

~~M. Michel Lebrun (cdH). – Je prends également acte de la date du 25 janvier et, dans l'attente, je vous informe que l'étude que j'ai mentionnée est disponible sur le site Internet de l'Université de Mons-Hainaut.~~

~~M. Jean-Pierre Dardenne (MR). – La Commission durera-t-elle une demi-journée ou une journée complète?~~

~~M. Michel Lebrun (cdH). – Si nous pouvons déjà bloquer trois heures, cela serait déjà fort bien et de préférence le matin.~~

~~M. Edmund Stoffels (PS). – J'adhère à la proposition de M. Lebrun, mais je souhaite également saisir l'occasion pour revenir sur une autre proposition à l'ordre du jour de nos prochaines Commissions et ayant trait à la problématique des techniques de prévention des accidents dus au monoxyde de carbone. En effet, je propose à la Commission d'entendre un expert en la matière.~~

~~Je vous demande donc que, pour le mois de janvier, une audition d'une demi-heure puisse être programmée.~~

~~M. le Président. – Suite au débat que nous avons eu sur la proposition de décret de Mme Bidoul et Consorts et auquel vous faites référence, j'ai demandé au Président du Parlement de présenter le texte au Conseil d'État mais rien n'empêche que l'on puisse auditionner, dans l'attente, votre expert.~~

~~M. Edmund Stoffels (PS). – Je vous propose d'auditionner cet expert au même moment de la réception des remarques du Conseil d'État.~~

~~M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – S'il est utile d'entendre les uns et les autres, n'oublions toutefois pas les prochains projets de décret pour lesquels nous devons avoir des débats dont celui relatif au décret Seveso.~~

~~M. le Président. – Sur la demande de M. Stoffels, dès que nous aurons réceptionné les avis du Conseil d'État, nous inscrirons à l'ordre du jour l'audition de l'expert. En ce qui concerne les projets de décret et conformément au Règlement du Parlement, nous les inscrirons en priorité dans notre ordre du jour.~~

~~Je vous propose à présent de passer au deuxième point de notre ordre du jour.~~

~~Je vous informe que les questions orales de M. Dardenne sur «la construction en zone agricole» et de M. Devin sur «les sanctions à appliquer aux communes qui ont refusé de rentrer dans un programme communal du logement» sont transformées en questions écrites.~~

INTERPELLATIONS

INTERPELLATION DE M. WESPHAE À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, SUR «LE MORATOIRE DANS LE DOSSIER CEREXHE-HEUSEUX/BEAUFAYS»

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Les effets de plus en plus visibles du réchauffement climatique et la parution du film d'Al Gore ont provoqué une prise de conscience dans un large public.

Le 21 mars 2007, une plateforme d'associations environnementales a lancé le Pacte écologique belge. L'objectif est de faire de l'urgence écologique un déterminant majeur des choix politiques. Dans ce pacte, on trouve trente-six mesures, dont l'une propose de «mettre un terme à la construction de nouvelles infrastructures routières qui, par effet d'appel, aggravent la situation».

Le 19 septembre, Inter-environnement Wallonie et 75 associations ont remis au Gouvernement un «Appel à moratoire sur les projets d'infrastructures routières». L'opération est placée sous le parrainage du climatologue Jean-Pascal van Ypersele, une référence internationale.

Le Prix Nobel de la Paix décerné à Al Gore et au GIEC confirme l'importance et l'urgence de la question climatique.

Au travers de cette récompense, c'est la Belgique scientifique qui est mise à l'honneur puisque M. Van Ypersele est l'une des chevilles ouvrières du GIECC. Il a participé à la conférence de Bali. Le parrainage qu'il accorde à l'exigence d'un moratoire sur les nouvelles infrastructures routières montre qu'Écolo n'est pas seul dans son combat contre CHB et que ce dossier n'est pas anecdotique au plan de la lutte contre le réchauffement climatique. À ceux qui ne seraient pas encore convaincus, je rappelle que M. Van Ypersele a signé la semaine dernière une carte blanche intitulée: «Liaison autoroutière CHB: la Wallonie s'empêtré dans des choix dépassés». Est-il possible d'être plus clair?

Ce matin encore, M. van Ypersele a répondu sur les ondes de la RTBF à la question d'une auditrice concernant l'opportunité de CHB.

Dans sa réponse, M. Van Ypersele en a souligné «les effets à long terme sur la demande en transport et donc sur les émissions de CO₂». Et il a ajouté: «On va dépenser 400 millions d'euros pour faire cette liaison. Est-ce que c'était le meilleur choix si on veut véritablement mouvoir la Wallonie vers un modèle de développement plus durable? Je n'en suis pas tout à fait convaincu parce que cela va créer, appeler davantage de voitures sur les routes. Peut-être qu'on aurait pu investir ces 400 millions d'euros — c'est quand même pas un petit montant! — dans une infrastructure de transport public autour de Liège, notamment un tram, qui aurait servi tout aussi bien les besoins en mobilité».

Il est difficile d'être plus clair. Il y a urgence à ne pas décider la construction de CHB!

Il n'y a pire sourd que celui qui ne veut pas entendre. Quant aux chiffres, ce n'est pas à moi de les donner, mais au Ministre de les connaître et de prouver qu'Inter Environnement Wallonie, le professeur van Ypersele (et le GIECC à travers lui) ont tort.

Devant de telles évidences, le Gouvernement n'a d'autre alternative que de présenter un dossier solide au point d'être irréfutable ou de le ranger définitivement dans les cartons. On est loin du compte!

Cela, le Gouvernement, et donc le Ministre Daerden, ne veut pas l'admettre! Il accélère d'autant plus la marche qu'il sait parfaitement qu'il s'est trompé. Si elle devait finalement se faire, la A605 entrerait dans l'Histoire comme l'un des derniers méfaits d'une génération qui s'en va sans avoir compris les nouveaux enjeux du monde!

De plus, elle risque de tuer la possibilité de réaliser un transport en commun structurant à Liège.

Dans le cadre de l'instruction de la demande de permis d'urbanisme, l'enquête publique a permis de prendre connaissance des réponses du MET aux 259 recommandations résultant des réunions publiques organisées dans le cadre de l'EIE.

La lecture de ce document de 47 pages est édifiante.

À de nombreuses reprises, le MET écarte la recommandation qui lui est soumise en estimant qu'elle sort du cadre de la demande de permis. D'autres fois, il reconnaît la pertinence de la recommandation, mais en reporte l'examen après la réalisation de la liaison. C'est-à-dire quand le mal sera fait et les milliards dépensés!

Bref, le MET, sous la férule de votre estimé collègue, M. Daerden, veut avancer à marche forcée. La stratégie est simple: «Réalisons CHB au plus vite. On verra après pour les effets collatéraux».

Le MET poursuit obstinément la réalisation de ce projet autoroutier depuis 1969. Cohérence de la volonté, incohérence des explications!

Les arguments ont évolué au fil du temps. Selon l'interlocuteur, il s'agit pour les promoteurs tantôt d'assainir la circulation dans la ville de Liège, tantôt de résoudre les problèmes de mobilité en région liégeoise, tantôt d'accompagner le développement du pôle logistique, tantôt de remplir un chaînon manquant dans le réseau autoroutier transeuropéen. Jamais ces différents éléments ne sont contradictoirement présentés ou analysés dans leur ensemble et leurs interactions réciproques directes et indirectes ne sont jamais prises en compte, confrontées et quantifiées dans une analyse globale.

Les alternatives au projet ont été analysées de manière insuffisante. L'analyse d'un tracé alternatif, celui sous la Dérivation, repris au plan de secteur, n'a pas été effectuée pour des raisons dites «techniques».

L'étude ne prend pas position entre le projet CHB proposé par le MET et l'option «Alternative Zéro». L'auteur de l'EIE justifie cette abstention en invoquant que ce choix serait politique.

Étonnant renversement de perspective: le rôle d'une étude d'incidence sur l'environnement n'est-il pas précisément d'éclairer le politique sur les différentes possibilités qui s'offrent à lui?

En dépit de ses insuffisances, l'EIE est loin d'être «dithyrambique» sur le projet.

Le Conseil Wallon de l'Environnement pour le Développement Durable (CWEDD) ne ménage pas ses critiques.

Le CWEDD demande une «politique de mobilité plus cohérente et intégrant plus globalement le développement de Liège en tant que pôle logistique sans recourir systématiquement à l'implantation de nouvelles infrastructures routières». Comment imaginer que le projet CHB puisse voir le jour avant une étude d'un PUM?

Il n'y a donc à ce jour ni analyse globale des conséquences directes et indirectes ni plan de mobilité intégrant tous les éléments ni à l'échelon local ni à l'échelon régional ni à l'échelon international. Quant aux alternatives, elles ont généralement été écartées après des examens qu'on peut pour le moins qualifier de sommaires. En réalité, le dossier a été bâclé.

Tandis qu'on va dépenser 400 millions d'euros sans trop savoir ce que l'on fait, de plus en plus de voix rejoignent Écolo pour demander un transport en commun intégré pour la région liégeoise. Avec quel argent va-t-on financer ce projet?

Ne serait-il pas plus utile d'envisager un Fonds de mobilité dans lequel les 400 millions prévus pour CHB seraient en quelque sorte réaffectés pour financer une partie du projet de tram urbain pour Liège?

Dès 2001, le Comité des suppléants des ministres des transports de l'OCDE est arrivé à la conclusion qu'il n'y a pas de lien automatique entre, d'une part, l'accroissement des infrastructures disponibles, d'autre part, le développement économique et l'amélioration de l'emploi.

Une autre étude de l'OCDE a largement confirmé la supériorité socio-économique du transport en commun sur le transport individuel. Le transport en commun crée plus d'emplois et il est plus respectueux de l'environnement. Que demander de plus?

Dans un éditorial récent, un journaliste a bien résumé le retard conceptuel dont souffre le Gouvernement wallon: «Soutenus par leurs électeurs, les maîtres du Sud du pays ne cessent de revendiquer l'asphaltage de leurs «chaînon manquant». Chaque nouvelle boucle contribue à renforcer la désurbanisation et à alimenter l'effet «aspirateur». Toujours plus de routes? Toujours plus de kilomètres parcourus! Pour la facture de l'entretien de ces voies flambant neuves, on verra plus tard».

Ce constat n'est que le résumé de ce que disent plusieurs institutions et organisations internationales depuis plusieurs années: Commission européenne, Conseil de l'Europe, OCDE. Excusez du peu. À Namur, on fait la sourde oreille!

Pourquoi faut-il que les dirigeants wallons s'obstinent à ne pas comprendre qu'ils font fausse route?

Le retard conceptuel dont souffrent les dirigeants wallons, c'est peut-être cela le plus grand mal dont souffre la Wallonie.

S'il réalise CHB, le Gouvernement déstructurera un peu plus la région liégeoise et aggravera les effets qu'il prétend combattre, accroîtra les émissions de GES au lieu de les réduire et créera moins d'emplois qu'en s'inscrivant dans la logique du développement durable et de la lutte contre le réchauffement climatique.

De toute évidence, M. le Ministre, vous-même et le Gouvernement n'avez pas en mains tous les éléments nécessaires pour décider en connaissance de cause dans le dossier CHB.

La moindre des choses pour un gouvernement responsable, serait de se donner le temps et les moyens de prendre une décision dont il n'aura pas à se mordre les doigts à l'avenir. Pour ce faire, il n'y a qu'une solution : le moratoire.

Écolo dépose donc une résolution demandant un moratoire pour le projet CHB.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Avant de répondre en tant que Ministre de la Mobilité, je me place en tant que Ministre des bonnes nouvelles en précisant que sur le plan économique et social, la Wallonie, en termes de performances, «cartonne», soit un taux de croissance de 2,8%, ce qui est aussi bien que la Flandre.

Si le transport public est un facteur clé de la mobilité, il convient de préciser qu'en termes de consommation d'énergie, la Région wallonne connaît une nette diminution et ce, sur ces trois dernières années. Ce bon résultat est dû principalement aux entreprises.

De même, la SNCB bat tous les records et les transports en commun wallons enregistrent 50 millions de passagers en plus. Aujourd'hui, 700 nouveaux bus ont été commandés. La Région wallonne n'a jamais commandé autant de bus et conduit autant de monde. Cette augmentation est principalement due à une augmentation des abonnés scolaires et du transport urbain.

Votre question est très protéiforme.

À deux reprises, le Gouvernement avait confirmé son intérêt dans ce dossier. Il est exact que la DPR a repris la réalisation de la liaison CHB dans ses priorités. Le Décret RESA a ainsi modifié l'article 23 du Code en préconisant que le plan du secteur comporte « le tracé existant est projeté ou le périmètre de réservation qui en tient lieu » du réseau des principales infrastructures.

C'est le cas du projet CHB. Le décret a été querellé devant la Cour Constitutionnelle mais en vain puisque par son arrêt n° 80/2006 du 4 septembre 2006, le Cour a rejeté les recours.

J'ai donné instruction, suite à la demande du Ministre Daerden, d'instruire la demande de permis et de me soumettre un seul et même dossier pour décision, dès lors que deux fonctionnaires délégués sont concernés.

Où en est-on ? Déposée en mai 2007, la demande de permis a fait l'objet de cinq enquêtes publiques, cinq réunions de concertation, cinq avis de Collèges communaux et cinq accords de Conseils communaux sur des modifications rejetées pour les voiries communales et vicinales. Par ailleurs, l'inspection générale de la DNF a marqué son accord sur les compensations à opérer au regard des périmètres Natura 2000 concernés par la demande de permis.

Les fonctionnaires délégués terminent actuellement l'instruction du dossier. Par ailleurs, une convergence des communes se dessine quant aux conditions d'un futur permis dont le dispositif pourrait m'être soumis dès la fin de cette année. Je rappelle enfin que les délais de rigueur applicables aux fonctionnaires délégués ne sont pas de mise en l'espèce.

Quant au moratoire réclamé par M. Wesphael, je rappelle qu'une telle hypothèse ne figure pas dans le Code en matière de procédure d'instruction et de délivrance d'un permis. Par ailleurs, je n'ai pas à me prononcer sur le moratoire des routes. Des demandes existent : que ce soit le contournement de Couvin ou la sortie Sud de Charleroi. Je ne peux que vous inviter à interroger mon collègue, M. Michel Daerden, sur la question.

Je rappelle enfin que par rapport au Gouvernement précédent, nous avons consacré l'essentiel des crédits à l'entretien des routes et non pas à la construction de nouvelles.

Enfin, même si je ne doute pas des convictions de M. Wesphael, je ne peux manquer de m'interroger sur les raisons pour lesquelles pendant cinq ans, je n'ai jamais vu Écolo demander l'abandon de l'inscription au plan du secteur de Liège de la liaison CHB.

Je relève enfin que d'autres mesures existent, notamment le texte déposé récemment par M. le Ministre Daerden concernant les « ecos bonus malus ». Ce serait réducteur de limiter la question de l'émission de CO2 à la seule liaison CHB.

M. Bernard Wesphael (Écolo). – Je tiens à rappeler que sous l'ancienne législature, chaque fois que le Ministre Daerden a voulu avancer dans ce projet, le Ministre Daras s'y est opposé. Pour seule preuve, en début de législature, lorsque j'ai interrogé le Ministre Daerden sur la question, celui-ci a indiqué que dès lors qu'Écolo n'était plus au Gouvernement, le projet pourrait avancer.

Quant aux bonus-malus, seuls les bonus pourraient exister dès lors que les malus dépendent du Fédéral. Je relève encore que 67% de la population n'est pas concernée par votre bonus.

Quant à l'augmentation de l'offre de transport, nous la défendons également.

Je vous trouve beaucoup moins enthousiaste que M. le Ministre Daeden par rapport à cette liaison.

Enfin, vous n'avez pas répondu à la question du financement du tram.

M. André Antoine, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial. – Des études sont menées et pas seulement à Liège. Les quatre villes sont visées. À Namur, on a proposé de faire une ville vélo et de créer des sites propres pour les bus. À Charleroi, le choix s'est porté sur le métro. Quant à Mons et Liège, des modes structurants sont actuellement étudiés. Il faut voir quelles sont les meilleures solutions ainsi que les déficits d'exploitation. Je vous le répète, cette étude devrait me parvenir au mois d'avril.

INTERPELLATION DE M. STOFFELS À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL SUR « LES DIFFÉRENTS MODES DE PRODUCTION ÉNERGÉTIQUES »

QUESTION ORALE DE M. COLLIGNON À M. ANTOINE, MINISTRE DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL SUR « LES ÉNERGIES RENOUVELABLES »

M. Edmund Stoffels (PS). – Il est certain que par rapport à la législature précédente, des résultats appréciables ont pu être engrangés en matière d'énergie. Je souhaiterais revenir sur la question de l'intérêt de hiérarchiser les différentes formes de production d'énergie.

Afin de faire face à la détérioration du climat, on dit que la biomasse doit remplacer au fur et à mesure les énergies fossiles telles que le pétrole et le gaz. Est-ce la bonne voie ? Est-ce une bonne alternative ? Par rapport à quoi ?

Posons la question sous plusieurs angles de vue.

Tout d'abord, est-ce la meilleure voie de conduire nos véhicules avec du carburant issu de la biomasse ? Combien faudra-t-il d'hectares de colza pour produire une quantité de carburant suffisante pour couvrir 2, 3 ou 4% de notre mobilité ?

D'ici 2010, l'U.E. demande que nous augmentions la quote-part du bio-diesel jusqu'à 5,75%. Comparé aux besoins en surfaces pour atteindre l'objectif visé, on doit se poser des questions tant du côté de la production alimentaire que du côté de la biodiversité et des impacts paysagers.

La conséquence en sera que d'ici 2010, les pays membres de l'U.E. importeront davantage de biomasse d'origine brésilienne ou d'autres Etats dans lesquels les forêts naturelles doivent faire place aux mono-cultures de plantes énergétiques dont les produits arrivent chez nous sous forme de bio-diesel, d'huiles ou d'alcool. Sans parler du risque inhérent aux monocultures de plantes à base d'OGM, d'application de pesticides et d'engrais afin d'augmenter la rentabilité à l'hectare.

De l'autre côté, l'U.E. estime réduire par une production autochtone la dépendance en matière d'approvisionnement énergétique fossile de 48 à 42%, de réduire les émissions CO₂ de 200 millions de tonnes et de créer entre 250 et 300.000 postes de travail.

Autre question : est-ce la bonne voie, de transformer la biomasse en énergie dans des unités stationnaires de production ? Si le bio-diesel contient entre 36 et 52% de l'énergie qui se trouve initialement dans la biomasse, celle-ci a un rendement de 70% et plus si elle est utilisée comme substitut par rapport au mazout de chauffage