



BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS  
DE BELGIQUE

**INTEGRAAL VERSLAG**  
MET  
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG  
VAN DE TOESPRAKEN

**COMPTE RENDU INTEGRAL**  
AVEC  
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT  
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE VOLKSGEZONDHEID, HET  
LEEFMILIEU EN DE MAATSCHAPPELIJKE  
HERNIEUWING

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

**woensdag**

**mercredi**

**16-04-2008**

**16-04-2008**

**Namiddag**

**Après-midi**

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&amp;V - N-VA</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams – Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>Ecolo-Groen!</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen!</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>LDD</i>	<i>Lijst Dedecker</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>Open Vld</i>	<i>Open Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
<i>PS</i>	<i>Parti Socialiste</i>
<i>sp.a+VI.Pro</i>	<i>socialistische partij anders + VlaamsProgressieven</i>
<i>VB</i>	<i>Vlaams Belang</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
<i>DOC 52 0000/000</i>	<i>Parlementair stuk van de 52e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	<i>DOC 52 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 52e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>	<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>
	<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>		<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>	<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>
<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>	<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>
<i>MOT</i>	<i>alle moties tot besluit van interpellaties (op beige kleurig papier)</i>	<i>MOT</i>	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen :</i>	<i>Commandes :</i>
<i>Natieplein 2</i>	<i>Place de la Nation 2</i>
<i>1008 Brussel</i>	<i>1008 Bruxelles</i>
<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i><a href="http://www.deKamer.be">www.deKamer.be</a></i>	<i><a href="http://www.laChambre.be">www.laChambre.be</a></i>
<i>e-mail : <a href="mailto:publicaties@deKamer.be">publicaties@deKamer.be</a></i>	<i>e-mail : <a href="mailto:publications@laChambre.be">publications@laChambre.be</a></i>

## INHOUD

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)

*Sprekers:* **Philippe Henry, Paul Magnette**, minister van Klimaat en Energie

## SOMMAIRE

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)

*Orateurs:* **Philippe Henry, Paul Magnette**, ministre du Climat et l'Énergie



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

**01.01** Philippe Henry (Ecolo-Groen!): Gisteren heeft u het startschot gegeven voor het project 'Lente van het Leefmilieu', dat geïnspireerd is door het Franse initiatief 'Grenelle de l'Environnement'. Dat initiatief heeft aangetoond dat de aanbevelingen niet gevolgd worden door politieke beslissingen.

Een van de besluiten van de 'Grenelle' sloeg op een moratorium voor de aanleg van nieuwe snelwegen en luchthavens en op het afremmen van de uitbreiding van het wegennet. Vanochtend maakte "France Nature Environnement" de oprichting bekend van een Franse werkgroep 'Stop Autoroutes' die druk moet uitoefenen op de politiek om die besluiten in beleidsdaden om te zetten.

Voor ons staat de ontwikkeling van het autogebruik en de wegen centraal in het bewustwordingsproces van de klimaatproblematiek. Ongeveer 12

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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>, la stérilisation de 1.500 hectares et la libération d'environ 450.000 tonnes de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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

procent van de uitstoot van de broeikasgassen in Europa kan aan het autoverkeer worden toegeschreven. In België is het vervoer goed voor 18 procent van de uitstoot van de broeikasgassen, en van die 18 procent kan meer dan de helft op het conto van personenwagens worden geschreven. Tussen 1990 en 2004 is dat aandeel met 30 procent gestegen. In minder dan 15 jaar is de uitstoot veroorzaakt door de transportmodi op Europees niveau met meer dan 30 procent toegenomen.

De aanleg van een snelweg produceert eveneens CO<sub>2</sub>, maar daar werd in het milieueffectenrapport geen rekening mee gehouden.

Heeft u laten onderzoeken welke impact de aanleg en het gebruik van die nieuwe autowegen op het stuk van de CO<sub>2</sub>-uitstoot hebben? Hoe rijmt u een dergelijke ontwikkeling met de doelstellingen die België heeft onderschreven, met name een verlaging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot tegen 2020 met ten minste 15 procent? Zal dat de toename van het verkeer niet veeleer aanmoedigen? Is u met het gezag waarover u op federaal niveau beschikt en naar aanleiding van de 'Lente van het Leefmilieu', van plan om de bevestiging van die Waalse autowegprojecten op de agenda van de besprekingen tussen alle beleidsniveaus te plaatsen? Die besprekingen gaan weliswaar over een hoofdzakelijk gewestelijke bevoegdheid, maar nu beschikt u ook over een stem in het kapittel.

**01.02 Minister Paul Magnette**: Het zou een historische vergissing geweest zijn, indien zo'n belangrijk

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".

debat geen enkel spoor in de geschiedenis van ons land zou achterlaten. In België worden de consumptie- en productiepatronen beheerst door het wegvervoer: 93 procent van het personenvervoer en 71 procent van het vrachtvervoer gebeurt over de weg. Het aantal op de Belgische wegen afgelegde kilometer is sinds 1970 meer dan verdrievoudigd (van 29 miljard naar 96 miljard kilometer).

De door het verkeer veroorzaakte uitstoot van broeikasgassen is tussen 1990 en 2005 met 29 procent gestegen. Die fenomenale stijging is onder meer toe te schrijven aan de groei van het particuliere wagenpark (bijna 5 miljoen) en de groeiende vraag naar mobiliteit in het algemeen die met de toenemende stadsvlucht gepaard gaat. Het wegvervoer is op zich alleen al verantwoordelijk voor 94 procent van de uitstoot van broeikasgassen door de transportsector.

De leden van de thematische werkgroep 'Mobiliteit en Transport' van de Lente van het Leefmilieu zullen vanuit die vaststelling vertrekken. Ik kan niet vooruitlopen op de concrete maatregelen die de deelnemers zullen voorstellen, en ik kan u evenmin zeggen welk stappenplan de ministers van Mobiliteit zullen aanvaarden.

De toestand is zorgwekkend en vereist dringende maatregelen. Het verheugt me dat die problematiek op de agenda van de besprekingen kon worden geplaatst. De aanleg van autowegen en de daaraan verbonden effectenstudies behoren uitsluitend tot de bevoegdheid van de Gewesten, maar men kan in dat dossier maar vooruitgang boeken in overleg tussen de federale overheid en de gewestelijke besturen, wat precies het streefdoel van deze Lente van het Leefmilieu is.

**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.*

**01.03 Philippe Henry** (Ecolo-Groen!): Ik betreur dat u in dit stadium nog geen standpunt inneemt. Er wordt een open proces op gang gebracht. De keuze van de thema's en de wijze waarop ze geformuleerd worden, zijn niet zonder gevolgen. Ik blijf erop aandringen dat er een duidelijk politiek standpunt wordt ingenomen.