà passé à une motorisation moins polluante avant l'entrée en vigueur de ce calendrier de sortie.

Vous le savez, toutes et tous, le Salon de l'automobile approche, l'inauguration a lieu vendredi. Question : si j'ai envie d'acheter un diesel, puis-je encore le faire ? Oui, bien sûr, c'est encore possible, le décret n'interdit pas l'achat de véhicules diesel. Cependant, les citoyens sont prévenus. Vu le calendrier de sortie, leur nouveau véhicule diesel ne pourra pas circuler éternellement. En principe, en 2030, il ne pourra plus circuler, sauf exception. Celui qui roule beaucoup, n'a pas de souci à se faire, puisque 2030, c'est dans 11 ans. Si vous faites, par exemple, 30 000 ou 40 000 kilomètres par an, il y a peu de chances que votre véhicule puisse rouler 500 000 kilomètres. Vous

aurez largement le temps d'amortir ce véhicule et vous aurez eu le temps d'en changer d'ici là.

Je le disais, ce projet est ambitieux, il est aussi responsable. Le Gouvernement est conscient de l'urgence environnementale et prend les mesures pour diminuer les émissions d'oxydes d'azote et de particules fines dans le but d'améliorer notre santé et de préserver nos écosystèmes.

J'entends certains dire que le message donné au citoyen est « Achetez essence et plus diesel » et que l'on oublierait les enjeux climatiques et les objectifs à atteindre en termes de réduction d'émissions de CO₂.

Il est certain que les motorisations essence, dans leur conception actuelle, rejettent plus de CO₂ que les diesels. J'ai d'ailleurs pu lire récemment que les taux d'émissions de CO₂ augmentaient et que cela pouvait s'expliquer par le récent recul des ventes de diesel au profit de l'essence.

Le Gouvernement y est attentif et n'oublie pas nos engagements d'un point de vue climatique.

Ainsi, la DPR précise que le Gouvernement a pour objectif de « valoriser davantage les véhicules propres et de pénaliser la mise en circulation de véhicules trop peu performants sur le plan énergétique ». Le Gouvernement a donc déjà pris des mesures dans ce sens.

J'en ai parlé avec le ministre Crucke il y a quelques minutes à peine, lors d'une question d'actualité. Celui-ci a fait une annonce importante au début de la semaine concernant les moteurs au gaz naturel comprimé, le fameux CNG. Pendant cinq ans, la Région wallonne investira 400 000 euros chaque année pour implémenter des bornes de rechargement ou des stations qui fournissent du gaz naturel comprimé. La Région compte ainsi stimuler les véhicules roulant avec des carburants alternatifs.

Je rappelle également que, selon le plan wallon Climat-Énergie, le parc automobile prévoit les pourcentages suivants à l'horizon 2030 :

- 27 % de véhicules essence ;
- 19 % de véhicules électriques ;
- 18 % de véhicules roulant au CNG ;
- 17 % de véhicules diesel, quand on est au-delà de 40 % aujourd'hui ;
- 13 % de véhicules hybrides non *plug in* ;
- 5 % de véhicules *plug in* ;
- et 1 % de véhicules alimentés par de l'hydrogène.

Il y a un cap, il y a une vision, il y a un ensemble qui me semble cohérent, mais il faut bien commencer, Monsieur Denis, par quelque chose. Parfois, quand je vous entends, j'ai l'impression qu'il vaut mieux ne rien faire. Un bon gouvernement, c'est comme les gouvernements socialistes qui, sur les 37 dernières années, ont été au pouvoir pendant 33 ans, et qui, aujourd'hui, nous donnent des leçons.

(Réactions dans l'assemblée)

Je veux citer aussi la ministre De Bue qui a récemment lancé un appel à projets visant le verdissement des flottes de véhicules des pouvoirs locaux. Une enveloppe de 1,5 million d'euros a été dégagée pour encourager les pouvoirs locaux à développer une stratégie de gestion de leurs véhicules, que ce soit en termes de verdissement, de partage ou d'utilisation, à les encourager aussi à acquérir des véhicules 100 % électriques ou bien hybrides électricité-essence ; bref, des véhicules propres. Les pouvoirs locaux sont incités, par cette mesure très concrète accompagnée d'un budget de 1,5 million d'euros, à s'inscrire pleinement dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Vous voyez, Monsieur Denis, que ce projet de décret n'est pas isolé. C'est un ensemble de mesures cohérentes. Il y aura encore d'autres mesures, ne vous impatientez pas. Ce Gouvernement avance. En un an et demi, il aura sans doute fait plus que vos gouvernements socialistes depuis 15 ans. L'histoire jugera, en tout cas.

M. Denis (PS). - Je vous laisse la responsabilité de vos propos.

M. Maroy (MR). - Je laisse réagir. Évidemment, cela les énerve et c'est normal que cela les énerve.

M. Denis (PS). - Je ne suis pas du tout énervé.

M. Maroy (MR). - Quand ils sont pris la main dans le pot de confiture...

Je voudrais rappeler que, d'un point de vue climatique toujours, il sera nécessaire de renoncer aux véhicules à moteur thermique, qu'ils soient diesel ou essence. Ce n'est pas moi qui le dis, mais Greenpeace : « Pour pouvoir répondre aux objectifs climatiques, il faudra réduire à l'horizon 2030 les véhicules thermiques, essence et diesel, actuellement en circulation dans une proportion de deux tiers. » Commencer par les véhicules les plus polluants ne me semble pas être un mauvais choix.

Le Gouvernement n'a pas omis la dimension humaine dans son projet de décret. Il prend en compte – oui, Monsieur Denis – des situations de vie particulières ainsi que des disparités économiques et sociales. L'article 3 du décret prévoit ainsi que les véhicules qui roulent peu – soit moins de 3 000 kilomètres par an – pourront continuer à circuler au-delà des échéances prévues par le calendrier de sortie.

Je vais prendre un exemple. Un couple de retraités qui sort son véhicule diesel une fois par semaine pour aller faire les courses ou pour aller visiter des amis, s'il fait moins de 3 000 kilomètres par an, il pourra continuer à utiliser son véhicule au-delà du calendrier établi.

Ensuite, je mentionnerai – Monsieur Denis, vous vous êtes bien gardé de le dire – que les travaux en commission ont été fructueux dans le sens où ils ont permis d’amender le texte afin de permettre au Gouvernement de mettre en place des mesures d’accompagnement. C’était même un amendement que vous avez déposé, Monsieur Denis. Vous voyez qu’on n’a pas été fermé, comme vous avez l’air de le dire. Il faudra cadrer pour éviter des effets d’aubaine. Ce sont des mesures à l’attention de personnes économiquement vulnérables. Ce sera prévu dans le décret.

J’ai parlé du premier volet de ce décret. Parlons maintenant du second volet. Il fixe un cadre juridique à la mise en place de zones de basses émissions. Ces zones sont des portions de territoire dont l’accès est limité aux véhicules listés dans le projet de décret. Le texte wallon s’inspire ici des réglementations déjà en vigueur en Flandre et à Bruxelles, mais il faut le reconnaître, il existe des nuances dans les calendriers et dans les véhicules visés. C’est là sans doute, Monsieur Denis, que vous me prêtez des propos en les déformant un peu. C’est là que j’ai attiré l’attention du ministre sur le fait qu’il va y avoir des nuances entre ce que l’on peut faire à Bruxelles, en Flandre et en Wallonie.

J’habite près de la frontière linguistique en Wallonie. Quand je me rends à Bruxelles, je traverse d’abord la Wallonie, puis la Flandre, puis la Wallonie, puis la Flandre, puisque avec l’autoroute E40 vous passez comme cela plusieurs fois d’une Région à l’autre. C’est une question de bon sens et de pragmatisme, il faut informer au mieux les citoyens sur la réglementation.

Dire cela au ministre, il me semble, Monsieur Denis, que ce n’est pas torpiller le projet de décret, c’est attirer l’attention sur la nécessaire bonne information des citoyens. Vous m’excuserez si la bonne information est dans mon ADN. Je suis heureux de pouvoir dire que nos travaux en commission ont permis de renforcer l’information disponible concernant les zones de basses émissions.

Il est ainsi désormais prévu que le périmètre des zones de basses émissions devra être publié de façon permanente sur le site Internet de la commune concernée. Il y aura par ailleurs un site d’information wallon qui sera mis en ligne ; on pourra très facilement, en allant sur ce site, avoir tous les renseignements.

Concernant le contrôle, celui-ci sera réalisé par un système de caméra ANPR. Il y en a déjà pas mal qui ont été installées dans le cadre de la taxation au kilomètre en vigueur pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes, si ma mémoire ne me fait pas défaut.

Il faudra, c’est vrai, compléter l’équipement. C’est une vieille loi économique, plus on installe de caméras, moins ces caméras coûtent cher. Un système informatique fera le lien entre la plaque d’immatriculation et les données de la DIV afin de

vérifier si le véhicule a le droit de circuler dans la zone ; cela se fera automatiquement.

Les zones de basses émissions seront également applicables aux véhicules immatriculés à l’étranger. Cela veut dire que, si je suis français, j’ai l’intention de venir en Wallonie, je pénétrerai dans une zone de basses émissions, je devrai, préalablement à ma venue en Wallonie, m’inscrire sur le site dans la banque de données. Après tout, cela me semble moins compliqué que ce vous devez faire, vous, si vous comptez vous rendre à Paris puisque, là, vous devez vous procurer une vignette. Cela prend quelques semaines pour l’obtenir, « tintin » si, à la dernière minute, vous comptez aller passer un week-end en amoureux dans la Ville lumière à moins de dégoter un bon prix de dernière minute avec les Thalys.

Pour conclure, le texte qui nous est présenté aujourd’hui, bien qu’il puisse encore – il faut l’admettre – susciter des craintes et des interrogations au sein de la population, est un décret équilibré qui prend en compte tant la réalité de l’urgence environnementale que la réalité économique et sociale en Wallonie.

Vous parliez en commission, Monsieur le Ministre, de curseur. Je pense, tout comme vous, que ce curseur est placé au bon endroit. Les choses ne sont pas coulées dans le béton, le décret laisse la possibilité d’ajuster le tir et de déplacer ce fameux curseur dans le futur, afin de tenir compte de données nouvelles et de l’évolution technologique.

Là encore, c’est le bon sens qui l’emporte et pas une espèce de dogmatisme stalinien. Soyons pragmatiques, soyons souples, on pourra affiner si nécessaire.

Le Gouvernement est déterminé à mettre tout à en œuvre pour atteindre les objectifs en termes d’amélioration de la qualité de l’air. Le projet que nous nous apprêtons à voter vient compléter, je l’ai dit, une série d’autres mesures dans le cadre de la lutte contre le changement climatique. C’est une pièce d’un puzzle qu’il convient de ne pas tarder à réaliser.

On me dira sans doute qu’il y a encore plein de choses à faire et on aura certainement raison de le dire. Oui, il y a encore du pain sur la planche.

Permettez-moi enfin, Monsieur le Ministre, de vous rendre attentif à un sentiment que l’on sent poindre dans l’opinion publique, c’est une sorte de sentiment d’injustice que ressentent certains de nos concitoyens qui s’interrogent sur les pollutions émises par le secteur du transport routier, par les avions – c’est vrai que l’on va à Rome pour 25 euros aller-retour aujourd’hui – et aussi par les mastodontes des mers. Je voyais récemment un excellent sujet dans le JT de France 2 sur la pollution engendrée par ces paquebots de croisière. C’est assez affolant.

On sort évidemment ici du décret, mais c'est une préoccupation réelle de la pollution. Je vous invite à communiquer en parallèle – quand je dis vous, c'est le Gouvernement wallon – sur toute action menée dans ce cadre afin que le citoyen n'ait pas l'impression qu'il est le seul à contribuer à l'effort.

Je vous remercie pour votre attention.

M. le Président. - La parole est à M. Henry.

M. Henry (Ecolo). - Monsieur le Ministre, chers collègues, ce décret – je vois que vous m'écoutez malgré que vous vous déplacez – n'est pas anodin. C'est un morceau, une pièce législative importante. C'est une étape de plus dans la législation concernant la qualité de l'air, puisqu'il existe déjà certains dispositifs législatifs. Nous avons le plan Air-Climat-Énergie notamment et d'autres éléments. C'est un encadrement législatif nouveau qui vient s'ajouter.

Vous créez des zones basses émissions, en tout cas vous l'intégrez dans le décret. Vous planifiez également progressivement la sortie de certains types de motorisation.

Cela répond à une préoccupation montante dans la population : celle de la qualité de l'air.

On ne peut pas nier que ces dernières années, assez récemment, il y a une mobilisation plus forte, qui probablement se poursuivra, des attentes plus fortes dans la population par rapport à une meilleure qualité de l'air, notamment dans les villes, dans son propre quartier, à l'approche de l'école de ses enfants, par exemple, parce qu'il y a maintenant une information disponible, y compris très localisée, une capacité de mesures individualisées de la qualité de l'air. Cette préoccupation a crû ces dernières années, malgré que, paradoxalement, globalement, la qualité de l'air s'est améliorée par rapport à ce que l'on pouvait connaître les décennies précédentes. Elle reste encore améliorable bien entendu, en particulier dans les centres-ville. C'est une nécessité, parce que c'est un problème de santé publique tout à fait majeur.

Cela répond à une préoccupation importante. Ce n'est pas un décret sans effet. C'est un décret qui aura des implications très importantes.

Je l'ai dit en commission, il y a probablement rarement des législations qui ont un impact aussi direct sur un marché très important, en l'occurrence ici celui des voitures, à la fois neuves et d'occasion.

Ce n'est pas du tout anodin. On pourrait dire d'une certaine façon que c'est courageux. Je suis même surpris qu'il n'y a pas eu davantage de réactions – peut-être, cela viendra – sur cette réforme.

Le problème majeur pour nous, c'est que vous ne changez pas de paradigme.

Vous ne vous inscrivez pas dans un contexte global de réduction du nombre de voitures et, surtout, du nombre de kilomètres parcourus, et cela, c'est le problème majeur, parce que j'entends plusieurs intervenants nous dire : « C'est une première étape. S'il faut, on ajustera les curseurs ».

Il y a une préoccupation, aussi, des émissions du Gouvernement, et cetera. Si vous n'accompagnez pas globalement, si vous n'inscrivez pas cette réforme dans une réduction, année après année, du nombre de kilomètres parcourus, à tout le moins, du nombre de kilomètres parcourus par des véhicules thermiques, essence et diesel – je pense qu'il faut les deux, de cette catégorie-là de véhicules, c'est-à-dire la toute grosse majorité des véhicules actuellement en circulation et encore dans les ventes, actuellement –, alors, on a un souci majeur par rapport, d'une part, aux problèmes de mobilité en tant que tels et surtout aux problèmes de qualité de l'air et aux problèmes d'émission de gaz à effet de serre, d'autre part. Par rapport aux objectifs qui nous sont assignés par l'Europe, mais qui devront être renforcés, par rapport à nos propres objectifs, par exemple, de la résolution « bas carbone » de notre Parlement, nous savons qu'il n'est pas possible que, d'ici 2030, on ait encore autant de véhicules thermiques, essence et diesel en circulation. Or, comme vous n'inscrivez pas ce décret dans cette réduction progressive du nombre de véhicules et du nombre de kilomètres parcourus, il y a des effets pervers au décret qui, probablement, apparaîtront et, en tous les cas, il y a des résultats qui seront insuffisants.

Pourquoi ne changez-vous pas de paradigme ?

Pourquoi dis-je que vous ne changez pas de paradigme ? Parce que vous affirmez qu'il faudrait, effectivement, progressivement diminuer l'usage de la voiture. Seulement, dans les faits, les investissements du Gouvernement ne sont pas ceux-là ; ce ne sont pas vos choix.

Sous cette législature, vous avez réduit les investissements et le subventionnement de la politique des transports en commun. Vous avez réduit, aussi, l'ambition à la politique cyclable qui, pourtant, est encore très loin de ce que l'on peut connaître ailleurs. Il faudrait l'amplifier considérablement. Vous ne faites pas du tout cela. Si ce n'est des objectifs incantatoires de long terme, dans la Vision Fast, par exemple, et d'autres éléments, vous n'avez pas une planification, une réduction, année après année, du nombre de véhicules sur les routes, du nombre de kilomètres parcourus et du nombre global de véhicules essence et diesel, en circulation.

Dans ce cadre-là, c'est tout à fait impossible de réussir à atteindre nos objectifs climatiques. Vous le savez bien. C'est compliqué de s'attaquer à ce problème, parce que cela touche à la vie quotidienne de tout le monde. Ce n'est pas facile de se passer de sa

voiture, en tout cas, pour beaucoup de personnes. Les investissements disponibles, l'offre disponible n'est pas forcément présente, l'organisation du travail ne facilite pas toujours les choses, l'organisation du territoire non plus. C'est quelque chose de très complexe, mais si l'on ne s'inscrit pas dans cette réduction claire du nombre de kilomètres parcourus en voiture, on a un problème majeur. C'est pour cela que ce décret est déconnecté.

Il est déconnecté aussi, parce que le Gouvernement, justement, n'a pas de réforme fiscale. Vous aviez pourtant annoncé, alors que ce n'est pas votre compétence, mais on est, ici, quand même, face à une politique générale du Gouvernement. Comme mon collègue Denis l'a dit tout à l'heure, nous avons un très grand nombre d'auditions en cours à la Commission du budget sur tous les impacts possibles et les paramètres d'une réforme fiscale de la fiscalité automobile, mais il apparaît très clairement qu'il n'y en aura pas sous cette législature. On sera différé dans le temps de plusieurs années. Or, on touche aux mêmes comportements, c'est-à-dire que la fiscalité automobile, elle doit jouer sur deux choses : d'une part, sur le choix d'achat d'un véhicule – soit d'ailleurs de ne pas acheter ou d'acheter ou, si l'on achète, du choix du modèle de véhicule – et, d'autre part, elle doit ensuite jouer sur l'usage du véhicule, c'est-à-dire, de préférence, l'utiliser moins souvent, de manière plus raisonnée, et cetera. Il y a énormément de paramètres qui vont jouer.

Ici, vous amenez des paramètres et des incitants, dans le choix d'un véhicule – quand même assez importants, assez discriminants – dans ce décret, mais c'est déconnecté des autres paramètres qui doivent venir via la fiscalité automobile. Cela fait que l'on a un impact très important qui se jouera avec seulement des éléments partiels et qu'il y aura, ensuite, d'autres réformes qui viendront par la suite.

Là, c'est vraiment problématique. Je vous ai demandé – vous avez donné certains chiffres – quel était, du point de vue des émissions de gaz à effet de serre, le bilan que vous pouviez faire de votre réforme. Vous n'avez pas pu nous répondre. Je ne sais pas si vous aurez des éléments aujourd'hui. J'imagine bien qu'il y a aussi des paramètres et des hypothèses.

On ne connaît pas tout de l'avenir, mais cela me paraît très important qu'il y ait une analyse, savoir si, globalement, on va dans la bonne direction.

De ce point de vue, on doit aussi reconnaître – je peux rejoindre aussi mon collègue sur ce point – qu'il y a eu une certaine accélération, voire improvisation dans les travaux du Parlement. On a connu toute une série de sujets sur lesquels on avait eu un temps beaucoup plus important d'analyse, notamment de consultation d'acteur. La majorité n'a pas souhaité qu'il y ait des auditions sur ce texte. Pourtant, il y a eu des expressions de différents mouvements, notamment d'ONG, qui se sont adressées à vous, qui ont eu des demandes de

renforcement des mécanismes, des questions, des renforcements, considérant que le texte n'allait pas suffisamment loin sur la motorisation diesel, mais aussi et surtout, sur celle essence. Tout cela n'a pas pu être approfondi en commission, puisqu'on a eu en plus, un 17 décembre, une période où tout le monde est fort chargé en fin d'année, où il n'a pas y pu avoir ce temps d'analyse et de discussion plus détaillées.

C'est regrettable. J'ai bien compris que le Salon de l'automobile était la motivation absolue du calendrier. Ce n'est pas anodin. Nous sommes mi-janvier et le salon ouvre ce vendredi. On a bien compris que le message devait pouvoir être clair pour le Salon de l'automobile. Dans un sens, je peux le comprendre, mais c'est une pression de calendrier vraiment problématique par rapport à l'importance d'une législation comme celle-là avec toutes ses conséquences.

On ne peut que regretter que nous n'ayons pas pu avoir ces discussions plus en amont de telle manière que si vous vouliez respecter ce calendrier du Salon de l'auto, à tout le moins, on puisse avoir une analyse détaillée des conséquences et du cadre du décret.

J'espère que vous pourrez nous donner des éléments supplémentaires concernant le bilan au niveau des émissions de gaz à effet de serre. Même concernant le bilan qualité de l'air, il y a des questions. On est vite dans des simplifications. Il est évident qu'il n'y a pas que le niveau de motorisation d'un véhicule – niveau théorique de motorisation – qui détermine l'impact réel de celui-ci. Cela dépend de l'usage qui est fait. Roulera-t-on beaucoup avec ? Roulera-t-on en ville ou pas ? Comment conduira-t-on ? Sera-t-on souvent chargé ? Roulera-t-on vite ? Toutes ces questions ont un impact très important sur la pollution réelle.

Il y a aussi tout le débat scandaleux sur les normes réelles des véhicules et leur contrôle qui n'est pas tout à fait clôturé. On ne peut que partir sur des émissions théoriques. Ensuite, il y a encore des phénomènes mal connus. On parle notamment des particules fines, mais on parle assez peu des particules très fines, c'est-à-dire des particules encore plus petites que, aujourd'hui, on n'est pas capable de mesurer, sur lesquelles il n'y a pas de normes établies, qui descendent encore plus profondément dans les poumons, également très mauvaises pour la santé.

On a parfois des effets pervers de nouvelles motorisations qui amènent des problèmes de santé également importants.

C'est clair que plus les moteurs thermiques sont efficaces et brûlent le plus loin possible les carburants, plus les particules qui restent, au final, sont petites et sont moins importantes en quantité, en masse, mais pénètrent aussi plus profondément dans les poumons avec toutes les questions de santé que l'on sait. Ces

questions-là ne sont pas tout à fait réglées, même pour les nouveaux moteurs.

J'en reviens à mon introduction. C'est pour cela que, dans tous les cas, la seule manière d'avoir une certitude qu'on est efficace pour la qualité de l'air et pour la question climatique, c'est d'être dans une baisse importante, année après année, du nombre de kilomètres parcourus. On peut retourner le problème dans tous les sens, c'est le déterminant absolu, car vous gagnerez sur la qualité de l'air. Si vous avez moins de véhicules qui circulent, vous avez moins d'émissions au global du parc et vous avez aussi gagné sur la question climatique.

On sait que l'on doit aller vers cela, mais aujourd'hui, on n'y est pas. Aujourd'hui, la tendance dans laquelle on se trouve, c'est qu'on a des véhicules de plus en plus propres au global, mais la globalité des émissions est stable. Pourquoi ? Car on roule plus, à part récemment où cela commence à se stabiliser. On a, ces 20 dernières années, tout le temps rouler plus. On a, au global, des émissions et une consommation de carburant qui restent stables malgré les améliorations technologiques. Ce cadre-là, on ne le voit pas du tout apparaître. On risque d'avoir un grand nombre de personnes qui se diront : « J'achète un véhicule plus propre, je fais bien. C'est bon, j'ai apporté ma pierre à l'édifice. Je n'ai pas réglé le problème, mais j'ai fait ma part. ».

On n'a pas du tout fait sa part. Collectivement, c'est très insuffisant de seulement choisir le mieux possible les véhicules nouveaux que l'on achète. C'est très insuffisant en politique de mobilité et en politique de qualité de l'air.

Voilà, pourquoi nous sommes insatisfaits de cette réforme, même si elle n'est pas anodine et même si elle est courageuse. Comme je l'ai dit, pour ma part, cela nous paraît tout à fait décalé d'un cadre général et d'une politique ambitieuse en matière de réduction des ambitions.

Pour ce qui concerne les zones basses émissions, que nous soutenons sur le principe, il y a évidemment quelques questions de modalité, mais je ne vais pas être trop long à ce stade du débat. Je constate néanmoins, et je le regrette, que vous renvoyez une grande partie de la patate chaude aux communes, une fois de plus. Je sais que le décret prévoit que, à un moment donné, la Région peut agir, mais l'esprit n'est pas celui-là. L'esprit est que vous prévoyez des dispositions que les communes peuvent choisir d'appliquer, c'est-à-dire de définir des zones de basses émissions qu'elles doivent faire valider par la Région. Il y des critères régionaux, mais le choix de s'engager dans cette voie est communal.

C'est bien que les communes s'impliquent, qu'elles fassent des choix, mais cela veut dire qu'il y a un risque aussi d'avoir des différences importantes entre les communes, y compris entre les villes, à l'échelle de la

Wallonie. Surtout, on n'a aucun indicateur sur l'ampleur dans lesquelles ces zones de basses émissions seront mises en œuvre, puisque c'est tout à fait à la liberté des communes.

Voilà, pour ne pas être trop long, de manière synthétique, notre analyse de ce décret. Nous pensons que c'est très important de légiférer sur la qualité de l'air. Ce n'est pas un décret qui ne sert à rien, c'est un décret qui aura un impact, mais nous sommes vraiment désolés qu'il ne s'intègre pas dans un contexte plus global, clair, avec des actions assorties de la part du Gouvernement, pour réduire la quantité de voitures et la quantité de kilomètres parcourus, a fortiori par les moteurs thermiques, essence et diesel, et avec un suivi que l'on puisse opérer, année après année, pour aller jusqu'aux objectifs 2030 et au-delà, pourtant annoncés par le Gouvernement. C'est la raison pour laquelle nous nous abstenons également sur ce décret.

M. le Président. - La parole est à Mme Waroux.

Mme Waroux (cdH). - J'entends bien M. Henry, il y a plein de points sur lesquels je le rejoins. C'est vrai que « toutes les questions ne sont pas réglées, a-t-il dit. Elles ne sont pas tout à fait réglées, mais on avance ».

Je voulais signaler que le texte que l'on votera aujourd'hui est essentiel pour la qualité de notre environnement et pour la santé humaine. Il s'inscrit pleinement dans notre vision pragmatique de l'écologie. Il concilie protection de la santé humaine et préservation de l'environnement, des droits fondamentaux inscrits dans l'article 23 de notre Constitution. Il est utile de le rappeler.

Pour réussir la transition écologique, chaque décision compte. Je me dois de saluer le travail de M. le Ministre Di Antonio et celui de notre assemblée parlementaire pour aboutir à ce texte, que je considère ambitieux et concret, parce que l'on avance enfin.

Ce projet de décret est ambitieux, car il s'attaque frontalement à la problématique de la qualité de l'air en Wallonie. Il vise à atteindre l'objectif européen de diminution de 59 % des émissions d'oxydes d'azote pour la Belgique entre 2005 et 2030, de même que celui de réduction de 52 % des incidences des polluants sur la santé d'ici 2030, et à se rapprocher à terme des lignes directrices de l'OMS.

Si ce texte est bien adopté par notre assemblée en ce jour et surtout s'il est bien appliqué, il devrait permettre une diminution de 67 % des émissions d'oxydes d'azote au sein de la part du transport, ce qui permettra à la Wallonie d'être en bonne position – ce qui serait rare – pour répondre à l'objectif européen d'une diminution globale de 59 % d'ici 2030, même si, évidemment, d'autres actions devront encore être menées en parallèle.

Quand je parle de Wallonie, c'est la Belgique qui doit effectivement avancer.

Ce texte est concret, car il prévoit quatre grandes mesures pour atteindre cet objectif ambitieux – on l’a dit, mais je préfère quand même encore le souligner – :

- l’interdiction progressive de la circulation des véhicules les plus polluants sur tout le territoire wallon, les fameux vieux diesels qui fument noir, que l’on déteste suivre sur nos routes, parce que maintenant nous sommes enfin conscients des dangers qu’ils représentent ;
- la mise en place de zones de basses émissions ;
- le contrôle, la maintenance et l’optimisation des performances environnementales des véhicules ;
- et enfin, la réduction des pollutions inutiles causées par les véhicules en stationnement dont le moteur n’est pas arrêté. Combien de fois voyons-nous ces gens qui, parfois, laissent le moteur très longtemps tourner.

Là aussi, les camions devraient être concernés.

Pour réussir la transition écologique, il convient d’assurer cet équilibre fragile entre ambition et concrétisation, entre idéalisme et réalisme. Cet équilibre essentiel semble bien respecté dans ce décret. C’est en tout cas un pas.

Je soulignerai quelques conséquences très intéressantes de ce document.

Il envoie un signal fort et sans ambiguïté, destiné à faire évoluer les comportements de l’ensemble de la population, nos comportements en tant que citoyens responsables et solidaires.

Il répond ainsi à l’urgence d’établir des lignes plus claires pour les citoyens et le secteur automobile, un projet commun, dont nous manquons parfois cruellement, en particulier lorsqu’il s’agit de répondre aux défis environnementaux et climatiques.

Il vise le diesel et l’essence. Je me permets d’insister fortement sur ce point. Tous les véhicules inférieurs à la norme Euro 4 sont concernés, qu’ils soient diesel ou essence. La différence est que l’interdiction touchant les véhicules diesel va jusqu’à la norme 6. À l’horizon 2030, cette mesure vise à encourager le développement de nouvelles technologies en matière de moteurs, pour une mobilité humaine plus respectueuse de l’environnement.

Il s’attaque prioritairement aux oxydes d’azote et aux particules fines, dont les impacts en termes de santé sont catastrophiques en termes respiratoires et cardiovasculaires. On estime ainsi que la pollution de l’air ambiant provoque environ 10 000 décès – c’est vrai que les chiffres varient entre 9 000 et 11 000 – prématurés par an en Belgique. Il était urgent d’agir.

Pour ce qui concerne les zones de basses émissions, le texte s’attaque à l’ensemble des véhicules polluants, et non uniquement aux véhicules particuliers.

En ce qui concerne le contrôle, je salue la solution proposée par le ministre, suite à différentes interrogations, notamment de l’Union des villes et communes de Wallonie, qui s’inquiétait de la charge de travail en termes d’agents constatateurs et de financement en la matière. Le contrôle sera assuré grâce aux caméras ANPR, déjà très présentes en Wallonie, ne nécessitant l’intervention d’aucun agent, mais uniquement un contrôle pour vérifier que les procès-verbaux ne soient directement envoyés. En outre, l’habilitation au Gouvernement wallon lui permet de soutenir les communes via le financement des caméras ANPR dans les zones de basses émissions.

Enfin, une des mesures prévues dans ce projet de décret pourrait paraître modeste, mais ne l’est pourtant pas : il s’agit de l’interdiction de maintenir le moteur en fonctionnement, quel que soit le type de véhicule, lorsque ce dernier est à l’arrêt. Ce geste simple doit rentrer dans les mentalités, en particulier, par exemple, aux abords des écoles, afin de protéger la santé des plus jeunes.

Le Gouvernement wallon et ce Parlement mesurent de plus en plus l’enjeu fondamental du défi environnemental, dans leurs actions et dans leurs interventions. Nous n’avons pas le choix. Il faut poursuivre ce travail et redoubler encore et sans cesse d’efforts pour être à la hauteur du principal combat de notre génération.

Ce décret vise principalement la qualité de l’air, et donc la qualité de notre environnement et de notre santé. L’approche doit en effet être globale. En parallèle, nous travaillons aussi sur les impacts climatiques de la mobilité, à travers, par exemple, une série d’auditions plus intéressantes les unes que les autres sur la fiscalité automobile. Je regretterai simplement la superposition des deux commissions qui nous empêche d’aller chez M. le Ministre Crucke, malheureusement. Enfin, on a le plaisir d’aller chez M. le Ministre Di Antonio.

À cet égard, il faudra aussi poser des choix politiques forts. Passer de la parole aux actes, et cela, pas dans dix ans, comme je l’ai chanté.

Plusieurs fois dans ce Parlement, j’ai eu l’occasion de réclamer des ambitions environnementales et climatiques beaucoup plus élevées. Le 28 septembre 2017, puis le 7 novembre 2018, nous avons voté des résolutions climatiques qui demandaient, de concert, une mobilité plus verte et plus douce. Hier, nous déclarions. Aujourd’hui, nous avançons. Demain, nous devons encore redoubler d’efforts.

Ce projet de décret contribue incontestablement à l’amélioration de la qualité de l’air en Wallonie, mais il ne répond pas à l’ensemble des questions qui se posent en Wallonie en termes de mobilité ou de climat. Ce décret est bon pour l’environnement et la santé humaine. Notre groupe le votera évidemment. Ensuite,

continuons à avancer et misons sur des politiques promouvant les alternatives à la voiture : plus d'offres de transports en commun et plus de mobilité douce.

J'espère que nous aborderons à plusieurs niveaux de pouvoir les questions cruciales des voitures de société et du juste prix écologique des déplacements aériens.

Je peux rejoindre M. Maroy quand il parle de ce plaisir des croisières ultra-polluantes. C'est une question de sensibilisation des consommateurs. Tout cela pour en arriver au fait que cela ne soit pas toujours les petits qu'on « spotch », comme on dit. L'heure est à l'action.

Je vous remercie de votre attention.

M. le Président. - M. Puget s'est inscrit à la dernière minute et il en a tout à fait le droit réglementairement. Je laisserai d'abord parler M. Puget. J'en profite pour demander si d'autres orateurs souhaitent s'inscrire. Si ce n'est pas le cas, M. Puget sera le dernier orateur des bancs parlementaires, après quoi, M. le Ministre aura la parole pour répondre aux commentaires effectués relativement à ce projet de décret.

La parole est à M. Puget.

M. Puget (Indépendant). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, excusez-moi de m'inscrire en dernière minute. J'ai écouté attentivement mes collègues précédemment. Je souhaiterais apporter deux ou trois éléments à la suite de ce qu'ils ont dit.

La première chose, c'est que je soutiens ce texte parce qu'aujourd'hui, et nous avons déjà eu plusieurs débats à ce sujet, il est important de faire quelque chose ; cela ne peut être qu'une bonne chose.

Ce texte n'est concentré que sur les moteurs diesel, sur l'interdiction des moteurs diesel, mais on sait – M. Henri qui est passé avant moi, l'a soulevé – que les normes d'émissions de particules pour les moteurs essence sont 100 000 fois supérieures à celle du diesel. On est à 600 millions de particules par kilomètre pour les véhicules essence, ce qui est vraiment énorme. Là-dessus, pas un mot.

Aujourd'hui, on orientera les gens vers des véhicules essence. Il faut savoir que les véhicules essence émettent aussi des particules et les normes sont beaucoup moins sévères pour les moteurs essence.

Deuxième chose, la qualité des carburants, pour qu'un véhicule pollue moins, il faut aussi d'excellents carburants. C'est un domaine que j'ai parcouru quand j'étais plus jeune. Aujourd'hui, on se retrouve avec des qualités de carburant parfois assez douteuses, et certainement suite à la réglementation européenne – c'est une bonne chose, je ne peux pas tout critiquer – l'addition de biocarburant dans le diesel. Il y a beaucoup de normes de pollution bactériennes au niveau de ces

carburants et cela émet aussi, cela diminue la qualité des carburants et cela diminue le pouvoir explosif des carburants et donc les performances du moteur. C'est une chose aussi. Je pense qu'il faut être très vigilant – je sais que ce n'est pas de notre pouvoir – au niveau de la qualité des carburants.

Également aussi un véhicule diesel qui pollue ou qui fume noir, c'est un manque d'entretien. J'ai vu que dans ce projet de décret, on fait une allusion à l'entretien des véhicules et au contrôle des normes de pollution plus régulièrement, je m'en réjouis. Quand un véhicule diesel fume noir, c'est soit que son filtre à air est obstrué, soit qu'il roule – c'est une spécialité belge – au mazout rouge. Ce dernier n'a pas la norme EN590 qui est la norme du diesel pour garantir la qualité du produit, c'est-à-dire l'indice de cétane qui doit être à 51 et, en mazout dit « rouge » fuel domestique, nous sommes à 48. Il y a une moins bonne performance liée à ces carburants. C'est une petite spécialité aussi en Belgique. Au niveau des contrôles via les assises et douanes, il faut renforcer ces contrôles afin que ces véhicules polluent moins.

C'est ce que je voulais ajouter dans ce texte. J'ai vu beaucoup de bonnes choses. Les délais, une communication est prévue par le Gouvernement. Il ne faut pas non plus imposer du jour au lendemain des nouvelles normes sans prévenir, ou en tous cas prévenir tôt assez la population et pas au dernier moment, et pas dire dans six mois : « Stop, on arrête tous les véhicules diesel. »

Dans ce projet de décret est également prévue une communication quand il y aura des zones dites neutres aléatoires. Quand il y a un pic de pollution, là aussi, une communication doit être effectuée en amont. Quand on découvre un pic de pollution, il faut prendre des mesures relativement urgentes et on ne sait pas prévenir les gens 15 jours à l'avance. Je suis entièrement d'accord avec vous, mais une communication doit être mise en place, aujourd'hui, avec les outils informatiques et numériques. Il y a moyen de communiquer très rapidement via des applications ou via des systèmes GPS, pour ne pas citer, c'est une marque, via Coyote. Je n'ai pas d'action chez Coyote, je vous rassure. Il y a moyen d'informer les gens très rapidement. C'est important, quand les gens planifieront leur voyage, de savoir qu'il y a une zone où ils ne pourront pas pénétrer avec leur véhicule. Ils peuvent, cela fera plaisir à mon collègue Henry, organiser leur voyage via les transports en commun, via le train ou les bus lorsqu'ils ne pourront pas pénétrer dans ces zones avec leur véhicule. C'est important, la communication.

Je n'ai pas participé au débat en commission, je le regrette. Je félicite et remercie mes collègues d'avoir abouti à ce texte avec un très large consensus.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Mesdames et Messieurs les députés, les émissions de particules fines et d'oxydes d'azote ont diminué de près de 50 % au cours de ces 20 dernières années. Il faut quand même rappeler cela. Nous sommes sur la bonne voie. Il reste des choses à faire, mais nous avons effectivement bien progressé ces dernières années.

Néanmoins, la dernière directive européenne sur les plafonds d'émission impose de nouveau un taux important de réduction des polluants d'ici 2030 par rapport à 2005. Transposée à la Région wallonne, il s'agit de réduire encore le taux d'émission d'oxydes d'azote de 59 %. Replaçons cela également dans les obligations, ce texte dans le cadre des obligations européennes qui nous sont transmises : il faut faire 59 % de mieux. Ce décret permet de le faire. Premier objectif à rencontrer, il le sera, à travers la mise en œuvre de ce texte.

Bien que le programme européen Air pur pour l'Europe et le rapport de l'Agence européenne de l'environnement 2014 indiquent clairement que la qualité de l'air s'est nettement améliorée en Europe ces dernières années, il reste nécessaire d'adopter une position politique ambitieuse pour l'environnement et pour la santé humaine, en améliorant encore la qualité de l'air. Cette position politique forte et ambitieuse est d'autant plus importante pour atteindre la réduction des taux visés pour 2030.

Première intervention relative à une des questions posées, Monsieur Maroy, vous dites qu'il faut effectivement bien expliquer aux gens qui ont l'impression qu'on s'occupe de leur véhicule alors qu'il y a d'autres sources polluantes majeures. Ils ont raison, sauf sur le fait qu'on travaille ici sur la qualité de l'air.

Sur la qualité de l'air, il y a deux types de polluants qui interviennent. Il y a les particules fines et il y a les oxydes d'azote. Ils confondent souvent les deux et ils confondent aussi cet aspect-là avec l'aspect CO₂.

Un paquebot au large est certes très polluant en oxyde d'azote, mais cet oxyde d'azote ne viendra jamais dans les rues de Namur, ni même des communes plus proches du paquebot considéré. On estime, les oxydes d'azote, à 100, ou 200, ou 300 mètres du point d'émission, qu'ils ne sont plus en mesure d'atteindre directement la respiration, puisqu'ils disparaissent, contrairement aux particules fines qui se propagent sur des distances beaucoup plus importantes. La lutte contre les particules fines est influencée par ce que l'on peut faire dans les Régions, dans les pays voisins.

On a beau être un bon élève en matière de particules fines, on sera toujours influencé par des nuages de particules fines qui peuvent se déplacer.

Les oxydes d'azote, ce n'est pas comme cela. D'ailleurs, la cartographie des centres-ville lorsque l'on fait des études – il y en a une qui se termine sur Namur, qui sera quand même très précise – on voit vraiment les couloirs de circulation, les heures de pointe et on voit vraiment l'impact de l'oxyde d'azote. Il est là, il n'est pas ailleurs. Il n'est pas sur les conséquences de l'aéroport de Charleroi ou des paquebots. C'est vraiment important d'expliquer aux gens que ce qu'on fait à travers ces textes-ci, pourquoi s'intéresse-t-on à la qualité de l'air des véhicules diesel ? C'est parce que ce sont ces véhicules-là qui sont dans les centres-ville, qui sont là où les gens respirent. C'est vraiment là que se fait l'impact.

D'ailleurs, l'impact le plus important de l'oxyde d'azote émis par un véhicule, la première victime potentielle est celui qui conduit le véhicule. C'est là que le taux est le plus important, encore 50 % supérieur au taux dans la rue, juste à côté de lui. C'est d'ailleurs dans les bus, les bons vieux gros bus diesel qui ont 10 ou 15 ans d'âge que les taux d'oxyde d'azote sont parfois les plus importants. On est vraiment dans une logique de protection de nos concitoyens, de protection des gens qui vivent à proximité des sources d'émission.

Il y a des contre-exemples. Celui qui vit à proximité du Port d'Anvers, il est effectivement influencé par les paquebots cités ou par les navires marchands qui ont des taux d'émission importants.

J'ai passé beaucoup de temps à expliquer cela, notamment sur les réseaux sociaux. Il est vrai que c'est quelque chose qui revient souvent et il y a un sentiment d'injustice : « Vous allez m'empêcher de continuer avec mon vieux véhicule diesel et je vois que des avions passent là et qu'il y a des paquebots », et l'on partage toujours un article d'un fameux bateau qui à lui tout seul équivaldrait à des millions de voitures.

Avant de venir à la présentation des quatre mesures proposées, tout d'abord, Monsieur Maroy, vous avez insisté sur le mot que j'ai utilisé à plusieurs reprises de curseur. Il fallait placer les choses dans le contexte de ce que l'on connaît aujourd'hui, des techniques connues, de ce que proposent les constructeurs, mais les choses seront fondamentalement différentes dans deux, trois, quatre, cinq ans et ce décret est construit en conséquence. C'est quelque chose qui devra être revu souvent au niveau des arrêtés et du décret. Qui peut aujourd'hui avoir la certitude de ce que les constructeurs nous proposeront comme solution dans trois, quatre, cinq ans ? Je suis incapable de le dire et je pense que personne ne sait précisément le dire.

Il faudra adapter ces textes, mais cela donne un signal orienté qualité de l'air. Les diesels tels qu'ils existent aujourd'hui, surtout les plus anciens, ne peuvent pas continuer à circuler librement dans nos centres-ville parce qu'ils mettent en danger notre santé, celle de nos enfants et particulièrement d'un public

sensible. C'est le cap donné et la base décrétable a suffisamment de souplesse pour pouvoir tenir compte des évolutions et adapter ce texte. Ce sera sans doute l'un des textes qui fera l'objet de plus de modifications au fur et à mesure que des choses seront proposées.

Monsieur Denis, comme M. Maroy, je pense que je n'ai pas assisté à la même commission que vous. Vous faites une série de remarques.

Tout d'abord, je dois dire que la différence de discours entre M. Stoffels et vous est parfois assez contradictoire. M. Stoffels est très alarmiste, à juste titre, sur les conséquences de la qualité de l'air : « Vous devez prendre des mesures, on doit avancer » ; et vous qui mettez un peu le frein à tout cela en disant : « On va finir par s'abstenir ». J'imagine que l'abstention est la conséquence du double discours et des oppositions entre vous. En tout cas, Monsieur Denis, vous me semblez bien frileux par rapport à ce qui est proposé ici. Je répète bien : on est dans un texte – personnellement, le diesel, l'essence ou l'électrique, peu m'importe – qui a la vocation de protéger les gens et particulièrement les publics les plus sensibles dans les centres-ville. Cela devrait vous toucher. Je n'ai pas l'impression de prendre un texte contre quelqu'un. Je pense que c'est équilibré et surtout très prévisible.

Depuis quelques heures, le site « Wallonie basse émission » est disponible en ligne et n'importe qui peut, sur base de la marque de son véhicule et des informations de base, savoir à quel moment il sera touché par une interdiction : 2023, 2024, 2025, et cetera. L'information est très claire tout de suite et très longtemps à l'avance. Aujourd'hui, début 2019, on sait ce qui se passera en 2025-2026.

Aucun véhicule ne sera concerné qui n'ait au minimum 15 ans. Des utilisations récurrentes et importantes de véhicules pendant plus de 15 ans, faites le compte : 15 ans à 40 000 kilomètres par an, cela devient des véhicules qui ont bien servi. J'y reviendrai en détail. On permet aussi pour des personnes qui garderaient ce type de véhicule pour des usages devenus plus légers – moins de 3 000 kilomètres par an – de les conserver pour éviter de les forcer à faire un achat. On leur dit très longtemps à l'avance : « Si vous ne roulez presque plus, vous pourrez garder ce véhicule parce que, si l'on fait le calcul environnemental global, vous aurez un impact plus important si l'on vous oblige à remplacer cela par un véhicule neuf pour des kilomètres parcourus minimes ». Je pense que l'équilibre s'y trouve.

Monsieur Denis, vous évoquez le fait que, concernant l'arrêt des moteurs, on se déchargerait sur les communes. C'est bien l'ensemble des agents constatateurs, y compris régionaux, qui sont compétents. Par ailleurs, le subventionnement relatif aux agents communaux existe dans un autre texte d'application aujourd'hui et qui, certes, sera révisé, mais déjà aujourd'hui il y a un subventionnement des agents

communaux par le décret Infractions environnementales.

On ne peut pas prévoir, dans chaque législation environnementale, à chaque fois, des aspects supplémentaires. C'est dans ce décret-là qu'il faudra discuter, si l'on veut améliorer le financement aujourd'hui. Je signale quand même qu'il existe déjà et que, en plus, le produit des amendes administratives des agents communaux revient aux communes. Je veux bien faire le bilan, par agent, de ce qu'il rapporte à la commune et de ce qu'il coûte. Vous déduisez le subside régional, vous tenez compte de quelques amendes qu'il fait par mois et vous arrivez à son salaire sans problème. Je veux bien que l'on fasse le calcul.

On a une évaluation en cours du travail des agents et il se passe qu'il y a certains agents constatateurs, dans certaines communes, où l'on est sans doute un peu frileux au niveau des responsables politiques qui donnent des instructions à ces agents, où il n'y a jamais aucun constat. L'agent constatateur va dans la commune, il sensibilise les gens à une série de choses mais il n'y a jamais un constat, jamais un PV. C'est aussi une question à se poser : doit-on subventionner, nous, Région, les agents qui finalement ne posent jamais les actes ? Ou alors sont-ils tellement bons que rien que le fait d'avertir fait que tout se règle ? J'ai quand même des doutes par rapport à cela.

Sur les zones de basses émissions, vous parlez d'accompagnement de citoyens de manière financière ; c'est assez particulier. Vous me demandez aujourd'hui, en 2019, de dire qu'en 2023 – puisque les premiers véhicules touchés, en 2023, seront les Euro 0 – nous devrions prévoir un budget. Je ne sais pas ce que vous m'auriez dit si j'avais pris comme disposition d'annoncer, aujourd'hui, qu'en 2023, il y aura un budget dédié à l'indemnisation des gens amenés à perdre leur véhicule de 20 ans d'âge à ce moment-là. Si les indemnisations doivent être faites – d'abord, elles sont possibles, le texte donne l'habilitation pour le faire –, c'est en 2023 que les gens au Gouvernement décideront s'ils activent cela, de quelle manière, avec quels montants, et cetera. Ce n'est pas aujourd'hui que l'on peut le faire. Je le répète, ces interdictions sont raisonnables dans le temps.

Vous évoquez la gratuité des transports avec un amendement assez particulier, qui est de dire : « Vous faites une zone de basses émissions, les transports sont gratuits ». Je vous garantis que des zones de basses émissions, on en aura. Mettez-vous à la place d'un bourgmestre d'un collège communal ; si nous avions approuvé votre amendement, le texte serait devenu : « Vous mettez en place une zone de basses émissions dans votre centre-ville, les TEC sont gratuits chez vous ».

M. Denis (PS). - Ce sont vos propos, Monsieur le Ministre.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Non, c'est votre amendement.

M. Denis (PS). - C'est pour cela que l'on a amené l'amendement. Je vous ai cité, c'est vous qui proposiez cela.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - J'ai exprimé dans les médias le fait que des mesures pouvaient être prises, qui pouvaient aller jusqu'à la gratuité. Des mesures peuvent être prises, cela doit être discuté avec les communes, avec les transports en commun. La commune ou la ville doit pouvoir y consacrer des moyens, c'est au cas par cas. Aujourd'hui, vous proposiez simplement d'inscrire automatiquement. J'imagine que l'inquiétude de M. Henry sur la possibilité que les communes l'activent vraiment, à ce moment-là, cela veut dire qu'il n'avait plus aucune inquiétude à avoir. Toutes les communes l'activeraient, c'était une manière d'avoir les TEC gratuits. C'était effectivement une bonne opération. C'est tout à fait irréaliste. Cela n'a pas de sens d'imaginer agir ainsi.

Les habilitations pour le financement par les communes existent. Vous avez proposé plusieurs habilitations, dont une englobe l'ensemble. Le décret permet, via ces habilitations, de soutenir les communes pour les caméras ANPR, pour les panneaux de signalisation et d'autres aspects.

Un des grands problèmes de rédaction que vous avez signalé, c'était que, pour vous, le dispositif ne prévoyait pas d'imposer une zone de basses émissions dans une commune qui avait connu des problèmes de qualité de l'air, les 10 dernières années. Cela n'a aucun sens de le faire. Si une commune a connu des problèmes de qualité de l'air et qu'ils sont résolus, pourquoi le leur imposerait-on ? Ce qui compte, c'est la situation aujourd'hui et la situation demain. Peu nous importe de savoir que, il y a 10 ans, il y a eu des problèmes de qualité de l'air. On ne va pas imposer à une commune, qui a connu dans son histoire, à un moment donné, des problèmes de qualité de l'air, de créer une zone de basses émissions. Cet amendement-là n'avait pas de sens non plus.

En résumé, les problèmes de rédaction que vous reprenez ne sont pas réels et nous y avons apporté, à chaque fois, des réponses.

Alors, j'en viens à la présentation des quatre mesures proposées.

Première mesure, le dispositif qui vise à interdire progressivement la circulation des véhicules les plus polluants sur tout le territoire wallon, c'est une mesure

ambitieuse pour notre environnement et qui a été clairement annoncée dans la Déclaration de politique régionale. Pour mémoire, dans cette déclaration, le Gouvernement s'est engagé à tendre vers une Wallonie sans diesel, en 2030, pour les véhicules particuliers. Dans le catalogue, des réclamations et des injustices pointées par un certain nombre de concitoyens, il y a aussi celle de dire : « Pourquoi les véhicules des particuliers et pourquoi pas les transports, les camions, et cetera ? ».

Je pense que nous devons le faire avec les bus et, dans le contrat de service public que nous sommes en train de négocier, je souhaite inscrire clairement que, à l'horizon 2030, les bus diesel aient disparu. Il faut une trajectoire, pour cela. On sait que les bus, on les utilise jusqu'à leur 16e année. On y sera plus ou moins, mais il vaut mieux l'inscrire quand même. Nous travaillons à cet aspect-là.

Maintenant, il y a le problème des camions, des camionnettes, des véhicules qui ne sont pas concernés ici. C'est plus difficile, parce que, effectivement, les alternatives se développent moins vite. On sait que l'on aura des solutions. Il y a des modèles qui se développeront, mais c'est difficile aujourd'hui d'avoir un niveau d'exigence aussi important sur ce type de véhicules. Il faudra sans doute que, à travers un autre texte, on s'y attaque, à un moment donné.

Cette première mesure accomplit pleinement ce dispositif de la DPR et va même plus loin, puisque la DPR touchait le diesel et, ici, nous impliquons aussi l'essence. On vise tous les véhicules les plus polluants, en ce compris les vieux véhicules équipés d'un moteur à essence, puisque l'Euro 4 essence est concerné par les mesures d'interdiction d'usage.

D'une part, sur une période comprise entre le 1er janvier 2023 et le 31 décembre 2027, la circulation des véhicules particuliers les plus polluants sera, progressivement, interdite, et ce, quelle que soit leur motorisation. Ainsi, seuls les véhicules répondant à la norme Euro 5 seront encore autorisés à circuler à partir du 1er janvier 2026. Il y a, bien sûr, des nuances à apporter à ces interdictions. Je reviendrai en abordant les dérogations possibles.

D'autre part, le dispositif prévoit une deuxième phase pour la période comprise entre le 1er janvier 2028 et le 31 décembre 2029. Cette deuxième phase complète la première et pose les bases d'une politique plus ambitieuse, mais accentuée cette fois-ci sur le diesel, ce qui permet d'atteindre l'objectif fixé dans la Déclaration de politique régionale.

Cela signifie qu'à compter du 1er janvier 2030, l'ensemble des véhicules diesel, ayant fait l'objet du processus d'homologation décrié dans le cadre du scandale dieseldate, aura disparu de la circulation. Les nouveaux diesels, c'est-à-dire ceux qui répondent au

nouveau processus d'homologation consistant à confronter les données de laboratoire à une réalité constatée en circulation, pourront continuer à circuler.

Cette ouverture laissée aux véhicules équipés d'un moteur diesel est justifiée pour deux raisons.

Tout d'abord, il s'agit d'une mesure d'encouragement afin que de nouvelles technologies, en matière de moteur diesel, puissent se développer. Je sais bien que, à terme, et dans la version idéale, tous les moteurs thermiques doivent disparaître. On a des objectifs et j'y reviendrai. M. Maroy a cité les chiffres, les objectifs des parts de diesel, d'essence, de CNG, d'électrique, d'hydrogène. Fermer complètement la porte, aujourd'hui, à des diesels que l'on ne connaît pas encore – appelons-le Euro 7 ou Euro 8 –, n'a pas de sens, puisque l'on ne sait pas quelles seront ces performances. Ce sera peut-être le moins polluant, peut-être encore moins polluant que le CNG ou que les essences ; on n'en sait rien.

Laissons au futur législateur, en 2025 ou en 2026, la capacité de réagir par rapport à cela. Je ne vois d'ailleurs pas comment j'aurais pu écrire, dans un texte, d'interdire un Euro 7 qui n'existe pas aujourd'hui.

Ensuite, il s'agit d'une mesure d'encouragement. Il faut, en effet, reconnaître que les émissions polluantes se sont considérablement réduites au fil des normes Euro. Si l'on compare un Euro 6d par rapport à des véhicules diesel Euro 1, on est à 31 fois moins de particules. Chaque fois que l'on retirera un véhicule Euro 0 de la circulation 2023, c'est l'équivalent de l'émission de 31 véhicules Euro 6d. On montre quand même, on voit le chemin parcouru dans les motorisations diesel et il n'y a pas de raison, avec la pression que l'on met, que cela ne s'améliore pas encore sur les étapes suivantes.

D'autre part, il faut aussi rappeler que, depuis le scandale dieseldate, la Wallonie, avec d'autres États membres, a œuvré à ce que l'on établisse au niveau européen, un nouveau processus d'homologation. Il faut tenir compte du fait que l'on a quand même obtenu, avec d'autres, cet important changement. On a un nouveau cycle d'homologation plus exigeant, avec des mesures réalisées en conditions réelles lors d'essais sur route ouverte. Les 6d et les suivants tiennent compte de ces données et des conséquences ou des conclusions du dieseldate. Ce nouveau processus constitue une avancée majeure en Europe. Nous devons permettre à ce nouveau processus d'apporter la preuve de sa fiabilité et d'une application stricte des normes d'émissions prévues au niveau européen.

C'est à nouveau la raison pour laquelle les nouveaux diesels, répondant aux nouveaux processus d'homologation, ne sont pas interdits d'emblée. Une série d'exceptions sont prévues au sein de ce décret sur cette première mesure. Certains véhicules resteront

autorisés à circuler malgré les échéances précitées. Principalement, il s'agit des véhicules prioritaires : la police, les ambulances, les véhicules des forces armées, les véhicules utilisés en situation d'urgence ou opération de sauvetage, les véhicules spécialement équipés, comme ceux prévus pour le transport de personnes handicapées.

Par ailleurs, les véhicules qui parcourent annuellement moins de 3 000 kilomètres pourront continuer à circuler. Cette dérogation permet d'écarter de la mesure, des véhicules utilisés ponctuellement comme les ancêtres, les véhicules forestiers. Cela vise également des personnes qui n'effectuent pas de longs trajets quotidiens. Pour ces personnes, au-delà de cette limite fixée en kilomètre, des alternatives existent, telles que le covoiturage ou les transports en commun. Ce dispositif vise ainsi à encourager cette diversité des modes de déplacement.

Les véhicules ancêtres – j'ai eu toute une série d'interpellations ces derniers jours et dernières heures, je ne dois pas être le seul – sont visés par cette dérogation qui permet de parcourir annuellement un maximum de 3 000 kilomètres en Wallonie, puisque si un de ces véhicules part vers d'autres Régions ou vers l'étranger pour des rallyes ancêtres, et cetera, nous ne comptabilisons que les kilomètres en Wallonie. Le Gouvernement est habilité à prendre des dispositions particulières s'il s'avère qu'un usage normal de ces véhicules ancêtres ou véhicules historiques nécessiteraient de dépasser les 3 000 kilomètres. Avec les fédérations concernées, il nous a semblé que non, mais nous vérifierons s'il doit y avoir des dispositions particulières par rapport à cela.

Une mesure de contrôle de ces 3 000 kilomètres sera prévue dans le cadre de la réglementation relative au contrôle technique du véhicule. On préconise un mécanisme de déclaration en ligne du kilométrage réalisé avec le véhicule à l'instar des déclarations de frais professionnels. Les 3 000 kilomètres concerneront bien le kilométrage maximal que le véhicule visé pourra parcourir en Wallonie, et ce, indépendamment du nombre de kilomètres qu'il pourra toujours parcourir librement sur un autre territoire.

Enfin, une dernière dérogation est directement prévue dans le dispositif. Elle vise à y instaurer une certaine justice sociale. En effet, au cours des précédentes décennies, les différents gouvernements, quelle que soit leur couleur politique, ont encouragé l'acquisition de véhicules diesel. À l'origine, cette autorisation était considérée comme étant plus favorable pour lutter contre le réchauffement climatique en raison d'émissions de CO₂, d'oxydes de carbone plus réduites au cours des années et, en particulier depuis le dieseldate, nous nous sommes rendu compte que ce gain climatique occasionnait des conséquences environnementales et sanitaires désastreuses. Il y a donc

un message à la population qui doit être inversé, et cela, ce n'est pas facile.

Nous avons aussi voulu tenir compte de cet aspect-là. Pour ces motifs, une dérogation permettra à tout un chacun de pouvoir continuer à circuler avec son propre véhicule, pour autant qu'il l'ait acquis avant le 1er janvier 2019 et pour autant que ce véhicule ne soit pas cédé par la suite à un tiers. Cette mesure vise à ne pas piéger les citoyens qui ont acquis de toute bonne foi un véhicule au cours de ces dernières années sans avoir connaissance de ces futures mesures d'interdiction pour les véhicules les plus polluants.

Cette dérogation est toutefois limitée aux véhicules qui répondent au moins à la norme Euro 4, à savoir ceux immatriculés à compter du 1er janvier 2006 et qui auraient au minimum 16 ans au moment de l'échéance prévue pour leur interdiction. Compte tenu de l'âge moyen des véhicules en Wallonie, à savoir de plus de neuf ans. Cela répond aux calculs de M. Maroy tout à l'heure. Effectivement, en moyenne, on les garde neuf ans. Quand on dit 15, 16 ou 17 ans, on est dans des cas qui existent, mais relativement marginaux.

Précisons qu'il reviendra au Gouvernement de prévoir la durée complémentaire durant laquelle ces véhicules pourront continuer à circuler en Wallonie. Cette durée devra être fonction, suivant les données disponibles, aux alentours des échéances fixées, à savoir au plus tôt en janvier 2026, du nombre de véhicules concernés et encore en circulation.

Enfin, outre ces délégations générales prévues directement dans le décret, le dispositif accorde une habilitation au Gouvernement pour mettre en œuvre un mécanisme de dérogations qui pourront être utilisées ponctuellement et individuellement. Ainsi, le Gouvernement peut définir d'autres exceptions en fonction de la nature, du type, de l'utilisation faite du véhicule concerné, ainsi qu'en cas de situation exceptionnelle et limitée dans le temps. On pense, par exemple, à la nécessité d'utiliser un véhicule une fois pour un déménagement. Pour une opération ponctuelle, une autorisation de circulation pourra être délivrée. Un véhicule issu d'une autre Région qui doit venir une fois en Wallonie pourra également obtenir une autorisation temporaire.

Je résumerai cette première mesure en disant qu'il s'agit d'un message politique fort pour que nos concitoyens modifient leur comportement à l'avenir et pour qu'ils désinvestissent dans le diesel dans sa conception technologique actuelle.

De récents sondages montrent déjà que le diesel est de plus en plus souvent remplacé par d'autres types de motorisation. On a vu les chiffres récents du basculement du diesel vers d'autres motorisations. Le décret apporte une certaine prévisibilité à moyen terme

aux citoyens sur les normes applicables à la circulation en Wallonie.

Faut-il pour autant considérer que les citoyens s'orienteront davantage vers les véhicules essence et que cela engendrera des conséquences néfastes en termes d'émissions de CO₂ ? Nous nous sommes posé ces questions en commission parlementaire, j'y ai répondu en préambule. Les projections indiquent une réduction des émissions de CO₂ de l'ordre de 24 % à l'horizon 2030. Il y a bien une amélioration des émissions de CO₂ attendue par l'effet de ce décret, et ce, même si le nombre de véhicules équipés d'un moteur essence en circulation devait augmenter.

Cette réduction d'émissions, malgré un nombre de véhicules en hausse, s'explique par l'interdiction des véhicules les plus polluants, dont des véhicules équipés d'un moteur essence qui émettent plus de CO qu'un nouveau véhicule essence et par la mise en œuvre d'autres mesures, notamment en termes de mobilité, vision phase 2030 et de développement d'alternatives, développement du CNG.

À l'issue du processus programmé, c'est-à-dire en 2030, seuls pourront circuler des véhicules émettant maximum 80 milligrammes par kilomètre d'oxydes d'azote – cela veut dire 6,25 fois moins qu'un véhicule Euro 3 diesel –, maximum 1 000 milligrammes par kilomètre de CO – cela veut dire 2,72 fois moins qu'un véhicule Euro 1 essence ou diesel – et maximum 4,5 milligrammes par kilomètres de particules – 31 fois moins qu'un véhicule Euro 1 diesel.

Deuxième aspect, les zones de basses émissions. Monsieur Denis, nous ne sommes pas en retard. Nous sommes à l'avance, en fait. Pourquoi les autres Régions ou plutôt les villes ont-elles avancé plus vite ? C'est parce qu'elles étaient en infraction par rapport à la législation européenne, qu'elles avaient des taux d'émissions d'oxydes d'azote trop importants et qu'elles étaient contraintes d'agir très vite. On ne peut pas dire que l'on est en retard lorsque l'on a des taux meilleurs et que l'on n'a pas l'obligation de réagir aussi vite. C'est d'ailleurs un peu contradictoire de me dire que l'on aurait dû aller plus vite, que d'autres Régions l'ont fait plus vite, mais que cela va trop vite pour les gens qui ont une voiture plus ancienne. Soit, on va plus vite ou on va moins vite, mais c'est difficile de faire les deux.

Je sais qu'il y a une solution qui consiste à racheter tous ces véhicules, mais c'est toujours une solution facile : les TEC sont gratuits et l'on rachète les véhicules des gens qui ont des véhicules polluants. On peut effectivement essayer ce genre de politique, mais je ne suis pas certain que ce soit budgétairement possible.

Cette deuxième mesure concerne ces zones de basses émissions. Ce dispositif permettra l'instauration

et fixera le cadre pour la mise en place d'une ou plusieurs de ces zones sur le territoire wallon.

Un récent sondage mené au niveau européen par l'Organisation transport et environnement indiquait que deux tiers des automobilistes européens se déclarent en faveur de zones de basses émissions au sein des villes. De telles zones permettent de réduire les émissions polluantes pour améliorer la qualité de l'air et protéger aussi la santé publique et l'environnement dans les zones plus sensibles à la pollution.

Contrairement à la première mesure qui vise la circulation sur l'ensemble du territoire wallon, cette deuxième mesure est principalement limitée à certaines zones géographiques.

Le concept de zones de basses émissions s'inscrit dans la lignée des recommandations européennes de lutte contre la pollution des véhicules. Toutefois, il n'existe pas de règle uniforme au niveau européen de mise en œuvre. Cela n'a pas empêché de nombreuses villes européennes de mettre en œuvre ce concept qui a déjà fait ses preuves. Ainsi, 53 zones de basses émissions ont été créées en Allemagne. La zone à faibles émissions du grand Londres couvre la totalité de la métropole britannique sur plus de 1 500 kilomètres carrés. En Belgique, Bruxelles et Anvers ont emboîté le pas.

En Wallonie, quatre types de zones de basses émissions pourraient être mis en œuvre. Tout d'abord, le décret attribue la prérogative de créer ces zones de basses émissions aux communes, via leur règlement communal. Monsieur Henry, je ne vois pas quel autre mécanisme nous aurions pu mettre en place. Ce sont bien les communes qui définissent les périmètres sur base d'un cadre fixé par la Région. Qui d'autre que les communes aurait pu déterminer les périmètres ? La Région serait-elle allée dans chaque commune, en disant : « Vous, bourgmestres, collèges, conseils, allez faire une zone de basses émissions comme cela » ? Non évidemment, c'est localement que l'on décide du périmètre de la zone, de la couverture. Vous dites : « Une fois de plus, vous faites confiance aux communes ». Oui, j'assume tout à fait le fait que les communes sont des relais importants pour mettre en place ce type de politique. Nous faisons confiance aux communes et leur donnons les outils. Ensuite, elles agissent de manière responsable, vis-à-vis de leurs concitoyens, en estimant qu'il faut protéger la qualité de l'air sur tel périmètre et, quand c'est possible, que l'on a des solutions alternatives, que l'on a des transports en commun, que l'on a des parkings, et cetera. Il n'y a pas d'autre manière d'agir que de faire en sorte que les communes puissent être des partenaires de ce genre de choses. Imposer de la Région des zones de basses émissions sur des cartes est voué à l'échec. Je pense d'ailleurs que nous ne pouvons pas le faire, mais c'est autre chose.

Les communes peuvent proposer l'instauration d'une ou plusieurs zones de basses émissions sur leur territoire. Il reviendra néanmoins au Gouvernement, pour assurer la cohérence, d'approuver ladite instauration. Il s'agit d'éviter les conflits entre communes autour des conséquences en termes de détournement de la circulation. Si une commune limite l'accès à certaines rues, il ne faut pas que cela empêche d'aller dans la commune voisine sans concertation. Il faut évidemment se parler entre différents usagers d'une même voirie.

D'autre part, le Gouvernement conserve certains pouvoirs en matière de zones de basses émissions. Ainsi, il peut prendre l'initiative de créer une ou plusieurs zones de basses émissions.

En outre, le décret prévoit une zone de basses émissions automatique, lorsque des pics de pollution sont atteints. Là où la Région peut intervenir, c'est lorsqu'on est au-delà des normes. On intervient, auprès de la commune, en disant : « Vous devez activer la zone de basses émissions, puisqu'il y a un danger en matière de santé. Vous êtes au-delà des normes, on avance et vous n'avez pas le choix ».

Un pic de pollution correspond à une augmentation importante et rapide des concentrations. Cela ne se passe pas trop souvent fort heureusement, mais on a des épisodes et il faut pouvoir réagir en cas de pic de pollution. Dans ce cas, des mesures doivent être prises en urgence. Par rapport aux mesures qui existent aujourd'hui de réduction de la vitesse, et cetera, on a une nouvelle mesure supplémentaire : la zone de basses émissions. Tous les véhicules les plus polluants seront priés de ne pas circuler un jour de pic de pollution.

Dans ce cadre, la zone de basses émissions automatique sur l'ensemble du territoire wallon sera activée, en cas de dépassement du deuxième seuil, à savoir le seuil d'alerte. Ce seuil est atteint, lorsque les concentrations moyennes prévues de particules fines dépassent 70 microgrammes par mètre cube pendant deux jours consécutifs. Dans cette hypothèse, l'ensemble du territoire wallon sera considéré comme une seule et même zone de basses émissions ; c'est le niveau supérieur. Soit on constate localement des problèmes et l'on peut imposer une zone de basses émissions, soit il y a un problème sur tout le territoire et toute la Wallonie bascule en zone de basses émissions, le temps de gérer le pic de pollution signalé.

Pour bien informer les citoyens de cette mesure, le Gouvernement devra, dès qu'il a connaissance d'un risque de dépassement du seuil d'alerte, mettre en œuvre une information visant l'ensemble des automobilistes, leur indiquant une possible application de la zone de basses émissions automatique au cours des jours suivants. Il existe, d'ores et déjà, une application qui annonce les différents seuils. Cette application pourra également être utilisée pour avertir de

l'activation de la zone de basses émissions sur l'ensemble du territoire wallon.

Enfin, le dernier type de zones de basses émissions concerne les zones géographiques pour lesquelles une valeur limite de qualité de l'air serait dépassée, je l'ai évoqué tout à l'heure. Dans ce cas, la commune doit prendre l'initiative et, si elle ne le fait pas, la Région peut prendre la main.

Voilà, en substance, les quatre possibilités qu'offre le décret en matière d'instauration de zones de basses émissions.

D'autres dispositions concernent cette mesure avec des précisions utiles par rapport à l'application de celle-ci. C'est sans doute la précision la plus importante : le projet de décret précise, pour toutes les zones de basses émissions, les quatre types précités et toutes les zones de basses émissions définies par les communes, les véhicules autorisés à accéder à ces zones. J'ai dit que c'était cadré par la Région, ce n'est pas la commune qui décide : « Chez moi, les Euro 3 peuvent rentrer. Là-bas, c'est jusqu'au Euro 4. » Non, si l'on décrète une zone de basses émissions, c'est la même chose partout. On s'est rapproché des dispositions bruxelloises pour une meilleure compréhension par tout un chacun de l'application de ces zones de basses émissions.

Par souci de cohérence, cette progressivité tient compte des timings annoncés à Bruxelles et à Anvers.

Comme pour la première mesure décrite, le Gouvernement pourra également restreindre à l'avenir la liste proposée, interdire au sein des zones de basses émissions la circulation de certains véhicules. On a donné la même souplesse au Gouvernement pour pouvoir, pour des motifs environnementaux ou sanitaires, ajouter, par exemple, un type de véhicule qui serait concerné par les zones de basses émissions.

Outre ce premier mécanisme, le Gouvernement pourra également mettre en œuvre, comme pour la première mesure évoquée, des dérogations à portée plus individuelle. Je ne vais pas y revenir.

Par ailleurs, le Gouvernement dispose d'habilitations spécifiques pour arrêter les mesures de publicité concernant la création de ces zones de basses émissions et pour prévoir – Monsieur Denis, j'insiste, c'est bien inscrit – un mécanisme de soutien des communes qui mettraient en œuvre une ou plusieurs zones de basses émissions. Ce soutien pourra être financier ou direct via la mise à disposition de matériel. On pense à des caméras et des panneaux de signalisation.

Troisième mesure importante, on n'a peut-être pas suffisamment mesuré ce qu'il y avait dans cette troisième mesure lors de ces débats. C'est une mesure qui vise à vérifier, à maintenir, voire à optimiser les performances environnementales des véhicules. M. Puget l'a abordé, il importe que les véhicules

autorisés à circuler soient conformes au certificat de conformité octroyé lors de l'immatriculation. À cet effet, les contrôles au niveau des centres techniques seront renforcés. Ils porteront sur une vérification des accessoires techniques et des parties de moteur susceptibles, en cas de dysfonctionnement, d'un accroissement sensible des rejets. Il s'agit d'avoir une norme d'un véhicule qui correspond à ce qui est utilisable, mais il faut aussi que le véhicule soit entretenu et soit contrôlé pour maintenir des rejets à un niveau acceptable.

Les filtres à particules imposés sur les véhicules diesel, Euro 5 et Euro 6, ont pour bénéfice environnemental de réduire de 95 % les émissions de particules. Le mauvais fonctionnement du filtre ou la suppression fera l'objet d'une attention toute particulière.

Un travail a été fait en commun entre les trois Régions et le GOCA. Nous avons pris un accord sur un nouvel appareillage qui permettra des mesures fiables, rapides, peu coûteuses et qui intégreront l'ensemble de nos contrôles techniques tout au long de l'année 2019. En 2020, nous serons prêts avec un contrôle technique plus poussé et l'absence ou le dysfonctionnement d'un filtre à particules sera directement détecté lors du contrôle technique.

Ce qui a été choisi finalement, c'est un appareil PN qui permet de compter le nombre de particules. On l'a testé en conditions réelles dans des centres en fonctionnement. C'est bien le dispositif qu'il faut. Il reste aujourd'hui à établir les marchés. Ce sont les centres de contrôle technique qui devront s'équiper en conséquence.

Outre cette première habilitation, le Gouvernement pourra, en vertu du projet de décret, agréer des installations d'entretien et de réparation. On a voulu ajouter au décret ici la possibilité de prolonger d'un an la durée d'utilisation possible d'un véhicule, moyennant le fait d'avoir opéré un diagnostic et un entretien, qui permet de faire en sorte que l'on maintienne la performance des moteurs. C'est une incitation à l'entretien correct de son véhicule. On obtient de cette façon un report de l'interdiction d'accès à une zone de basses émissions, dans les limites de l'interdiction visant spécifiquement les véhicules diesel.

Quatrième mesure, Mme Waroux l'a évoqué, c'est ce qui concerne les pollutions causées par les véhicules en stationnement. On en a longuement débattu et je n'y reviendrai pas. Effectivement cette manière de procéder, je pense notamment aux abords des écoles, on a pu concrètement mesurer des émissions, des taux d'oxydes d'azote très préoccupants, ne fût-ce que parce que 10, 20, 30 voitures sont, pendant une demi-heure, au moment où l'on dépose les enfants, avec le moteur qui tourne. Ce sont évidemment des comportements qui ont

des conséquences et qui peuvent être évités. Il ne faut pas un gros effort pour cesser ce genre de chose.

Voilà les quatre mesures mises en place par ce projet de décret.

J'ajouterai encore, concernant les deux premières mesures, que le contrôle sera opéré via les caméras NPR réparties sur le territoire wallon. Ce moyen de contrôle pourra être utilisé tant pour la mesure d'interdiction des véhicules les plus polluants que pour les zones de basses émissions.

Ce moyen de contrôle implique un suivi par un système informatique qui fait le lien entre la plaque d'immatriculation et les données de la Direction de l'immatriculation des véhicules et répond aux conditions de respect de la vie privée.

Pour information, c'est le même mécanisme qui sert pour les points d'entrée et de sortie des radars tronçons. Très vite, on aura des dispositifs centre-ville qui tiendront compte des deux aspects : non seulement scanner la plaque pour vérifier que l'on a le droit d'y entrer pour respecter les législations zone de basses émissions, mais aussi contrôler à l'autre extrémité de l'agglomération si le temps de parcours n'est pas un peu trop court. Ce sont les fameux radars tronçons. C'est le même dispositif qui permet de faire les deux.

Pour aider les citoyens à connaître la situation de leur propre véhicule, un site Internet informatique a été développé. Celui-ci propose et proposera à terme un simulateur qui informe les propriétaires d'un véhicule spécifique des différentes échéances.

Monsieur Denis, par rapport à vos inquiétudes, très vite, dès demain, chacun peut savoir s'il est concerné et à quel moment. Pas pour les zones de basses émissions, puisqu'il faut que les gens les définissent, mais pour les interdictions générales, cela peut se faire très rapidement.

Enfin, lorsque la norme Euro d'un véhicule concerné n'est pas connue, un mécanisme permet au responsable du véhicule d'apporter les éléments probants permettant de classer son véhicule dans une des catégories de norme Euro. À défaut – c'est l'objet de l'annexe première du projet de décret –, la norme Euro applicable sera déterminée en fonction de la date de la première immatriculation du véhicule. Ce mécanisme vaut tant pour la mesure d'interdiction de circulation des véhicules les plus polluants que pour les zones de basses émissions.

Monsieur Henry, vous évoquez la nécessité d'un changement de paradigme. Ce n'est pas dans ce texte, c'est un élément, mais ce n'est pas ici que l'on doit écrire cela.

D'abord, les dispositions européennes sont en discussion. J'ai assisté à un Conseil européen en

décembre, où tous les débats étaient sur « quels sont les objectifs à atteindre en termes de réductions de CO₂ ? ». Il faudra encore un accord définitif, mais on est à -35 %. Il faut prendre cela dans son ensemble.

L'Europe imposera pour 2030 sans doute -35 %. Les constructeurs devront s'adapter à cela. Nous écartons les véhicules diesel et les plus polluants pour la qualité de l'air, les deux ensemble aboutissent à des résultats conséquents.

Le changement de paradigme se trouve dans les textes, tant dans la vision stratégie régionale de mobilité basée sur la vision FAST de 2030. Nous avons bien identifié les transferts modaux nécessaires.

C'est votre discours perpétuel de dire : « Vous avez réduit les budgets des TEC ». Nous n'avons pas réduit les budgets des TEC, ils sont supérieurs à ce qu'ils étaient au moment où vous aviez la compétence.

Le nombre de pistes cyclables réalisées est plus important aujourd'hui qu'il l'était au moment où vous aviez la compétence. Vous n'êtes pas d'accord avec cela, vous dites le contraire. Je vous sortirai le tableau en temps utile, on y est presque. À l'heure des bilans, on sortira les tableaux du nombre de kilomètres et du montant budgétaire transféré vers les TEC.

Vous parlez aussi d'inciter à l'usage des transports en commun. J'ai refait le calcul, vous avez, sur cinq ans, Monsieur Henry, augmenté de 19 % le prix du ticket de bus. Là aussi, les chiffres ne sont pas contestables. Sur ces cinq dernières années, nous avons augmenté de 4,8 % le prix du ticket de bus. Cela a coûté quatre fois plus cher.

M. Henry (Ecolo). - L'indexation n'a pas été la même, Monsieur le Ministre. On peut tout mélanger, mais l'indexation n'était pas la même, année après année.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Je veux bien le dire autrement. Nous avons augmenté le prix du bus en moindre mesure par rapport à l'indice des prix et à l'index. Vous avez augmenté le prix des bus de manière supérieure par rapport à l'indice des prix. Je vous transmettrai les tableaux.

M. Henry (Ecolo). - Pour la subsidiation, c'est le contraire. Vous avez subsidié moins que l'évolution de l'indexation.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Nous avons soutenu financièrement davantage le groupe TEC que vous ne l'aviez fait.

M. Hazée (Ecolo). - Vous oubliez un élément majeur, Monsieur le Ministre, à chaque fois, 200 millions d'euros en plus chaque année de recettes sur le prélèvement kilométrique. Combien pour les transports en commun et la mobilité douce ? Zéro.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - C'est toujours la même chose en ce qui vous concerne, c'est que vous venez nous donner les leçons ici de ce que vous n'avez pas fait lorsque vous y étiez.

M. Hazée (Ecolo). - Effectivement, parce que, sur le prélèvement kilométrique, on a beaucoup travaillé pour qu'il voie le jour. C'est une bonne chose.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Il faut plus de pistes cyclables, il faut diminuer le prix du bus, il faut plus d'argent aux TEC. Vous faites tout le contraire après vous me reprochez de ne pas en avoir fait assez.

M. Hazée (Ecolo). - Deux cents millions d'euros, Monsieur le Ministre.

M. Henry (Ecolo). - Pour le prélèvement kilométrique, j'avais gardé cet élément pour la réplique, parce que je me doutais que vous alliez me dire cela, mais vous y venez.

Il y a eu...

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Gardez-le peut-être pour la réplique, j'ai presque terminé.

M. Henry (Ecolo). - Il y a eu une décision lors de la législature passée d'affecter 25 % – décision du Gouvernement dont vous étiez – du prélèvement kilométrique aux transports en commun. Vous faites aujourd'hui zéro. S'il y avait 25 %, cela ferait 50 millions d'euros par an d'investissement pour les transports en commun. C'est une différence majeure. Les 25 %, c'est un compromis auquel nous étions parvenu. Nous aurions souhaité davantage. Ce sont les choix budgétaires que le Gouvernement fait.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Non, tous les choix budgétaires du Plan wallon d'investissement sont des choix budgétaires organisés autour de la mobilité, les transports en commun, la voie douce. Il n'y a pas de choix budgétaire du Plan wallon d'investissement qui consiste à créer des routes supplémentaires. Cela, c'est

le plan Infrastructures que l'on garde à son niveau actuel, parce que l'on a besoin d'entretenir les routes.

Dans le débat qualité de l'air, là où vous vous trompez aussi, c'est de croire qu'aujourd'hui, dans la situation actuelle – elle évolue –, les bus, l'usage du bus ne pollue pas moins que l'usage des voitures, puisque le taux de remplissage moyen d'un bus est de 11 personnes aujourd'hui. Le taux d'émission d'un bus est 12 à 13 fois supérieur à une voiture. Donc on n'a pas...

M. Henry (Ecolo). - Mais cela dépend des lignes, pas dans les centres-villes.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - On est d'accord.

Il y a un travail à faire aussi avec les bus pour que ce que l'on souhaite en matière de qualité de l'air corresponde à quelque chose. Aujourd'hui, donner l'impression que mettre tous les gens des voitures dans les bus fera en sorte que l'on pollue moins. Ce n'est pas le cas, parce que les bus ne sont pas aujourd'hui hybrides, électriques, et cetera. Là aussi, on pourra comparer le nombre de bus CNG, hybrides, électriques que vous avez mis en commande lorsque vous étiez aux manettes sur cette compétence.

On peut faire le débat. Moi, je suis prêt avec des chiffres et des tableaux. C'est quand vous voulez.

Pour terminer, dans son ensemble, je souhaite tout d'abord vous dire que la stratégie, par rapport aux changements de paradigme que vous souhaitez. Aujourd'hui, nous sommes à 98 % de véhicules qui circulent, avec des moteurs thermiques et tant le plan Air-Climat que la vision FAST ont fixé un transfert modal, qui nous amènent – M. Maroy a cité les chiffres tout à l'heure – à moins de 60 % de véhicules thermiques en 2030. Alors d'accord, c'est encore 60 %, c'est sans doute encore trop, mais il y a quand même une évolution qui, aujourd'hui, est chiffrée, avec des objectifs clairs, de réduction du nombre de véhicules thermiques.

Je m'étonne vraiment que vous vous absteniez par rapport à ce texte, parce qu'il correspond à ce que vous souhaitiez dans une résolution votée ici au départ et à votre initiative. On est en plein dedans.

Par ailleurs, chose un peu anormale, vous nous reprochez de ne pas l'imposer aux communes. J'entendais il y a deux jours une échevine Ecolo montoise dire qu'elle ne voulait pas appliquer la zone de basses émissions à Mons. Il faudrait vous mettre d'accord entre vous. J'entends également qu'il faut aller plus loin. Il faudrait presque l'imposer aux communes. Je ne parle même pas des péripéties récentes sur les achats de bus, sur l'utilisation du diesel dans la Ville de Bruxelles. Quand j'ai une échevine Ecolo à Mons qui

déclare que, les zones de basses émissions, elle ne veut pas en faire et que je vous entends ici, il y a quand même un problème de cohérence dans les discours.

Pour clôturer, je me permettrai de reprendre la conclusion de M. Maroy qui a dit tout à l'heure : par ce projet, la Wallonie pose un choix ambitieux, responsable et humain. Je pense effectivement que c'est un texte équilibré qui nous permet d'avancer en tenant compte de la réalité quotidienne de nos concitoyens.

Je vous remercie.

M. le Président. - La parole est à M. Denis.

M. Denis (PS). - Quand on est porte-parole d'un parti de l'opposition, on ne s'attend pas à recevoir des fleurs bien sûr, mais la vérité a cependant ses droits.

Contrairement à ce qu'affirme M. Maroy et M. le Ministre, nous avons bien assisté à la même commission. Mon propos est resté cohérent par rapport aux positions du groupe socialiste.

Monsieur Maroy, je ne me serais pas permis de déformer vos paroles lorsque je vous citais tout à l'heure. J'ai repris strictement, les mots dans le compte rendu analytique.

Nous n'avons jamais voulu torpiller le projet, contrairement à ce que certains en disent. Je vous mets au défi de trouver la moindre allusion en ce sens. Au contraire, nous le saluons même.

Je comprends que des propos peuvent déranger. Cela aussi fait partie du débat démocratique. Venir sans cesse nous asséner que, en 30 ans de participation socialiste au pouvoir, on n'a rien fait et que maintenant que les libéraux se sont débarrassés des socialistes, tout est bon, tout est bien dans le meilleur des mondes, les libéraux étant les sauveurs de la Wallonie, cela commence à bien faire. Je n'irai pas plus loin à ce propos.

Par contre, ce que mon groupe a dénoncé en commission et a encore dénoncé aujourd'hui en séance plénière, ce ne sont pas les objectifs que vous poursuivez. Ce que nous déplorons, Monsieur le Ministre, c'est l'insuffisance des mesures de soutien, tant aux citoyens qu'aux communes. Que vous le vouliez ou non, vous créez de nouvelles inégalités.

L'article 3 des véhicules roulant moins de 3 000 kilomètres par an qui pourront encore rouler, c'est de la vaseline pour faire passer la mesure.

Qui cela touche-t-il, ces véhicules roulant moins de 3 000 kilomètres par an ? Qui roule moins de 3 000 kilomètres par an ? Une infime partie de la population. M. Maroy a fait allusion à des vieux retraités qui feront leurs courses au magasin d'à côté.

(Réaction de M. Maroy)

Vous aurez la parole dans quelques minutes, Monsieur Maroy. Laissez-moi terminer mon propos.

Nous ne contestons pas les mesures. Nous partageons le remplacement de véhicules anciens par des véhicules neufs moins polluants. Les zones de basses émissions, bien entendu, est une bonne chose.

Monsieur le Ministre, lorsque l'on dépose un décret, ce qui est important de faire, c'est d'en chiffrer la portée, parce qu'un certain nombre de vos mesures ne sont pas exemptes de conséquences.

Par exemple, dans le cadre de créations de zones de basses émissions, le trafic de transit devra être détourné. Ce détournement du trafic de transit demandera des routes de contournement, donc des coûts. Il n'y en a aucune allusion. Je vous fais une référence à des coûts importants qui seront aussi la conséquence des mesures que vous prônez aujourd'hui. Vous balayez d'un revers de la main l'accompagnement social, la gratuité des déplacements. À ce sujet, tout à l'heure, je me suis permis de vous interrompre, nous n'avons fait que reprendre vos propos que vous avez tenus dans la presse, le 13 décembre dernier. Je les ai sous les yeux : « Concernant la gratuité des transports dans les zones de basses émissions, cela peut avoir tout son sens dans un centre-ville, lorsqu'une commune décide de limiter l'accès aux voitures, de combiner cela avec des mesures de gratuité de transports en commun ». C'est quelque chose que vous préconisez.

Quatre jours plus tard, le 17, vous dites : « C'est complètement in finançable. C'est complètement impayable ».

Pourtant, on sait très bien que les communes, les villes wallonnes, belges ou autres qui ont pratiqué la gratuité des transports train-tram-bus, ont eu des répercussions positives sur la décongestion du trafic.

(Réaction d'un intervenant)

Non, ce que je dis, c'est que lorsque l'on dépose un décret, il faut également en chiffrer la portée. Or, ni l'accompagnement social ni des propositions de gratuité de déplacement n'a fait l'objet d'aucune simulation.

Comment voulez-vous que nous, petits députés, nous positionnions sur un décret dont nous n'avons pas toute la portée financière ?

C'est facile de dire que c'est impayable. Oui, c'est impayable, à condition que l'on nous le démontre.

Nous ne sommes pas contre ce décret. Nous trouvons que – M. Stoffels abonde dans ce sens – vous n'allez pas assez loin, avec ce décret, en termes d'impacts budgétaires et de technicité auxquels vous pourriez avoir recours pour le mettre en œuvre.

Dernière chose que nous regrettons, c'est que ces mesures de lutte contre la pollution atmosphérique des voitures ne soient pas couplées avec une politique fiscale incitative. On sait très bien que c'est la réelle option susceptible de véritablement modifier l'approche de nos concitoyens par rapport au choix de tel ou tel véhicule. Là, il n'y en a pas un mot. Il aurait été heureux de pouvoir le faire concomitamment.

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

M. le Président. - La parole est à M. Maroy.

M. Maroy (MR). - Vous vous en doutez, Monsieur le Président, ce n'est pas la même tonalité sur ce banc-ci. Je suis plutôt fier du volontarisme de ce Gouvernement.

Voilà un décret qui montre, une fois de plus, sa volonté – je dirais même plus, sa faculté parce que c'est dans son ADN –, sa faculté de réformer. C'est une majorité qui a peu de temps et c'est une majorité qui agit.

Deux mille deux cents décisions ont été prises depuis la mise en place de cette majorité.

Le ministre a bien insisté, il a raison, c'est un décret – il faut le voir ainsi – qui vise à protéger les citoyens, à leur permettre de vivre dans un environnement plus sain, de bénéficier d'un air moins pollué. C'est un décret qui veille à leur santé.

J'entends M. Denis. Monsieur Denis, chez les Schtroumpfs, vous seriez le Schtroumpf Grognon. Vous êtes bien embêté, parce que vous ne savez plus quoi inventer pour cacher le fait que votre parti aurait pu, aurait dû agir, pendant toutes ces années où il a été au pouvoir. Le PS aurait pu mais il n'a pas pu. Comme disait feu Michel Daerden : le PS était sans doute « impuissant ».

Vous nous dites à l'instant : « Vous n'avez pas été assez loin, Monsieur le Ministre », c'est cela que vous venez de dire. Vous, en 30 ans, vous avez nulle part, parce que vous avez avancé de zéro centimètre.

M. Denis (PS). - Relisez la résolution de M. Stoffels qui allait nettement plus loin. C'est tout.

M. Maroy (MR). - C'est moi qui ai la parole, Monsieur Denis. C'est ainsi que cela marche.

M. Denis (PS). - Je me permets quand même de rectifier. La vérité a ses droits.

M. Maroy (MR). - Cela vous ennuie. Je peux le comprendre.

M. P. Prévot (PS). - J'ai fait la même chose il y a 10 secondes.

M. Maroy (MR). - Vous faites reproche à cette majorité de ne pas aller aussi loin, mais vous n'avez rien fait du tout.

Je pense que ce décret va dans une bonne direction...

(Réactions dans l'assemblée)

M. Denis (PS). - Vous dites le Schtroumpf Grognon mais vous êtes Pinocchio.

M. Maroy (MR). - Il y a, dans ce décret, toute une série de dispositifs qui permettent aux personnes qui font peu de kilomètres, 3 000 kilomètres maximum par an, de garder leur véhicule et qu'il y a ce dispositif qui permettra au Gouvernement de prendre d'éventuelles mesures d'accompagnement.

Laissons d'abord le décret entrer en vigueur. Je rappelle quand même qu'il s'étale sur un fameux paquet d'années.

Maintenant, tout en soutenant l'action du Gouvernement et après avoir dit tout le bien que je pensais de ce décret, je voudrais quand même dire aussi aux citoyens, à certains d'entre eux en tout cas, qui rouspètent – je les entends, ils nous interpellent tous, le ministre aussi, sur les réseaux sociaux – que je comprends qu'ils aient ce sentiment qu'on s'attaque aux particuliers et qu'on ne s'attaque pas aux géants du transport maritime, aux compagnies aériennes. Je peux comprendre ce sentiment-là ; le ministre a essayé de faire preuve de pédagogie en expliquant que l'oxyde d'azote produit par le bateau de croisière en Méditerranée ne viendra pas dans les rues de Namur. Je pense, Monsieur le Ministre, qu'il faudra bien expliquer, qu'il faudra faire preuve de pédagogie.

Puis, il y a une deuxième chose que je comprends dans le discours des citoyens, il faut quand même oser le dire, c'est qu'il y a une bonne dizaine d'années, on encourageait les citoyens à acquérir un véhicule propre. On donnait même des primes pour cela. Je sais de quoi je parle, parce que j'avais bénéficié de cette prime, je ne sais plus en quelle année c'était. On encourageait les véhicules qui produisaient peu de CO₂. C'étaient notamment les petites Polo Blue Motion qui produisaient moins de 100 grammes de CO₂ par kilomètre. C'étaient des véhicules diesel.

Dans l'esprit des gens – je pense que l'on doit quand même être conscient de cela et faire preuve de pédagogie –, il y a une quinzaine d'années, c'est vrai qu'on se focalisait sur le climat, sur le CO₂. On a donné un message, il y a 15 ans, de dire qu'on encourageait le diesel. Aujourd'hui, on se rend compte qu'il y a une deuxième dimension : il n'y a pas que le climat, il y a aussi la qualité de l'air, donc notre santé. Ne confondons pas les deux choses. On peut comprendre qu'une partie du public se sente un petit peu mal à l'aise par rapport à cela.

Monsieur le Ministre, je conclus avec cela, je pense qu'il faudra – comme vous l'avez fait l'autre jour dans *Midi Première* sur La Première, je vous ai entendu en débat – bien expliquer les choses, faire preuve de pédagogie et bien faire comprendre aux gens que c'est un décret non pas punitif, ce n'est pas de l'écologie punitive, c'est au contraire un décret qui vise à protéger les gens et à protéger leur environnement.

(Applaudissements)

M. le Président. - La parole est à M. Henry.

M. Henry (Ecolo). - C'est dommage que M. le Ministre ne puisse jamais s'empêcher de retomber dans les arguments du passé ou de mélanger les pommes et les poires, parce que je trouvais que vous aviez une longue réponse fort argumentée et qu'il y avait certains éléments intéressants.

J'ai notamment noté que vous aviez évoqué un chiffre de 24 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

C'est un chiffre qui me paraît élevé. Il serait intéressant de voir de quelle manière il a été calculé. Surtout, contrairement à ce que vous avez dit, ce n'est pas un chiffre qui correspond à l'impact du décret. Sauf erreur de ma part, si je comprends bien, c'est ce qui correspond aux émissions calculées en 2030 suite à l'application du décret, mais pas seulement l'application du décret, aussi avec l'évolution du marché, et cetera. Ce qui serait intéressant de savoir, c'est ce que serait ce chiffre. Je ne sais pas comment le calcul a été fait, mais cela m'intéresserait de le savoir.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Président, si je peux ajouter : c'est le scénario élaboré dans le cadre du plan national Énergie-Climat. C'est sur base de ces scénarios que l'on obtient les résultats de réduction de 66,8 % pour les particules fines, de 67,8 % pour les oxydes d'azote et de 24 % des gaz à effet de serre, dont le CO₂, par rapport...

M. Henry (Ecolo). - Quel est le lien avec le décret ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - ... aux émissions de 2005.

La conséquence des mesures du décret additionnées avec d'autres mesures aboutit à ces chiffres.

On tient compte aussi de l'évolution...

M. Henry (Ecolo). - C'est l'évolution par rapport à aujourd'hui, en ce compris le décret.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Celui qui, en 2023, remplacera un vieux diesel même par une essence, ce sera par une essence qui sera beaucoup plus performante et moins consommatrice qu'aujourd'hui. C'est la vision globale. On ne sait pas faire...

M. Henry (Ecolo). - C'est donc bien ce que j'avais compris.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Je n'ai pas les moyens de découpler cela autrement.

M. Henry (Ecolo). - Ce n'est pas uniquement l'effet du décret, il faut tout de même le dire.

Deuxième chose, c'est surtout insuffisant par rapport aux objectifs que vous annoncez vous-même pour 2030. Vous nous dites qu'il faudrait probablement viser au niveau européen 35 %. Si vous arrivez à 24 % au lieu de 35 %, cela veut dire que l'on n'est pas du tout à l'objectif.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Moins 35 %, cela ne nous concerne pas, cela concerne les constructeurs qui doivent en moyenne mettre des véhicules sur le marché qui produisent 35 % de CO₂ de moins.

M. Henry (Ecolo). - J'entends bien, mais les objectifs européens émissions de gaz à effet de serre, pour le moment, c'est minimum 40 % en 2030. On est dans les mêmes chiffres et même plus haut, et il faudrait encore que ce soit plus.

Supposons que l'on arrive même à moins 24 % – ce dont je ne suis pas du tout sûr, ce sera la réalité en 2030 –, vous n'êtes pas à l'ambition nécessaire du point de vue climatique, ou alors il faut faire beaucoup plus dans les autres secteurs. Cela reste un problème majeur. C'est pour cela que je vous dis qu'il y a une obligation à ce que l'on réduise la quantité d'usage de la voiture.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Les moins 24 % ici, ce n'est que le secteur du transport. Il faudra ajouter les éléments de la réforme fiscale...

M. Henry (Ecolo). - Non, il faudra faire plus dans les autres.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire,

des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Dans les dispositions à prendre par M. le Ministre Crucke sur la fiscalité automobile, l'orientation fiscalité automobile apportera une couche supplémentaire. Je ne sais pas la chiffrer aujourd'hui puisque la réforme n'est pas prête.

M. Henry (Ecolo). - Une couche supplémentaire, on n'en sait rien du tout parce que les personnes qui décideront d'acheter une voiture le feront sur base de l'ensemble des éléments. Vous donnez des éléments aujourd'hui et la semaine prochaine ils achèteront des voitures en fonction de ces éléments pour ceux qui seront informés et en fonction des politiques commerciales mises en place par les vendeurs, en ce compris sur le marché d'occasion. Après, il y aura plus tard une autre réforme, celle de la fiscalité automobile, au minimum en 2020. Là, de nouveau, il y aura une nouvelle orientation donnée, mais on ne sait pas du tout dans quelle mesure cela s'additionnera, puisque ce sont simplement les éléments pris en compte lorsqu'on décide d'acheter un véhicule.

Je répète ce que je disais tout à l'heure : il y a une obligation absolue de diminuer à tout le moins la quantité de kilomètres parcourus et à tout le moins par les véhicules diesel et essence. Vous nous dites que moins 60 % des émissions essence et diesel, c'est la cible, en 2030. C'est dans la vision FAST. Comment y arrivera-t-on ? Comment, sur base des mesures actuelles aujourd'hui mises en place, peut-on espérer qu'il y aura vraiment -60 % et donc pas -24 % en 2030 ?

Très honnêtement, pour l'instant, je n'y crois pas du tout. Il faudra des actions supplémentaires qui aujourd'hui ne sont pas mises en œuvre. C'est pour cela que je pointais notamment le très grand manque de choix d'investissement du Gouvernement dans le transport en commun.

Vous pouvez comparer des chiffres qui ne sont pas comparables. Si vous rencontrez quelqu'un et que vous lui dites : « Il y a 10 ans, vous gagniez 2 000 euros. Aujourd'hui, vous gagnez 2 100 euros. De quoi vous plaignez-vous ? ». Avec 2 100 euros aujourd'hui, on ne fait pas la même chose qu'avec 2 000 euros il y a 10 ans. Vous comparez des choses non comparables.

Ce qui est certain, c'est que les investissements réels de ce Gouvernement dans les transports en commun ont été diminués. On n'utilise pas une partie importante des recettes nouvelles arrivées de la vignette automobile. On n'est pas en train de construire une évolution forte. C'est la même chose pour le vélo. Vous pouvez me dire : « Il y a plus d'investissements au total réalisés maintenant ».

Oui, on est dans la continuité du programme démarré et réduit, mais vous n'avez pas réinjecté un programme supplémentaire nouveau qu'il aurait fallu plus important que le précédent, parce que même le

précédent – et je l'ai toujours reconnu – on était encore très loin des programmes d'autres pays. Ce qu'il faudrait, c'est qu'à chaque législature, on développe de manière très importante la politique cyclable et la politique des transports en commun et aussi le covoiturage. On n'est pas du tout dans cette ligne-là. Effectivement, on fera les bilans quand vous le souhaiterez et on pourra l'établir assez facilement.

M. le Président. - La parole est à M. Puget.

M. Puget (Indépendant). - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses. Je voulais juste ajouter que tout le monde est d'accord et j'y reviens, parce que nous avons déjà eu cette discussion avec M. Crucke il y a un mois.

Où en est-on dans la réduction des gaz à effet de serre par rapport à 2005, aujourd'hui en 2018 ? Nous avons des objectifs. Où pouvons-nous, en tant que public, en tant que citoyen, suivre l'évolution et voir où nous en sommes aujourd'hui ?

Parfois, on parle par rapport à 2002, parfois en 1992, parfois à 2005, tout le monde s'y perd un peu. J'insiste, mais je vais rédiger une proposition de résolution, pour que ces chiffres soient mis à disposition des citoyens, soit sur votre site et le site Internet du ministre Crucke, soit sur le site du Parlement wallon ou soit quelque part, mais que les citoyens puissent suivre au jour le jour, au mois par mois, les diminutions ou les augmentations, en tout cas les chiffres, puisqu'ils sont collectés, de toute façon, puisque l'Europe nous impose ces chiffres. Ils sont donc collectés. L'Europe peut nous donner ces chiffres. Je souhaiterais vraiment que l'on informe la population des résultats aujourd'hui par rapport à 2005 ou par rapport à 1990, à votre choix, et pour pouvoir suivre l'évolution. Les efforts faits par les citoyens wallons doivent se répercuter sur ces chiffres.

M. le Président. - Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close.

Examen des articles

M. le Président. - Je vous propose de passer à l'examen des articles du projet de décret relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules (Doc. 1226 (2018-2019) N° 1 à 4).

Nous commençons par l'examen de l'article premier.

Chapitre Ier – Dispositions générales

« Article premier

Pour l'application du présent décret et de ses arrêtés d'exécution, l'on entend par :

1° la zone de basses émissions : la zone dont l'accès aux véhicules motorisés est restreint ou interdit, de manière temporaire ou permanente, en fonction des nuisances environnementales causées par ces véhicules et de la planification prévue à l'article 4 ;

2° le seuil d'alerte : un niveau au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine de l'ensemble de la population et à partir duquel des mesures sont prises immédiatement par le Gouvernement ;

3° le Code de la route : le code défini par l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ;

4° l'arrêté royal du 15 mars 1968 : l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité ;

5° l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 juillet 2010 : l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 juillet 2010 relatif à l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant et justifiant la mise en œuvre de mesures d'urgence ;

6° le véhicule : le véhicule au sens de l'article 1er, § 2, 40, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 ;

7° les véhicules des catégories M1, M2, M3, N1, N2 et N3 : les véhicules des catégories correspondantes visés dans l'arrêté royal du 15 mars 1968 ;

8° le véhicule à usage spécial : le véhicule à usage spécial au sens de l'article 1er, § 2, 45, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 ;

9° l'élévateur à fauteuil roulant : le système élévateur monté dans ou au véhicule, qui est utilisé en vue de monter le fauteuil roulant avec son utilisateur dans le véhicule ;

10° l'euronorme I, II, III, IV, V, VI, VI_d-TEMP ou VI_d : la norme applicable aux véhicules des catégories M3, N2 et N3 répondant aux normes d'émissions visées dans le Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le Règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les Directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE ;

11° l'euronorme 1, 2, 3, 4, 5, 6, 6_d-TEMP ou 6_d : la norme applicable aux voitures particulières et véhicules utilitaires légers des catégories M1, M2 et N1 répondant aux normes d'émission correspondantes, visées dans le

Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, le Règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et le Règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission en ce qui concerne les émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) ;

12° la caméra ANPR : la caméra qui reconnaît automatiquement les plaques d'immatriculation ;

13° la valeur limite : un niveau à atteindre dans un délai donné, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou l'environnement dans son ensemble ; une fois atteint, ce niveau ne peut être dépassé ;

14° véhicule électrique : véhicule électrique au sens de l'article 2, 27° bis, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité ;

15° véhicule hybride : un véhicule à moteur électrique et à moteur à combustion, dont l'énergie est fournie au moteur électrique par des batteries pouvant être ou non chargées par un raccordement à une source d'énergie externe ;

16° véhicule hydrogène : véhicule utilisant l'hydrogène comme seule source d'énergie. »

- Pas d'objection ?

- L'article premier est adopté.

Nous passons à présent à l'examen de l'article 2.

« **Art. 2**

§1er. Est interdite, uniquement pour ce qui concerne les véhicules de la catégorie M1 :

1° à partir du 1er janvier 2023, la circulation d'un véhicule qui ne répond à aucune euronorme ou qui répond à l'euronorme 1 ;

2° à partir du 1er janvier 2024, la circulation d'un véhicule qui répond à l'euronorme 2 ;

3° à partir du 1er janvier 2025, la circulation d'un véhicule qui répond à l'euronorme 3 ;

4° à partir du 1er janvier 2026, la circulation d'un véhicule qui répond à l'euronorme 4 ;

5° à partir du 1er janvier 2028, la circulation d'un véhicule équipé d'un moteur diesel qui répond à l'euronorme 5 ;

6° à partir du 1er janvier 2030, la circulation d'un véhicule équipé d'un moteur diesel qui répond à l'euronorme 6, à l'exclusion des véhicules équipés d'un moteur diesel qui répond à l'euronorme 6d-TEMP ou à l'euronorme 6d ou à une euronorme supérieure.

§2. Pour des motifs environnementaux ou sanitaires, le Gouvernement peut interdire la circulation de véhicules qui ne sont pas visés au §1er. Dans ce cas, le Gouvernement en détermine la liste et les échéances.

§3. Le Gouvernement peut déterminer des mesures d'accompagnement destinées aux propriétaires de véhicules dont la circulation est interdite en vertu du présent décret. »

- Pas d'objection ?

- L'article 2 est adopté.

Nous passons à présent à l'examen de l'article 3.

« **Art. 3**

§1er. Sont autorisés à circuler au-delà des échéances visées à l'article 2 :

1° pour une durée complémentaire déterminée par le Gouvernement, les véhicules répondant au moins à l'euronorme 4, acquis avant la date du 1er janvier 2019, pour autant qu'ils ne soient pas cédés à un tiers ;

2° les véhicules qui parcourent annuellement moins de 3 000 km ;

3° les véhicules prioritaires visés à l'article 37 du Code de la route ;

4° les véhicules des forces armées ;

5° les véhicules utilisés en situation d'urgence ou opération de sauvetage à la demande des pompiers, de la police, de l'armée, de la protection civile ou des autorités routières ;

6° les véhicules spécialement équipés pour l'entretien et le contrôle d'infrastructures et d'installations d'intérêt général ;

7° les véhicules adaptés au transport de personnes handicapées, pour lesquels une approbation d'adaptation d'un véhicule a été délivrée par l'autorité compétente.

La durée complémentaire visée à l'alinéa 1er, 1°, commence à compter de la date fixée à l'article 2 pour chaque véhicule concerné.

§2. Le Gouvernement peut définir d'autres exceptions à l'interdiction de circuler visée à l'article 2, en fonction de la nature, du type, de l'utilisation faite du véhicule concerné, ainsi qu'en cas de situations exceptionnelles et limitées dans le temps. Il fixe les

modalités selon lesquelles des dérogations individuelles sont accordées.

§3. Le présent article est sans préjudice de l'application des articles 4 à 14. »

- Pas d'objection ?

- L'article 3 est adopté.

Nous passons à présent à l'examen de l'article 4.

Chapitre II – Zones de basses émissions

Section 1 – Disposition commune

« **Art. 4**

§1er. L'accès à une zone de basses émissions est autorisé uniquement aux :

1° véhicules qui n'appartiennent pas aux catégories M et N ;

2° véhicules électriques, les véhicules hybrides avec une émission de CO₂ maximum de 50 grammes au kilomètre, et véhicules hydrogènes ;

3° véhicules à moteur des catégories M et N, immatriculés en Belgique ou à l'étranger, qui remplissent les conditions suivantes :

a) à partir du 1er janvier 2020, aux véhicules dont :

i. le moteur diesel répond au moins à l'euronorme IV ou 4 ;

ii. le moteur à essence, au LPG ou au CNG répond au moins à l'euronorme II ou 2 ;

b) à partir du 1er janvier 2022, aux véhicules dont :

i. le moteur diesel répond au moins à l'euronorme V ou 5 ;

ii. le moteur à essence, au LPG ou au CNG répond au moins à l'euronorme III ou 3 ;

c) à partir du 1er janvier 2025, aux véhicules dont :

i. le moteur diesel répond au moins à l'euronorme VI ou 6 ;

ii. le moteur à essence, au LPG ou au CNG répond au moins à l'euronorme IV ou 4 ;

4° véhicules prioritaires visés à l'article 37 du Code de la route ;

5° véhicules des forces armées ;

6° véhicules utilisés en situation d'urgence ou opération de sauvetage à la demande des pompiers, de la

police, de l'armée, de la protection civile ou des autorités routières ;

7° véhicules spécialement équipés pour l'entretien et le contrôle d'infrastructures et d'installations d'intérêt général ;

8° véhicules à usages spéciaux qui répondent à la définition d'autocaravane ou de grue mobile ;

9° transports exceptionnels au sens de l'article 2, §1er, 5°, de l'arrêté royal du 2 juin 2010 relatif à la circulation routière des véhicules exceptionnels, disposant d'une autorisation valide de transport exceptionnel délivrée par l'autorité compétente ;

10° véhicules adaptés au transport de personnes handicapées, pour lesquels une approbation d'adaptation d'un véhicule a été délivrée par l'autorité compétente ;

11° véhicules équipés d'un élévateur à fauteuil roulant et non visés au 10° ;

12° véhicules utilisés dans le cadre d'un service public de transport ;

13° trains miniatures touristiques au sens de l'article 2, §2, 8°, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 ;

14° véhicules adaptés spécialement pour les marchés, les foires, les parades et les commerces ambulants.

Lorsque l'euronorme d'un véhicule ne figure pas dans la base de données de l'autorité responsable de l'immatriculation des véhicules ou ne figure pas sur le certificat d'immatriculation, l'euronorme est déterminée sur la base d'éléments probants fournis par la personne au nom de qui le véhicule est immatriculé, ou à défaut, sur base de la date de la première immatriculation du véhicule. Dans ce cas, les dates mentionnées en annexe le sont utilisées pour déterminer l'euronorme qui s'applique au véhicule.

§2. Par dérogation au paragraphe 1er, alinéa 1er, 3°, l'autorisation d'accès du véhicule visé est prolongée d'une année pour les véhicules pour lesquels une attestation de conformité a été délivrée par une installation d'entretien et de réparation agréée visée à l'article 16.

Par dérogation au paragraphe 1er, sauf en cas d'application de l'article 8, les véhicules mis en circulation depuis plus de quarante ans et utilisé à des fins de loisirs touristiques ou autres fins commerciales peuvent accéder à une zone de basses émissions.

Afin de bénéficier des dérogations visées aux alinéas 1er et 2, les véhicules concernés doivent se faire enregistrer dans la base de données visée à l'article 14. Le Gouvernement précise les modalités d'enregistrement.

§3. Le Gouvernement peut compléter la liste des véhicules autorisés à accéder aux zones de basses émissions telle que visée au paragraphe 1er sur base de :

1° l'impact des véhicules sur la pollution atmosphérique ;

2° leur motorisation ;

3° leur âge ;

4° le cas échéant, leur niveau d'entretien.

Le Gouvernement définit les exceptions à la restriction du droit d'accès en zone de basses émissions visé au paragraphe 1er, en fonction :

1° de la nature, du type ou de l'utilisation faite du véhicule concerné ;

2° du moment de la journée.

Le Gouvernement fixe les modalités selon lesquelles des dérogations individuelles, temporaires ou permanentes, sont accordées. Pour ce faire, il peut tenir compte de critères socio-économiques et de la situation particulière des usagers, notamment des personnes résidant à l'intérieur des zones de basses émissions.

§4. Pour des motifs environnementaux ou sanitaires, le Gouvernement peut restreindre ou interdire la circulation de véhicules équipés des motorisations qu'il détermine et selon les échéances qu'il fixe. »

- Pas d'objection ?

- L'article 4 est adopté.

Nous passons à présent à l'examen de l'article 5.

« Art. 5

Le Gouvernement arrête les mesures de publicité concernant la création de la zone de basses émissions. »

- Pas d'objection ?

- L'article 5 est adopté.

Nous passons à présent à l'examen de l'article 6.

« Art. 6

Si, en cas de déviation ou contournement du trafic imposé par la police ou le gestionnaire de voirie, le trafic de transit de l'extérieur de la zone de basses émissions est obligatoirement dévié en passant à l'intérieur de la zone de basses émissions et que cette situation fait en sorte qu'un véhicule ne répondant pas aux critères d'accès circule dans la zone de basses émissions, aucune infraction ne peut être constatée pour ce qui concerne ce véhicule. »

- Pas d'objection ?

- L'article 6 est adopté.

Nous passons à présent à l'examen de l'article 7.

Section 2 – Zones de basses émissions régionales

« Art. 7

Le Gouvernement peut créer une ou plusieurs zones de basses émissions, permanente ou temporaire, sur le territoire de la Région wallonne afin d'améliorer la qualité de l'air. »

- Pas d'objection ?

- L'article 7 est adopté.

Nous passons à présent à l'examen de l'article 8.

« Art. 8

Lorsque le seuil d'alerte est dépassé, l'accès à l'ensemble du territoire de la Région wallonne est autorisé conformément à l'article 4, pour la durée du dépassement.

Dès que le Gouvernement a connaissance, au cours d'un pic de pollution, d'un risque de dépassement du seuil d'alerte, il met en œuvre une information visant l'ensemble des automobilistes indiquant une possible application de l'alinéa 1er. Le Gouvernement arrête les modalités d'information. »

- Pas d'objection ?

- L'article 8 est adopté.

Nous passons à présent à l'examen de l'article 9.

Section 3 – Zones de basses émissions communales

« Art. 9

§1er. De manière permanente, pour certains moments fixes de la journée ou certaines périodes de l'année, une commune peut proposer au Gouvernement la création, par règlement communal complémentaire de circulation, d'une ou plusieurs zones de basses émissions sur les voiries communales et régionales qui se trouvent sur son territoire, à l'exception des autoroutes.

Le projet de règlement communal est motivé et accompagné d'un plan de mobilité comprenant des solutions alternatives de mobilité, adopté en concertation avec les communes limitrophes et les gestionnaires de voiries concernés.

Le Gouvernement fixe les conditions auxquelles répondent les zones de basses émissions proposées par une commune.

§2. Dans les quinze jours de l'adoption de la proposition visée au paragraphe 1er, la commune transmet au Gouvernement pour approbation le projet de règlement communal complémentaire de circulation, ainsi que les documents l'accompagnant.

Lorsque la proposition a des conséquences importantes en termes d'augmentation du trafic sur le territoire d'une autre commune, le Gouvernement soumet pour avis la proposition à ces autres communes concernées et les invite, le cas échéant, à proposer une zone de basses émissions commune.

Le Gouvernement règle la procédure et les modalités d'approbation du règlement visé au paragraphe 1er.

Le Gouvernement règle le délai endéans lequel les zones de basses émissions créées en vertu du présent article sont effectives sur le territoire visé.

§3. La restriction au droit d'accès des véhicules aux zones de basses émissions se règle conformément aux dispositions prises par le Gouvernement en vertu de l'article 4. »

- Pas d'objection ?

- L'article 9 est adopté.

Nous passons à présent à l'examen de l'article 10.

« Art. 10

Lorsqu'une valeur limite de qualité de l'air est dépassée, sur son territoire, la commune concernée soumet au Gouvernement, dans le délai qu'il fixe, un projet de règlement visant à créer une zone de basses émissions permanente conformément à l'article 9.

À défaut de projet soumis dans le délai ou si le projet n'est pas suffisant pour améliorer la qualité de l'air, le Gouvernement impose les mesures nécessaires conformément à l'article 7. »

- Pas d'objection ?

- L'article 10 est adopté.

Nous passons à présent à l'examen de l'article 11.

« Art. 11

Dans la limite des crédits budgétaires disponibles, le Gouvernement peut octroyer, aux conditions qu'il détermine, un subside ou un soutien matériel aux communes qui mettent en œuvre une ou plusieurs zones de basses émissions. »

- Pas d'objection ?

- L'article 11 est adopté.

Nous passons à présent à l'examen de l'article 12.

Section 4 – Signalisation et contrôles

« Art. 12

Une zone de basses émissions est signalée par les panneaux F117 et F118 visés à l'article 71.2 du Code de la route, auxquels est ajouté, lorsque la zone est fixée de manière temporaire, un panneau avec la période concernée.

Le périmètre des zones de basses émissions créées en vertu des articles 7, 8 et 9 du présent décret est publié, de manière permanente, sur le site Internet de la commune sur laquelle elles se trouvent. »

- Pas d'objection ?

- L'article 12 est adopté.

Nous passons à présent à l'examen de l'article 13.

« Art. 13

§1er. Le contrôle de l'accès aux zones de basses émissions et la constatation des infractions s'effectuent en recourant à des caméras ANPR, avec ou sans appareils automatiques, fixe ou mobile.

§2. Les véhicules pour lesquels la base de données visée à l'article 14 ne contient pas les informations nécessaires au contrôle visé au paragraphe 1er doivent faire l'objet d'un enregistrement préalable afin de circuler sur le territoire de la Région wallonne.

Le Gouvernement détermine les modalités d'enregistrement ainsi que les véhicules qui sont dispensés d'enregistrement. Il met à disposition du public un outil permettant de savoir si un véhicule doit faire l'objet d'un enregistrement. »

- Pas d'objection ?

- L'article 13 est adopté.

Nous passons à présent à l'examen de l'article 14.

« Art. 14

§1er. Les données strictement nécessaires et pertinentes à l'application du présent décret sont enregistrées dans une base de données.

Les services désignés par le Gouvernement gèrent cette base de données.

À cette fin, ces services demandent les données nécessaires portant sur les véhicules sous format électronique aux autorités compétentes, telle l'autorité responsable de l'immatriculation des véhicules et les communes créant une zone de basses émissions sur leur territoire.

§2. Lorsque les données visées au paragraphe 1er, à l'exception des données visées au paragraphe 3, ne jouent pas de rôle substantiel pour prouver une infraction, elles sont conservées trois mois, sauf si les données sont nécessaires dans le cadre d'un examen de suivi ou à des fins historiques, statistiques ou scientifiques dans le respect de la législation relative à la vie privée.

Pour ce faire, les données à caractère personnel sont rendues anonymes dès que leur individualisation n'est plus nécessaire pour la réalisation des finalités pour lesquelles elles ont été collectées.

Les données peuvent être communiquées aux autorités ou administrations désignées par le Gouvernement en vue de leur traitement ultérieur à des fins historiques, statistiques et scientifiques.

§3. Les données liées à l'enregistrement des véhicules sont conservées maximum trois mois après l'expiration de la durée de validité des enregistrements en question.

Les données fournies par la personne au nom de qui le véhicule est immatriculé, pour accéder à une zone de basses émissions peuvent être conservées maximum trois mois après l'expiration de la validité de l'accès obtenu.

§4. Le Gouvernement détermine comment les données relatives aux véhicules sont enregistrées dans la base de données, ainsi que la procédure et les modalités. Il précise les conditions relatives au contenu et au fonctionnement de la base de données. »

- Pas d'objection ?

- L'article 14 est adopté.

Nous passons à présent à l'examen de l'article 15.

Chapitre III – Arrêt des moteurs

« Art. 15

Lorsqu'un véhicule est à l'arrêt à un endroit où il n'est pas interdit de mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement en application de l'article 24 du Code de la route, le conducteur coupe directement le moteur du véhicule.

Le Gouvernement peut prévoir des dérogations à l'alinéa 1er pour certaines catégories de véhicules ou en cas de problème technique. »

- Pas d'objection ?

- L'article 15 est adopté.

Nous passons à présent à l'examen de l'article 16.

Chapitre IV – Entretien des véhicules en vue de réduire les émissions

« Art. 16

§1er. Le Gouvernement peut déterminer les modalités de contrôle des émissions des polluants atmosphériques émanant des véhicules au niveau :

1° des centres de contrôles techniques lors des contrôles périodiques ou complémentaires ;

2° des contrôles aléatoires sur la voie publique.

§2. En vue de vérifier, maintenir et encourager la performance environnementale des véhicules, le Gouvernement peut agréer une installation d'entretien et de réparation qui répond aux conditions et modalités qu'il fixe. Les conditions portent sur les exigences relatives au matériel de mesure des émissions, sur l'application de méthodes de contrôle, sur les actes techniques d'entretien et à la délivrance de conseils aux utilisateurs des véhicules.

§3. L'installation d'entretien et de réparation agréée délivre une attestation de conformité au propriétaire du véhicule concerné et au service désigné par le Gouvernement. Le Gouvernement fixe le contenu de l'attestation.

Conformément à l'article 4, § 2, sur base de l'attestation délivrée, le propriétaire peut demander une dérogation temporaire visant à lui permettre d'accéder aux zones de basses émissions. Le Gouvernement détermine la procédure de demande ainsi que ses modalités. »

- Pas d'objection ?

- L'article 16 est adopté.

Nous passons à présent à l'examen de l'article 17.

Chapitre V – Infractions pénales et administratives

« Art. 17

Commets une infraction de deuxième catégorie au sens de l'article D.151 du Livre Ier du Code de l'Environnement, celui qui :

1° contrevient à l'article 2 ;

2° en connaissance de cause, ne s'est pas enregistré conformément à l'article 13, § 2, ou a fourni de fausses données pour l'enregistrement ;

3° accède à une zone de basses émissions en contravention à l'article 4 ;

4° contrevient à l'article 15 ;

5° délivre une attestation visée à l'article 16 sans disposer de l'agrément nécessaire. »

- Pas d'objection ?

- L'article 17 est adopté.

Nous passons à présent à l'examen de l'article 18.

Chapitre VI – Dispositions modificatives et finales

« Art. 18

L'article D.138, alinéa 1er, du Livre Ier du Code de l'Environnement, inséré par le décret du 5 juin 2008 et modifié en dernier lieu par le décret du 12 décembre 2014, est complété par un 20° rédigé comme suit :

« 20° le décret du... relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules. » »

- Pas d'objection ?

- L'article 18 est adopté.

Nous passons à présent à l'examen de l'article 19.

« Art. 19

Dans l'article D.141 du même Livre, inséré par le décret du 5 juin 2008 et modifié par le décret du 19 mars 2009, les modifications suivantes sont apportées :

1° l'alinéa 4 est remplacé par ce qui suit :

« En cas d'infraction flagrante commise à partir ou au moyen d'un véhicule à moteur, lorsque l'agent constatateur n'a pu identifier l'auteur des faits mais bien le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule, le procès-verbal constatant l'infraction et comportant l'identification du numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule fait foi que l'infraction a été commise par la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé auprès de l'autorité responsable de l'immatriculation des véhicules ou de son équivalent étranger. Cette présomption peut être renversée par tout moyen de droit, à l'exception du serment. » ;

2° l'article est complété d'un alinéa rédigé comme suit :

« En cas de contestation de la présomption par une personne morale, celle-ci communique l'identité du conducteur au moment des faits ou, si elle ne la connaît pas, l'identité de la personne responsable du véhicule. » »

- Pas d'objection ?

- L'article 19 est adopté.

Nous passons à présent à l'examen de l'article 20.

« Art. 20

Dans l'article D.146 du même Livre, inséré par le décret du 5 juin 2008 et modifié par les décrets des 22 juillet 2010 et 27 mars 2014, les modifications suivantes sont apportées :

1° le 4° est remplacé par ce qui suit :

« 4° donner l'ordre d'arrêter un véhicule, en ce compris ceux utilisés pour le transport, et contrôler leur chargement ; » ;

2° l'article est complété par un 11° rédigé comme suit :

« 11° consulter et prendre une copie des données administratives nécessaires, tels les documents légalement prescrits qui doivent être en possession du conducteur d'un véhicule et plus largement tous les documents utiles à l'identification du véhicule, du conducteur ou de la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé. ». »

- Pas d'objection ?

- L'article 20 est adopté.

Nous passons à présent à l'examen de l'article 21.

« Art. 21

L'article D.159, §2, du même Livre, inséré par le décret du 5 juin 2008 et modifié en dernier lieu par le décret du 12 décembre 2014, est complété par un 9° rédigé comme suit :

« 9° les infractions au décret du... relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules. ». »

- Pas d'objection ?

- L'article 21 est adopté.

Nous passons à présent à l'examen de l'article 22.

« Art. 22

L'article D.167, §1er, du même Livre, inséré par le décret du 5 juin 2008 et modifié par le décret du 22 juillet 2010, est complété par le 4° rédigé comme suit :

« 4° les infractions au décret du... relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules. ». »

- Pas d'objection ?

- L'article 22 est adopté.

Nous passons à présent à l'examen de l'article 23.

« Art. 23

A l'article 29, §2, de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, modifiée par les lois du 1er avril 2006 et du 20 mars 2007, il est inséré un alinéa 4, rédigé comme suit :

« L'infraction aux règlements visés à l'alinéa 1er afférente à une zone de basses émissions, telle que visée à l'article 2.63 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, ne fait pas l'objet de poursuites pénales. ». »

- Pas d'objection ?

- L'article 23 est adopté.

Nous passons à présent à l'examen de l'article 24.

« Art. 24

Dans la loi du 28 décembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique, l'article 2, dont le texte actuel formera le paragraphe 1er, est complété par un paragraphe 2 rédigé comme suit :

« § 2. On entend par pics de pollution atmosphérique, le niveau de pollution atmosphérique justifiant la mise en œuvre de mesures d'urgence.

Le Gouvernement est habilité à déterminer les mesures d'urgence. ». »

- Pas d'objection ?

- L'article 24 est adopté.

Nous passons à présent à l'examen de l'article 25.

« Art. 25

Le Gouvernement présente, au plus tard le 1er juin de chaque année, un rapport annuel circonstancié au Parlement concernant l'exécution du présent décret.

Le premier rapport sera présenté pour le 1er juin 2022. »

- Pas d'objection ?

- L'article 25 est adopté.

Nous passons à présent à l'examen de l'article 26.

« Art. 26

À l'exception des articles 4 à 13, le présent décret entre en vigueur le 1er mars 2019.

Les articles 4 à 13 entrent en vigueur le 1er juillet 2019. »

- Pas d'objection ?

- L'article 26 est adopté.

Nous voterons ultérieurement sur l'ensemble du projet de décret.

- *La séance est suspendue à 17 heures 52 minutes.*

REPRISE DE LA SÉANCE

- *La séance est reprise à 18 heures 4 minutes.*

M. le Président. - La séance est reprise.

ÉLOGE FUNÈBRE DE M. TAMINIAUX

M. le Président. - Mesdames, Messieurs, chers collègues, c'est avec une très grande tristesse que nous avons appris le décès de notre ancien collègue Willy Taminiaux survenu à La Louvière le 22 décembre dernier, quelques jours seulement après avoir célébré son 79e anniversaire.

Avec Robert Urbain et Philippe Moureaux, ce sont trois grandes figures du socialisme belge qui disparaissent.

Né à Écaussinnes-d'Enghien le 17 décembre 1939, Willy Taminiaux débute sa carrière professionnelle en 1958 comme instituteur à l'école primaire d'Houdeng-Gœgnies.

Successivement instituteur, directeur d'une école secondaire d'enseignement spécialisé et inspecteur scolaire, notre collègue est régulièrement en contact avec de nombreuses familles, notamment défavorisées de la région du Centre. Il est alors pleinement confronté à une forme de détresse sociale qui règne au sein d'une partie de la population de cette région.

Ne pouvant se résoudre à une telle situation, il choisit de s'engager en politique dans les rangs du Parti socialiste, avec la ferme volonté d'œuvrer à la défense des droits des plus démunis. Il se présente dès lors au scrutin de 1985 et est élu directement sénateur. Cette fonction lui donne également l'occasion de siéger parmi nous, tant au Parlement wallon qu'au Conseil de la Communauté française jusqu'en 1995.

Attentif aux dossiers environnementaux, mais également à l'aide aux personnes handicapées, notre collègue entre au Gouvernement wallon en janvier 1994 et se voit naturellement confier le portefeuille ministériel de l'Action sociale, du Logement et de la Santé, des compétences qui, pour la plupart, viennent

d'être régionalisées et qu'il y a lieu d'organiser en Région wallonne.

Willy Taminiaux devient ainsi le Premier ministre wallon à développer réellement une politique en faveur des personnes handicapées, en préparant notamment le décret qui donnera naissance à l'Agence wallonne pour l'intégration des personnes handicapées, mieux connue sous l'acronyme AWIPH.

Plébiscité dans l'arrondissement de Soignies en mai 1995, notre collègue figure parmi les 75 députés élus directement au Parlement wallon. Après avoir prêté serment, Willy est confirmé dans ses fonctions ministérielles au sein du Gouvernement dirigé par Robert Collignon.

Sur le plan local, notre collègue, élu conseiller communal à La Louvière depuis 1989, accède au maïorat à l'issue du scrutin d'octobre 2000. Fort d'une majorité absolue, Willy Taminiaux entame le nouveau siècle comme bourgmestre de la Cité des loups en janvier 2001.

Six ans plus tard cependant, suite à la perte de sa majorité et face au refus de certains de ses colistiers de s'allier avec les humanistes, il renonce à son écharpe maïorale et quitte définitivement la scène politique. Deux ans auparavant, du 29 juin au 19 juillet 2004, celui qui était toujours député wallon exerçait encore la présidence de notre assemblée, en tant que doyen d'âge, ainsi que les fonctions de secrétaire du Bureau du Parlement wallon de juillet 2004 à novembre 2005.

Ambassadeur de sa région natale, Willy Taminiaux œuvra sans relâche à promouvoir l'activité et le redressement de la région du Centre, notamment en fondant la communauté urbaine du centre en 1998 ou encore comme premier président du conseil d'administration du nouveau Port autonome du Centre et de l'Ouest de 1999 à 2007.

Au soir de sa vie, notre collègue eut encore le bonheur de célébrer l'aboutissement d'un de ses combats, la création de la circonscription électorale de la région du Centre en 2018.

Mesdames, Messieurs, chers collègues, tout au long de sa vie et de son parcours politique, Willy Taminiaux, qui appelait plusieurs d'entre nous, ils s'en rappelleront, familièrement « mi p'tit », fut défenseur de sa région natale, mais également des plus faibles, des plus vulnérables de notre société. Pour l'avoir bien connu, très bien connu, j'affirme qu'il fut un exemple de proximité, de bienveillance, de générosité, tant dans son action politique qu'à travers ses très nombreux engagements associatifs et caritatifs en faveur des personnes handicapées ou défavorisées.

Mesdames, Messieurs, chers collègues, à l'heure où notre Parlement, en présence de sa veuve et de son fils, que nous saluons, rend hommage à l'un de ses membres

les plus remarquables, nos pensées vont vers vous, Madame, vers votre fils, vos proches, votre famille, à qui nous présentons nos condoléances les plus sincères.

La parole est à M. le Ministre Crucke.

M. Crucke, Ministre du Budget, des Finances, de l'Énergie, du Climat et des Aéroports. - Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les députés, chers collègues, Madame, Monsieur, c'est avec beaucoup de tristesse que nous avons appris ce 22 décembre la disparition de M. Willy Taminiaux à l'âge de 79 ans.

Diplômé de l'école normale de Morlanwelz, Willy Taminiaux entame sa carrière d'instituteur primaire à l'école de Houdeng-Gœgnies dès 1958, puis est professeur à l'école d'enseignement spécial secondaire à La Louvière en 1974. Il en devient directeur cinq ans plus tard.

De par sa profession, il prend une réelle conscience de la situation sociale, économique et morale que connaît la région du Centre. Comme l'a dit le président de cette noble assemblée, il est élu conseiller communal, pour la première fois, en octobre 1964 et devient député de l'arrondissement de Mons, à la Chambre, en 1971, au sein du Parti socialiste.

Il sera réélu, sans interruption, à la Chambre des représentants, jusqu'en 1995. Participant à diverses réformes institutionnelles, il sera donc amené à siéger également au Conseil de la Communauté française et au Parlement wallon.

En janvier 1994, Willy Taminiaux entre au Gouvernement wallon comme ministre en charge de l'Action sociale, du Logement et de la Santé. C'est dans ces circonstances que j'ai eu le bonheur, l'occasion et le plaisir de le rencontrer comme jeune, à l'époque, premier échevin d'une commune du Hainaut, également, et je me souviens parfaitement bien du sourire permanent qui était le sien, de la gentillesse, de l'accueil qui le personnalisait, mais aussi du recul qu'il prenait, sur chaque demande, pour dire : « Tout est possible. Il suffit de le vouloir ». Ce sont textuellement les mots qu'à l'époque, il a prononcés à l'égard de la requête que je lui faisais.

Le ministre wallon va devoir organiser les différentes compétences dont il sera l'héritier, puisque ses compétences sont désormais devenues régionales.

Il aura à cœur de développer une politique en faveur des personnes handicapées, notamment en créant l'Agence wallonne pour l'intégration des personnes handicapées, l'AWIPH.

Élu dans les 75 premiers députés wallons, en 1995, il est confirmé dans ses fonctions ministérielles, au sein du Gouvernement wallon, au sein du Gouvernement de Robert Collignon.

Il sera ensuite président du Parlement de la Communauté française et ministre de la Jeunesse, de la Promotion sociale et de la Fonction publique au sein du Gouvernement communautaire.

Grand défenseur de la région du Centre et de son développement, il est aussi connu pour son engagement local à La Louvière. La Cité des Loups, dont il fut bourgmestre, garde encore en mémoire sa chaleureuse proximité, sa convivialité et sa simplicité, qui en faisaient un homme élégant, légitimement respecté et écouté.

Je souligne ici, aussi, ses multiples engagements dans de nombreuses initiatives pour la personne handicapée, la création d'ateliers protégés ou encore son activité au sein d'associations locales ou à but caritatif.

Je termine, Monsieur le Président, chers députés, Mesdames et Messieurs, par rappeler l'un de ses messages : « Il faut pouvoir, parfois, ne pas se prendre au sérieux et, surtout, ne jamais oublier de rire ».

Au nom du Gouvernement wallon, je présente à sa famille, à tous ses proches et plus particulièrement aux collègues du Parti socialiste, mes plus sincères condoléances.

Nous leur souhaitons beaucoup de courage dans cette épreuve difficile.

M. le Président. - Chers collègues, je vous propose d'observer une minute de silence.

(L'assemblée observe un moment de silence)

NOMINATION D'UN MEMBRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU CENTRE INTERFÉDÉRAL POUR L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET LA LUTTE CONTRE LE RACISME ET LES DISCRIMINATIONS

Vote

M. le Président. - Chers collègues, en sa séance du 12 novembre 2014, le Parlement, conformément à l'article 8 du décret du 11 décembre 2013 portant assentiment à l'Accord de coopération du 12 juin 2013 entre l'autorité fédérale, les Régions et les Communautés visant à créer un Centre interfédéral pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme et les discriminations sous la forme d'une institution commune au sens de l'article 92bis de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, a procédé à la nomination de M. Laurent de Briey en tant que membre suppléant du Conseil d'administration du Centre interfédéral pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme et les discriminations.

En date du 7 août 2017, M. Laurent de Briey a démissionné de ses fonctions.

Il revient à l'assemblée de procéder à son remplacement.

Le candidat proposé est M. Yves Polomé.

Il sera procédé au vote par scrutin secret au moyen du bulletin qui va vous être distribué.

J'invite les Secrétaires à me rejoindre à la tribune afin de tirer au sort le nom du député qui débitera le vote.

(Tirage au sort d'un nom pour déterminer l'ordre d'appel)

C'est Mme Baltus-Möres qui va donc ouvrir le suffrage, si j'ose dire.

Mme Pécriaux va vous appeler l'un après l'autre.

Nous allons patienter quelques instants que les agents du Parlement distribuent les bulletins de vote et que vous ayez le temps, bien sûr, de les remplir.

Vous aurez compris que si vous êtes favorable au candidat vous votez oui, si vous ne l'êtes pas, vous votez non.

Chacun des membres se trouve-t-il en possession de son bulletin de vote ?

Personne n'a été oublié ? Personne n'en a reçu deux ? Tout va très bien.

J'invite les membres, à l'appel de leur nom, à venir déposer le bulletin qui leur a été remis, dans l'urne prévue à cet effet.

(Appel)

Conformément au règlement, je prie les secrétaires de bien vouloir procéder aux opérations de dépouillement. Le résultat du vote vous sera communiqué à l'issue du dernier vote.

**PROJETS DE MOTION DÉPOSÉS EN
CONCLUSION DE L'INTERPELLATION DE
MME RYCKMANS À M. COLLIN, MINISTRE DE
L'AGRICULTURE, DE LA NATURE, DE LA
FORÊT, DE LA RURALITÉ, DU TOURISME, DU
PATRIMOINE ET DÉLÉGUÉ À LA GRANDE
RÉGION, SUR LES ATELIERS DE LA
BIODIVERSITÉ PAR MME RYCKMANS
(DOC. 1248 (2018-2019) N° 1)
ET PAR MM. MAROY ET DESQUESNES
(DOC. 1249 (2018-2019) N° 1)**

Vote nominatif

M. le Président. - Nous allons voter sur les projets de motion déposés en conclusion de l'interpellation de Mme Ryckmans à M. Collin, Ministre de l'Agriculture, de la Nature, de la Forêt, de la Ruralité, du Tourisme, du Patrimoine et délégué à la Grande Région, sur les ateliers de la biodiversité.

La première motion motivée de Mme Ryckmans a été imprimée et distribuée sous le document n° 1248 (2018-2019) N° 1.

La seconde motion pure et simple de MM. Maroy et Desquesnes a été imprimée et distribuée sous le document n° 1249 (2018-2019) N° 1.

Conformément aux dispositions de l'article 142.4 du règlement, priorité est donnée au vote sur la motion pure et simple déposée par MM. Maroy et Desquesnes.

Quelqu'un souhaite-t-il la parole ?

Non.

Chacun a-t-il vérifié son vote, s'en est préoccupé ?

Il y a quelques absents dûment excusés.

- Il est procédé au vote nominatif.

68 membres prennent part au vote.

35 membres répondent oui.

33 membres répondent non.

- Ont répondu oui :

Mmes et MM. Antoine, Arens, Baltus-Möres, Bourgeois, Brogniez, Culot, Desquesnes, Destrebecq, Dock, Drèze, Durenne, Evrard, Fourny, Gardier, Helson, Henquet, Knaepen, Lejeune, Louvigny, Maroy, Moinnet, Moucheron, Mouyard, Nicaise, Nikolic, Potigny, M. Prévot, Salvi, Simonet, Tzanetatos, Vandorpe, Versmissen-Sollie, Wahl, Warnant, Waroux.

- Ont répondu non :

Mmes et MM. Collignon, Courard, Daele, Denis, Dermagne, Dufrane, Furlan, Gahouchi, Gillot, Gonzalez Moyano, Hazée, Henry, Idrissi, Istasse, Istaz-Slangen, Kapompole, Kilic, Lambelin, Lenzini, Luperto, Martin, Morreale, Pécriaux, Poulin, P. Prévot,

Puget, Ryckmans, Stoffels, Tachenion, Tillieux, Van der Stichelen, Vrancken, Zrihen.

En conséquence, le projet de motion est adoptée. Il en sera donné connaissance au Gouvernement.

**PROJETS DE MOTION DÉPOSÉS EN
CONCLUSION DE L'INTERPELLATION DE
M. HAZÉE À MME DE BUE, MINISTRE DES
POUVOIRS LOCAUX, DU LOGEMENT ET DES
INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR
L'ACTUALITÉ DU GROUPE PUBLIFIN –
NETHYS PAR M. HAZÉE
(DOC. 1252 (2018-2019) N° 1)
ET PAR MM. WAHL ET FOURNY
(DOC. 1253 (2018-2019) N° 1)**

Vote nominatif

M. le Président. - Nous allons voter sur les projets de motion déposés en conclusion de l'interpellation de M. Hazée à Mme De Bue, Ministre des Pouvoirs locaux, du Logement et des Infrastructures sportives, sur l'actualité du Groupe Publifin-Nethys.

La première motion motivée de M. Hazée a été imprimée et distribuée sous le document n° 1252 (2018-2019) N° 1.

La seconde motion pure et simple de MM. Wahl et Fourny a été imprimée et distribuée sous le document n° 1253 (2018-2019) N° 1.

Conformément aux dispositions de l'article 142.4 du règlement, priorité est donnée au vote sur la motion pure et simple déposée par MM. Wahl et Fourny.

La parole est à M. Hazée.

M. Hazée (Ecolo). - Nous nous rappelons que la population a été largement éccœurée par le scandale Publifin-Nethys. Notre Parlement a mis une commission d'enquête sur pied. Elle a adopté des recommandations, après un travail salué largement, qui ont fait l'objet d'une unanimité au sein de cette assemblée, des recommandations fondées sur une série d'enjeux de démocratie, d'emploi, de respect également des pouvoirs locaux.

Nous sommes aujourd'hui plus de 500 jours après leur adoption. Il faut constater qu'une série de recommandations ne sont pas mises en œuvre.

Bien sûr, une série de réformes étaient adoptées, notamment des décrets dans ce Parlement. Lorsque l'on regarde les recommandations adressées spécifiquement au groupe Publifin-Nethys, une série reste en rade. Sans être exhaustifs, nous pensons à la suppression de Finanpart, la mise à l'écart des personnes dont la responsabilité avait été engagée, la simplification de la

structure du groupe, le pouvoir à rendre aux communes, les avenants apportés au contrat pour limiter les rémunérations et j'en passe.

En réalité, si l'on excepte la sortie de Resa de Nethys, élément important et positif, la population se rend compte aujourd'hui qu'au cœur du système rien n'a réellement changé. Pire, sur plusieurs enjeux, la situation en fait a empiré. Nous pensons, par exemple, aux personnes dont la responsabilité était engagée qui devaient être écartées et qui ont vu leur influence croître, voire ont été promues.

Nous pensons à la création de ces sociétés NewCo1 et NewCo2 qui ont encore éloigné plus fort le pouvoir des communes. C'est exactement le contraire de la commission d'enquête, le pouvoir qui continue à être exercé en dehors du conseil d'administration, comme les délégués spéciaux l'ont dit il y a quelques semaines, comme à l'époque des comités de secteur.

L'actualité ajoute malheureusement de nouveaux épisodes. C'est, par exemple, le cadastre des rémunérations publié il y a quelques jours au *Moniteur*, pas positif mais qui n'est pas respecté par les dirigeants de Nethys, pas plus que les règles quant au statut de ces dirigeants.

Le comble, toutes les intercommunales, une série d'autres entités appliquent des règles plus strictes, mais les dirigeants à l'origine du scandale, eux, peuvent passer à travers. C'est la ministre, elle-même, qui est maintenant prise à partie et à qui le groupe Publifin-Nethys finit par demander des comptes. Où en est-on ? Combien de temps cela va-t-il encore durer ?

Nous pensons qu'il est temps de dire que cela suffit. C'est le sens de cette motion : demander au Gouvernement d'utiliser les pouvoirs que le Parlement lui a donnés et mettre en œuvre les pouvoirs de tutelle pour concrètement :

- adresser une ultime mise en demeure des instances du groupe pour aboutir à la mise en œuvre de l'ensemble des recommandations ;
- désigner à défaut, si c'est nécessaire, un commissaire spécial pour le faire.

Nous ne reprendrons pas aujourd'hui les déclarations des uns et des autres à l'époque, un député illustre, devenu ministre non moins illustre, les chefs de groupe, les commissaires. Nous pensons simplement qu'il y va de la crédibilité de nos institutions et du respect des engagements pris.

Je vous remercie.

(Applaudissements)

M. le Président. - Y a-t-il d'autres prises de parole ?

La parole est à M. Wahl.

M. Wahl (MR). - Très brièvement, Monsieur le Président, parce que, à un moment donné, cela suffit. Mais entendre, en aussi peu de temps, tant de contre-vérités, cela devient nauséabond.

(Applaudissements)

M. le Président. - Y a-t-il d'autres demandes de parole ?

La parole est à M. Hazée.

M. Hazée (Ecolo). - J'ai du mal à suivre M. Wahl qui peut, en une phrase, écarter un certain nombre d'éléments sans en argumenter aucun, mais, puisqu'il aime les messages courts, je vais alors reprendre une formule : « La Wallonie est gangrénée par la gouvernance ». C'est le ministre de l'Économie qui parlait, il y a quelques jours. Cela ne risque pas de s'arrêter.

M. le Président. - Conformément aux dispositions de l'article 142.4 du règlement, priorité est donnée au vote sur la motion pure et simple déposée par MM. Wahl et Fourny.

- Il est procédé au vote nominatif.

68 membres prennent part au vote.
35 membres répondent oui.
33 membres répondent non.

- Ont répondu oui :

Mmes et MM. Antoine, Arens, Baltus-Môres, Bourgeois, Brogniez, Culot, Desquesnes, Destrebecq, Dock, Drèze, Durenne, Evrard, Fourny, Gardier, Helson, Henquet, Knaepen, Lejeune, Louvigny, Maroy, Moinnet, Moucheron, Mouyard, Nicaise, Nikolic, Potigny, M. Prévot, Salvi, Simonet, Tzanetatos, Vandorpe, Versmissen-Sollie, Wahl, Warnant, Waroux.

- Ont répondu non :

Mmes et MM. Collignon, Courard, Daele, Denis, Dermagne, Dufrane, Furlan, Gahouchi, Gillot, Gonzalez Moyano, Hazée, Henry, Idrissi, Istasse, Istaz-Slangen, Kapompole, Kilic, Lambelin, Lenzini, Luperto, Martin, Morreale, Pécriaux, Poulin, P. Prévot, Puget, Ryckmans, Stoffels, Tachenion, Tillieux, Van der Stichelen, Vrancken, Zrihen.

En conséquence, le projet de motion est adopté. Il en sera donné connaissance au Gouvernement.

PROJET DE DÉCRET RELATIF À LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE LIÉE À LA CIRCULATION DES VÉHICULES (DOC. 1226 (2018-2019) N° 1 À 4)

Vote nominatif

M. le Président. - Nous allons voter sur l'ensemble du projet de décret relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules (Doc. 1226 (2018-2019) N° 1 à 4).

- Il est procédé au vote nominatif.

68 membres prennent part au vote.
36 membres répondent oui.
32 membres s'abstiennent.

- Ont répondu oui :

Mmes et MM. Antoine, Arens, Baltus-Môres, Bourgeois, Brogniez, Culot, Desquesnes, Destrebecq, Dock, Drèze, Durenne, Evrard, Fourny, Gardier, Helson, Henquet, Knaepen, Lejeune, Louvigny, Maroy, Moinnet, Moucheron, Mouyard, Nicaise, Nikolic, Potigny, M. Prévot, Puget, Salvi, Simonet, Tzanetatos, Vandorpe, Versmissen-Sollie, Wahl, Warnant, Waroux.

- Se sont abstenus :

Mmes et MM. Collignon, Courard, Daele, Denis, Dermagne, Dufrane, Furlan, Gahouchi, Gillot, Gonzalez Moyano, Hazée, Henry, Idrissi, Istasse, Istaz-Slangen, Kapompole, Kilic, Lambelin, Lenzini, Luperto, Martin, Morreale, Pécriaux, Poulin, P. Prévot, Ryckmans, Stoffels, Tachenion, Tillieux, Van der Stichelen, Vrancken, Zrihen.

En conséquence, l'ensemble du projet de décret est adopté. Il sera soumis à la sanction du Gouvernement.

Y a-t-il des motifs d'abstentions ? Ou je les renvoie, j'imagine, aux débats très fouillés que nous avons eus cet après-midi.

NOMINATION D'UN MEMBRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU CENTRE INTERFÉDÉRAL POUR L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET LA LUTTE CONTRE LE RACISME ET LES DISCRIMINATIONS

(Suite)

M. le Président. - Je prie MM. les secrétaires de bien vouloir procéder aux opérations de dépouillement du vote, qui vous sera communiqué à l'issue du dernier vote et figurera en annexe du compte rendu.

Nombre de bulletins : 68

Bulletins blancs ou nuls : 6

60 voix pour.

2 voix contre.

En conséquence, M. Yves Polomé est nommé membre suppléant du Conseil d'administration du Centre interfédéral pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme et les discriminations.

M. le Président. - Nous sommes au terme de nos travaux et je salue encore la famille de Willy Taminiaux

parce qu'il fut un grand parlementaire et homme politique de la Wallonie.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

Le Parlement s'ajourne jusqu'à convocation ultérieure.

La séance est levée.

- La séance est levée à 18 heures 38 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. André Antoine, Président
Mme Jenny Baltus-Môres, MR
Mme Valentine Bourgeois, cdH
M. Christophe Collignon, PS
M. René Collin, Ministre de l'Agriculture, de la Nature, de la Forêt, de la Ruralité, du Tourisme, du Patrimoine et délégué à la Grande Région
M. Jean-Luc Crucke, Ministre du Budget, des Finances, de l'Énergie, du Climat et des Aéroports
Mme Valérie De Bue, Ministre des Pouvoirs locaux, du Logement et des Infrastructures sportives
M. Jean-Pierre Denis, PS
M. Pierre-Yves Dermagne, PS
M. François Desquesnes, cdH
M. Carlo Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings
M. Dimitri Fourny, cdH
Mme Alda Greoli, Ministre de l'Action sociale, de la Santé, de l'Égalité des chances, de la Fonction publique et de la Simplification administrative
M. Stéphane Hazée, Ecolo
M. Philippe Henry, Ecolo
Mme Joëlle Kapompole, PS
Mme Anne Lambelin, PS
Mme Lyseline Louvigny, MR
M. Olivier Maroy, MR
Mme Christie Morreale, PS
Mme Diana Nikolic, MR
M. Patrick Prévot, PS
M. André-Pierre Puget, Indépendant
Mme Marie-Dominique Simonet, cdH
M. Edmund Stoffels, PS
Mme Éliane Tillieux, PS
M. Jean-Paul Wahl, MR
Mme Véronique Waroux, cdH

INDEX DES MATIÈRES

- Abattage des bovins
- Aménagements cyclables de qualité
- Arrêtés de reventilation des crédits budgétaires
- Assemblée interparlementaire Benelux
- Biodiversité
- Blocage abusif d'un camion
- Bornes de chargement électrique
- Camps des mouvements de jeunesse en Gaume
- Carrefour de l'Arbre Sainte-Anne à Baisy-Thy
- Centre interfédéral pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme et les discriminations
- Code de la démocratie et de la décentralisation
- Compressed Natural Gas
- Conseil d'État
- Cour constitutionnelle
- Déclarations d'intérêt régional
- Demande d'urgence
- Éloge funèbre de M. Willy Taminiaux
- Érosion des sols wallons
- Fourniture d'électricité aux clients résidentiels
- Engagement de demandeurs d'emploi inoccupés par les pouvoirs locaux, régionaux et communautaires
- Exploitation minière en Wallonie
- Gilets jaunes
- Glyphosate
- Groupe Publifin – Nethys
- Immersion linguistique professionnelle
- Institutions européennes
- Lampes LED sur les routes wallonnes
- Pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules
- Prestation de serment de Mme Valentine Bourgeois
- Prévention et gestion des déchets
- Projets de décret déposés au Parlement par le Gouvernement
- Questions d'actualité
- Questions urgentes
- Rapports de commission
- Réforme « Psy 107 »
- RER
- Réseau wallon santé
- Revenu d'intégration sociale
- Subventionnement de l'emploi auprès de certains employeurs de l'enseignement et du secteur non-marchand
- TEC
- Utilisation des pesticides
- Week-end sans alcool

ABRÉVIATIONS COURANTES

| | |
|-----------------|---|
| ADN | acide désoxyribonucléique |
| ANPR | automatic number plate recognition (reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation) |
| ASBL | association sans but lucratif |
| AViQ | Agence pour une vie de qualité |
| AWIPH | Agence wallonne pour l'intégration des personnes handicapées |
| Benelux | Belgique, Nederland et Luxembourg |
| CE | Conseil d'État |
| CEE | Communauté économique européenne |
| CEHD | Centre d'études en habitat durable (ASBL) |
| CESW | Conseil économique et social de Wallonie |
| CNG | compressed natural gas (gaz naturel comprimé) |
| CO | monoxyde de carbone |
| CO ₂ | dioxyde de carbone |
| CPAS | centre public d'action sociale |
| CV | curriculum vitae |
| CWASS | Conseil wallon de l'action sociale et de la santé |
| CWBCI | Conseil Wallonie-Bruxelles de la coopération internationale |
| DGO7 | Direction générale opérationnelle fiscalité |
| DIV | Direction pour l'Immatriculation des Véhicules |
| DNF | Département de la nature et des forêts |
| DPR | Déclaration de politique régionale |
| FEBIAC | Fédération belge de l'automobile et du cycle |
| GOCA | Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire |
| GPS | Global Positioning System (système mondial de positionnement) |
| INAMI | Institut national d'assurance maladie-invalidité |
| JT | Journal télévisé |
| LED | light-emitting diode (diode électroluminescente) |
| LPG | liquified petroleum gas (gaz de pétrole liquéfié) |
| NLG | gaz naturel liquéfié |
| NPR | noise pollution research |
| OMS | Organisation mondiale de la santé |
| ONG | organisation non gouvernementale |
| PO | pouvoir organisateur |
| PPP | partenariat public-privé |
| PV | procès-verbal |
| RER | Réseau express régional |
| RIE | Rapport d'incidence environnementale |
| RIS | revenu d'intégration sociale |
| SDT | Schéma de développement territorial |
| SESAM | Soutien à l'emploi dans les secteurs d'activités marchands |
| SPW | service public de Wallonie |
| SWCS | Société wallonne du crédit social |
| SWL | Société wallonne du logement |
| TEC | Société de transport en commun |
| TVA | taxe sur la valeur ajoutée |
| UE | Union européenne |
| UNIPSO | Union des entreprises à profit social – Confédération intersectorielle des employeurs du secteur à profit social (non marchand) |
| Unia | Centre interfédéral pour l'égalité des chances |