



## Carlo Di Antonio

*Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal*

### « Retenir un certain pragmatisme de mon passage au Gouvernement »



**Alain Depret**  
Secrétaire de rédaction

Mieux vaut tard que jamais ! C'est la première fois, depuis le 15 décembre 2011, date à laquelle il succédait à Benoît Lutgen comme Ministre, que la parole est donnée à Carlo Di Antonio en nos colonnes. Depuis, à l'issue des élections régionales de mai 2014, il a été nommé Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. Autant de sujets que le *Mouvement communal* n'a pas manqué d'évoquer avec le Ministre tout au long d'un entretien fleuve. En commençant, bien entendu, par la question qui brûle les lèvres de tous les municipalistes : qu'advient-il du CoDT ? Rencontre.

**Monsieur le Ministre, vos nouvelles attributions vous font l'héritier du CoDT, dont l'entrée en vigueur est reportée au 1<sup>er</sup> octobre 2015. Quelle est votre ambition pour son optimisation ?**

Contre toute attente, nous avons dû en effet modifier le CoDT de manière beaucoup plus conséquente que prévu. De nombreux groupes de travail m'ont ainsi alerté, dès mon arrivée, sur le décrochage qui était celui du CoDT à la fin de la législature précédente. Et ce, sans doute, à cause d'une certaine précipitation lors du passage du texte au Parlement et au

Gouvernement. Toutes les consultations s'étaient donc finalement arrêtées, que ce soit avec les villes et communes, mais aussi avec Inter-environnement Wallonie, avec les entreprises, et avec notre administration. Car, mine de rien, ce sont tout de même les fonctionnaires délégués et leurs équipes qui vont devoir mettre le CoDT en oeuvre. Nous avons listé une série de problèmes et cette liste est devenue assez conséquente. J'ai donc décidé de demander un délai supplémentaire, jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre. Finalement, ce sont presque deux tiers des articles, plus de 200, qui sont modifiés. Il serait même peut-être possible qu'on change le nom du CoDT, parce que le texte est

tellement différent qu'il me semblerait opportun de l'appeler autrement.

**La consultation a été très large, nous semble-t-il...**

En effet. Depuis trois mois, tous nos partenaires ont pu s'exprimer largement. On a fait une relecture du CoDT avec eux, article par article. On a identifié les problèmes et dégagé des solutions, avec une volonté d'être le plus simple, le plus clair et le plus pragmatique possible. Nous avons tenté d'avoir des outils opérationnels, applicables sur le terrain, qui nous permettaient de gagner du temps lorsqu'une procédure nous semble excès-

sive ou qu'elle peut être évitée. La nouveauté, ce sera la possibilité de mener un schéma pluri-communal en synergie entre plusieurs communes. Ce sera donc finalement le premier outil opérationnel de la dynamique supracommunale en Wallonie. Ces schémas pluri-communaux permettront de faire des économies, avec une seule étude d'incidences, donc un seul auteur de projet, et avec une mise en commun d'un territoire.

### Qu'en est-il du SDER ? Une entrée en vigueur concomitante à celle du CoDT est-elle envisagée ?

Nous avons d'abord voulu, de manière transversale, ramener dans le SDER tout ce qui concerne la vision du développement territorial wallon, qui, parfois, avait été ajouté au CoDT. Cela créait malheureusement de l'insécurité juridique. Quand les textes deviennent aussi approximatifs, quand ils rejoignent plus l'intention que la formalisation dans des articles précis et faciles à mettre en exécution, on peut fatalement obtenir des interprétations de la loi fort différentes. Ce n'est bon pour personne, ni pour les communes, ni pour les demandeurs. Cela ne fait finalement vivre que les juristes. Un code, ce n'est pas une stratégie, c'est un outil législatif pour mettre en œuvre des projets, d'urbanisme en l'occurrence. Et donc, pour nous, le SDER va évoluer vers un Schéma de développement du territoire, à l'échéance d'un an, et le CoDT, lui, se proposera d'être la boîte à outils nécessaire à la mise en œuvre de tous les projets.

**Le délai de rigueur, de par son impact pratique sur le travail quotidien des communes, constitue l'un des éléments marquants de cette réforme. De nombreuses inquiétudes sont dans ce cadre soulevées par les villes et communes. Des aménagements procéduraux sont-ils envisagés pour répondre à ces inquiétudes ?**

Ce sera une vraie révolution. Aujourd'hui, on a des retards considérables. On constate que, pour différentes raisons, les demandeurs reçoivent parfois leur permis en 150 ou 200 jours. Cela ne va vraiment pas. Notre vision, aujourd'hui, est de dire que la commune, dans les communes classiques qui ne sont pas en décentralisation, doit délivrer le permis au bout de 115 jours. Si elle ne respecte pas ce délai, l'avis préalable du fonctionnaire délégué sur la base duquel la commune s'oriente pour donner sa décision, vaut permis ou refus. Le demandeur n'a donc rien à faire dans ce cas : le délai est dépassé et la décision préalable du fonctionnaire délégué prévaut. Les communes pourront ainsi choisir de ne pas prendre de décision, si la décision du fonctionnaire délégué leur convient. C'est à chaque commune d'avoir sa stratégie, mais si elle veut donner elle-même le permis, il faudra qu'elle respecte les délais. Si ce n'est pas le cas, ce sera le fonctionnaire délégué qui aura finalement délivré le permis.

### Et pour les communes en décentralisation ?

Là, il n'y a pas d'avis préalable du fonctionnaire délégué, et donc, quand le délai est atteint, sans que le demandeur ne doive faire quoi que ce soit, il y a basculement du dossier vers le fonctionnaire délégué qui a 30 ou 60 jours, selon les cas, pour traiter le dossier. Pour aider les communes, par contre, nous avons décidé que la période de départ de rentrée du dossier est comptée hors délai. Donc, on considère qu'on a besoin de 20 jours pour vérifier qu'un dossier est complet. Ensuite, l'accusé de réception prend date et le délai commence. Cela permettra aux communes d'obtenir un temps supplémentaire pour traiter les dossiers. Et, bien entendu, si le demandeur n'a pas obtenu la décision qu'il espérait, il peut toujours aller en recours, comme c'est le cas aujourd'hui. On répond ainsi à la fois aux demandes de l'UVCW, qui est attentive à ce que les communes gardent leurs droits et leur capacité à délivrer des permis, mais aussi celles du monde de la construction et des demandeurs. Vous le voyez, on évite aussi le recours au permis tacite, ce qui, objectivement, ne tient pas la route juridiquement parlant. Je pense donc que c'est un bon compromis, mais qui va constituer une avancée majeure dans le traitement vu sous l'angle du demandeur.

### Et pour les autres permis ?

Pour les étapes liées à des procédures de modification de plan de secteur, pour la mise en œuvre d'une ZACC et pour un périmètre de remembrement urbain, on a mis en place un cadencage des mesures. Quand quelqu'un ne prend pas de décision dans le délai qui est le sien, on rebascule vers quelqu'un qui a déjà pris une décision précédemment. On pense qu'en moins de deux ans, il sera ainsi possible de faire une modification du plan de secteur, ce qui, aujourd'hui, prend quatre à cinq ans. Il y aura même une procédure accélérée pour des zones bien particulières, ce qu'on a appelé à un moment donné les périmètres U, qui deviennent de véritables zones au Plan de secteur, les zones d'enjeu régional et les zones d'enjeu communal. Pour ces zones, il sera possible de faire une modification du Plan de secteur en un an.





Wallonie

**La DPR met l'accent sur la priorité régionale à la question de la propreté publique. Comment envisagez-vous de mettre en œuvre cette priorité ? Les communes seront-elles concernées et associées ?**

Mon Président de parti, quand j'ai été désigné à nouveau Ministre, m'a dit : « Je voudrais que tu deviennes le Monsieur Propre de Wallonie ». Et donc, c'est vrai que la propreté publique est une priorité pour moi. Un premier projet concerne un Plan de propreté lié à des interventions sur le terrain. Nous lançons ainsi au printemps une opération nommée « Printemps Propreté Wallonie », une double journée destinée aux écoles afin qu'elles puissent participer au nettoyage des quartiers. Un appel va être lancé sous peu aux citoyens qui veulent s'engager dans cette procédure, avec le soutien des communes et des intercommunales de gestion de déchets.

**La consigne pour les cannettes constitue, selon vous, une mesure-phare de la propreté publique. Quel en sera l'impact ?**

La prévention est un grand débat, non seulement en termes d'intervention citoyenne, mais aussi en termes de mise sur le marché. J'ai rencontré Marie-Christine Marghem, Ministre du Développement durable, pour en débattre et réfléchir ensemble à des normes d'emballage de produits afin de générer moins de déchets. Notre idée serait de consigner les cannettes et les petites bouteilles PMC, notamment. Le secteur n'y est cependant pas favorable, et j'attends des contre-propositions. Dans le courant de mars ou avril, je devrais recevoir une étude flamande sur le même sujet et nous verrons comment, ensemble, avancer vers la mise en œuvre de ce projet. C'est un enjeu important pour les communes, comme pour la Région, parce qu'elles dépensent toutes aujourd'hui beaucoup d'argent pour récolter ces emballages oubliés. Des emballages qui, rappelons-le, sont le produit de certaines entreprises, dans le domaine de la distribution et de la fabrication agro-alimentaire ou des boissons. Il y a donc une responsabilité de secteur et je reste déterminé sur le fait que la consigne pourrait être une solution applicable.

**Quelles seront vos mesures pour les autres types de déchets sauvages ?**

Je voudrais interdire progressivement l'utilisation des sacs plastiques à usage unique. Cette interdiction figure déjà dans un décret. C'est moi qui, quand Benoît Lutgen était encore Ministre, avais par amendement parlementaire, fait inscrire qu'à l'horizon 2010 seraient interdits les sacs plastiques. C'était un délai négocié, à l'époque, avec Comeos. Je compte désormais revenir avec cette idée à l'horizon 2015-2016, mais de manière progressive. Je ciblerai d'abord les secteurs pour lesquels il n'y a pas de problème d'abandonner le sac plastique. Ensuite, il y a d'autres secteurs où c'est un peu plus compliqué. Le frais, par exemple, où le papier est cependant tout à fait en mesure de remplacer progressivement le sac plastique.



Mon Président de parti m'a dit : « Je voudrais que tu deviennes le Monsieur Propre de Wallonie »



**Pour rester dans le même sujet, on sait que la répression est un volet indispensable de la propreté publique. En matière de sanctions, qu'en est-il du renouvellement et de l'extension du subventionnement des agents constatateurs communaux ?**

Concernant les infractions environnementales, il y a une révision en préparation qui permettra de durcir les amendes concernant les abandons de déchets. Il faut bien constater que le citoyen commet pas mal d'infractions en ce sens, mais que la probabilité d'être pris reste très faible. On va donc essayer de durcir le ton, bien qu'il faille laisser une proportion correcte entre le geste qui est commis et l'amende. On voudrait également y ajouter un volet de peine alternative : les amendes pourraient ainsi être transformées en heures de prestation pour du nettoyage public. Enfin, et cela répond à votre question, je voudrais qu'on puisse donner plus de possibilités à des agents communaux de pouvoir faire des constats. Je voudrais donc renforcer leur statut et leur force grâce à des amendes et des outils nouveaux, mais aussi grâce à des assistants provisoires, certains autres agents communaux, qui peuvent, à tout moment, faire un constat avant de mettre les dossiers d'infractions entre les mains du constatateur et du sanctionnateur. On va aussi renforcer les services du sanctionnateur régional. Je vais obtenir un peu de moyens pour cela, notamment dans le cadre du bien-être animal.

**La réduction de l'utilisation des produits phytopharmaceutiques est imposée aux gestionnaires d'espaces publics depuis cette année. Au vu des nombreuses adaptations à réaliser par les communes, leur manque de personnel et leur manque de moyens, celles-ci peuvent-elles espérer un soutien pour les accompagner ?**

Je conçois que ce n'est pas facile pour les communes. J'ai moi-même été bourgmestre responsable de cette matière. Je sais donc à quel point le zéro-phyto peut être une étape difficile. Ce sera donc obligatoire le 31 mar 2019, mais avec une mise

en œuvre progressive. On me demande souvent si l'on va faire preuve d'un peu de souplesse au niveau de l'administration régionale. Vous savez, il est très difficile de ne pas contrôler une législation qui existe. Ce que nous demandons, en tout cas, c'est de voir l'effort qui est consenti dans les communes, que l'on voie une évolution et que, très concrètement, on arrête d'acheter certains produits. Il y a donc une grille de lecture assez facile.

**Les pouvoirs locaux sont visés par ces nouvelles réglementations, en vertu de leur rôle d'exemplarité. Mais ces changements concernent également les particuliers et les autres utilisateurs de produits. Des mesures d'information et de communication du grand public sont-elles envisagées ?**

Tout est dans l'évolution des mentalités. Il y a en effet un travail à faire sur les techniques, mais il y a aussi un travail à faire sur la manière dont on présente les choses. La population peut très bien s'adapter à cela. Le zéro-phyto, pour moi, doit aussi progressivement s'appliquer à tout ce qui n'est pas à usage professionnel. Chez le particulier, et c'est pour ça que les communes doivent montrer l'exemple, certains comportements sont tout à fait évitables. Je plaide vraiment pour qu'il y ait un effort et une gestion différente des espaces publics, de manière à ce que l'on puisse éviter l'utilisation de produits, ce qui, financièrement parlant, sera également très bon pour les communes. On cite souvent le cas d'Ottignies-Louvain-la-Neuve à ce propos : un exemple à suivre, donc.

**La Wallonie vient à nouveau d'être condamnée par la Cour de Justice de l'Union européenne pour son retard en matière d'égouttage. Comment allez-vous réagir pour répondre au défi de la mise en place du réseau de collecte et d'assainissement en Région wallonne ?**

Trois milliards d'euros ont été investis ces dernières années en Wallonie et, aujourd'hui, toutes les agglomérations importantes sont couvertes. Il reste encore quelques zones de 2.000 à 10.000 habitants à couvrir, mais ce sera réglé dans un an, quinze mois au plus tard. On a un échéancier précis et nous avons répondu aux exigences de l'Europe : il restait 48 zones au

moment où l'Europe nous notifiait son mécontentement, 33 au moment où j'ai répondu au Parlement, et aujourd'hui, on en serait à 26.

**Il reste cependant à s'attaquer à l'égouttage individuel... Où en est-on à ce propos ?**

Aujourd'hui, les propriétaires peuvent installer ou se voir imposer l'installation d'une unité individuelle lorsqu'ils bâtissent ou rénoverent. Mais le système ne fonctionne pas très bien. Il s'agit d'un investissement important et nous n'avons aucune garantie de l'entretien, ou du simple fait que l'installation reste branchée au réseau électrique. On ne peut pas se satisfaire du système actuel. L'idée est donc de collectiviser tout cela. En Wallonie, il existe déjà un coût-vérité pour l'assainissement. Je pense qu'il faut faire la même chose pour les installations individuelles, on n'y arrivera pas autrement. Je suis donc pour un système qui globalise l'installation et l'entretien, financé à travers le coût-vérité à l'assainissement, et donc financé par la collectivité. On est en train de préparer un plan en ce sens, qu'on présentera dans le courant de l'année 2015. Il y aura potentiellement 70.000 installations qui devront être mises en œuvre. Cela va impliquer d'y aller par années successives, non pour des raisons financières, mais pour des raisons logistiques de mise en œuvre. On commencera évidemment par les zones sensibles qui affectent des eaux de baignade ou des eaux de surface.

**Cela nous amène à la question de savoir si le raccordement au collecteur doit rester communal, un sujet qui vous tient également à cœur...**

C'est une question que je me pose en effet, puisqu'en fait, les collecteurs sont installés dans le cadre de travaux communaux, ou dans le cadre de travaux de la SPGE. Ensuite, toute la population a normalement l'obligation d'aller s'y raccorder, en payant à la commune le raccordement, ou y est raccordé d'office, mais en payant une taxe annuelle d'égouttage. En théorie, la commune doit gendarmier un peu le système. Mais, en pratique, certaines maisons ne sont pas équipées pour verser dans le collecteur. Aujourd'hui, même quand il y a une station d'épuration au bout du circuit, on sait qu'il y a 20 à 30 % des maisons qui n'envoient pas leurs effluents dans le dispositif. Et la commune n'a pas toujours la

volonté d'aller imposer à un nouveau propriétaire de mettre tout cela en ordre. Dès lors, est-ce qu'il n'y aurait pas intérêt à en faire une obligation régionale, liée finalement à l'état sanitaire de la maison ? Le bon moment pour le faire, c'est le moment des transactions, quand le propriétaire achète ou construit un bien. Il faut évidemment voir ce que les communes vont en penser. Mais, en tant que bourgmestre, je ne suis pas sûr de l'utilité de la pratique actuelle.

**De nombreuses zones rurales avec une faible densité de population se trouvent en régime d'assainissement collectif. Elles apparaissent en priorité faibles en termes d'intervention de la SPGE. Comment envisager une mise en conformité si ces zones ne se voient pas régularisées rapidement ? Comment faire avancer la problématique de l'égouttage dans les zones rurales dans des délais raisonnables, selon vous ?**

Pour les zones rurales, cela participe de la même logique : il faut collectiviser. Aujourd'hui, les zones rurales sont en effet discriminées. Je plaide donc pour que le coût-vérité à l'assainissement puisse générer des volumes financiers afin de permettre le même service en zone rurale que dans les grandes villes. Certes, la somme de toutes les petites stations individuelles coûtera plus cher qu'une grande station d'épuration collective, mais on n'a pas vraiment le choix.

**La DPR ambitionne également d'optimiser le décret relatif à la gestion des sols en prévoyant notamment une proportionnalité dans la procédure et les normes. Comment cela va-t-il se traduire concrètement ?**

A travers le décret-programme, j'ai déjà répondu à quelques urgences. Mais pas mal d'autres urgences nous attendent encore et un décret-programme concernant l'environnement est prévu. Il s'attaquera à diverses mesures et modifiera les législations existantes. Je trouve en effet que le décret sol actuel manque de souffle et d'ambition. Celui-ci ne traite la problématique que sur un aspect trop limité, celui des sols pollués et des terres excavées. Pour moi, le sol, c'est beaucoup plus que cela et je voudrais aussi examiner toutes les menaces qui pèsent



sur lui : sa structure, le taux en carbone, la manière dont les pesticides y transitent... Un travail extraordinaire avait déjà été réalisé à ce propos au niveau européen. Il n'a pas abouti, mais nous voudrions cependant reprendre le concept européen pour créer un décret sol qui soit beaucoup plus large.

### Quel serait dès lors le rôle des communes en marge de ce décret ?

Lorsqu'on acquiert un terrain, on a besoin d'avoir, pour les parcelles concernées, l'histoire et les données qui le caractérisent. C'est sans doute là que se joue le rôle des communes. Pour le reste, on est vraiment dans le législatif, dans une vision générale de la manière dont on doit traiter et gérer les sols. Inévitablement, cela aura donc des conséquences pour les communes.

### Des choses à éviter, peut-être ?

Oui, en effet. Dans certaines communes ou zones, chaque fois que l'on touche un mètre cube de terre, il est considéré comme pollué et génère des frais considérables. Un travail est en cours à ma demande : il consiste à vérifier si on ne traite pas certains sols au-delà de ce que l'on devrait faire. Il faut remettre un peu de pragmatisme dans cette matière, et on voudrait donc, composant par composant, alléger un peu le principe tout en respectant la sécurité des citoyens. Quel est l'intérêt, par exemple, d'aller assainir des terres qu'on enlève en-dessous d'une route pour les remettre comme soubassement ensuite ? Aucun. Cela sert juste à faire vivre les entreprises qui réalisent ce genre de travaux.

### Le Plan régional de mobilité durable est actuellement en cours d'élaboration. Ce plan est sensé guider les investissements en matière de mobilité et assurer la mise en place d'un système de transport plus intégré, plus durable et plus efficace en Wallonie. Comment concevez-vous ce plan régional ?

Ce plan est un plan régional. Il va servir de base à la réalisation de plans communaux ou intercommunaux de mobilité. Il ne doit donc pas être trop directif, ni trop précis. Il

s'agira d'un schéma global, d'une déclinaison de schéma global européen, voire d'un schéma au niveau belge, qui place notre région vis-à-vis des régions voisines en estimant comment nos voies de transport s'accrochent avec celles des pays voisins. On définit de grandes priorités, mais on ne va pas plus dans le détail. Le plan devra aussi pouvoir s'accrocher aux principes prônés par le SDER. Nous allons donc, au moment de la création de ce schéma, consulter les communes. Je serai d'ailleurs particulièrement attentif à la mobilité en milieu rural dans cette réflexion.

### Vous pensez qu'il y a un changement de modèle à concevoir pour la mobilité en milieu rural ?

Je prône en effet pour une mobilité « Plus ». Aujourd'hui, tout est organisé au départ des bus. Est-ce qu'en milieu rural, cela a encore du sens ? Je ne crois pas. Il y a des expériences-pilotes qui sont en cours. Je crois qu'il faut en tirer les conclusions et voir si on ne peut pas aller un peu plus vers le partage de véhicule, le covoiturage, les taxis. Vous savez, les chauffeurs de bus savent aussi conduire une voiture. Pourquoi, dès lors, ne pas organiser des lignes publiques de taxis, comme cela existe dans certains autres pays ? Pour que le système soit soutenable financièrement parlant, il faut des formules plus souples, sinon on ne parviendra pas à améliorer le service en zone rurale. Il est évident que le covoiturage vers la ligne principale du transport public nous coûtera beaucoup moins cher.

### Quelle est la place des communes dans le processus de refonte des lignes de transport en commun ?

Une des formules possibles serait de développer plus l'offre des bus communaux. Aujourd'hui, des possibilités nous sont offertes : le pouvoir régional pourrait ainsi, à travers la SRWT, financer le bus ou un autre véhicule, peu importe, tandis que la commune mettrait à disposition un chauffeur. Le principe aurait l'avantage d'être souple, car le chauffeur peut réagir à la demande sans suivre un parcours prédéfini. La Région pourrait aussi faire un effort et intervenir financièrement dans ce système de manière plus conséquente afin de généraliser le

principe.

Elle pourrait aussi, dans le même ordre d'idée, devenir une centrale d'achats de véhicules. Des expériences-pilotes sont encore en cours, comme je vous l'ai dit, et on va analyser les résultats obtenus. Cette sensibilité me plaît, bien que j'avoue ne pas encore avoir d'idée précise sur la manière de mettre tout cela en œuvre, à vrai dire.

### Le développement du covoiturage, vous l'avez dit, est un axe fort de votre politique. Que comptez-vous mettre en place à cet égard ?

Nous voulons favoriser le covoiturage, de fait. Nous allons donc identifier des parkings existants qui pourraient accueillir des places de covoiturage. Nous inciterons également les communes et les entreprises à s'inscrire dans cette démarche. Ainsi, par exemple, à Mons, nous avons un accord avec un grand magasin de sport où douze places libres sont désormais réservées au covoiturage. Ce sont des endroits où les gens peuvent se retrouver aisément, près d'une bretelle d'autoroute, ou dans des centres villes. C'est principalement une question de mentalité et d'état d'esprit car les personnes qui se sont essayées au covoiturage reviennent rarement sur leur position à ce propos.

### En conclusion, on pourrait donc dire que votre souhait serait d'amener du bon sens et du pragmatisme dans vos matières...

Je suis avant tout un chef d'entreprise et un mandataire local avant d'être Ministre. Je sais donc à quel point il faut réfléchir aux conséquences pratiques des réformes que l'on veut mettre en œuvre. Lorsqu'on a eu les mains dans le cambouis d'une commune pendant quelques années, on sait ce que peuvent signifier les charges administratives, les petits documents qui semblent anodins, mais qui, quand ils se multiplient, deviennent vite très embêtants. Si l'on pouvait retenir un certain pragmatisme de mon passage au Gouvernement, cela me suffirait déjà amplement.