

COMMISSIE VOOR DE
VOLKSGEZONDHEID, HET
LEEFMILIEU EN DE
MAATSCHAPPELIJKE
HERNIEUWING

COMMISSION DE LA SANTE
PUBLIQUE, DE
L'ENVIRONNEMENT ET DU
RENOUVEAU DE LA SOCIETE

van

du

WOENSDAG 16 APRIL 2008

MERCREDI 16 AVRIL 2008

Namiddag

Après-midi

Le développement des questions et interpellations commence à 14.50 heures. La réunion est présidée par Mme Muriel Gerkens.

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.50 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Muriel Gerkens.

01 Question de M. Philippe Henry au ministre du Climat et de l'Énergie sur "la prise en compte du développement autoroutier dans le 'Printemps de l'Environnement'" (n° 4618)

01 Vraag van de heer Philippe Henry aan de minister van Klimaat en Energie over "de mate waarin de 'Lente van het Leefmilieu' rekening houdt met de evolutie van de autowegen" (nr. 4618)

01.01 **Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, vous avez lancé hier le processus du "Printemps de l'Environnement". Nous nous réjouissons d'avance des résultats qu'il pourra engranger d'ici le mois de juillet. Bien entendu, cette opération répond à l'urgence climatique et même si vous en avez modifié le nom, elle fait référence au "Grenelle de l'environnement" qui a eu lieu en France. Dans ce processus, on a pu évoquer certains problèmes importants liés à l'environnement, même s'il y a une certaine déception à constater que les décisions politiques ne sont pas suivies et l'incohérence par rapport à certaines recommandations du "Grenelle".

Une des conclusions du "Grenelle" portait sur le moratoire des nouvelles constructions d'autoroutes, le gel des constructions d'aéroports et un coup de frein à l'extension des routes, qui étaient annoncés dès le mois d'octobre 2007, ce qui serait un très grand revirement dans les décisions politiques. Malheureusement, ces déclarations ne sont pas assorties d'effets. La mission politique n'a pas été cohérente avec ses conclusions. Ce matin, France Nature Environnement a annoncé la création d'un collectif français "Stop Autoroutes" pour forcer à donner une suite politique à ces conclusions. On peut regretter qu'on mette en œuvre un processus aussi important pour aboutir à des conclusions importantes mais privées de suites politiques. J'espère que ce ne sera pas le cas avec notre "Printemps de l'Environnement". Quand on crée des attentes très importantes, on est d'autant plus déçu.

L'objet de ma question était principalement les autoroutes, puisque nous avons, nous aussi, des projets autoroutiers en cours, en Wallonie notamment. Nous avons un "trouble obsessionnel autoroutier" en province de Liège, comme je le disais dans le texte de ma question, en parlant de la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays dont on parle depuis 1969, l'époque du "tout à la voiture", une époque où les études d'incidence n'avaient pas la même importance qu'aujourd'hui. Depuis, beaucoup de choses ont changé et pour nous, il n'est pas trop tard pour revenir sur ce projet qui cumule les contradictions, la plus récente étant le problème de procédure posé au gouvernement wallon et souligné par l'Europe ces derniers jours.

Pour nous – et pas seulement pour nous, car il s'agit d'un fait objectif –, le développement de la voiture et des routes est central dans la prise en compte du problème climatique. Son impact a été chiffré dans différentes études. Par exemple, Inter-Environnement Wallonie qui s'est mobilisé depuis très longtemps contre ce projet autoroutier a chiffré ces nuisances automobiles sur l'environnement. Environ 12% des émissions de gaz à effet de serre en Europe sont imputables à la voiture – et cela va croissant dans les dernières décennies; en Belgique, le transport est responsable de 18% des émissions de gaz à effet de

serre, dont plus de la moitié pour les voitures; cette part a augmenté de 30% entre 1990 et 2004; enfin, en moins de 15 ans, les émissions imputables aux transports ont augmenté de plus de 30% au niveau européen.

Il est aussi relativement évident, même si certains tentent parfois de démontrer le contraire, que le développement des tronçons autoroutiers encourage l'usage de la voiture et le transport par camion, comme une sorte d'appel d'air. Par ailleurs, la construction de l'autoroute a un coût en CO₂ qui n'a pas été repris dans l'étude d'impact; il n'y a pas de bilan carbone de la construction d'autoroutes ou de leur utilisation. C'est la démarche accomplie en France par diverses associations requérantes par rapport à certains projets autoroutiers comme l'A65. D'après leurs chiffres, l'effet des travaux de construction de l'infrastructure serait la production de 515.000 tonnes de CO₂, la stérilisation de 1.500 hectares et la libération d'environ 450.000 tonnes de CO₂ fixés dans les sols naturels.

Les différentes sources s'additionnent. Il ne s'agit pas du même projet mais il serait intéressant de disposer des mêmes études et des mêmes connaissances de l'impact pour les tronçons en projet chez nous, d'autant qu'il n'y a pas seulement la question du CO₂ mais aussi celle de la santé et des particules fines ou celle des enjeux de mobilité.

Mes questions sont donc les suivantes. Avez-vous évalué ou connaissez-vous une évaluation des conséquences en termes d'émission de CO₂ de la construction et de l'utilisation de ces autoroutes? Ce type de développement est-il compatible pour vous avec les objectifs très ambitieux auxquels la Belgique a souscrit et portant sur une réduction au minimum de 15% des émissions de CO₂ d'ici 2020? Cela n'encourage-t-il pas au contraire le développement du trafic? Avec l'autorité dont vous disposez au niveau fédéral et principalement à l'occasion du "Printemps de l'Environnement", comptez-vous mettre le gel de ces projets autoroutiers wallons à l'ordre du jour de ces discussions qui impliquent tous les niveaux de pouvoir, sur une compétence essentiellement régionale mais sur laquelle vous avez désormais une prise?

01.02 Paul Magnette, ministre: Il eût été historiquement grave qu'un débat de cette importance ne laisse aucune trace dans l'histoire de notre pays. En effet, en Belgique, les modes de consommation et de production de transport sont largement dominés par le transport routier: 93% pour les passagers, 71% pour le fret, sans tenir compte des transports internationaux. Le nombre de kilomètres parcourus sur les routes belges a plus que triplé depuis 1970, passant de 29 milliards à 96 milliards de kilomètres. La part modale de la route a augmenté rapidement tandis que les autres modes de transport, le rail et les voies d'eau notamment, voyaient leur part modale diminuer.

Les émissions de gaz à effet de serre des transports ont augmenté de 29% entre 1990 et 2005 et représentaient, en 2005, 18,4% des émissions nationales. Cette explosion est due notamment à l'accroissement du parc de voitures particulières – près de 5 millions en circulation dans notre pays – et de la demande de mobilité en général qui accompagne une péri-urbanisation croissante. Le transport routier est responsable à lui seul de 94% des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.

Ceci est le constat sur lequel se baseront les membres de la thématique "Mobilité et transport" du "Printemps de l'Environnement". Le processus venant d'être lancé, je ne peux anticiper les mesures concrètes qui seront proposées par les participants. Je ne peux non plus vous dire précisément quelle sera la feuille de route qu'accepteront les ministres de la Mobilité. C'est un processus que j'ai lancé et grâce au soutien du premier ministre et ministre de la Mobilité, on a pu déterminer les conditions à partir desquelles ils entendent fixer une feuille de route commune.

Bien sûr, la situation est préoccupante et demande une réponse urgente. Je me réjouis du fait que cette problématique ait pu être insérée dans les discussions, même si je ne suis pas ministre de la Mobilité, comme vous l'avez souvent souligné. Le "Printemps" abordera les questions de l'utilisation plus rationnelle de la voiture, et pas seulement des voitures plus propres, et de la promotion des modes de transport alternatifs. C'est d'autant plus important que la construction des autoroutes et les études d'incidence qui y sont liées relèvent exclusivement des compétences régionales et qu'on ne peut avancer dans ce dossier que par la concertation entre l'autorité fédérale et ses homologues régionaux, ce qui est précisément l'ambition de ce "Printemps de l'Environnement".

01.03 Philippe Henry (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces explications. Je pourrais reprendre à mon compte votre introduction: l'argumentation est parfaitement cohérente avec la mienne et elle tend à la même conclusion. J'espère que vous pourrez arriver à cette conclusion.

En revanche, je regrette que vous ne preniez pas position à ce stade. Un processus ouvert va démarrer. Soit, mais certaines hypothèses ont été avancées. Vous avez communiqué à ce sujet. Ce sont des choix que vous mettez en avant. Le choix des sujets et la manière de les formuler ont un certain impact. Votre rôle n'est pas négligeable en la matière. Il ne faut donc pas se retrancher derrière les groupes de travail qui vont plancher sur la question. Je suis demandeur d'une prise de position politique claire.

On joue au chat et à la souris en reconnaissant l'existence d'un gros problème dans le transport et surtout avec la voiture mais il y a quelques monstres intouchables, des projets qu'on reporte et qui entraînent plein de problèmes de procédure, qui sont parfois dépassés et qui n'ont plus aucun sens par rapport au problème du climat. Je regrette l'absence d'une prise de position plus claire qui soit conséquente avec vos propres développements. J'espère que lors de ce "Printemps de l'Environnement", de telles propositions pourront être portées et aboutir, qu'il y aura une cohérence entre les déclarations et les conclusions et mieux encore avec les actes qui suivront.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De behandeling van de vragen en interpellaties eindigt om 15.00 uur.

Le développement des questions et interpellations se termine à 15.00 heures.