

C.R.A.C. N° 149 (2019-2020)

2e session de la 11e législature

# PARLEMENT WALLON

SESSION 2019-2020

COMPTE RENDU

AVANCÉ

Séance publique de commission\*

**Commission de l'énergie, du climat et de la mobilité**

Lundi 13 juillet 2020

\*Application de l'art. 161 du règlement

Le compte rendu avancé ne peut être cité que s'il est précisé qu'il s'agit d'une version qui n'engage ni le Parlement ni les orateurs

## SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i> .....	1
<i>Organisation des travaux</i> .....	1
<i>Examen de l'arriéré</i> .....	1
<i>Dialogue interparlementaire sur le climat</i>	
Intervenants : M. le Président, Mme Nikolic, MM. Florent, Léonard.....	1
<i>Projets et propositions</i> .....	2
<i>Proposition de résolution demandant au Gouvernement wallon de prendre des mesures particulières concernant les secteurs des autocaristes et voyageurs en suite de la crise de la covid-19, déposée par Mmes Goffinet, Vandorpe, MM. Antoine, Collin, Matagne et Bastin (Doc. 201 (2019-2020) N° 1)</i> .....	2
<i>Désignation d'un rapporteur</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Léonard.....	2
<i>Exposé de Mmes Goffinet et Vandorpe, coauteurs de la proposition de résolution</i>	
Intervenants : M. le Président, Mmes Goffinet, Vandorpe.....	2
<i>Discussion générale</i>	
Intervenants : M. le Président, Mme Nikolic, MM. Heyvaert, Léonard, Nemes, Antoine, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, Mmes Goffinet, Vandorpe.....	5
<i>Vote</i> .....	13
<i>Confiance au président et au rapporteur</i> .....	14
<i>Pétition sur « Non à la gratuité du réseau TEC » ;</i>	
<i>Pétition sur « Non à la gratuité du réseau TEC »</i>	
Intervenants : M. le Président, Mme Vandorpe, M. Antoine.....	14
<i>Vote de procédure</i> .....	14
<i>Désignation d'un rapporteur</i> .....	14
<i>Échange de vues</i>	
Intervenants : M. le Président, MM. Nemes, Heyvaert, Douette, Matagne, Fontaine, Bierin, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, Mme Mathieux.....	14

<i>Confiance au président et au rapporteur</i> .....	19
<i>Interpellations et questions orales</i> .....	20
<i>Interpellation de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les compteurs à budget dans le cadre de la crise de la covid-19 » ;</i>	
<i>Question orale de M. Bierin à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le dysfonctionnement du système des compteurs à budget » ;</i>	
<i>Question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les coupures des compteurs à budget »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, MM. Hermant, Bierin, Léonard, Douette, M. Fontaine, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	20
<i>Question orale de M. Cornillie à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les projets relevant de la filière hydrogène en Wallonie » ;</i>	
<i>Question orale de M. Léonard à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la déclaration du Forum pentalatéral de l'énergie sur l'hydrogène »</i>	
Intervenants : M. le Président, MM. Cornillie, Léonard, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	27
<i>Question orale de Mme Nikolic à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la prise de position d'un gestionnaire de réseau et de distribution (GRD) quant à l'élargissement possible de ses missions »</i>	
Intervenants : M. le Président, Mme Nikolic, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	30
<i>Question orale de M. Bierin à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'étude de l'Université de Liège sur l'énergie éolienne au Groenland »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Bierin, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	31
<i>Question orale de M. Demeuse à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la mise en œuvre du processus participatif pour atteindre les objectifs climatiques de la Wallonie » ;</i>	
<i>Question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le processus participatif relatif au climat en Wallonie » ;</i>	
<i>Question orale de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la consultation dans le cadre du plan Air-Climat-Énergie 2030 »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, MM. Demeuse, Desquesnes, Hermant, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	33
<i>Question orale de M. Cornillie à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la proposition d'un Green Deal wallon valorisant les ressources de bois local »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Cornillie, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	36

*Question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la redevance prosumer et les mesures d'accompagnement »*

Intervenants : M. le Président, M. Desquesnes, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....37

*Question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la répartition des efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre en Wallonie »*

Intervenants : M. le Président, M. Desquesnes, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....38

*Question orale de M. Nemes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le point de vue du Gouvernement wallon à propos du capacity remuneration mechanism (CRM) »*

Intervenants : M. le Président, M. Nemes, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....40

*Question orale de M. Nemes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'isolation du logement privé wallon »*

Intervenants : M. le Président, M. Nemes, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....41

*Question orale de M. Janssen à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le deal dano-néerlandais relatif à l'achat d'énergie électrique d'origine éolienne »*

Intervenants : M. le Président, M. Janssen, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....42

*Question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'évolution de la réglementation sur les gaz fluorés et les mesures wallonnes »*

Intervenants : M. le Président, M. Desquesnes, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....44

*Question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'implantation en Wallonie d'une plateforme d'achat d'énergie verte et durable »*

Intervenants : M. le Président, M. Fontaine, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....45

*Question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le contrôle de la provenance de l'énergie verte »*

Intervenants : M. le Président, M. Antoine, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....46

*Interpellation de M. Nemes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la Conférence nationale des horaires suite au projet Integrato » ;*

*Question orale de M. Heyvaert à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le projet Integrato »*

Intervenants : M. le Président, MM. Nemes, Fontaine, Mme Nikolic, M. Heyvaert, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....48

*Question orale de M. Dodrimont à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'embarquement des vélos des usagers du TEC »*

Intervenants : M. le Président, M. Dodrimont, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....52

*Question orale de M. Maroy à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les ports de plaisance en Wallonie »*

Intervenants : M. le Président, M. Maroy, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....53

*Question orale de M. Maroy à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'absence d'un centre d'examen théorique en Wallonie pour la délivrance de brevets de conduite de bateau »*

Intervenants : M. le Président, M. Maroy, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....55

*Question orale de Mme Mathieux à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la végétalisation des petites et moyennes voiries »*

Intervenants : M. le Président, Mme Mathieux, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité....56

*Question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la représentation de la Wallonie au sein des organes de gestion d'Infrabel et de la SNCB »*

Intervenants : M. le Président, M. Fontaine, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....57

*Question orale de Mme Nikolic à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la mise en place de projets et la réforme des organes de consultation des bassins de mobilité (OCBM) en Wallonie »*

Intervenants : M. le Président, Mme Nikolic, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....58

*Question orale de Mme Ryckmans à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la lutte contre le harcèlement dans les transports publics »*

Intervenants : M. le Président, Mme Ryckmans, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité...60

*Reprise de la séance.....62*

*Interpellations et questions orales (Suite).....63*

*Question orale de Mme Goffinet à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'extension du réseau routier soumis à la redevance kilométrique » ;*

*Question orale de Mme Laffut à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le réseau routier soumis à la redevance kilométrique en Wallonie »*

Intervenants : M. le Président, Mmes Goffinet, Laffut, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....63

*Question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le suivi de l'annonce de la mise en place d'une task force « Mobilité et Télétravail » visant à préparer la mobilité après la pandémie de la covid-19 »*

Intervenants : M. le Président, M. Matagne, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....65

*Question orale de Mme Kelleter à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la coopération interrégionale pour la délivrance de titres de transport gratuits pour les enfants de moins de 12 ans »*

Intervenants : M. le Président, Mme Kelleter, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....66

*Question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le volet transport de marchandises de la Stratégie régionale de mobilité »*

Intervenants : M. le Président, M. Matagne, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....67

*Question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'actualisation du Schéma directeur cyclable »*

Intervenants : M. le Président, M. Matagne, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....68

*Question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la connexion des aéroports wallons au réseau ferroviaire »*

Intervenants : M. le Président, M. Matagne, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....69

*Question orale de M. Nemes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la place du vélo dans le projet du tram liégeois »*

Intervenants : M. le Président, M. Nemes, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....70

*Question orale de M. Cornillie à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la poursuite des travaux sur la RN60 »*

Intervenants : M. le Président, M. Cornillie, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....71

*Question orale de M. Cornillie à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le financement du projet de revitalisation du centre urbain de Leuze-en-Hainaut »*

Intervenants : M. le Président, M. Cornillie, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....73

*Question orale de Mme Mauel à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la lutte contre les chaleurs élevées au niveau des infrastructures routières »*

Intervenants : M. le Président, Mme Mauel.....74

*Question orale de Mme Goffinet à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'engorgement des aires de repos autoroutières »*

Intervenants : M. le Président, Mme Goffinet, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....75

<i>Organisation des travaux (Suite)</i> .....	76
<i>Interpellations et questions orales transformées en questions écrites</i> .....	76
<i>Interpellations et questions orales retirées</i> .....	77
<i>Liste des intervenants</i> .....	78
<i>Abréviations courantes</i> .....	79

Présidence de M. Hermant, Président

## OUVERTURE DE LA SÉANCE

- *La séance est ouverte à 14 heures 2 minutes.*

**M. le Président.** - La séance est ouverte.

## ORGANISATION DES TRAVAUX

### *Examen de l'arriéré*

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle l'examen de l'arriéré de notre commission. Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole sur celui-ci ?

Personne. Merci.

### *Dialogue interparlementaire sur le climat*

**M. le Président.** - Nous nous sommes vus brièvement avant la commission avec les députés présents. Suite à la discussion entre les chefs de délégation de ces dialogues interparlementaires, il a été demandé aux différents parlements de se prononcer sur différents points.

Le premier point était les auditions lors de la Commission interparlementaire sur le climat qui aura lieu le 7 octobre prochain. On devait proposer des noms pour ces auditions.

Le deuxième point concernait la gouvernance climatique pour la commission suivante, celle du 9 décembre. Là aussi, le Parlement wallon devait envoyer ses propositions.

Qui désire prendre la parole.

Personne ?

Je vais répéter moi-même ce que nous avons convenu.

Concernant les auditions, j'ai reçu ces propositions :

- Use for Climate ;
- Jean-Pascal van Ypersele ;
- Peter Wittoeck ;
- quelqu'un de la plateforme Climat, qui jusqu'ici était M. Nicolas Van Nuffel, mais là on verra ce qu'ils répondent.

Y a-t-il d'autres propositions pour les auditions concernant la préparation de la COP26 reportée à l'an prochain ?

La parole est à Mme Nikolic.

**Mme Nikolic (MR).** - A priori, je n'ai pas de souci avec les noms ou l'organisation proposée.

Maintenant, parmi les noms que vous avez cités, c'est quand même fort masculin, donc j'aurais souhaité faire une proposition pour féminiser la liste.

Le club de Rome – que tout le monde connaît ici – a comme vice-présidente une Belge – on peut déjà le souligner – une dame qui a fait une carrière internationale, elle est notamment experte dans les questions énergétiques. Elle a aussi une expérience au niveau des politiques publiques au niveau des *public affairs*. C'est Sandrine Dixson-Declève. Elle a aussi donné une conférence au Conseil économique social et environnemental de Wallonie – je pense que M. le Ministre était présent d'ailleurs.

Je me dis que c'est peut-être un nom intéressant à ajouter à la liste. C'est un expert que l'on a moins l'habitude d'entendre et donc cela peut avoir une plus-value. Ces auditions sont orientées organisation de nos travaux en vue de la COP26.

Sur la partie gouvernance, il faudra aussi que l'on réfléchisse aux propositions que le Parlement peut formuler. Vous aviez prévu cette petite réunion informelle entre nous, mais je pense que sous la précédente législature, il existait un groupe de travail sur le climat. Donc, il faut voir si l'on peut le réactiver assez facilement. Cela pourrait être là une enceinte dans laquelle on pourrait de manière un peu plus formalisée échanger pour préparer les travaux du Dialogue interparlementaire sur le climat, mais aussi toute autre initiative que le Parlement de Wallonie voudrait prendre sur le sujet.

**M. le Président.** - C'est une demande qui pourrait être faite à la Conférence des présidents. L'article 58 stipule donc que la commission peut décider de la création d'un groupe de travail. Cela doit être acté ici et confirmé par la Conférence des présidents.

La parole est à M. Florent.

**M. Florent (Ecolo).** - Je trouve que la proposition d'ajouter Sandrine Dixson-Declève est une très bonne

idée. On y souscrit totalement. Pour le groupe de travail aussi ; je trouve que cela peut être intéressant, si cette commission pouvait lui donner soit un mandat ou un projet concret. Le projet pourrait être de travailler sur la proposition dont on a parlé et que vous allez sans doute présenter. Il est important d'avoir un contenu pour le groupe de travail. Comme l'on s'inscrit dans le Dialogue interparlementaire sur le climat, c'est à ce niveau qu'on pourrait le faire travailler de manière utile.

**M. le Président.** - Peut-être que je peux résumer votre intervention de tout à l'heure sur votre proposition. On me confirme que les modalités d'organisation du groupe de travail seront fixées par la Conférence des présidents. Donc, on doit en fait donner le feu vert pour proposer cela à Conférence des présidents. Vous aviez proposé dans le cadre de la discussion sur la gouvernance, puisque c'est le thème retenu pour le mois de décembre, de nous réunir pour écrire une résolution interparlementaire concernant la direction, un bureau exécutif Climat au niveau de la Belgique et que le Dialogue interparlementaire pourrait avoir un rôle dans cette discussion parlementaire. J'espère que je résume correctement ce que vous avez dit, sinon vous pouvez me corriger.

**M. Florent** (Ecolo). - Tout simplement pour les collègues qui n'étaient pas présents et qui n'ont pas eux non plus suivi les travaux du Dialogue interparlementaire sur le climat, nous faisons, et nous ne sommes pas les seuls, l'observation qu'il y a en Belgique, un problème au niveau du cloisonnement des compétences et parfois également de vision à court terme dans les décisions qui relèvent du climat. J'en veux pour preuve, les lenteurs concernant l'adoption du PNEC et la coordination du *burden sharing*. On pense – c'est d'ailleurs pour cette raison que notre délégation avait précédemment proposé de travailler sur la gouvernance – qu'une amélioration de la gouvernance à l'intérieur de la maison Belgique était nécessaire en ce qui concerne le climat. On voulait savoir exactement qui était le moteur des décisions relatives au climat qui doivent bien entendu – on ne changera pas ce cadre-là – s'inscrire dans le cadre européen, de ce que l'Union européenne nous demande de réaliser. Dans ce cadre-là, une résolution pourrait être déposée au sein du Dialogue interparlementaire sur le climat, avec des propositions concrètes, peut-être un organigramme concret pour la Belgique. Notre proposition s'inscrit dans le cadre de la Constitution. Il n'est pas question de se lancer dans une réforme constitutionnelle, cela n'aurait aucune chance d'aboutir, mais de pouvoir mettre de l'huile dans les rouages pour la décision climatique.

**M. le Président.** - Quelqu'un désire-t-il prendre la parole sur ce sujet ?

La parole est à M. Léonard.

**M. Léonard** (PS). - Je voudrais dire simplement que, pour le groupe socialiste, on s'associe à ce qu'il vient d'être dit.

On a eu notre petite réunion juste avant. Par rapport aux noms qui ont été cités, on s'associe pleinement.

## PROJETS ET PROPOSITIONS

### PROPOSITION DE RÉSOLUTION DEMANDANT AU GOUVERNEMENT WALLON DE PRENDRE DES MESURES PARTICULIÈRES CONCERNANT LES SECTEURS DES AUTOCARISTES ET VOYAGISTES EN SUITE DE LA CRISE DE LA COVID-19, DÉPOSÉE PAR MMES GOFFINET, VANDORPE, MM. ANTOINE, COLLIN, MATAGNE ET BASTIN (DOC. 201 (2019-2020) N° 1)

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de résolution demandant au Gouvernement wallon de prendre des mesures particulières concernant les secteurs des autocaristes et voyagistes en suite de la crise de la covid-19, déposée par Mmes Goffinet, Vandorpe, MM. Antoine, Collin, Matagne et Bastin (Doc. 201 (2019-2020) N° 1).

#### *Désignation d'un rapporteur*

**M. le Président.** - Nous devons désigner un rapporteur. Quelqu'un a-t-il une suggestion à faire ?

La parole est à M. Léonard.

**M. Léonard** (PS). - Je propose M. Fontaine comme rapporteur.

**M. le Président.** - M. Fontaine est désigné en qualité de rapporteur à l'unanimité des membres.

#### *Exposé de Mmes Goffinet et Vandorpe, coauteurs de la proposition de résolution*

**M. le Président.** - La parole est à Mme Goffinet.

**Mme Goffinet** (cdH). - Chers collègues, vous le savez tous, cela fait plusieurs mois que l'on parle de cette crise interminable qui est dure et qui frappe durement notre économie et plus particulièrement le tissu touristique. Ce tissu touristique, il a plusieurs volets et il y a un secteur particulier qui est celui des voyagistes et des autocaristes qui appellent à l'aide, qui sont en très grande difficulté ; d'où le pourquoi de notre résolution qui comporte donc deux volets : un volet « autocaristes » et un volet « voyagistes ».

Le premier volet sera présenté par Mme Vandorpe et puis je présenterai le volet « voyagistes ».

On s'étonne, toutes les deux, que cette résolution arrive au sein de cette commission pour des questions de transport alors que ce secteur, qui est certes aussi touristique, est un secteur économique important. Dès lors, permettez-moi, au nom du groupe cdH, d'être vraiment déçue que cette résolution ne soit pas non plus traitée au sein de la Commission économie puisque les enjeux sont vraiment importants à cet aspect.

Je vais laisser la parole à Mme Vandorpe pour le volet « autocaristes ».

**M. le Président.** - La parole est à Mme Vandorpe.

**Mme Vandorpe** (cdH). - Je vais m'attarder sur le volet « autocaristes » même si, on le sait, le secteur touristique au sens large représente plusieurs milliers d'emplois en Wallonie. Différents secteurs sont bien sûr concernés et, malgré le déconfinement progressif, les normes de distanciation sociale, les contraintes en termes de voyages, les réticences aussi bien réelles et compréhensibles du grand public, et le risque également du retour de la covid entament vraiment la demande et l'ensemble des secteurs concernés.

Le secteur des autocaristes paie réellement un lourd tribut dans cette crise puisque, depuis plusieurs mois, les véhicules sont immobilisés – depuis le début du confinement – et aucune perspective de reprise réelle ne peut encore être envisagée aujourd'hui. Quasiment tout le personnel a été mis en chômage économique puisque la saison n'a absolument pas pu débuter.

Pour le secteur des transports collectifs, cela représente en Belgique 340 entreprises en difficulté et 12 200 personnes en chômage économique. On le sait, pour les autocaristes, cela ne risque pas d'aller en s'améliorant puisque les principales sources de revenus pour ce secteur-là, c'est la saison printanière et la saison estivale. Par conséquent, cela a été mal embarqué dès le départ et avec ce qui se passe aujourd'hui, les zones rouges, les zones orange, et cetera, on ne risque pas d'aller en s'améliorant.

C'est vraiment compliqué puisque la saison complète est « foutue » – si je puis me permettre de le dire comme cela parce que c'est ce que le secteur utilise comme propos.

D'autant plus que pendant les périodes creuses, vous le savez, Monsieur le Ministre, c'est grâce au voyage scolaire que plusieurs d'entre eux arrivent à survivre. Là aussi on a eu des voyages annulés. Les voyages scolaires risquent d'ailleurs de ne pas reprendre à la rentrée.

Face à tous ces constats, que ce soit vous, Monsieur le Ministre, ou les autres ministres du Gouvernement, vous ne pouvez rester insensibles. Une aide particulière

pour ces secteurs est importante si l'on veut éviter que plusieurs milliers de personnes ne se retrouvent finalement en chômage définitif.

Je le disais sur un total d'environ 2 500 autocars actifs, environ 800 sont agréés et concernés par l'activité touristique. La grande partie du chiffre d'affaires, ce sont les saisons printanières et estivales. Le confinement depuis le 13 mars et la fermeture des frontières ont lourdement impacté le secteur. Plusieurs études, comme celle de l'ASBL Maestromobile, montrent que la population souhaite moins utiliser les transports en commun. On peut imaginer que le même sentiment doit prévaloir aujourd'hui en ce qui concerne le transport touristique.

Même si l'on a maintenant une réouverture des frontières, ce n'est pas suffisant pour relancer l'économie. Reste aujourd'hui un doute sur la mise en quarantaine, le retour des vacances, les fameuses zones, et cetera. La haute saison 2020 est complètement ruinée pour le secteur autocariste, mais comme leur saison se fait au printemps et en été, ils ne pourront reprendre leur activité qu'à partir de février-mars 2021. C'est une année complète de revenus pour l'aspect transport touristique qui est complètement à l'eau pour cette année.

Bien sûr, on a aussi l'arrêt du transport scolaire, même si, j'y reviendrai, des efforts ont été faits de ce côté-là, il n'y a aucune perspective de reprise réelle aujourd'hui. Finalement, c'est une triple peine pour les autocaristes puisqu'il y a eu le confinement pendant la saison printanière, la crainte de la seconde vague et le doute sur les zones orange durant la saison estivale, et peu d'activités pour un retour à la normale en automne et en hiver.

Bien sûr, il faut reconnaître que le Gouvernement a déjà agi en la matière. Je vous avais interrogé, comme d'autres députés d'ailleurs, sur le sujet des transports scolaires. Une double convention a été faite entre l'OTW et les sous-traitants avec une indemnisation des transporteurs à hauteur de 26,4 % de la rémunération pour la première période de suspension et de 68,75 % de la rémunération contractuelle journalière pour la suite. Je vous l'avais dit aussi, le cdH salue vraiment cette aide, même si l'on regrette un peu que ce ne soit pas aligné sur le système flamand qui, lui, compense les pertes à hauteur de 100 %.

Je l'avais également souligné, cette aide ne concerne qu'une partie de l'activité des autocaristes, mais elle n'est pas valable structurellement. Le secteur, via la Fédération belge des exploitants d'autobus et d'autocars, demande à pouvoir avancer correctement.

Bien entendu, on a aussi eu l'aide de 5 000 euros octroyés par le Gouvernement pour les entreprises touchées par la crise, mais cette aide est loin d'être adaptée au secteur des autocaristes : 5 000 euros, cela

correspond au remboursement d'un mois pour un autocar. C'est vraiment totalement insuffisant. En l'absence des recettes habituelles, ils parviennent à payer l'emprunt d'un seul autocar durant un mois. Même si l'aide wallonne a le mérite d'exister, elle n'est pas adaptée et il faudrait, pour ce secteur-là, une aide sur mesure.

On a récemment – et je suppose que Mme Goffinet y reviendra –, depuis le 9 juillet, l'indemnité complémentaire de 3 500 euros pour ceux qui subissent encore aujourd'hui l'impact de la crise.

Là aussi, l'aide est appréciable et il faut le signaler, mais, encore une fois, c'est très relatif pour le secteur autocaristes en raison des motifs que je viens d'évoquer ci-dessus.

Ce que nous proposons, ce que nous demandons, c'est d'allouer une indemnité compensatoire de 2 000 euros par autocar agréé en matière de tourisme et par mois pour la période touristique manquée, du mois de mars 2020 au mois d'août 2020.

On demande de prévoir aussi, pour la même période, la possibilité d'un prêt de 3 000 euros par autocar et par mois sur une échéance maximale de 10 ans par le biais des différents outils économiques régionaux que l'on connaît.

Ce sont les deux gros points sur lesquels nous voulons nous attarder.

Au-delà de cela, bien entendu il y a encore d'autres points puisque, à force de rencontrer le secteur, on s'est rendu compte qu'il y avait de nombreux éléments sur lesquels il fallait s'attarder.

Comme je le disais, la saison touristique ne reprendra que début 2021, au plus tôt. On ne sait si les trésoreries vont continuer à se vider progressivement. Si des faillites doivent arriver, elles arriveront durant le second semestre. Donc, pour nous ; le moratoire sur les faillites doit être prolongé. On le sait, bien entendu, la question des faillites relève du niveau fédéral et une coordination est nécessaire pour que l'aide wallonne qui arrive vers les entreprises ne finisse pas par arriver à des entreprises qui, faute de trésorerie, seraient contraintes, in fine, de faire faillite.

On demande donc réellement de saisir le Comité de concertation pour assurer le moratoire sur les faillites de ce secteur-là en particulier jusqu'au 31 décembre 2021.

Un autre point qui semble assez technique est la licence des transports. On a pas mal d'interrogations de ce côté-là. La licence de transport est une obligation en vertu de droit européen. Je vous épargne les différents articles. Donc l'entreprise, active dans le secteur du transport par autocars, doit être à tout moment capable de démontrer qu'elle a les capitaux et les réserves d'une valeur au moins égale à 9 000 euros lorsqu'un véhicule

est utilisé et à 5 000 euros pour chaque véhicule supplémentaire. En Belgique, cette obligation doit être démontrée via les comptes annuels lorsque l'entreprise doit les publier ou via un cautionnement pour les entreprises qui ne doivent pas remettre de comptes annuels.

La pandémie a fait supprimer la quasi-totalité d'une année de recettes et donc, le secteur craint vraiment que les licences leur soient retirées en masse.

En outre, on a un peu un imbroglio juridique puisque la question de l'autorité compétente fait un peu l'objet d'un flou juridique en Belgique puisque, suite à un arrêt de la section du contentieux administratif du Conseil d'État, plusieurs pans de la loi du 15 juillet 2013 relative aux transports de voyageurs par route et l'arrêté du 22 mai 2014 – pour être précise – ont été régionalisés.

Ceci n'était pourtant pas voulu par le législateur spécial lors de la réforme de l'État. Cela concerne l'accès à la profession et aux marchés, donc l'octroi des licences.

On le sait, un groupe de travail est organisé aujourd'hui sur le fait de l'accès à la profession et aux marchés entre le Fédéral et les Régions. Selon les informations qui nous reviennent, entretemps, les Régions ont demandé au Fédéral de continuer à gérer la matière dans l'attente de précision sur le rôle exact de chacun.

Pour nous, peu importe l'autorité compétente, le secteur attend réellement un assouplissement de ce côté-là vu la situation.

Étant donné cette situation, on a opté pour une demande au Gouvernement qui inclut une véritable concertation avec l'autorité fédérale qui, dans les faits, gère toujours cette matière et avec l'Union européenne, car les conditions financières sont fixées par l'Union européenne.

Pour nous, ce sont des éléments essentiels pour les autocaristes.

Ma collègue reviendra sur les éléments concernant les voyagistes, mais, bien entendu il y a aussi des points qui concernent les deux secteurs de manière générale, concernant le Comité de concertation, où l'on demande réellement de saisir ce Comité de concertation pour la prolongation de la possibilité du chômage temporaire pour ces secteurs jusqu'au 31 décembre 2020 – je vous ai expliqué pourquoi – ainsi que la prolongation du droit passerelle pour les indépendants dans le cadre de cette crise jusque fin octobre, et l'exonération des cotisations sociales à charge des indépendants pour les périodes des deuxième et troisième trimestres de l'année 2020. C'est vraiment un travail que nous demandons de la part du Gouvernement en termes d'investissement auprès du Comité de concertation.

Si le M. le Président me le permet, je vais céder la parole à Mme Goffinet pour la suite de la présentation de ce texte.

**M. le Président.** - La parole est à Mme Goffinet.

**Mme Goffinet** (cdH). - Après les autocaristes, il y a également les voyagistes, mais savez-vous, chers collègues, qu'en Wallonie nous avons 450 agences de voyages ? Ce secteur réalise principalement son chiffre d'affaires pendant les saisons printanière et estivale. Ce secteur est à l'arrêt depuis le 13 mars, date à laquelle nous sommes entrés dans un confinement. La fermeture des frontières a par conséquent touché lourdement ce secteur. Nous sommes peut-être maintenant en période de déconfinement progressif, mais ce n'est pas pour cela que l'activité a redémarré et que ce secteur se porte au mieux, puisque dès le début du déconfinement, les agences de voyages ont dû rester ouvertes malgré la fermeture des frontières. Pour quelle raison ? Pour répondre à leurs clients, pour s'occuper des rapports éventuels des voyages, de gérer les annulations, mais également de gérer toute la gestion des bons à valoir des clients. Cela a consisté en un travail colossal pour ces agences de voyages. Maintenant que les frontières sont ouvertes, le problème est toujours là, puisque les annulations se succèdent ; les gens sont un peu perdus, à savoir avec les zones rouges, les zones orange. Les gens ont peur qu'une zone orange passe en zone rouge ou vice versa ; ils sont un peu dans l'incertitude. Les réservations aussi tardent à se mettre en place. À la mi-mai, un triple impact financier touchait le secteur des agences de voyages et il est estimé par la fédération à 1 milliard d'euros. Cet impact financier est de trois ordres : tout d'abord, ils ont perdu une marge d'environ 400 millions d'euros. Ils ont dû faire face à un peu près 300 millions d'euros de frais non récupérables pour rapatrier tous les gens qui étaient à l'étranger. Enfin, le troisième volet, ce sont tous les frais de réservations qui ont été payés, tels que les acomptes, les frais d'hôtel à l'étranger, et qui ne sont pas et ne seront sans doute jamais récupérés. Ce troisième volet, c'est un impact de 300 millions d'euros.

Je voudrais rappeler, ici, que les agences de voyages constituent le seul secteur touristique à devoir être couvert entièrement en matière de solvabilité, contrairement, par exemple, au secteur aérien. Cela mobilise dans ce secteur énormément de moyens financiers ; le montant de trésorerie doit être important.

Notre demande pour résoudre ce souci dans ce secteur, c'est de créer, en lien avec le Gouvernement fédéral, un fonds spécial d'urgence destiné, d'une part, à absorber les frais non récupérables de rapatriement et, d'autre part, à absorber partiellement les frais de réservation non récupérables. Ce fonds, ce n'est pas de l'argent, monnaie courante et trébuchante, cela peut aussi être constitué en prêts. D'après le secteur, une aide telle que le prêt Ricochet ne sera pas suffisante pour répondre aux besoins du secteur. Sur cette demande, je

vous ai bien limité à deux des trois impacts financiers que je vous ai cités puisque le but n'est pas d'éponger la marge perdue dans ce secteur.

Au niveau des aides de la Région wallonne, il y a eu un premier volet d'aides qui est celui des 5 000 euros dont a bénéficié le secteur des voyagistes. C'est une aide qui a été appréciée, mais, compte tenu des circonstances et de leur secteur, elle est bien loin d'être suffisante parce qu'ils doivent faire face à un nombre de frais importants, à des besoins de trésorerie que j'ai évoqués précédemment et parce que cette aide s'est limitée au numéro d'entreprises et n'a pas été octroyée par agence de voyages.

Le 9 juillet 2020, un léger ballon d'oxygène est arrivé et a été annoncé par le Gouvernement par une indemnisation complémentaire de 3 500 euros. Cette indemnisation est appréciable, mais loin d'être suffisante puisque c'est une mesure *one shot*.

Nous proposons de réfléchir pour allouer une indemnité compensatoire de 3 000 euros, non pas sur base du numéro BCA, mais 3 000 euros par agence de voyages et par mois pour couvrir la période printanière et estivale ; de mars à août 2020.

Je voulais juste vous rappeler qu'en Flandre, par rapport aux agences de voyages, l'aide a été octroyée pour un montant de 4 000 euros en une fois plus 160 euros par jour à partir du 6 avril et que cette aide a été octroyée par antenne et par jour ouvrable et donc pas uniquement sur le BCA.

Ce qui équivaut à peu près à un budget de 8 millions d'euros.

Ce secteur a besoin de toute notre écoute, de toute notre attention parce que c'est aussi un volet économique important ; il y a des emplois derrière. Nous devons les écouter et les soutenir.

#### *Discussion générale*

**M. le Président.** - Je déclare la discussion générale ouverte et cède la parole à Mme Nikolic.

**Mme Nikolic** (MR). - Nous sommes ici face à une proposition de résolution demandant au Gouvernement de prendre des mesures particulières pour le secteur des autocaristes et des voyagistes qui a souffert – c'est indéniable – et j'ai bien entendu tout ce que mes deux collègues ont développé.

Aurons-nous alors bientôt – peut-être d'ici mercredi – une proposition pour le secteur de l'événementiel, pour les discothèques, pour les activités foraines, pour les gîtes, et cetera ?

Il n'y a pas si longtemps – il y a deux semaines –, on a eu cette proposition d'une nouvelle mesure de 5 000 euros. Régulièrement, le cdH se montre très généreux, mais de manière non budgétisée évidemment, c'est toujours plus facile de proposer d'ouvrir le robinet quand on ne doit pas en assumer la responsabilité derrière.

Nous pensons – le groupe MR et la majorité dans son ensemble – qu'il faut faire quelque chose. Le Gouvernement a décidé justement la semaine passée d'apporter un soutien supplémentaire de 55,8 millions d'euros à 18 secteurs supplémentaires dont les autocaristes et les voyagistes qui subissent effectivement toujours l'impact des mesures de restriction et encore tout cet été.

Le Gouvernement a décidé de doter le Fonds extraordinaire de solidarité mis en place à la suite de la crise du covid-19 d'un montant supplémentaire – 55,8 millions d'euros, je l'ai dit.

Ce montant permettra d'accorder une indemnité complémentaire de 3 500 euros aux entreprises qui en subissent encore l'impact dont les secteurs que j'ai cités, mais les secteurs qui nous occupent dans ce débat aussi.

À côté de ces mesures, vous avez évoqué le caractère *one shot* à un moment donné. Vous le savez, ce n'est pas un secret, je l'ai déjà dit en Commission coronavirus et en séance plénière : à côté des mesures *one shot* qui peuvent apporter un soutien ponctuel, il faut aussi des mesures sur le plus long terme et des mesures qui permettent de renflouer les caisses de ces secteurs tels le prêt Ricochet dont on sait qu'il est garanti par la Région wallonne, des mesures prises au niveau des factures des fournisseurs d'énergie pour les indépendants, PME et entreprises, le prêt Coup de pouce amélioré qui a été adopté par le Gouvernement le 9 juillet dernier et dont le décret sera prochainement sur la table de ce Parlement. Des choses sont donc faites.

J'essaie de répondre ici en toute transparence, en toute honnêteté. Je pourrais être un petit peu piquante – je l'ai été un petit peu au début de mon intervention sur le fait que l'on peut revenir chaque semaine avec des propositions. Cela fait une belle communication dans les médias, effectivement – le cdH se met du bon côté –, mais il serait malhonnête de faire croire que rien n'est fait. Je viens de vous démontrer ici que ça l'a été par le passé et ça l'est encore.

Je suis resté au niveau wallon. Je vais juste clôturer sur le plan fédéral où des mesures aussi ont été prises pour soutenir les indépendants. Et si elles ne vous satisfont pas, si elles ne vont pas suffisamment loin, il aurait peut-être fallu, et je vous invite toujours – il est toujours temps – à en parler à notre ancien collègue, votre président de parti, qui était présent au super Kern et qui a participé aux décisions qui ont été prises et qui

pourra peut-être vous expliquer pourquoi et dans quel contexte elles ont été prises.

Considérant ces développements, mais également le fait que cette proposition arrive après une action du Gouvernement, il nous semble qu'il n'y a plus lieu de soutenir ce texte.

**M. le Président.** - La parole est à M. Heyvaert.

**M. Heyvaert** (Ecolo). - Tout d'abord, je voudrais aussi exprimer mon étonnement de voir cette résolution arriver dans cette commission ; c'est vrai qu'elle avait plus de sens ailleurs.

Dans la résolution, il y a aussi beaucoup de points qui sont de compétence fédérale, que ce soit le droit passerelle, les possibilités de chômage temporaire... Donc, c'est important pour des personnes occupées à négocier au niveau fédéral de bien garder cela en tête et dans leurs cartons pour mettre cela sur la table au bon endroit au bon moment.

Je voulais également revenir sur les mesures que le Gouvernement wallon a prises, mais je trouve que vous avez été tout à fait honnête dans la discussion et que vous avez bien détaillé les mesures prises par le Gouvernement au niveau économique, mais aussi les mesures prises plus spécifiquement dans le transport scolaire par le ministre.

Je ne veux pas répéter ce que vous avez cité, mais c'est vrai que cela va dans le bon sens, même si ce n'est clairement pas assez.

La crise n'est pas derrière nous. La crise ne fait peut-être pas que commencer, mais, en tout cas, on ne sait pas vers où l'on va aller. Clairement, il y a des secteurs d'activités qui seront encore pénalisés, peut-être d'autres nouveaux secteurs qui seront pénalisés autrement. Je pense que ce sera le travail de veille du Gouvernement pendant tout l'été. Il faudra être le plus juste et le plus correct possible pour aider, mais – ma collègue l'a dit – pas spécialement que le secteur des autocaristes, mais vraiment tous les secteurs parce que nombre d'entre eux subissent cette crise. Il faudra certainement être beaucoup plus précis par la suite sur les mesures. Les mesures étaient des mesures d'urgence qu'il fallait prendre tout de suite, maintenant, on est face à une crise qui va durer et il faudra certainement faire d'autres choix et modifications pour la suite.

**M. le Président.** - La parole est à M. Léonard.

**M. Léonard** (PS). - Tout d'abord, évidemment, on ne peut nier les difficultés rencontrées par le secteur des autocaristes et des voyagistes. Ce secteur a été lourdement impacté par la crise, on en est évidemment bien conscients, mais peut-être dire – cela a été souligné – qu'ils ont pu bénéficier aussi d'une première aide de 5 000 euros de la Région.

À côté de ce soutien, peut-être d'autres mesures ont été prises – ce n'est pas inutile de le rappeler – : des dispositifs régionaux, à la fois de prêt, de report de trésorerie, de report des garanties, mais aussi des dispositifs de report de charges, des mesures liées à l'extension, du droit passerelle, des mesures liées à l'extension du chômage temporaire et pour cas de force majeure, des dispositions particulières en matière fiscale ou complémentaire de soutien.

Clairement, est-ce suffisant ? Non, ce ne l'est pas. Je pense d'ailleurs que le Gouvernement n'a jamais caché son intention de donner une aide complémentaire à certains secteurs encore maintenant durement touchés et dont les frais fixes restent particulièrement importants.

Mon collègue, M. Fontaine, avait questionné M. le Ministre de l'Économie déjà sur le sujet.

Comme l'a dit notre collègue, Mme Nikolic, c'est pourquoi le Fonds extraordinaire va être doté de 56 millions d'euros. Ce montant devra permettre au Gouvernement d'octroyer, il a été dit, une aide complémentaire de 3 500 euros aux entreprises qui subissent toujours l'impact de la crise liée au covid. Cette indemnité s'adresse aux entreprises encore fermées, à l'arrêt ou dont l'activité est très substantiellement limitée.

Aujourd'hui, j'ai envie de dire que le cdH vient avec une proposition sympathique et l'on aimerait la voter. J'ai malgré tout quelques questions aux auteurs.

Vous proposez 2 000 euros par autocar agréé et par mois entre le mois de mars et le mois d'août. Pourquoi pas 3 000 euros, pourquoi pas 4 000 euros, idem pour les voyagistes. Pourquoi s'arrêter à 3 000 euros par agence ? Pourquoi ne pas aller à 5 000 euros ?

Il faut avoir l'humilité de le reconnaître, c'est que le Gouvernement fait ce qu'il peut avec les moyens dont il dispose.

Pour ce qui est de la demande relative au comité de concertation – c'est un peu avec humour – mais je ne doute pas que le cdH négocie durement pour l'instant avec ses partenaires du Fédéral pour imposer un point de vue.

J'ai quand même le sentiment que c'est une proposition un peu « y a qu'à ». On sait que la situation est compliquée. Essayons de ne pas tomber dans des propositions un peu démagogiques, il faut le dire.

Vous l'aurez compris, on ne pourra pas adopter cette proposition.

**M. le Président.** - La parole est à M. Nemes.

**M. Nemes (PTB).** - Je peux partir du constat que tout le monde est d'accord pour dire que le secteur est durement touché et qu'il fait partie de ces secteurs qui

sont très durement touchés par la crise, comme le secteur de la culture et d'autre.

On comprend donc très bien la demande du cdH. Il est légitime de demander une aide plus longue et plus substantielle pour ce secteur.

Nous, nous allons soutenir cette proposition.

Pourriez-vous clarifier le point suivant ? Vous proposez d'absorber partiellement les frais de réservation non récupérables et, dans le cadre d'un soutien aux voyagistes, vous parlez de la perte de marge d'environ 400 millions d'euros. Pourriez-vous préciser ? Cela signifie-t-il que vous voulez également compenser les marges bénéficiaires ? Pourriez-vous clarifier ce point ?

**M. le Président.** - La parole est à M. Antoine.

**M. Antoine (cdH).** - Monsieur le Ministre, chers collègues, dans un premier temps, je ne comptais pas intervenir parce que la commission a pu entendre un plaidoyer fondé, pertinent, étayé et qui est du reste la conséquence de réunions – je le dis à M. Léonard, Mme Nikolic – que vous avons eues avec les secteurs.

Il ne faut pas croire que les secteurs s'adressent d'abord à l'opposition. Ils savent que nous n'avons généralement que la prière, la requête ou la doléance à manifester et c'est davantage vers la majorité, bien sûr, qu'ils comptent s'appuyer.

Mais comme ils n'ont pas d'écoute ou pas d'écoute suffisante, fatalement il ne leur restait plus – pardonnez-moi – que l'opposition.

Il ne faut pas non plus faire grief à l'opposition de faire son travail. Dès lors qu'il y a un certain nombre de milieux qui s'adressent à nous, notre devoir est de les écouter et d'apprécier ce qui est fondé de ce qui ne l'est pas. Or, c'est fondé.

Du reste, j'en retire des premières interventions de nos collègues, personne n'a osé dire : « Non, ce secteur-là n'a pas de souci, c'est incroyable que l'on demande de l'argent ». J'avais presque envie, mais je vais être respectueux à l'égard de mes collègues, de les interrompre pour dire – et je vous le dis, Monsieur le Ministre, vous qui êtes compétent pour les agences de voyages, cela je ne le savais pas.

Je ne savais pas non plus que vous étiez compétents pour les autocaristes.

J'avais compris avant de venir que l'on nous mettait dans un cul-de-sac puisqu'en fait on a détourné le tir de la cible qui était l'économie pour vous renvoyer la patate chaude.

J'ai de la compassion, de la sympathie pour vous je sais déjà ce que vous allez dire : « Moi je voudrais bien, mais je ne peux point ».

Il n'empêche que si nous n'étions pas à la fin de la session, nous aurions dû faire un incident et bien sûr demander le renvoi devant la commission appropriée. C'était le piège que l'on nous a tendu et on va le déjouer pour le dénoncer. Même sur la forme, il n'y a pas d'élégance.

J'ai envie de dire simplement à M. le Ministre, vous qui n'êtes pas plus compétent dans la matière, mais à votre avis, de quoi ils vivent ? De quoi ont-ils vécu ces autocaristes ? Parce que nous en connaissons et si vous me pardonnez parce que j'ai beaucoup de respect pour vous, vous le savez, Monsieur Léonard, je m'attendais de votre part à un petit peu d'empathie puisque je m'étais dit le voyage Léonard on aura peut-être un peu de chance, mais même pas cela.

Alors, y a-t-il un problème ? La réponse est oui. Personne n'a osé dire le contraire.

Le Gouvernement a-t-il réagi face à une crise ? Oui et oui et oui, par trois fois.

Que mes collègues estimés de la majorité ne m'en veuillent pas, c'est parce qu'aussi, à certains moments on les a poussés. S'il n'y avait pas eu les oubliés de la première vague, et je reconnais que M. le Ministre Borsus a chaque fois pris note et puis il a présenté l'addition au Gouvernement. Cela a peut-être donné lieu à des soubresauts. Mais il est quand même revenu avec un chèque sauf qu'il avait oublié les oubliés des oubliés.

Nous nous sommes évidemment une fois de plus fait entendre. M. le Ministre Borsus a dit pour la deuxième fois : « Mais écoutez, cela suffit, l'ardoise devient trop importante. » Mais surprise, il revient avec 56 millions d'euros. Ce qui nous donne du courage parce que sinon notre travail serait vain. Mais à chaque fois que nous avons dénoncé des omissions, il y a eu commission au Gouvernement et puis enfin subsidiation.

C'est cela le cercle dans lequel l'opposition, quelle qu'elle soit. Demain Monsieur Léonard, vous serez peut-être dans l'opposition fédérale, nous aussi, on ne sait pas, mais il y a un travail important à mener. Ce n'est pas un travail inutile que le contrôle, surtout dans le chef de l'opposition, la majorité étant – je ne dois pas vous faire un dessin – souvent bâillonné ou à certains moments on enlève la prise pour être sûrs que l'on ne vous entende plus.

Alors aujourd'hui il y a difficulté, le Gouvernement a réagi avec retard. Mais je voudrais traiter le propos de Mme Nikolic avec toute la considération qu'elle mérite et son propos en particulier.

Serions-nous devenus populistes ? C'est cela qu'elle a indiqué. Je trouve cela franchement déplaisant. Peut-

être que nous étions populistes en 2017 en allant chercher le MR, on aurait peut-être dû garder le PS. Je veux simplement dire ceci : nous avons chiffré avec le secteur, Monsieur le Président, et je me cantonnerai surtout pour les autocaristes à identifier la perte par rapport à leurs coûts.

C'est une règle objective, on ne leur a pas dit : « Mesdames, Messieurs, grâce au cdH, on va vous droper des milliers d'euros ». Ce n'est pas vrai ? On leur a demandé le nombre d'autocars, on leur a demandé ce que coûtait un autocar. Si Mme Nikolic a des informations contraires à celles que nous avons reçues de la famille Léonard, il n'y a pas de souci, on pourra corriger le tir. Ces 5 000 euros, sommes-nous venus vous demander chers collègues de donner 5 000 euros par mois ? Non. C'est un partenariat public-privé. Dans cette difficulté que rencontrent les autocaristes, sur les 5 000 euros que leur coûte un autocar, nous en avons laissé 3 000 sous forme de prêts qu'ils vont devoir rembourser. J'ai vu des communiqués du Gouvernement où l'on a aidé toute une série de grandes entreprises par des prêts. Est-on venu dire : « Ce sont des populistes ceux qui réclament pour ces magasins » ? Il y en a plusieurs très connus, je ne vais pas les citer ici ; depuis la chaussure jusqu'à l'horticulture en passant par le textile, à qui on a donné un prêt. Mieux même, M. le Ministre Borsus – réellement compétent, mais qui est ici silencieux – a commis la SOGEPA pour un plan de relance pour les petites sociétés.

M. le Ministre Borsus est-il populiste parce qu'il a mis au point, à la SOGEPA qui s'occupe en général de grandes structures et là il leur a demandé de s'occuper des plus petites structures.

Est-ce populiste ? Non, c'est pertinent ; il fallait aider ces différents secteurs. Là, ce n'est que sous forme de prêt. Donc, sur la moitié du coût, 5 000 euros, il a 3 000 que les entreprises elles-mêmes vont devoir rembourser. D'autres secteurs ont reçu bien davantage sans jamais devoir rembourser. Reste, alors les 2 000. Nous considérons là qu'il y a une solidarité. Je peux tempérer mon propos, Madame Nikolic, parce que c'est vrai que le Fédéral a pris la mesure, mais j'ai reconnu quelqu'un avec un nœud papillon qui était juste à côté de la Première ministre qui, je pense, devait représenter la Wallonie. Donc, nous avons marqué notre accord et de ce fait nous sommes solidaires et nous devons l'être.

La mesure d'interdiction était fondée, mais la mesure de réparation l'est tout autant. Nous avons donc besoin de ces 2 000 euros pour ce secteur pour éviter – Mme Vandorpe vous l'a parfaitement dit – tous les drames que cela supposer au-delà même des conséquences ou des mesures qui pourraient être prises au niveau fédéral.

Aujourd'hui, Madame Nikolic, j'aime faire les comptes et je pense que le Gouvernement wallon est à peu près, Monsieur le Ministre, à 1,1 milliard d'euros de

dépenses. Bien sûr, on a écarté le plan de transition qui a permis de financer une partie de ces mesures et nous sommes, ici – nous les grands populistes –, simplement parce que nous avons le culot d'exprimer les besoins d'un secteur largement oublié : 9 millions d'un côté et 8 millions de l'autre. Mais 9 millions, et je plaide encore pour les autocaristes, justifiés sur 1,1 milliard d'euros. C'est dramatique, scandaleux d'avoir osé réclamer 9 millions d'euros pour ce secteur. Franchement, j'ai du mal à voir où sont les populistes lorsqu'ils expriment des besoins constatés, justifiés et calculés.

Madame Nikolic, vous nous dites : « Regardez, le Gouvernement a, le 9 juillet, donné le Coup de pouce ». C'est vrai. Vous ne m'en voudrez pas, d'ailleurs mon groupe m'en a voulu, parce que lors d'une question, il y a plusieurs semaines, j'ai eu le bonheur d'exprimer au ministre Borsus quelle était notre approche de ce que nous avons appelé « le Coup de main ». Je reconnais que le ministre a pris note de tout et comme par hasard, dix jours après, il annonce un décret qui ressemble comme deux gouttes d'eau – lui, c'est un gros pouce et nous, c'était une belle main tendue. Nous nous étions exprimés avant le Gouvernement. Nous avons donné l'idée au Gouvernement. Pour cela, allons-nous faire un procès à M. Borsus pour copyright ? Non, absolument pas, nous allons festoyer avec lui la paternité de la démarche et prouve que l'opposition peut aussi transformer l'acte, sans même le Gouvernement n'y ait pensé, sans même que le Gouvernement ne les ait invités à en faire autant. Cela, c'est aussi une preuve de responsabilité. Si vous regardez le prêt Coup de pouce, c'est une mobilisation de l'épargne ; ce ne sont pas subsides publics, c'est simplement mobiliser, selon la méthode hollandaise de la tante Agathe, des moyens intrafamiliaux.

**M. le Président.** - Pourrais-je vous demander de synthétiser votre propos ?

**M. Antoine (cdH).** - Je ne suis pas encore arrivé au bout de mon voyage et j'ai 54 passagers derrière moi, mais rassurez-vous, Monsieur le Président. Quand j'ai évoqué le retard, j'ai voulu simplement dire que j'ai lu ce qui se faisait en Flandre, ce qui se faisait à Bruxelles, ce qui se faisait en France et la Wallonie avait un petit Coup de pouce. Nous sommes venus avec un gros Coup de pouce, un gros coup de main. Je veux simplement le dire pour que l'on entende bien notre propos en la matière.

Aujourd'hui le drame, c'est que – ce n'est pas contre vous, Monsieur le Ministre, parce que je vous apprécie, vous le savez ; nous avons travaillé ensemble – on vous met responsable d'une compétence qui n'est pas la vôtre. Tout au plus, demain après-midi, l'on pourrait espérer que vous veniez dire, mais cela m'étonne : « Il faut donner 17 millions à M. Borsus ». Cela vous grandirait, mais vous avez votre liste de courses et c'est peut-être difficile de penser à M. Borsus qui a déjà son caddie bien rempli, mais c'est nécessaire.

Aujourd'hui, puisque vous êtes le porte-parole du Gouvernement, ma question sera très simple. Au-delà de tout ce que le Gouvernement a fait, pour Mme Nikolic, je vais le rajouter, bien fait, mais insuffisamment – cela, c'est pour l'opposition, ainsi on sera d'accord – qu'allez-vous faire ? Quand – et je m'adresse ici aux membres libéraux – nous demandons la saisine du Comité de concertation, notamment parce que l'on veut prolonger la période de suspension des déclarations de faillite, c'est exactement ce que certains élus du MR ont demandé. Ne l'ayant pas obtenu, cela arrive parfois, ils ont déposé une proposition de loi que je considère intéressante qui est une refonte du PRJ.

Cette refonte permet d'avoir une PRJ prolongée, c'est-à-dire que l'on demandera aux créanciers des délais complémentaires pour rembourser la dette du défaillant et de surseoir à des demandes du Fédéral en matière d'ONSS, de fisc, et cetera. C'est une très bonne proposition. Nous disons : que la Wallonie vienne au Comité de concertation pour défendre la prolongation de la période de suspension des faillites et, à défaut – nous sommes prêts à le voter –, on abonde dans le sens d'élus du MR – partagé par d'autres, du reste, et notamment par certaines fédérations patronales.

Au Fédéral, viendra-t-on dire au MR : Ça suffit, les populistes, encore revoir la PRJ après tout ce que l'on a donné ? Non, la démarche est fondée, motivée, étayée, et je trouve qu'elle mérite d'être saluée et encouragée. C'est cela que je veux dire une fois pour toutes, pour avoir présidé ce Parlement : il y a des moments de grâce où opposition et majorité se retrouvent. On a connu cela dans l'affaire Nethys, c'était pourtant très difficile, mais on l'a fait et l'on a même permis à de tout petits groupes d'y siéger alors qu'ils n'avaient pas de siège. Il y avait un parlementaire d'un groupe qui était tout seul et il a même pu venir, mais il faut dire qu'il s'appelait « J'existe ». C'est la preuve qu'il y a des moments de grâce. Personne ne peut contester – et j'espère que l'on nous relira ou que l'on nous voit – les problèmes ni des autocaristes que je connais bien pour en avoir plusieurs dans ma commune ni des voyagistes – Mme Goffinet les a rencontrés. Franchement, aller dire aujourd'hui : Passez, il n'y a rien à voir. Demain, il y a l'ajustement budgétaire et l'on va faire un fonds de pauvreté de 25 millions d'euros, c'est dans les cartons du Gouvernement. Eh bien parmi cette cohorte de pauvreté, vous aurez probablement d'anciens autocaristes. Est-ce cela que nous voulons faire : détourner les gens de l'économie du travail pour de l'assistanat ? Est-ce cela que nous voulons faire alors que l'on est capable aujourd'hui, avec une somme modérée, raisonnable, en les rendant responsables par un prêt complémentaire, de leur permettre de reprendre la route ? C'est aujourd'hui le choix qui vous est soumis, Mesdames, Messieurs les membres de la majorité.

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

**Mme Nikolic (MR).** - J'ai cru entendre M. Antoine citer mon nom et y associer des propos que je n'ai pas tenus. Je n'ai parlé à aucun moment de populisme. Je n'ai pas plus traité le cdH d'électorale ni de racoleur, non plus. Par contre, je vous le dis maintenant, j'ai trouvé vos propos quelque peu outranciers, mais peut-être que, tel saint Antoine, vous trouvez dans ce que j'ai dit des choses que je n'ai pas énoncées.

Pour bien préciser ce que j'ai dit, j'ai dit que c'était facile d'être généreux avec l'argent des autres, avec la responsabilité du Gouvernement derrière. Vous m'avez à plusieurs reprises accusée de vous avoir traité de populiste. Vous avez construit toute votre intervention sur le fait que le cdH n'est pas un parti populiste. C'est que, manifestement, vous ressentiez le besoin de l'expliquer, parce qu'à aucun moment ni mes collègues ni moi-même n'avons utilisé ce terme.

J'ai par contre parlé de nouveaux coups de com non budgétisés, cela je l'ai dit. J'ai aussi dit que le cdH vient ici avec une proposition pour deux secteurs impactés. Nous l'avons tous dit et personne ne remet cela en cause. Mais que le cdH ne parle pas dans sa résolution de toute une série d'autres secteurs et j'ai cité – c'était le cas, on pourra le retrouver dans le compte rendu – l'événementiel, les forains, une série de secteurs.

*(Réaction d'un intervenant)*

Non, parce que vous l'avez dit vous-même, le Gouvernement vient maintenant avec ce fonds, qui a été réalimenté, et qui aidera toute une série de secteurs dont ceux concernés par votre résolution, mais aussi ceux que je viens de citer et bien d'autres.

Je ne vais pas répondre sur tout le reste. J'ai le compte rendu pour moi, pour refléter fidèlement mes propos, mais je ne voulais pas vous laisser ce malentendu. Vous avez mis beaucoup de ferveur dans la défense du cdH contre les accusations de populisme.

Je ne vous ai pas accusé de populisme. J'ai répondu sur le fond à mes deux collègues. Vous avez parlé de paternité. Je parlerais plutôt de maternité, car ce sont deux dames qui nous ont expliqué leur proposition.

Je maintiens ce que j'ai dit. Vous faites preuve de générosité. C'est le jeu. Vous avez beaucoup parlé du jeu de l'opposition et de la majorité.

Je vais vous dire aussi, Monsieur Antoine, je n'ai pas parlé aux voyages Léonard. M. Léonard, je lui parle souvent, mais je ne sais pas si lui a parlé à son homonyme autocariste. Il me revient par ailleurs que de nombreux autres autocaristes sont heureux, satisfaits et se rendent compte des efforts qui ont été faits par le Gouvernement pour les aider. On peut toujours dire que ce n'est pas assez.

Je vous ai entendu aussi dire que le Gouvernement n'a pas agi assez rapidement, et cetera. C'est toujours

facile aussi quand on est au balcon, quand on n'a pas vu arriver cette crise, mais quand on voit comment les autres la gèrent, de venir après-coup dire : « Oui, mais il aurait fallu... ». J'ai entendu « y à qu'à » tout à l'heure, c'est facile. Vous avez parlé de jeu opposition contre majorité. Restons là-dessus. C'est un jeu opposition-majorité. Pour le reste, pour toute la ferveur que vous avez mise à défendre le cdH, je vous laisse là-dessus, mais je voulais corriger le fait que je n'ai pas utilisé ces termes.

Par contre, oui, je vous ai dit que c'était un peu facile de venir nous dire qu'il faut dépenser de l'argent que l'on n'a pas et que si on le donne à un moment donné, ce sont d'autres secteurs qui en pâtiront. Ici, le Gouvernement a voulu faire quelque chose d'équilibré et qui touche un grand nombre de secteurs qui, globalement, sont satisfaits de voir que de nouvelles aides et des décompensations arrivent.

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Je serai fort bref, car beaucoup de choses ont été dites. D'une part, je ne suis pas véritablement compétent pour l'objet de cette résolution.

Je pense donc que le groupe cdH siège à la Conférence des présidents et je ne sais pas pourquoi...

*(Réaction d'un intervenant)*

Cela, je n'en sais rien. J'en prends bonne note. Pour le reste, effectivement, il y a eu différentes interventions du Gouvernement, forcément sous la coordination du ministre de l'Économie, qui ont visé des aides de différents secteurs qui ont été évoqués, qui touchent notamment ces secteurs. J'avais également été attentif à cette question lorsque ces aides ont été déterminées.

Effectivement, on est tous bien conscients qu'il y a des conséquences très importantes dans ces secteurs comme il y en a dans d'autres également. Cela vient d'être dit.

La difficulté aussi, je pense, sans parler à la place de mon collègue, c'est d'avoir des mesures qui sont rapides et efficaces, qui touchent les différents secteurs et qui en même temps, correspondent à des situations qui sont variables, qui parfois correspondent à des situations d'ampleur variable aussi suivant les situations individuelles et les entreprises individuelles.

J'aimerais rappeler qu'en ce qui me concerne comme ministre de la Mobilité, je suis intervenu pour ce qui concerne les sous-traitants de l'OTW. Là, on avait eu des questions spécifiques. Elles ont déjà été débattues. Comme j'avais eu l'occasion de le dire, pour le transport scolaire, il y a une convention transactionnelle qui est en discussion de la même façon que pour ce qui

concerne les sous-traitants des lignes régulières où là aussi, des mesures ont été prises.

Le secteur économique en tant que tel, que ce soit des autocaristes ou des agences de voyages, je ne suis pas du tout compétent.

Je pense que les collègues de la majorité ont largement développé ce qui a pu être mis en œuvre par le Gouvernement.

**M. le Président.** - La parole est à Mme Goffinet.

**Mme Goffinet** (cdH). - J'entends que tout le monde est d'accord sur le fait qu'il y a un problème, mais dans le même temps, j'ai entendu une collègue qui faisait état d'un jeu. La crise est grave. Le secteur est vraiment en difficulté et on n'est pas du tout dans une logique de jeu politique. Nous n'avons pas rencontré ce secteur une fois ni deux fois ni trois fois. Nous l'avons rencontré plusieurs fois parce que personne ne répondait à leur appel. C'est pour cela que nous avons porté cette résolution qui a été réfléchie et discutée avec le service. Ce ne sont pas des montants, des chiffres tapés au hasard. On a voulu que cette résolution ait des données réalistes correctes.

Il n'y a pas que des « y à qu'à ». Il faut agir et il y a des différences de secteur à secteur.

Pourquoi n'avons nous pas déposé une résolution sur le secteur événementiel, au niveau des forains ? On a voulu faire une mesure spécifique pour un volet spécifique en économie qui était le volet touristique. Il ne nous a pas semblé, à ce moment-là, lors de la rédaction de la résolution d'ajouter d'autres secteurs et de tout mélanger.

Les montants ont été établis, budgétés et réfléchis. Il y a de l'argent, il ne faut pas croire que ce n'est pas le cas puisque l'Europe a dégagé 200 milliards d'euros pour soutenir l'aspect touristique au niveau de l'Union européenne. Certes, les 200 milliards d'euros ne sont pas encore répartis entre États et, au sein de la Belgique, il va falloir encore les répartir au niveau des sous-régions. C'est vrai que les 2 milliards d'euros ne sont pas uniquement sous forme de subventions, mais également sous forme de prêts.

Dès lors, il y a de l'argent. On ne peut pas dire qu'il n'y en a pas et que ce secteur, puisqu'il est reconnu au niveau européen, ne pourrait pas être aidé par cette enveloppe.

Puis, je vous ai dit qu'il y a, par exemple pour les agences de voyages, 450 agences de voyages en Wallonie. Trouvez-vous cela normal qu'à l'heure actuelle une partie de ces agences de voyages est soutenue par la Région wallonne au travers d'un prêt garanti puisque, au niveau de la Belgique, l'ancienne agence Neckermann a bénéficié d'un prêt garanti de 2,6 millions d'euros au niveau de la Belgique avec la

garantie tant des Régions, que la Région wallonne que de la Région flamande. Dès lors, il me semble opportun de soutenir l'ensemble de ce secteur qui est en crise, en difficulté.

De fait, le Gouvernement a aidé par des aides, mais elles ne sont pas du tout suffisantes compte tenu de la situation et de la réalité de ce secteur.

Je voulais répondre à M. Nemes qui a posé deux questions complémentaires. La première, je l'ai soulevée dans mon intervention est que le but n'est pas du tout d'éponger l'absence de marche, mais que le Fonds spécial d'urgence à mettre en place avec le Gouvernement fédéral ne concerne que deux volets : absorber les frais non récupérables de rapatriement qui ont été imposés par l'autorité fédérale et absorber partiellement les frais de réservation non récupérables. Vous m'avez interrogé sur quelles sont ces frais de réservation non récupérables, mais il faut savoir que les agences de voyages, quand vous vous présentez pour acheter un voyage, celle-ci va avancer des frais de réservation, d'acompte, pour réserver un guide à l'étranger, réserver un hôtel. Toutefois, cet argent-là, ils ne parviennent pas non plus à le récupérer. C'est un peu l'effet cascade. Par conséquent, ils savent déjà qu'ils ne récupéreront pas une partie de ces frais déjà avancés.

**M. le Président.** - La parole est à Mme Vandorpe.

**Mme Vandorpe** (cdH). - On est venu, à plusieurs reprises – et mon collègue M. Antoine l'a souligné – avec justement les secteurs oubliés puis les oubliés des oubliés. Quand on a été interpellé par ce secteur-là, on nous a dit : « les *one shot*, c'est très bien. Cela nous aide, mais ce n'est pas suffisant vu le montant, par exemple pour les autocaristes, d'un autocar à 5 000 euros ».

Cela répond directement à la question de M. Léonard. Pourquoi avons-nous choisi ce montant de 2 000 euros par autocar et le prêt de 3 000 euros ? Justement un autocar, c'est environ 5 000 euros et donc, pour ne pas alourdir la charge financière puisque, comme on le disait, tout est réfléchi et l'on sait que l'argent ne tombe pas du ciel, cela permettrait justement de pouvoir arriver, par les 2 000 euros plus les 3 000 euros de prêts, à 5 000 euros qui permettent alors de couvrir un autocar.

J'entendais quand même aussi plusieurs d'entre vous qui disaient que cela n'est pas suffisant. Ici, on est vraiment confronté à un secteur qui a une perte de ses recettes sur une année complète. Pour eux, hors de question de s'en sortir pour le moment puisque rien n'est mis en place et depuis mars ils n'ont rien et les mois où ils pourront reprendre, ce seront justement les mois creux où ils ne feront rien comme recette à cette période-là.

Oui, on est venu un peu plus tard que le reste parce que justement on a fait des concertations nombreuses, mais on est venu de manière constructive et chiffrée.

On l'a dit, il y a de l'argent qui est là vous avez prévu certains montants et je pense qu'ici justement, on vient vous proposer une mesure concrète et très précise, loin des clivages majorité-opposition, mais en vous disant : ce secteur n'a pas été nécessairement entendu ou oui on les aide avec 3 500 euros, mais c'est totalement insuffisant. Peut-être que dégager 9,6 millions pour les autocaristes, par rapport aux montants proposés, cela peut être possible d'intégrer cette somme-là et cela permettrait d'aider un secteur qui ne se retrouvera pas dans quelques mois en faillite, comme le disait Monsieur Antoine, dans d'autres *scopes* finalement en termes de pauvreté.

Notre objectif était d'être constructifs avec une mesure chiffrée et concertée afin d'assurer ensemble l'avenir d'un secteur dont nous bénéficions tous.

C'est le point essentiel et quand j'entends un peu les arguments – si je peux le dire ainsi, assez basiques – qui sont avancés, je le trouve vraiment regrettable parce que là où vous dites que l'on joue un jeu d'opposition. Je trouve malheureusement que la réponse que vous y apportez est une réponse un peu basique de majorité.

La discussion à la Conférence des présidents, on s'est fait remballer d'un revers de la main ou la majorité a fait bloc pour que l'on soit dans cette commission. Quand j'entends que même le ministre regrette ce point-là et qu'Ecolo le regrette, on regrette aussi que lors de la Conférence des présidents, cela n'ait pas été soutenu de cette manière.

**M. le Président.** - Y a-t-il d'autres demandes d'interventions ?

La parole est à M. Léonard.

**M. Léonard (PS).** - L'on n'a jamais parlé de jeu et je ne permettrai d'ailleurs pas qu'on le fasse. Ce n'est évidemment pas un jeu.

Vous n'êtes pas seule à avoir rencontré le secteur. On a énormément de témoignages qui disent tout le contraire.

J'ai quand même envie par amusement, comme on a beaucoup parlé de moi, je n'avais jamais imaginé M. Antoine, que chaque car que vous croisez sur la route vous fait penser à moi, j'espère que cela vous permet encore de dormir...

*(Réaction de M. Antoine)*

C'est d'autant mieux.

La difficulté du secteur vous l'avez rappelée, vous-même Monsieur Antoine, les 56 millions d'euros comme vous avez dit, retrouvés. Je ne peux pas imaginer un seul instant que vous soyez touché d'oubli soudain, puisque vous avez, vous-même, été ministre du Budget et des Finances, il n'y a pas si longtemps que cela.

Vous connaissez également les difficultés.

**M. le Président.** - La parole est à M. Antoine.

**M. Antoine (cdH).** - Merci à M. Léonard d'avoir enlevé le mot jeu, je trouve cela très déplaisant alors qu'il s'agit d'un enjeu économique. Je veux saluer une plus sa correction d'avoir corrigé au nom de la majorité tout entière, je l'espère, ce mot malheureux.

Deuxième élément, vous dites que vous avez vu le secteur, je vous crois. J'imagine que vous avez dû entendre alors quel était leur cri de détresse.

Je sais que la loyauté majoritaire est à ce prix, je ne vous en veux pas, que ce que vous allez leur dire ne va pas leur se satisfaire malheureusement.

Troisième élément, je voudrais dire à Mme Nikolic, merci à l'hommage qu'elle a rendu au cdH, cela fait toujours plaisir.

Manifestement, ce n'est pas désagréable d'entendre que nous sommes sérieux.

Je voudrais juste si elle m'y autorise – cela je l'ai bien entendue, je l'ai noté – corriger un de ses propos : c'est le Gouvernement qui est responsable, c'est l'argent du Gouvernement. Cela pardonnez-moi, rien n'est plus faux. La seule autorité qui affecte les crédits, c'est le Parlement. C'est nous.

C'est d'ailleurs une des rares missions que nous avons entre le contrôle et l'initiative parlementaire, on nous l'a enlevée pendant des mois.

Si je rappelle l'affectation des crédits, que va-t-il se passer ? Demain, mercredi, Monsieur le Ministre, juste avant que d'aucuns prennent un autocar pour partir en vacances, si c'est en autocar cela va encore, mais je ne suis certain, vous allez affecter les crédits, vous allez prendre une délibération et votre ajustement va devenir plein de réalité.

Puis, Monsieur Léonard, on viendra fin septembre et l'on discutera, mais tout sera sorti du four et bien cuit, peut-être même consommé et l'on votera.

Puis il n'y aura plus d'ajustement, il y aura le budget 2021, ce qui est logique.

Ici, c'est la dernière occasion que nous avons d'envoyer un message clair au Gouvernement, parce que demain, ils vont parler chiffres.

Même si l'on s'est trompé de commission, même si la majorité ou d'aucuns dans la majorité nous ont envoyé le mauvais ministre et je le félicite de la patience qu'il manifeste à notre égard, parce qu'il a peut-être d'autres sujets, mais cela il n'a qu'à en vouloir à ses collègues qui lui ont monté ce sale coup. Ce n'est pas

grave, je donnerai les noms, Monsieur le Ministre, tout à l'heure en aparté.

Il n'empêche, qu'est-ce une motion ? C'est bien de cela qu'il s'agit, on ne vote pas un décret ici, on n'est pas en train de dire, nous obligeons le Gouvernement a. Une résolution, cela va nous permettre ici de demander au Gouvernement avec insistance qu'il y ait une action plus particulière pour deux secteurs et qu'en outre il y ait une saisine du Comité de concertation. Pour y avoir siégé pendant 10 ans, cela ne coûte pas très cher. Le Comité de concertation c'est le conseil d'administration de la Belgique, le mercredi matin. Sur 10 points, on fait 8 groupes de travail, ce n'est pas très grave. Vous ne prenez pas beaucoup de risque à nous supporter.

Par contre pour l'autre, vous envoyez simplement un message d'urgence au Gouvernement. C'est cela votre responsabilité aujourd'hui. Ce n'est pas de dire que l'on va donner 2 000 euros, on va donner 5 000 euros avec les prêts. Le Gouvernement, saisi d'une résolution, se doit d'apporter une réponse à la résolution qui lui est manifestée par le Parlement. C'est cela le principe.

Même si demain, nous n'irons pas en séance plénière parce que je ne doute pas que vous allez nous accorder en plus l'urgence de la séance plénière pour demain sur ce texte. Même si nous ne votons pas en commission, le signal politique fort sera donné.

Oui ou non, M. Léonard l'a dit avec beaucoup de correction, le secteur souffre-t-il ? La réponse est oui. Ont-ils besoin d'une aide ? La réponse est oui. Est-elle suffisante ? La réponse est non. Faut-il y apporter quelque chose ? La réponse est oui. C'est exactement cela le sens de la résolution que nous proposons aujourd'hui.

Celles et ceux qui vont voter aujourd'hui prendront une terrible responsabilité, parce qu'en votant contre, ils referment le dossier. Il n'y a plus de problèmes autocaristes, ni voyagistes.

J'espérais qu'ils aient la lucidité de donner un signal clair au Gouvernement.

De surcroît, si M. Nemes confirme son vote, c'est tout le Parlement qui l'exprimerait. Au-delà de la demande du Gouvernement, le signal serait le bienvenu par les secteurs concernés.

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

**Mme Nikolic (MR).** - Je remercie M. Antoine pour son bref rappel constitutionnaliste.

On est d'accord sur une chose, Monsieur Antoine, ce n'est pas plus l'argent du Gouvernement que celui du cdH d'ailleurs.

On est bien ici sur une résolution parce que j'ai entendu motion, mais on est bien sûr une résolution.

Une résolution demande au Gouvernement, donc c'est en ce sens que vous renvoyez la responsabilité au Gouvernement d'agir. Je voulais juste préciser cela ici.

J'ai beaucoup entendu que nous, la majorité, nous ne voudrions pas aller chercher cette enveloppe supplémentaire les autocaristes. Vous avez parlé de responsabilité de parlementaires, donc moi je vais prendre ma responsabilité ici de dire qu'il y a d'autres secteurs à aider.

Je voudrais vous demander cet argent-là, puisque vous semblez savoir où il faut aller le chercher, on va le chercher où ? Demain, quel secteur déciderons-nous de ne pas aider ?

**M. Antoine (cdH).** - Madame Nikolic, puis-je vous demander le 1,1 milliard d'euros, vous vous êtes demandé...

**M. le Président.** - La parole est à M. Antoine.

**M. Antoine (cdH).** - Je vous prie de m'excuser Monsieur le Président, j'ai manqué de respect à votre égard. L'institution présidentielle, dans ce Parlement, me tient à cœur, donc toutes mes excuses.

Je veux simplement dire à Mme Nikolic, là elle s'inquiète de 17 millions d'euros et elle va voter 1,1 milliard d'euros, elle n'a jamais demandé au ministre d'où cela venait.

Moi, je peux vous le dire : c'est par une ligne d'emprunt dont le ministre Crucke n'arrête pas, parce que c'est son grand succès, six points de base. C'est le grand succès de l'été – je ne sais pas s'il faut faire un slow ou un jerk, mais il n'y a plus de slow ni de jerk maintenant de toute façon, je suis d'une autre époque. Cela veut dire que nous avons aujourd'hui la capacité d'agir et vous ne me ferez pas croire que ce sont les 17 millions d'euros qui vont perturber à ce point. Si vous voulez vraiment une compensation, je peux vous la trouver sans trop de difficulté.

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

**Mme Nikolic (MR).** - La réponse à ma question est donc bien que l'on prend encore cette *rawette* pour ces deux secteurs-ci et les autres, rien. Ce n'est pas la position de la majorité, ce n'est pas la position que je veux défendre en tant que parlementaire.

**M. le Président.** - Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close.

*Vote*

**M. le Président.** - Nous allons voter sur la proposition de résolution demandant au Gouvernement wallon de prendre des mesures particulières concernant

les secteurs des autocaristes et voyagistes en suite de la crise de la covid-19.

Par 7 voix contre 2, la Commission ne recommande pas l'adoption de la proposition de résolution par l'assemblée plénière.

Les auteurs de la proposition de résolution souhaitent que celle-ci soit portée à l'ordre du jour de la prochaine séance plénière.

#### *Confiance au président et au rapporteur*

**M. le Président.** - La confiance est accordée, à l'unanimité des membres, au président et au rapporteur pour l'élaboration du rapport.

#### **PÉTITION SUR « NON À LA GRATUITÉ DU RÉSEAU TEC »**

#### **PÉTITION SUR « NON À LA GRATUITÉ DU RÉSEAU TEC »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle l'examen des pétitions sur « Non à la gratuité du réseau TEC ».

*(Réactions dans l'assemblée)*

La parole est à Mme Vandorpe.

**Mme Vandorpe** (cdH). - On demande évidemment que cette pétition arrive en plénière et, vu la fin de session, nous demanderons qu'elle arrive en urgence mercredi pour que l'on puisse la défendre avant la fin de session parlementaire.

**M. le Président.** - La parole est à M. Antoine.

**M. Antoine** (cdH). - Monsieur le Président, je voudrais appeler à la majorité la même élégance que nous avons eue à son égard. Il n'est pas de tradition que nous siégeons à 8 heures du matin. Je ne l'ai jamais vu. Nous l'avons accepté parce que le Gouvernement à ses propres rendez-vous. J'espère que, élégance pour élégance, on nous permettra de traiter ce sujet en séance plénière pour que l'opinion publique entende les arguments des uns et des autres. Sinon, c'est un jeu de dupes : nous, nous acceptons, nous nous soumettons à la dictée du Gouvernement – pardonnez-moi, mais le Gouvernement aurait pu se réunir jeudi, vendredi, samedi, dimanche sans aucun problème.

*(Réaction d'un intervenant)*

Non, mais je sais que certains sont pressés de partir et que dès lors, il fallait tout terminer mercredi. Pas de problème. Je le comprends très bien et notre président de groupe a donné raison à notre Gouvernement, mais j'entends cette fois-ci que la réciproque soit vraie.

**M. le Président.** - Merci pour votre remarque.

Je vous propose d'examiner conjointement les deux pétitions émanant du même auteur : la première était ouverte à signature sur le site Web du Parlement et a recueilli six signatures ; la seconde a été déposée au format PDF et a recueilli 60 signatures.

#### *Vote de procédure*

**M. le Président.** - D'abord un vote de procédure est demandé.

Êtes-vous d'accord de procéder de la sorte, c'est-à-dire d'examiner les deux pétitions de manière conjointe ?

Une majorité de membres marquent leur accord.

#### *Désignation d'un rapporteur*

**M. le Président.** - M. Bierin est désigné en qualité de rapporteur à l'unanimité des membres.

#### *Échange de vues*

**M. le Président.** - La parole est à M. Nemes.

**M. Nemes** (PTB). - Nous avons lu avec attention la pétition contre la gratuité du réseau TEC. En fait, elle est plus complexe que son titre le laisse sous-entendre. Dans les faits, il est demandé surtout un service TEC performant. La position qui est défendue, c'est que la gratuité façon Ecolo n'est pas efficace, parce que le principal problème est qu'il faut plus de ponctualité, plus de bus et nous ne pouvons qu'être d'accord avec ce constat.

Le texte dans cette pétition dit aussi que ce projet de gratuité ne touche que les moins de 25 ans et les plus de 65 ans qui ne sont pas le public le plus enclin à prendre la voiture. C'est ce que nous avons défendu depuis le début, ici, même dans cette commission, à de nombreuses reprises. Ce que nous trouvons intéressant dans cette démarche, dans cette pétition, c'est que le débat vit dans la société.

Quel service de transport en commun, voulons-nous ? C'est quoi les transports en commun de demain ?

Cette pétition a le mérite d'ouvrir le débat. C'est un débat important qui doit être ouvert, ici même. C'est pourquoi nous aimerions proposer des auditions sur la thématique du transport en commun wallon et sur son éventuelle gratuité, en invitant associations, pétitionnaires et société civile autour de la table pour un projet amenant la société à réfléchir autour d'un service

de transport public proche des citoyens qui répond à leurs attentes.

On pourrait auditionner tout un tas d'intervenants, comme le TEC, le Dk'bus, les bus gratuits de Dunkerque dont la ligne 20 dessert d'ailleurs la Belgique. On pourrait contacter le cabinet du ministre luxembourgeois en charge du transport en commun pour lui demander de nous envoyer un représentant pour nous exposer comment ils sont arrivés à appliquer la gratuité totale de tous les transports en commun dans leur pays. On pourrait auditionner les auteurs de cette pétition, les organisations syndicales pour avoir l'avis des représentants des travailleurs et des travailleuses du TEC, l'avis aussi des représentants de ceux qui prennent les transports en commun. Bref, je pense qu'il y a beaucoup de facettes à aborder, d'opinions et d'avis à consulter sur ce sujet. Ce débat est vivant dans la société, il faut donc y donner suite dans ce Parlement.

**M. le Président.** - La parole est à M. Heyvaert.

**M. Heyvaert** (Ecolo). - Il est vrai que cette pétition amène le débat. Il est toujours intéressant d'avoir des pétitions qui arrivent ici et que l'on puisse en débattre.

Justement, j'attendais la réponse du PTB. Je pensais qu'ils allaient sauter, en disant : « Mais la gratuité, attention ». Ce n'est pas le cas, il est donc intéressant de changer d'arguments d'une commission à l'autre.

*(Réaction d'un intervenant)*

Si, à chaque fois, vous demandez la gratuité sans jamais demander des investissements pour améliorer les transports. Soit vous faites attention à ce que vous dites, parce que c'est très facile quand on met des vidéos YouTube de demander la gratuité et on ne demande rien d'autre. Alors, on est plus précis, l'on demande la gratuité et les investissements nécessaires pour que les transports soient compétents et soient efficaces. Je me suis un peu énervé parce qu'à un moment donné, il faut arrêter.

La pétition est intéressante et les arguments donnés dans celle-ci ne sont en fait pas faux. Il est vrai qu'il faut, pour avoir un réel *shift* modal, des investissements que ce soit dans le matériel, dans les chauffeurs donc dans l'humain, dans les infrastructures. Je pense que c'est ce que le Gouvernement wallon a proposé. Ce sont des investissements que ce soit dans le matériel et dans l'humain, cela, de nouveau, le PTB n'est pas d'accord du fait que l'on augmente les budgets des TEC. Quand ils ne sont pas là en Commission du budget, après ils critiquent que l'on augmente les budgets des TEC. Cela aussi, c'est toujours intéressant d'avoir la dynamique.

La seule chose dans la pétition et dans l'argumentaire, qui est très bien fait, c'est qu'ils oublient un peu l'aspect social de cette mesure de tendre vers la gratuité en ciblant des publics bien précis. C'est là que logiquement le PTB pourrait nous rejoindre sur

des aspects sociaux, mais apparemment ce n'est pas le cas.

C'est intéressant de toujours mieux communiquer les mesures du Gouvernement. Oui, on est d'accord qu'il faut investir dans le matériel, investir dans l'humain, investir dans les infrastructures. Il n'y a que comme cela que l'on arrivera. Quand on donne les exemples des villes ou des pays qui sont passés vers la gratuité, c'est toujours ce qu'ils expliquent. Ils ont d'abord investi pour rendre les transports publics efficaces et puis ils les ont rendus gratuits, en faisant des choix. Par exemple, à Dunkerque, ils ont fait le choix de ne pas construire des stades, ils ont fait des choix budgétaires. Quand on avance l'argument de : « On veut les transports gratuits partout », il serait correct aussi de dire que l'on fait le choix de supprimer certaines autres choses, ce que certains oublient de dire.

Je pense qu'au niveau de la demande des auditions du PTB, quand on voit le travail qui est fait quand les auditions sont là par le PTB, si c'est pour que nous soyons là et qu'eux ne soient pas là, je trouve que c'est un peu déplacé.

**M. le Président.** - La parole est à M. Douette.

**M. Douette** (MR). - Quand on a vu le titre de la pétition, on s'est demandé pourquoi quelqu'un en Wallonie écrivait pour un non à la gratuité du TEC et, derrière cela, je rejoins les commentaires précédents, il y a non pas la volonté de ne pas avoir spécialement la gratuité, mais vraiment d'avoir une réflexion profonde sur plus d'optimisation et d'efficacité du TEC.

Depuis que j'ai l'occasion d'être dans ce Parlement, d'être dans ces commissions, de nombreuses questions ont été posées à ce sujet au niveau du TEC. On ne va pas revenir là-dessus, la DPR s'inscrit tout à fait dans la gratuité et effectivement, je vous rejoins, il faudra trouver les moyens financiers pour pouvoir financer cela parce que cela a un coût et le portefeuille n'est pas extensible, surtout après la crise du covid.

Il y a certainement une réflexion à avoir et nous pouvons accompagner l'ensemble de l'OTW dans une meilleure infrastructure par continuer et, Monsieur le Ministre, vous avez fait, il y a quelques mois maintenant, la démonstration de tout ce qui va être mis en place de manière complémentaire suite à l'ensemble des questions que nous avons pu poser ici. Vous avez déjà indiqué, région par région, quels sont les éléments complémentaires que vous allez mettre en place. Il y a certainement encore moyen de mieux faire et je dirais que l'on peut aussi mieux faire avec ce qui existe.

Le précédent gouvernement a eu cette volonté de décloisonner le TEC et de sortir de ces multidirections qui existaient, d'avoir une seule direction pour plus d'efficacité. Je peux vous assurer que j'ai le bonheur d'habiter dans une commune qui est aux confins de cinq provinces et donc qui est traversée par pratiquement

toutes les anciennes directions du TEC et on voit que, même s'il y a une volonté à l'époque du Parlement et du Gouvernement de rassembler cela, dans les faits, elles existent toujours. Il ne faut pas me faire croire le contraire puisque vous n'avez pas une seule direction qui vient quand vous les convoquez, ils viennent à trois. Là, je pense qu'il y a encore vraiment de l'efficacité complémentaire sans spécialement augmenter le budget. Il y a moyen de travailler avec ces personnes de bonne volonté et qui ont plein de bonnes idées, mais je crois qu'ils sont vraiment restés.

Cette évolution est un peu complexe parfois au sein d'OTW. Il y a donc moyen d'aller de l'avant.

Je parlerai des bassins de mobilité et ma collègue posera une question tout à l'heure.

Quand on voit les bassins de mobilité, on est resté également sous les anciennes directions du TEC, avec parfois ses difficultés.

J'habite près de la Flandre, un lien avec De Lijn peut aussi être possible. On peut vraiment recréer ce que l'on appelle des bassins de mobilité qui transcendent soit les anciennes directions du TEC, soit tout simplement les zones géographiques.

Puis, on fait une erreur – mais c'est un avis plutôt personnel – en parlant de globalité au niveau du transport et j'entends ce qui est fait à Dunkerque et c'est admirable, pour ceux qui ont pu lire ce qu'ils ont réussi à mettre en place. Je vous invite vraiment à y aller et à passer du temps à Dunkerque, c'est vraiment extraordinaire, la façon dont c'est organisé. C'est un développement scolaire, un développement touristique important grâce à cette structuration qu'ils ont faite, mais ils ont fait des choix effectivement, des choix de développement urbain. Ils ont travaillé différemment et dans certaines zones françaises, ils travaillent par ce qu'ils appellent la délégation de service public. Ce n'est donc pas uniquement de la sous-traitance comme nous avons pour l'instant, ils travaillent avec une délégation de service public où là, le privé a un mandat un peu plus large, c'est-à-dire qu'il doit avoir un résultat et plus de flexibilité pour pouvoir, avec différents types de moyens de transport, organiser le transport notamment en zone rurale.

On doit avoir une vision différente entre ce que peut être le transport en zone rurale et en zone urbaine, on ne le fait pas assez. On parle toujours de transport global, je crois que les réalités sont complètement différentes. En zone rurale, je peux vous assurer que la délégation de service public ferait certainement des merveilles.

**M. le Président.** - J'en profite pour rappeler que, selon l'article 127, les pétitions peuvent être traitées de différentes manières, soit en auditionnant les pétitionnaires, soit en ne donnant pas suite à la pétition ou en demandant rapport au Gouvernement.

La parole est à M. Matagne.

**M. Matagne** (cdH). - Monsieur le Ministre, vous vous doutez bien que j'apprécie fortement la démarche d'un autre M. Léonard, Martin en l'occurrence, dans cette pétition puisque c'est l'idée que j'ai toujours défendue et les arguments qui sont mis en avant sont les arguments que j'ai toujours défendus.

En l'occurrence, vous n'allez pas soulager le trafic automobile en rendant la gratuité aux moins de 25 ans ou aux plus de 65 ans puisque ce ne sont pas eux qui se rendent au travail en voiture.

Votre collègue, M. Heyvaert, a dit quelque chose de très intéressant – vous dites toujours des choses intéressantes, Monsieur Heyvaert – : « D'abord la performance et puis la gratuité ». C'est intéressant et en même temps c'est étonnant puisque cela va à l'encontre de ce que fait le Gouvernement pour l'instant. On vise d'abord la gratuité sans être sûr que l'on aura les moyens de développer la performance. Je me trompe peut-être, et j'espère que je me trompe, très honnêtement, mais je ne pense pas.

Je serai très bref et j'aurai quelques questions pour vous, Monsieur le Ministre.

Les pétitionnaires avancent le fait que cette gratuité partielle va coûter 29 millions d'euros. Confirmez-vous ces chiffres ?

Par ailleurs, les pétitionnaires estiment que la gratuité ne va pas convaincre les automobilistes de changer leurs comportements. La gratuité attirerait des cyclistes et des piétons vers le bus plutôt que l'automobiliste. L'Union internationale des transports publics partage cette position. Confirmez-vous les résultats des études qui ont été faites par l'Union internationale des transports publics ?

Que prévoit le Gouvernement si la gratuité partielle des TEC ne mène pas à une diminution de la congestion ? Comment allez-vous monitorer l'effet de la gratuité partielle des TEC, son effet sur la congestion et son effet sur la culture du déplacement de la population ?

Je vous remercie d'avance pour toutes les précisions que vous pourrez m'apporter.

**M. le Président.** - La parole est à M. Fontaine.

**M. Fontaine** (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je rejoins en grande partie ce qui a été dit et peut-être un peu moins ce qui vient d'être dit puisque nous ne sommes pas en phase. Je rappelle ce que mon collègue a dit : le PTB se nourrit d'effets d'annonce. Vous avez défendu et vous défendez toujours la gratuité totale.

Dans la DPR, des règles sont prévues pour les moins de 25 ans et les plus de 60 ou 65 ans. Ce qui est intéressant dans la DPR, c'est qu'il y a un certain nombre de bénéficiaires qui pourront obtenir la gratuité, mais qu'à côté de cela on va renforcer et l'on va essayer de rendre le service plus efficace.

Je viens, comme d'autres, d'une région rurale et je vous rassure que ce n'est pas parce que les bus seront gratuits que cela ira mieux puisqu'il n'y a pas de bus. Dans certains villages, il y a un bus le matin et un bus le soir. La gratuité n'intéresse donc pas nécessairement les gens qui viennent du milieu rural.

Je clôturerai en disant que c'est bien de faire des effets d'annonce, mais il faut être sur la même ligne tout le temps et non pas de temps en temps être à gauche, de temps en temps être à droite, se dire que l'on va faire une vidéo sur ce que l'on trouve intéressant et puis parler d'autre chose.

**M. le Président.** - La parole est à M. Bierin.

**M. Bierin** (Ecolo). - Je voulais simplement m'étonner que M. Matagne n'ait pas remarqué quelques annonces la semaine passée sur le plan Infrastructures qui prévoit d'investir massivement dans les transports en commun. De sa part, je trouve cela vraiment étonnant.

**M. le Président.** - La parole est à M. Heyvaert.

**M. Heyvaert** (Ecolo). - Pour bien repréciser mes propos afin qu'ils soient bien clairs, en termes de mobilité, on est d'accord sur le fait qu'il faut des investissements, des infrastructures et du matériel. La gratuité amène aussi une solution de mobilité, mais pas uniquement. Il y a aussi l'aspect social à cette mesure que l'on oublie tout le temps. Si l'on ne prend que l'aspect mobilité, la gratuité a peut-être un effet moindre. Par contre, si l'on pense à l'aspect social, puisque l'on vise ici des populations qui n'ont pas les revenus les plus élevés, c'est aussi cet aspect qu'il faut prendre en compte. On est en Commission de la mobilité et l'on ne pense pas toujours à cela, mais la mobilité est aussi un facteur social : en fonction des moyens que l'on a, on est plus mobile ou moins mobile. Dans la mobilité, il faut aussi parfois ajouter l'aspect social qui est important. Oui, cette mesure est sociale peut-être avant d'être d'un point de vue mobilité, mais il est important d'en tenir compte.

**M. le Président.** - La parole est à M. Nemes.

**M. Nemes** (PTB). - Comme je l'ai dit en « ouvrant les hostilités », parce que je ne comprends pas très bien le niveau d'agressivité que je vois ici en face. Le débat est vivant en tout cas, c'est clair. C'est important et je suis content de voir que l'on est tous sur la longueur d'onde ici pour dire qu'il faut ouvrir le débat sur la gratuité des transports en commun.

Maintenant, je comprends qu'il y a une certaine tension par rapport à cela, parce que vous dites qu'il y a un problème d'investissement dans les transports en commun. Je pense qu'on a déjà répété, que ce soit au niveau fédéral, au niveau régional aussi, on a défendu le fait qu'il n'y a pas assez d'argent dans les transports en commun. Je vous invite à aller consulter les comptes rendus de cette commission où je me suis agrippé avec M. Henry ici en disant que, si le but de cette mesure de rendre le TEC gratuit pour les moins de 25 ans et les plus de 65 ans est une mesure sociale, alors oui, je vous rejoins. Je suis d'accord. Je me souviens d'ailleurs d'avoir dit que votre mesure est sociale. Maintenant, elle est systématiquement présentée comme une mesure pour permettre le transfert modal, ce à quoi elle est inefficace.

C'était dans ce cadre de ce débat-là qu'on a dit que cette mesure était inefficace. Maintenant, pour le côté social, je vous rejoins.

La bonne nouvelle, c'est que, je pense, je l'ai déjà dit, on est d'accord pour ouvrir le débat là-dessus, mais je ne comprends pas l'enjeu que vous mettez là-dessus et les attaques à notre rencontre.

En termes de moyens, je rappelle quand même ici que, lorsqu'on a discuté du budget, on s'est rendu compte lors du Gouvernement précédent, il y a 90 millions qui manquent, par exemple, pour l'OTW, qui n'ont pas été ajoutés ici. Donc, la majorité a retiré une partie des budgets qu'on alloue à l'OTW et au TEC en général. Ici, ne venez pas m'accuser, moi, de ne pas vouloir remettre de l'argent alors qu'on a toujours défendu, depuis le début dans cette histoire, que rendre les transports en communs gratuits n'était pas la seule solution. Maintenant, si l'on veut un transfert modal de la voiture vers les transports en commun, oui, il faut une gratuité totale des transports en commun et pas juste une gratuité qui se concentre uniquement sur ceux qui n'ont pas de voiture. Dans le cadre de ce débat-là, alors je maintiens et je suis d'accord de dire que l'on n'est pas d'accord.

Merci, mais tout cela ne nous aide pas sur les conclusions à prendre par rapport à ces deux pétitions. Si vous pouviez peut-être être bref sur les conclusions à apporter à ces deux pétitions, parce que le débat est très intéressant.

**M. le Président.** - La parole est à M. Heyvaert.

**M. Heyvaert** (Ecolo). - Je propose que l'on transmette aux pétitionnaires le débat qui a lieu ici. Cela aussi peut être intéressant. Je pense que les pétitionnaires peuvent, cela passe sur YouTube et des choses comme cela, bien leur signaler que ce débat a eu lieu.

Ce sont, entre guillemets, les conclusions que l'on pourrait tirer de cette pétition, qu'ils se rendent compte que le Parlement et les commissions sont bien vivants

sur des sujets comme cela et qu'ils n'hésitent pas à les mettre sur la table.

Maintenant, pour revenir aux propos de M. Nemes, je voulais juste vous poser la question. Quand on voit Dunkerque, ils estiment que la première mesure pour eux, cela a été de mettre les transports performants et qu'une fois qu'ils sont performants, ils ont décidé de passer à la gratuité complète. Cela, c'était leur logique. Estimez-vous qu'en Wallonie les transports sont performants et efficaces ?

**M. le Président.** - Je ne sais pas si M. Nemes veut réagir.

Je vous laisse réagir, mais après je vais vraiment vous demander de vous positionner sur ce que l'on fait de la pétition, sinon on ne va pas s'en sortir. Le débat mériterait une commission complète. Il y a eu des propositions, la proposition de M. Nemes est la proposition d'une audition et d'ouvrir le débat là-dessus, ce que l'on peut bien entendu faire. Ici, je voudrais entendre tout le monde sur ce que l'on va faire de ces pétitions.

La parole est à M. Nemes.

**M. Nemes (PTB).** - Nous sommes pour, je pense que c'est clair, que l'on puisse donner suite à cette pétition afin de pouvoir avoir un débat dans cette commission.

Maintenant, pour répondre directement à la question, je pense qu'en l'état actuel des moyens que l'on donne, l'OTW et le TEC font le maximum, les travailleurs du TEC font leur maximum, en fonction des moyens qu'on leur donne. Maintenant, les moyens qui donnent permettent de répondre aux besoins de la population en termes de mobilité ? Non, clairement pas, il manque énormément d'infrastructures et il y a énormément de besoins pour que l'on puisse arriver à répondre à la problématique de la mobilité.

**M. le Président.** - La parole est à M. Matagne.

**M. Matagne (cdH).** - Simplement, on n'a pas et ce n'est peut-être pas prévu dans le cas de la procédure, mais on n'a pas entendu M. le Ministre sur la question et sur les idées avancées par les pétitionnaires.

J'avais également posé quelques questions à M. le Ministre, j'aurais souhaité qu'il puisse y répondre.

**M. le Président.** - La parole est à M. Douette.

**M. Douette (MR).** - Vu le nombre de pétitionnaires, on ne voit pas l'intérêt de les recevoir ici, d'autant plus que l'on est d'accord avec ce qu'ils ont écrit, puisque, sur la partie infrastructure, et cetera, qui est vraiment le corps, qui n'est pas le titre, de ce qu'ils développent, je crois que chacun va dans le même sens, en disant qu'il

faut améliorer les infrastructures et puis évidemment travailler sur la gratuité.

Il ne dit pas non à la gratuité. Il dit non à la gratuité si l'on n'améliore pas les infrastructures. Or, on est tous en train de développer cela ici. Je ne vois pas, vu le nombre, l'intérêt de recevoir les personnes puisque l'on va dans le sens de ce qu'ils nous expliquent.

Je pense que l'on peut tout simplement leur répondre en disant que nous avons bien pris note de leurs arguments et qu'ils vont dans le sens, comme vous l'avez dit, du débat qui a eu lieu ici.

En ce qui concerne les auditions, je pense que l'on n'est pas obligé de décider maintenant. On viendra sur la table quand on parlera de l'OTW et voir s'il faut faire une réunion spécifique pour l'OTW, mais cela, je pense qu'on peut encore le décider lors de la reprise de nos travaux parlementaires un peu plus tard.

**M. le Président.** - On me signale que le rapport de la discussion leur sera envoyé de toute façon, comme cela se fait de manière systématique.

La parole est à M. Fontaine.

**M. Fontaine (PS).** - Merci, Monsieur le Président.

Monsieur le Ministre, je souhaite simplement dire que la DPR a été négociée et réfléchi en son temps et je pense que, comme le disent mes collègues, on doit s'en tenir à cela pour l'instant. On est tous d'accord sur le fait qu'il faut rendre le service plus efficace et que des mesures sociales supplémentaires peuvent encore venir par après. Donc, je rejoins ce qui a été dit jusqu'à présent.

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Merci, Monsieur le Président. Merci, Mesdames et Messieurs les députés.

Je ne vais pas refaire tout le débat sur ce qui est dans l'accord du Gouvernement. Il y a, pour le dire en résumé, un engagement à assurer la gratuité pour certains publics, et en particulier pour les jeunes parce que – et là je ne partage pas ce que vous dites, Monsieur Nemes – l'on vise à ce qu'il y ait un déclin qui se produise chez les jeunes, et en particulier chez les jeunes travailleurs, qu'il y ait des habitudes différentes qui se prennent et que le réflexe, quand on fait ses études ou quand on commence à travailler, ne soit pas celui d'acquérir une voiture dès que c'est possible et de se déplacer quotidiennement en voiture, mais soit celui de prendre les transports en commun.

Si cela fonctionne – et, bien sûr, nous le verrons avec la mise en œuvre de ces mesures –, cela aura un

impact important terme de mobilité. C'est en tout cas bien le pari qui est fait.

Comme cela a été rappelé par M. Bierin, le Gouvernement vient de décider de montants très importants en termes d'infrastructures. Là-dedans, il y a des investissements, par exemple, des sites propres de transport en commun. Il y a des investissements pour des BHNS. Il y a par ailleurs également d'autres budgets disponibles pour du matériel roulant.

Là, je ne peux pas vous suivre, Monsieur Matagne, lorsque vous dites qu'il n'y a pas d'investissement sur l'offre.

*(Réaction de M. Matagne)*

Pardon. C'était aussi M. Nemes. Je pensais que vous étiez intervenu là-dessus également parce que vous me demandiez quels étaient les effets. Les effets, c'est ce que je viens de vous dire, c'est que nous espérons bien qu'il y aura un effet en termes de pratiques et d'habitudes sur les publics jeunes pour le reste de leur vie. C'est vraiment cela le pari qui est réalisé.

Par rapport aux coûts, on sera vraisemblablement sur des montants au-delà du montant de 29 millions d'euros que vous chiffrez puisque, pour l'ensemble des publics concernés par ce qui est annoncé dans la Déclaration de politique régionale, l'estimation est plutôt aux alentours de 45 millions d'euros. Mais il faudra affiner ces chiffres, notamment en fonction aussi des estimations de modification de la fréquentation qui en résultera et donc, potentiellement, du doublement de ligne ou de changement de matériel, et cetera.

Parce que vous avez les non-recettes, je vais, mais cela, c'est, toute chose étant égale, si la fréquentation change, il peut y avoir également des coûts supplémentaires.

Voilà où nous en sommes et, comme vous le savez, il est prévu un premier morceau de moins 35 % à la rentrée de cette année comme je l'ai déjà expliqué précédemment.

**M. le Président.** - Merci. Si je comprends bien ce qui a été défendu ici, on ne donne pas suite à la pétition. On retient l'idée.

La parole est à Mme Mathieux.

**Mme Mathieux (MR).** - Je suis contente que M. le Ministre ait parlé des travailleurs et non des assistés sociaux. Pour dire simplement à peu de frais, il manque énormément de lignes directes pour les gens qui vont travailler. En tout cas, M. Fontaine et moi-même souffrons énormément des lignes. Pour aller à Bruxelles, il n'y a pas de ligne directe. On doit s'arrêter à chaque fois à plusieurs endroits.

J'en ai parlé à M. Bellot, pour les trains, c'est pareil. Malheureusement, les gens des villages se plaignent qu'il n'y a pas suffisamment d'arrêts. Il faudrait vraiment faire des lignes directes et des lignes avec plusieurs arrêts, comme nous avons chez nous sur Namur, où, là, le bus est tout le temps plein. Cela, c'est à peu de frais.

**M. le Président.** - Tout le monde est-il d'accord avec la proposition de ne pas donner suite...

**M. Matagne (cdH).** - Vous tenez informés les pétitionnaires et vous les guidez afin de pouvoir consulter les échanges qui ont été faits ici ?

**M. le Président.** - Le rapport va être rédigé et sera envoyé, comme c'est toujours le cas pour les pétitionnaires.

La parole est à M. Nemes.

**M. Nemes (PTB).** - On ne donne pas suite à cette pétition, mais comment donne-t-on suite à nos travaux dans cette dynamique dans laquelle on s'est inscrit plus ou moins de manière unanime, à savoir de se dire que l'on voulait un débat sur cette question ?

**M. le Président.** - La proposition qui a été faite est de procéder à des auditions et de continuer le débat dans le cadre d'auditions de l'OTW plus tard.

*Confiance au président et au rapporteur*

**M. le Président.** - À l'unanimité des membres, il a été décidé de faire confiance au président et au rapporteur pour l'élaboration du rapport.

*(M. Fontaine, doyen d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)*

## INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

### INTERPELLATION DE M. HERMANT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES COMPTEURS À BUDGET DANS LE CADRE DE LA CRISE DE LA COVID-19 »

### QUESTION ORALE DE M. BIERIN À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE DYSFONCTIONNEMENT DU SYSTÈME DES COMPTEURS À BUDGET »

### QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES COUPURES DES COMPTEURS À BUDGET »

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle l'interpellation et les questions orales à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité de :

- M. Hermant, sur « les compteurs à budget dans le cadre de la crise de la covid-19 » ;
- M. Bierin, sur « le dysfonctionnement du système des compteurs à budget » ;
- M. Fontaine, sur « les coupures des compteurs à budget ».

La parole est à M. Hermant pour développer son interpellation.

**M. Hermant** (PTB). - Monsieur le Ministre, la précarité énergétique est au cœur de l'actualité.

En Wallonie, les gens qui sont dans la précarité énergétique et qui ont du mal à payer leurs factures, c'est entre un ménage sur trois et un ménage sur quatre. Nous ne sommes pas confrontés à un petit problème, mais à une véritable épidémie qui touche des centaines de milliers de personnes en Wallonie.

L'énergie est un besoin vital, et j'y reviendrai. Sans énergie, pas de lumière, pas de chauffe-biberon, pas de radio, pas de chauffage, pas d'eau chaude pour chauffer l'eau des enfants. Sans énergie, la vie tourne au cauchemar.

Spécifiquement la crise liée à la covid-19 a remis dans l'actualité les problèmes auxquels sont confrontées les nombreuses familles qui vivent avec un compteur à budget. Comme si la situation difficile pour ces ménages ne suffisait pas, fin juin, suite à une décision de votre ministère, Monsieur Henry, des milliers d'usagers des compteurs à budget ont vu leur énergie coupée soudainement.

Si sortir de chez soi pour aller recharger son compteur à budget semble être un geste anodin, il ne l'est pas lorsque aller à la borne est une humiliation quand on vit dans la précarité. C'est organiser une sortie à pied, avec parfois des enfants en bas âge, sur des

kilomètres. C'est aller à la borne de rechargement pendant les heures d'ouverture et, quand on travaille à temps plein, ce n'est pas toujours une mince affaire.

La réalité de ces milliers de personnes, ce sont des témoignages recueillis par les membres du PTB qui sont allés à la rencontre de ces personnes dans le Hainaut et à Liège. Je voudrais vous citer quelques exemples.

Un monsieur n'était pas dans la file ce 1er juillet pour lui, mais pour un ami qui est une personne handicapée qui ne pouvait pas se déplacer. C'est textuellement ce qu'a retranscrit la personne qui y est allée. Il dit que les infirmières qui s'occupent à domicile de la personne l'ont appelé en urgence pour le prévenir du fait qu'elles n'avaient plus d'eau chaude pour nettoyer et faire les soins, et surtout parce que le respirateur ne fonctionnait plus. Le monsieur était écœuré de cette situation qui est dangereuse pour cette personne. Du coup, il est venu le plus vite qu'il pouvait. Il devait encore faire la file, il a perdu du temps nécessaire pour ces gens dans le besoin. « C'est primordial », disait-il.

C'est aussi l'histoire de Beverly qui a une fille et sa voisine a trois enfants. Elles ont été coupées toutes les deux à minuit et ont essayé d'appeler ORES jusqu'à 1 heure du matin pour savoir ce qu'il en était. Les services étaient apparemment débordés et elles n'ont jamais eu personne. Comme il n'y avait pas de bureau ORES à Tournai, elles ont dû prendre un taxi le lendemain pour aller à Leuze. Le bureau n'était même pas en ville, mais dans un zoning industriel. Trois quarts d'heure d'attente pour recevoir une carte pour débloquer le compteur. Coût du taxi : 52 euros l'aller et 56 euros le retour, soit plus que la prime prévue par le Gouvernement. Une fois rentrée chez elle, sa carte a fonctionné, mais pas celle de sa voisine. À 16 heures, elle n'avait toujours pas d'électricité. Elles ont téléphoné à ORES et la personne au téléphone leur a dit qu'il fallait retourner au guichet, et cetera.

Bernard a reçu un courrier et un SMS pour dire qu'il fallait réactiver sa carte avant le 30 juin. Comme il savait qu'il y avait encore 100 euros dessus, il ne l'a pas fait. Il s'est dit : « C'est juste pour les gens qui n'ont plus d'argent sur leur carte » et quelle fut la surprise quand son électricité a été coupée le moment venu. Il disait que ce n'est pas juste, il y avait de l'argent et cela n'a quand même pas suffi. Il a dû faire la file. Encore une chance qu'il n'avait pas ses enfants cette semaine-là. Il a un congélateur, cela a posé des problèmes, et cetera.

On apprend dans le dernier rapport de la Fondation Roi Baudouin qu'entre une personne sur cinq et une personne sur six parmi les gens en précarité énergétique est en mauvaises ou très mauvaise santé. On y apprend également qu'une personne sur six parmi les gens en précarité énergétique a ses activités quotidiennes limitées suite à un problème de santé.

Cette situation dégradante est inacceptable et elle vient d'une décision que vous avez prise vous-même, Monsieur Henry.

Le 18 mars dernier, quelques jours après la décision du confinement – c'est bien d'avoir pris une mesure rapide – vous avez réuni une *task force* Énergie où étaient présents les fournisseurs d'énergie privés, les gestionnaires de réseau, les associations du secteur, la C'WaPE et votre cabinet.

Suite à cette réunion, vous avez suspendu toutes les procédures concernant l'installation des compteurs à budget et pris la décision de bloquer les compteurs à budget puisqu'il s'agissait d'une mesure sanitaire pour limiter les déplacements non essentiels, ce qui est juste. Comme quoi, si le coronavirus a certains côtés de droite, il a aussi des côtés de gauche, si vous me permettez la petite blague.

Lors de cette *task force*, la demande du RWADE et le Réseau wallon de lutte contre la pauvreté, a été de suspendre les compteurs à budget et d'établir des factures mensuelles pour les utilisateurs de ces compteurs.

Les fournisseurs d'énergie se sont énergiquement opposés à cette mesure et ont plaidé pour limiter les compteurs à budget pour une période bien définie.

C'est ainsi que vous avez pris la décision de suspendre les compteurs à budget jusqu'au 30 juin sans même connaître l'évolution de la maladie à ce moment-là, sans réfléchir aux conséquences pratiques de cette mesure, non pour quelques distraits, mais pour des milliers de personnes.

Selon les organisations comme le RWADE et le Réseau de lutte contre la pauvreté, vous avez clairement soutenu la position des fournisseurs au détriment des usagers – c'est qu'ils disent eux-mêmes. Ce n'est pas le choix qu'a fait votre homologue bruxellois puisque les coupures d'énergie ont été interdites jusqu'en mars 2021 à Bruxelles.

Combien de personnes ont-elles finalement eu leur énergie coupée ? Combien n'ont toujours pas à ce jour réactivé leur compteur ? Les dispositions ont-elles été prises pour leur venir en aide éventuellement ?

Les personnes qui avaient de l'argent sur la carte du compteur à budget avant la période d'inactivation vont-elles bien récupérer cet argent ? C'est une question qui est venue d'eux-mêmes. Les témoins disent qu'ils n'ont plus de crédit alors qu'à ce moment-là, il restait du crédit sur la carte. Ils ont bien reçu l'aide prévue, mais ils se posent des questions sur l'argent de leur recharge qui n'est plus visible.

Lors de la dernière séance plénière, nous avons interpellé votre collègue, la ministre Tellier, et sa réponse est restée très floue sur l'aide apportée aux gens

qui allaient être coupés alors que les intercommunales savaient depuis plusieurs semaines que ce problème allait se poser.

Avez-vous pris des mesures ou avez-vous laissé les gens sans énergie, sans prendre de mesure ?

Envisagez-vous d'étendre le gel des coupures jusqu'en mars 2021 comme à Bruxelles, d'une manière ou d'une autre que ce soit via les clés ou via l'installation de compteurs à budget ou des compteurs à budget existants ?

Plus fondamentalement, la question de l'installation des compteurs à budget est la question de savoir qui va prendre à sa charge le risque des défauts de paiement des factures d'énergie, parce que c'est quand même cela la question fondamentale sur la précarité énergétique, c'est qui va prendre la responsabilité du non-paiement de certaines factures. On pense que c'est cela le fond de l'histoire. Selon *avocats.be*, les modalités de limitation ou d'interruption des fournitures doivent être traitées comme une question d'effectivité des droits fondamentaux de tous plutôt que comme une question financière ou économique tendant à élaborer des droits spéciaux pour les personnes vivant dans la précarité ou dans la pauvreté. Là est tout le fond du problème. Toute la responsabilité de non-paiement de la facture doit-elle être reportée sur la personne dans les ennuis ? Lorsque l'on installe un compteur à budget, dès une difficulté de paiement, la coupure intervient immédiatement en cas de non-paiement. La responsabilité est donc reportée sur la tête de celui qui subit déjà la précarité énergétique.

Aujourd'hui, ce risque de non-paiement est en plus partagé par l'ensemble des ménages puisque ce sont les autres ménages qui paient sur leur facture d'électricité et de gaz l'installation de ces compteurs. Avec les 37 millions d'euros pour l'installation de ces compteurs à budget, nous pourrions engager des centaines d'assistants sociaux pour aider ces personnes plutôt que de les punir.

Tout le bénéfice de ces compteurs à budget va aux fournisseurs d'énergie qui limitent le risque au minimum. C'est ce que nous défendons et c'est ce que défendent aussi les organisations du secteur pour un maximum de profit. Engie précise, par exemple, qu'ils visent pour 2020 un résultat net récurrent du groupe compris entre 2,7 et 2,9 milliards d'euros. C'est quasiment la somme totale de ce que paie l'ensemble des ménages wallons, ce sont des bénéfices énormes. L'argument souvent avancé pour ces compteurs à budget c'est qu'ils limitent le surendettement, mais viendrait-il à l'idée de quelqu'un d'imposer aux personnes de payer à l'avance son loyer sous peine de se retrouver à la rue du jour au lendemain si le paiement n'était pas exécuté ? Cela n'a pas de sens et ne devrait pas avoir plus de sens pour l'énergie.

Le système des compteurs à budget ne peut plus être toléré, nous pensons qu'il soit intelligent ou un bête compteur à budget.

*(Mme Nikolic, Vice-présidente, prend place au fauteuil présidentiel)*

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Bierin pour poser sa question.

**M. Bierin (Ecolo).** - Je ne sais pas si le covid est de gauche ou de droite, mais il a en tout cas permis au PTB d'enfin prendre connaissance des avis émis dans le cadre des auditions sur l'efficacité énergétique donc c'est déjà un point positif. Je tiens à leur signaler d'ailleurs que l'on n'a pas attendu pour travailler sur la question, la DPR prévoyait déjà au mois de septembre passé d'étudier ce système et d'envisager des réformes notamment une fourniture de base. Au début de la crise du covid-19, le Gouvernement avait pris la décision de geler les compteurs jusqu'à la fin du mois de juin afin d'éviter aux usagers de se déplacer pour approvisionner leur carte. Les clients Resa concernés avaient jusqu'au mardi 30 juin pour entreprendre les démarches qui éviteraient une coupure automatique et ceux d'ORES jusqu'au 3 juillet. Ce mardi 30 juin, on a cependant pu constater qu'environ 3 000 détenteurs de compteur à budget n'avaient pas réactivé leur compteur, une file de plusieurs centaines de personnes s'est formée devant le siège du groupe, obligeant l'opérateur à donner des cartes à usage unique valable quelques jours. Le vendredi qui suivait, une situation similaire s'est déroulée chez ORES dont la date limite pour effectuer les démarches était arrêtée au 3 juillet à 23 h 1. À la différence cette fois que la coupure de courant et/ou de gaz s'est déroulée un jour plus tôt qu'annoncé pour certains usagers, et qu'il y a eu des coupures pour d'autres ayant pourtant bien suivi la procédure de réactivation du compteur. Quelle est votre analyse de la situation ? Qu'est-ce qui n'a pas fonctionné pour aboutir à cette situation ?

Resa et ORES affirment avoir pris des dispositions depuis le 4 juin afin d'informer les usagers. Vous-mêmes avez multiplié les annonces dans les médias afin d'informer les usagers concernés.

Quels dispositifs d'information ont été activés ?

Comment expliquer que certains usagers ont suivi la procédure à la lettre, mais que cela n'ait pas fonctionné ?

Avez-vous donné des instructions aux GRD afin d'étudier ces dysfonctionnements et de remédier aux problèmes techniques et informatiques ? Combien de personnes ont connu une coupure ? Combien ont vu leur situation rétablie à la normale depuis lors, y en a-t-il encore qui sont sortis des radars ou qui sont dans une situation que soit on ne connaît pas soit qu'ils n'ont toujours pas réactivé leur compteur ?

Pour terminer, pointons quand même le fait que le parlement prend également ses responsabilités dans ce dossier de la précarité énergétique, un groupe de travail a été lancé à la suite des auditions sur le sujet. On va avancer notamment sur le sujet des compteurs à budget actuellement au centre du dispositif de gestion de la précarité énergétique en Wallonie donc c'est évidemment intéressant de disposer de ces différents éléments pour nourrir nos travaux.

**Mme la Présidente.** - M. le Ministre répondra à tous les éléments par rapport à cela.

La parole est à M. Léonard qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

**M. Léonard (PS).** - Tout d'abord, Monsieur Bierin, je vais quand même rétablir une vérité pour M. Hermant parce que j'ai vu qu'il notait sur sa feuille tout à l'heure. M. Hermant a bien été présent lors des auditions. Je le dis, plus encore, qu'en proposition, et donc en esprit, il faut l'admettre parce que je pense qu'il y a eu deux questions en tout et pour tout. Admettons quand même que ce n'est pas énorme pour les valeurs que vous prétendez défendre dans ce sujet qui est un sujet plus qu'important.

On a tous connu des situations délicates et je ne souhaite pas personnaliser la question, en faire une petite histoire pour que chacun puisse s'identifier à un moment donné et crier au scandale. Je pense que l'on n'a pas besoin de cela dans la crise que nous vivons. On n'est pas là pour remettre du chaos à cette crise.

Cette interpellation nous replonge évidemment dans les auditions sur la précarité énergétique, dont on a parlé, et sur la pertinence des compteurs à budget.

Je ne reviendrai pas sur toutes les auditions, mais il est évident que l'utilisation des compteurs à budget présente plus de défauts que de qualités. Je pense que l'on doit être assez d'accord sur le sujet.

C'est vrai qu'ils permettent notamment une vue du solde, une lecture en euros qui est peut-être plus parlante parfois que des kilowatts ou encore des mètres cubes, qu'ils contribuent, via un accès simplifié, à l'information. Tout cela reste néanmoins relativement marginal au regard des nombreux écueils que nous avons entendus lors de ces auditions. Cela me permet de continuer à penser que ces compteurs ne contribuent pas réellement à lutter contre la précarité énergétique.

Je pense notamment à quelques éléments : la stigmatisation lors de la pose ou des rechargements, la facture de régularisation, dont les valeurs qui sont indiquées sur ces factures ne correspondent plus finalement au vécu des utilisateurs. Il y a une confusion importante. Je pense à la double personnalité de la carte qui crée aussi des confusions. C'est un vecteur d'information, mais aussi de rechargement, donc il y a, là, une confusion chez les utilisateurs. L'accessibilité

des bornes de rechargement, on en a souvent parlé. Le manque d'accompagnement à son utilisation. Je pourrais en citer d'autres, mais je continue vraiment à penser que ce compteur à budget reste plus un outil d'exclusion sociale puisque le seul protégé avec ces compteurs reste, qu'on le veuille ou non, le fournisseur.

Dès lors, Monsieur le Ministre, je voudrais dans la crise que nous connaissons, au regard des importantes auditions de notre commission, sans ignorer les nombreuses mesures déjà prises par le Gouvernement, avoir votre avis aussi sur la mesure de notre collègue bruxellois en vue d'élargir la prolongation de la protection hivernale en Wallonie.

La lutte contre la précarité énergétique doit être une priorité. On l'a souvent dit. Cette mesure pourrait, je pense, notamment y contribuer dans le contexte très particulier et particulièrement anxiogène, a fortiori chez les plus fragilisés que nous connaissons.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Douette qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

**M. Douette (MR).** - On parle de ces compteurs à carte, mais si vous avez été attentifs lors des auditions, différents opérateurs qui sont venus ici, différentes personnes nous ont signalé qu'il y avait quand même 80 % des gens qui étaient satisfaits du fonctionnement, parce que, tout simplement, ils savaient organiser leur budget énergétique par rapport à l'ensemble. Ce qui pose problème et ce qui a posé problème ici, c'est ce mécanisme et cette difficulté, la lourdeur de ce compteur. Je ne vais pas citer tous les prénoms, dans une commune que je connais bien, il y a eu exactement 152 personnes. Le problème qu'il y a eu, c'est qu'il y avait deux actions à faire : une action à faire dans leur compteur personnel et une action à faire à cette borne de rechargement. Resa et ORES ont, des mois auparavant – et M. le Ministre l'a fait également –, informé très clairement de cette démarche de réactivation des compteurs. On remarque qu'il y a toute une tranche de la population qui ne l'a pas fait parce que, tout simplement, l'on n'avait pas compris qu'il y avait des actions à faire et il y avait cette difficulté des cartes. Je pense que, à l'heure actuelle, nous en avons – et cela a été dit à plusieurs reprises dans des auditions ici – les moyens technologiques d'éviter toutes ces lourdeurs, de continuer à avoir, comme vous l'avez dit M. Léonard, le bon côté des choses au niveau d'une gestion proactive de ces compteurs et peut servir même pour les gens qui ne sont pas dans la précarité, mais qui sert aussi pour les gens qui sont dans la précarité, et d'avoir ce que l'on appelle ces fameux compteurs intelligents qui permettent vraiment d'avoir une gestion proactive. J'insiste bien sur le fait.

Alors, gestion proactive, pourquoi ? Les services sociaux dont vous parliez tout à l'heure peuvent également mieux accompagner avec ce type de système

l'ensemble des personnes qui viennent demander une aide ou un accompagnement au niveau d'un CPAS.

La difficulté que nous avons vécue dans le cadre d'ORES ou de Resa, et là c'est le petit bémol et je l'ai fait savoir aux deux GRD dont celui qui se trouve sur ma province, c'est que les gens qui n'ont pas réactivé leur compteur quelques heures ou quelques jours avant, ce GRD étant débordé a demandé l'aide des CPAS, bien trop tard, puisque les CPAS eux-mêmes ont dû à ce moment-là mettre des assistants sociaux ou assistantes sociales au travail. Il faut savoir qu'il fallait réactiver les compteurs chez les gens. Les administrations ont même dû mettre à disposition des techniciens, puisqu'il n'y avait qu'une seule carte.

Ce qui a posé problème, c'est vraiment la matérialité du compteur, pas le principe. De pouvoir le faire à distance, je pense que c'est un élément qui a été soulevé à plusieurs reprises dans le cadre de la précarité énergétique.

Et puis, bien entendu, tous les éléments, tout ce qui est ressorti, on va encore y travailler, mais surtout on va revenir sur l'aspect énergétique.

Je ne vais pas tout reciter. Elle a été décriée après. Il y a eu un débat qui a commencé sur cette fameuse tarification universelle qu'a lancée le directeur d'ORES, sur le rapprochement et la synergie entre les GRD.

Ce sont des thématiques qui doivent revenir dans nos futurs débats et surtout sur l'accélération, je pense, de tous nos systèmes d'isolation. En effet, l'énergie qui nous coûte la moins chère, c'est celle que l'on ne produit pas. Or, si vous améliorez la qualité de notre bâti, surtout du bâti précaire, là, de nouveau, regardez, les personnes qui n'ont pas réussi à recharger leur carte, c'est ces mêmes citoyens qui ont du mal à avoir accès à l'ensemble des primes, même si elles existent, parce que tout simplement, il y a un accompagnement qui doit se faire.

Ce n'est pas de la mauvaise volonté. C'est une difficulté de compréhension de l'ensemble de nos systèmes fort complexes.

Je pense que par tous les outils informatiques et par l'accompagnement de nos CPAS qui le font de manière admirable, en utilisant cette intelligence, il y a moyen d'améliorer l'accompagnement et de permettre d'aller vers ce plus énergétique auquel ils ont droit également.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Fontaine pour poser sa question.

**M. Fontaine (PS).** - Merci, Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues. L'avantage de passer le dernier, c'est que beaucoup de choses ont été dites. Maintenant, je resterai quand même dans le canevas de ma question, même si, et vous m'excusez d'avance, il y a des redites.

La réactivation des compteurs à budget devait se faire, on l'a dit, pour le 30 juin chez Resa, et pour le 3 juillet chez ORES. Or, comme nous avons déjà pu le constater mercredi dernier, des dysfonctionnements importants ont eu lieu, ce qui a eu pour conséquence de priver d'électricité et de gaz de nombreux foyers.

Malheureusement cette fois-ci, des dysfonctionnements ont aussi été déplorés, et vous l'avez signalé, chez ORES, qui a coupé avec 24 heures d'avance, soit dans la nuit du 2 juillet au 3 juillet, les accès au gaz et à l'électricité de milliers de foyers reliés à des compteurs à budget à cause, selon eux, d'un bug aléatoire.

Ces dysfonctionnements dans le chef des ces deux fournisseurs de réseau résident dans le fait que non seulement des compteurs pas encore rechargés ont été coupés, mais également, comme mes collègues l'on souligné, pour de nombreux compteurs pour lesquels les démarches avaient déjà été réalisées ou entreprises.

J'en viens directement à mes questions, Monsieur le Ministre.

Le Gouvernement wallon dispose maintenant de toute une série d'études sur les compteurs à budget. On a fait des auditions. On a entendu des gens qui étaient plutôt pour, des gens qui étaient plutôt contre, des gens qui étaient mitigés.

Au regard de l'urgence et des enjeux de la précarité énergétique, ne serait-il pas temps, Monsieur le Ministre, d'accélérer le tempo et la réforme en la matière ?

La situation de gel des compteurs à budget était temporaire, en raison de la crise sanitaire.

Cependant, quelles mesures pouvez-vous prendre pour éviter que de tels dysfonctionnements ne se produisent à nouveau ?

Enfin, envisagez-vous de prolonger le moratoire sur les compteurs à budget en attendant de mettre en place la réforme en la matière ?

La problématique des compteurs à budget n'est pas nouvelle et le remplacement prévu à terme par des compteurs communicants ou intelligents pose question. Ne serait-il pas pertinent de revoir ce mécanisme comme suggéré lors des auditions en matière de précarité énergétique ?

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. le Ministre Henry.

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Messieurs les députés, il est clair que la sortie de la période de suspension des compteurs à budget a créé des situations très problématiques et

même inacceptables que les GRD n'ont pas réussi à éviter, en tout cas dans un premier temps.

Pour rappel, comme cela a été dit, dans le cadre des mesures liées à la lutte contre le covid-19, les clients détenteurs d'un compte budget ont bénéficié d'une mesure de suspension du prépaiement de leur énergie. C'était d'ailleurs, Monsieur Hermant, une décision du Gouvernement.

Cette période, je la revendique parce qu'elle visait évidemment à permettre l'accès à l'énergie pendant cette période de confinement, période qui s'est étendue du 18 mars au 30 juin. Concrètement, les compteurs étaient reprogrammés avec un tarif d'énergie de zéro euro. Les ménages avaient jusqu'au 30 juin pour entreprendre les démarches qui évitaient la coupure automatique de leur compteur, à savoir se rendre avec leur carte dans un des bureaux de leur GRD ou au point de rechargement afin de prendre l'action spéciale déconfinement et ceux d'ORES, jusqu'au 3 juillet. C'est ce qui était prévu depuis le début et c'est ce qui a été annoncé, mais c'est ce qui a effectivement posé difficulté pour un certain nombre de personnes. Chez Resa, en date du 30 juin, 2900 clients sur environ 35 000 sans compteur à budget n'avaient pas encore fait le nécessaire, n'avaient pas suivi les indications données pour l'action spéciale déconfinement. Chez ORES, 4 727 clients sous compteur à budget n'avaient pas encore pris d'actions en date du 2 juillet contre 48 852 clients qui étaient en ordre. Ce n'est donc pas non plus une majorité, mais quand même une grande quantité de personnes.

Toujours chez ORES, pour 75 % de la clientèle, la coupure a été avancée de 24 heures pour une raison technique qu'ils n'ont pas encore pu expliquer à ce stade. Il est difficile pour eux d'estimer le nombre de clients touchés par une coupure anormale. En effet, ils disposent dans leur base de données uniquement de l'information sur le nombre de clients qui ne sont pas venus dans leurs bureaux prendre l'action spéciale évitant la coupure. Ils n'ont aucun chiffre sur les clients qui sont bien venus prendre l'action spéciale, mais qui ont malgré tout été coupés suite à un dysfonctionnement lié au passage de leur carte dans leur compteur.

En date du 9 juillet, environ 4 000 clients se sont présentés dans leur bureau d'accueil. Ce nombre était proche du nombre de personnes n'ayant pas pris l'action spéciale nécessaire à la désactivation du 3 juillet.

On peut probablement tirer la conclusion que le nombre de personnes coupées anormalement est faible par conséquent. Ainsi, sur les 2 000 clients reçus le premier jour, ils estiment qu'environ 50 % d'entre eux avaient bien pris l'action spéciale. Ce pourcentage a diminué les jours suivants. ORES estime donc que ce problème technique a dû impacter l'ordre de 5 % de ses clients.

Une partie de ces dysfonctionnements est due au fait que les clients n'ont effectué qu'une partie de la procédure, ce qui est complexe. Ces clients, pensant être en ordre, ont passé leur carte dans une borne, mais ne l'ont pas repassée du tout ou correctement dans le compteur. La complexité de l'opération, son caractère inhabituel a évidemment joué un rôle.

Face aux problèmes de coupure, des mesures ont été prises afin que les utilisateurs du réseau ne restent pas sans énergie. Ainsi, tous les clients qui se sont manifestés auprès des deux GRD ont été rétablis soit définitivement, soit provisoirement jusqu'au rendez-vous fixé avec un technicien.

Lorsqu'il s'agissait de clients avec des problèmes de mobilité, des familles en détresse ou encore des personnes agoraphobes, les cartes leur ont été livrées à domicile.

Par ailleurs, certains CPAS qui en ont fait la demande ont pu bénéficier d'une carte permettant de réactiver les compteurs à budget situés sur leur territoire communal. Ainsi, le 30 juin, Resa a rétabli directement plus ou moins 700 clients et dépanné provisoirement 1 400 clients à Liège. ORES a, pour sa part, réactivé les 4 000 clients qui se sont présentés depuis le 3 juillet, ce qui a nécessité pour un faible nombre de personnes, une intervention de techniciens.

Chez les deux GRD, tout est mis en œuvre pour dépanner directement les personnes qui se présentent. Comme ces chiffres en attestent, une grande majorité des clients ont fait le nécessaire pour ne pas être coupés. Les GRD avaient pour cela, multiplié les annonces et la communication. Plusieurs campagnes de communication ont été menées afin de sensibiliser les personnes concernées à l'absolue nécessité de réactiver leurs cartes afin d'éviter toute coupure d'énergie. La première a débuté le 4 juin.

Ces campagnes étaient menées via différents canaux tels que SMS, courriels, courriers postaux, post Facebook, site Web, affiches et communiqués de presse. Il y a d'ailleurs différents articles de presse. Des contacts ont également eu lieu avec la Fédération des CPAS qui a relayé les informations utiles à ses membres.

Un communiqué de presse commun aux GRD a été envoyé le 11 juin aux médias.

La communication a été poursuivie après la date de coupure afin de toucher les personnes qui ne s'étaient pas encore manifestées.

Cependant, certains usagers n'ont pas été touchés par ces communications. Il s'agit notamment de locataires qui, en début de bail, récupèrent la carte de recharge du précédent locataire sans signer de nouveau contrat. Le contrat reste au nom de l'ancien locataire et le nouveau fonctionne uniquement au

moyen de la carte de recharge. Pour tous les acteurs du marché – fournisseurs, GRD –, les coordonnées du nouveau locataire sont inconnues. Ces situations sont en infraction avec la législation.

Pour tenter d'identifier les raisons pouvant expliquer que plusieurs centaines de clients ne se sont toujours pas présentés pour prendre l'action spéciale, pourtant à leur bénéfice, ORES a contacté un échantillon de clients. Il s'avère que, pour la majorité d'entre eux, il s'agit de clients qui entre-temps ont déménagé, sont à l'étranger ou chez qui la coupure concerne le compteur à budget du gaz et qu'il n'y a pas de nécessité pour l'instant de le redémarrer. Certains compteurs ne sont également plus utilisés.

Concernant l'argent chargé sur les cartes, il n'y a pas d'inquiétude à avoir. En effet, lors d'une reprogrammation de la carte de recharge ou lors de l'utilisation d'une carte de dépannage, le solde du compteur est envoyé au fournisseur d'énergie. Il n'est plus visible sur le compteur, mais n'est pas perdu, car il sera utilisé pour payer la facture de régularisation pour la consommation pendant la période de confinement.

Plus clairement, l'énergie consommée par les ménages disposant d'un compteur à budget pendant la période de confinement sera facturée par leur fournisseur dans les prochaines semaines. Tous les rechargements ou paiements des clients viendront en déduction sur cette facture. Certains clients seront dès lors en crédit et pourront demander un remboursement, d'autres seront en débit et des plans de paiement sans frais pourront être octroyés.

De tels dysfonctionnements n'auraient pas dû se produire. C'est évidemment problématique. Il est clair, comme vous l'avez les uns et les autres évoqué, que la technologie utilisée dans les compteurs à budget et la plateforme de gestion Talexus sont vieillissantes – c'est un faible mot – et sont insuffisamment performantes. Il n'y a donc aucun pilotage à distance qui est possible. Les démarches qui devaient être mises en œuvre par les ménages étaient inhabituelles.

Enfin, je retiens également la difficulté à joindre directement une partie des ménages concernés malgré tous les efforts de communication mis en œuvre.

En ce qui concerne l'avenir, il est opportun et important de revoir le mécanisme. Il est nécessaire de privilégier des dispositions qui assurent un accès à l'énergie des ménages en difficulté pour payer leur facture d'énergie, qui les soutiennent dans la réduction structurelle de leur consommation par une amélioration de l'isolation de leur logement, par exemple, et qui garantissent le passage par un acteur indépendant qui vérifie le respect des droits et obligations des parties avant toute décision de coupure.

Voilà, Madame la Présidente, Messieurs les députés.

Je serai également très attentif à la suite des travaux de votre commission à ce sujet.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Hermant.

**M. Hermant** (PTB). - Je ne vais pas répondre aux mesquineries de certains députés.

Sur la question du choix politique, j'entends bien M. Léonard qui dit que ces compteurs à budget représentent un problème. Monsieur Léonard, votre parti est dans la majorité et M. le Ministre a bien dit que c'était une décision du Gouvernement.

Pourquoi avoir fait ce choix par rapport à ce qui a été fait à Bruxelles ? À Bruxelles, ils ont interdit les coupures jusqu'au mois de mars 2021. Pourquoi alors avoir fait ce choix alors qu'à Bruxelles ils ont fait un choix plus progressiste dans lequel ils ont plus pris en compte les intérêts des utilisateurs ? Il y a là une question qui reste sans réponse.

Quand on entend les organisations du secteur dire que les fournisseurs ont été plus entendus que les organisations de défense des usagers, cela nous pose un problème pour un ministre de gauche, mais on en prend bien note.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Léonard.

**M. Léonard** (PS). - Je ne sais pas si j'ai envie de répondre à ces mesquineries. En fait, vous vous nourrissez de tout ce qui est négatif. C'est quand même terrible. Moi, je ne saurais pas vivre heureux comme cela, mais chacun son truc.

Par contre, je n'ai pas entendu M. le Ministre quant au moratoire. J'ai peut-être loupé un moment, mais je n'ai pas entendu la position sur ce qui se fait à Bruxelles.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Douette.

**M. Douette** (MR). - Non, c'était complet. Je n'ai rien d'autre à ajouter. Je pense que l'on a déjà débattu longuement sur le sujet. Je ne vois pas l'intérêt d'en reparler ici. On connaît les réponses à ce qui s'est passé. On sait ce qu'il faut mettre comme solution en place. Il n'y a pas besoin d'aller plus loin.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Bierin.

**M. Bierin** (Ecolo). - Monsieur Léonard, je n'avais pas dit que le PTB n'était pas présent. M. Hermant présidait effectivement la commission. Je constatais positivement, avec plaisir, que le PTB avait pris connaissance des avis émis durant les auditions.

Je pense que c'est important d'acter – on est plusieurs à l'avoir fait ici – une fois de plus que ce système de compteur à budget ne permet pas de lutter contre la précarité. Il est en contradiction avec le respect de certains droits fondamentaux. On voit en plus, à

l'occasion de ces événements, que le système est techniquement très lourd, obsolète, vous l'avez dit vous-même, Monsieur le Ministre, difficile, voire impossible à gérer en période de crise pour s'adapter à un imprévu, y compris ensuite pour pouvoir adapter le système après cet imprévu. On se base, comme cela a été dit, sur des estimations. Dans certains cas, les GRD ne savent pas, ne peuvent pas avoir les chiffres complets des effets des procédures mises en place.

On avait déjà pu le constater durant les auditions, on l'avait évoqué avec vous également lors de notre dernière commission : ces dysfonctionnements viennent ajouter une couche supplémentaire. On peut quand même aussi pointer les limites de l'étude de la CWaPE qui a été mentionnée, qui prétend que 80 % des gens sont satisfaits, mais qui, selon d'autres intervenants, des auditions, ont démontré que l'étude passe à côté de la cible en interrogeant uniquement les gens qui ont un compteur au temps T, mais pas celles et ceux qui ont échappé à la pause ou qui n'en ont plus.

On peut par ailleurs constater que – cela n'a pas été dit jusqu'ici – il était quand même particulièrement problématique dans le chef d'ORES d'activer la coupure à 23 heures, une heure à laquelle beaucoup dorment déjà, se réveillent le matin avec un frigo en train de dégivrer ou ceux qui ne dorment pas encore, qui n'ont personne vers qui se tourner

évidemment à cette heure-là, le numéro d'urgence d'un GRD étant très rapidement saturé avec autant de coupures au même moment. De toute façon, même si cela peut être rassurant au moins de comprendre ce qui se passe sur le moment, aucune aide n'est possible, en tout cas pendant la nuit, vu que les bornes de rechargement ne sont pas accessibles.

Encore une fois, c'est intéressant, enfin plutôt interpellant de voir concrètement les implications du système. Un compteur peut s'interrompre à n'importe quel moment, avec tous les inconvénients que cela soulève.

On a pu le voir aussi dans les sujets des journaux télévisés. On a vu les files, notamment une dame qui indiquait qu'elle avait une personne handicapée à la maison avec un respirateur qui ne fonctionnait plus depuis plusieurs heures. D'autres exemples ont été cités.

Vu tous ces constats et vu la gravité de la situation, on a préparé une motion de majorité motivée afin de demander au Gouvernement, c'est-à-dire à vous-même comme ministre de l'Énergie, votre analyse rapide d'ici au 1er septembre des enseignements à tirer de ces événements afin de nourrir les travaux sein du groupe de travail qui a déjà été mentionné, pour pouvoir aboutir tout aussi rapidement.

Dans cette motion, on demandera aussi d'étudier les mesures transitoires à adopter avant la mise en place d'un nouveau dispositif de lutte contre la précarité

énergétique. On est au croisement de plusieurs éléments qui amènent à modifier le système. Il y a la DPR, il y a les évolutions technologiques, la fin de la fabrication des compteurs à budgets, l'arrivée des compteurs communicants, les auditions qui ont eu lieu, les mesures prises durant la crise, les dysfonctionnements constatés. Basé sur tout cela, on peut se demander si cela a encore du sens de poser de nouveaux compteurs à budget aujourd'hui, comme cela a également été dit par M. Fontaine, mais nous laisserons le Gouvernement se prononcer sur cette question, avec les moyens qui sont les siens, pour examiner les différentes voies possibles.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Fontaine.

**M. Fontaine (PS).** - Monsieur le Ministre, vous avez utilisé les termes « situation inacceptable » et je peux vous rejoindre – je pense que l'ensemble des parlementaires ici, dans cette salle, peuvent vous rejoindre –, situation inacceptable, bien sûr.

Je dirais aussi situation exceptionnelle. On a mentionné les longues files sur les trottoirs devant chez Resa, la problématique des coupures chez ORES à 23 heures l. Mon collègue vient d'énumérer un certain nombre de conséquences. Je me demande, moi, de mon côté, s'il n'aurait pas été préférable de faire comme dans des intercommunales de plus petite taille, je citerai la IEG, par exemple, où je pense qu'il y a eu zéro coupure ou quatre coupures. Donc, totalement insignifiant. Certes, c'est une plus petite intercommunale qui couvre moins d'abonnés, mais il y a eu une proactivité. En tout cas, il y a eu une démarche envers les détenteurs de compteurs à budget et cela s'est passé beaucoup mieux.

Alors, je me dis que de grosses intercommunales comme ORES et comme Resa auraient pu peut-être mettre les moyens humains à disposition en préventif plutôt que, je vais dire, en « post » dès qu'il y a eu la problématique.

Et, ou alors j'ai été totalement inattentif, mais il ne me semble pas avoir entendu votre réponse par rapport au moratoire, mais cela viendra peut-être à la rentrée parlementaire. Je vous remercie.

**Mme la Présidente.** - Des motions ont été déposées en conclusion de l'interpellation de M. Hermant. La première, motivée, a été déposée par MM. Bierin, Fontaine et Douette (Doc. 230 (2019-2020) N° 1) et la deuxième, motivée, a été déposée par MM. Hermant, Nemes et Mugemangango (Doc. 231 (2019-2020) N° 1).

L'incident est clos.

*(M. Hermant, Président, reprend place au fauteuil présidentiel)*

#### **QUESTION ORALE DE M. CORNILLIE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES PROJETS RELEVANT DE LA FILIÈRE HYDROGÈNE EN WALLONIE »**

#### **QUESTION ORALE DE M. LÉONARD À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA DÉCLARATION DU FORUM PENTALATÉRAL DE L'ÉNERGIE SUR L'HYDROGÈNE »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité de :

- M. Cornillie, sur « les projets relevant de la filière hydrogène en Wallonie » ;
- M. Léonard, sur « la déclaration du Forum pentalatéral de l'énergie sur l'hydrogène ».

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

**M. Cornillie (MR).** - Monsieur le Ministre, parmi les diverses possibilités qui s'offrent à la Wallonie pour effectuer sa transition écologique et énergétique, l'hydrogène constitue à coup sûr une priorité. Le Gouvernement s'efforce de multiplier les projets autour de ce dernier, tant au niveau de la production que de la consommation. L'exemple le plus récent étant notamment le choix du projet Waste-to-Wheels, pour alimenter la nouvelle flotte de bus électriques à hydrogène à Charleroi et dans la périphérie de Charleroi. Plusieurs intercommunales wallonnes en charge de ces matières se montrent d'ailleurs très enthousiastes dans la recherche autour de cette forme d'énergie.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous dès lors dresser un état des lieux des projets hydrogène en Wallonie ?

Parmi ces derniers, lesquels sont soutenus, financièrement ou d'une autre manière, par la Région ?

Prévoyez-vous, Monsieur le Ministre, de multiplier le soutien régional aux projets hydrogène dans le futur ?

Pour en revenir au projet cité Waste-to-Wheels, d'autres projets alliant mobilité publique, s'entend donc les TEC, ou infrastructures publiques, d'une part, et hydrogène, d'autre part, sont-ils sur la table en Wallonie ?

Quelles sont leurs chances d'aboutir ?

Pourront-ils également bénéficier du programme européen JIVE qui vise à booster la commercialisation des bus à pile à combustible à hydrogène ?

Sachant aussi qu'au niveau européen, entre temps, entre le dépôt de cette question, et je sais bien que je ne peux pas en poser d'autres donc je ne le ferai pas, mais qu'au niveau européen, la feuille de route hydrogène a

elle aussi été publiée avec sa volonté de soutenir l'hydrogène propre en décarbonant la production d'ici 2024 en développant la production et en déployant la molécule par les infrastructures et les usages divers notamment.

Pouvez-vous, Monsieur le Ministre, nous dire comment la Wallonie va saisir l'hydrogène comme potentiel d'avenir en matière énergétique ? Merci, Monsieur le Ministre.

**M. le Président.** - La parole est à M. Léonard pour poser sa question.

**M. Léonard (PS).** - Monsieur le Ministre, le 15 juin dernier, en marge du Conseil des ministres européens de l'Énergie, le Forum pentalatéral de l'Énergie – qui rassemble les Pays-Bas, l'Allemagne, l'Autriche, la France, le Luxembourg, la Suisse et la Belgique – a affirmé, par le biais d'une déclaration politique commune, l'engagement de ses membres à renforcer leur coopération en matière d'hydrogène dans le but de contribuer à la décarbonation complète du système énergétique.

Les sept signataires de la déclaration soulignent que l'hydrogène issu de sources renouvelables peut être un élément important dans la limitation des émissions nocives liées au transport et à l'industrie. Le Portugal et la Bulgarie soutiendraient également l'initiative.

Ils demandent à la Commission européenne de définir une stratégie, avec des propositions législatives et des objectifs pour 2030 et à plus long terme.

Monsieur le Ministre, quelle est votre analyse ?

Pouvez-vous nous en dire plus sur cette déclaration ?

Comment a-t-elle été accueillie par le Conseil des ministres européens de l'Énergie ?

La Commission européenne a-t-elle déjà pris position par rapport à cette demande ?

Quelles initiatives comptez-vous prendre au niveau wallon ? Je vous remercie.

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Jusqu'ici, je n'ai pas encore beaucoup parlé. Surtout depuis le temps que je suis ici.

Merci, Monsieur le Président. Merci, Messieurs les députés.

*(Réactions dans l'assemblée)*

Oui, je ne critique pas. C'est un fait.

Le développement de la filière hydrogène comme maillon essentiel de la transition énergétique semble est un fait de plus en plus établi. En tout cas, nombreux sont ceux qui maintenant se penchent de manière très active sur cette filière.

Comme le mentionne justement une des questions, la production d'hydrogène renouvelable par électrolyse de l'eau reste un marché de niche étant donné le coût de production de cet hydrogène comparé à d'autres technologies basées sur les ressources fossiles.

Cependant, il semble essentiel de se pencher sur le potentiel que constitue cette production renouvelable, surtout en regard de sa faculté à permettre l'électrification indirecte de certains secteurs économiques difficilement électrifiables par ailleurs.

Quant à savoir quelle approche nous devons mener au niveau politique, je resterai assez prudent. La Commission européenne vient de confirmer, ce 8 juillet, via sa stratégie pour le développement de l'hydrogène pour atteindre la neutralité carbone en 2050, sa volonté d'investir dans les technologies de production et de diffusion. Néanmoins, les volumes financiers n'ont pas encore été précisés. Au-delà, l'actuelle présidence allemande de l'Union ainsi que le Parlement européen ont également fait montre d'une ambition certaine pour permettre à l'hydrogène de réellement prendre son envol dans le paysage énergétique. C'est bien dans ce contexte général que s'inscrit la déclaration prise par le Forum pentalatéral de l'énergie, dont j'ai suivi d'assez près la négociation au niveau belge. Je ne vous cacherai pas que la rédaction de cette déclaration commune a demandé de longues et nombreuses discussions, tant au niveau belge qu'au niveau du Forum pentalatéral lui-même, avec un compromis final assez mitigé.

Le principal point de crispation dans le débat a été les termes mêmes d'« hydrogène renouvelable », terminologie qui a des significations différentes selon celui qui s'exprime.

Comme je l'ai mentionné, l'hydrogène a un potentiel réel de stockage d'électricité d'origine renouvelable. Cette faculté a déjà été mise en avant par de nombreuses parties prenantes et par la Commission elle-même, qui y voit un élément basculant de la transition énergétique. C'est bien dans ce sens que nous sommes intervenus dans le cadre de la négociation d'une position commune belge.

Toutefois, force est de constater que la déclaration du Forum pentalatéral laisse planer une certaine confusion puisqu'elle tend à laisser la porte ouverte à l'hydrogène bleu fabriquée par vaporeformage et combinée à de la capture et au stockage ou utilisation du CO<sub>2</sub> émis. Il laisse même ouverte la possibilité de recours à de l'électricité d'origine nucléaire, qui n'émet, en effet, que très peu de CO<sub>2</sub>, tout en posant d'autres problèmes.

Je peux comprendre et accepter que, de manière transitoire, le recours à de l'hydrogène bleu puisse être évoqué puisque l'on vise du long terme, mais la déclaration semble rendre cette option pérenne, alors même que tous reconnaissent, de manière consensuelle, que l'avenir résidera dans la production d'hydrogène vert.

La réception du document par nos collègues européens n'a pas été aussi franche que souhaité à la suite de la crise sanitaire actuelle. La signature était prévue en marge du Conseil de l'énergie de la présidence croate, mais a finalement été réglée par courrier diplomatique avec un éclairage publicitaire évidemment moins important.

À ma connaissance, la Commission n'a pas pris position sur le contenu de cette déclaration. Dans les faits, la Commission était déjà à la conclusion de sa stratégie de développement de l'hydrogène en Europe pour aider l'Europe à parvenir à la neutralité climatique. Force est de constater que les deux documents disposent de convergences certaines avec un accent européen plus marqué sur l'émergence d'une économie de l'hydrogène vert.

Même si je fais montre d'une certaine prudence, en l'état, je reste convaincu que le Gouvernement continuera à soutenir cette filière comme il l'a fait au travers du projet *Waste-to-Wheels*, qui marque une nouvelle étape importante pour la Wallonie, avec la mise en œuvre d'un projet totalement intégré. Jusqu'ici, le déploiement de projets au niveau belge ne s'était fait que sur des segments spécifiques, principalement le déploiement d'infrastructures de distribution, comme la future station que le groupe Colruyt devrait déployer, début 2021, à Herve ou celle à l'étude à Ollignies. D'autres projets intégrés sont actuellement à l'étude en rappelant, par exemple, le souhait concret d'un projet au niveau de l'aéroport de Liège. À ce sujet, je tiens à préciser que, le 2 juin dernier, j'ai eu l'occasion de rencontrer le CEO de John Cockerill afin de discuter, entre autres, de ce projet et nous avons convenu de continuer à avancer afin que ce projet aboutisse en offrant une nouvelle vitrine technologique à la Wallonie.

Il est cependant essentiel de signaler que, malgré le caractère stratégique que prend cette technologie dans le cadre de la transition énergétique, les coûts de développement ne pourront être que difficilement supportables par la Wallonie sans que celle-ci s'inscrive dans des démarches coordonnées au niveau européen. Vous mentionnez à ce titre très justement le double projet JIVE, dont il a été largement question dans le projet *Waste-to-Wheels*. Pouvoir recourir dans un avenir proche à JIVE au-delà de notre engagement actuel risque d'être assez compliqué sans avoir déjà pu disposer d'un seul véhicule, mais il va de soi que si l'expérience s'avère fructueuse, nous devons pouvoir évaluer la possibilité de recourir de manière plus systématique à ce type d'opportunité de cofinancement.

D'autres possibilités existent au niveau européen, comme les appels « CEF » du Réseau transeuropéen de transport pour lesquels j'ai eu la confirmation de l'intérêt de certains porteurs de projets à voir déployer certaines infrastructures sur notre territoire.

Je tiens, également, à mettre en exergue le prochain projet d'intérêt européen économique commun sur l'hydrogène qui devrait voir le jour assez rapidement en fonction des retours d'intérêts, déjà nombreux, des États membres. Je me permets cependant de vous renvoyer à mon collègue de la recherche qui assume la gestion opérationnelle de cet appel pour la Wallonie.

Enfin, je rappelle également que le Gouvernement wallon a décidé de maintenir, dans la programmation du fonds Kyoto, un axe de soutien assez cohérent dans les filières hydrogène, gage de la volonté gouvernementale à renforcer son action et son support dans ce domaine.

Il va donc de soi que je continuerai à défendre ce type d'initiatives en déterminant, au mieux, les leviers d'action afin d'encourager la transition énergétique.

**M. le Président.** - La parole à M. Cornillie.

**M. Cornillie (MR).** - Je suis heureux de voir qu'il y a un consensus de plus en plus large autour de l'hydrogène avec effectivement les réserves que vous avez signalées et très justement autour de la définition de l'hydrogène renouvelable qui n'est pas toujours la même non plus selon l'interlocuteur. Les opportunités que présentent indépendamment de cette considération, l'hydrogène semble de plus en plus évidente pour le stockage de l'énergie, pour vous l'avez évoqué l'électrification de certains secteurs difficilement imaginables à ce stade, avec même peut-être là où l'on fait de la verdurisation de la flotte même de petits véhicules avec sans doute un intérêt demain plus grand aussi pour l'hydrogène à la condition que l'on atteigne des masses critiques. C'est l'objet de tous les appels européens notamment à la condition que l'on atteigne des masses critiques qui permettent finalement de rentabiliser plus facilement les investissements en la matière. J'évoquerai le sujet comme vous le suggérez avec le ministre Borsus au niveau de la recherche et développement. Je relève que vous continuez les investissements dans le secteur à travers notamment le fonds Kyoto et la convergence heureuse qu'il y a entre le Gouvernement wallon et sa volonté et l'Union européenne qui aboutissait déjà à la conclusion de son document, de son texte. Je reviendrai sur ce sujet en septembre pour le creuser plus en profondeur.

**M. le Président.** - La parole à M. Léonard.

**M. Léonard (PS).** - Cela sera très court. Tout a été dit dans les interventions et notamment dans la réponse particulièrement claire.

Je vous remercie pour ces réponses. Vous l'avez dit le potentiel est important, bon les coûts aussi, mais le

potentiel est très important. On restera attentif à la suite des réflexions sur le sujet et notamment quant au déploiement des différents projets. Donc à suivre, merci.

**QUESTION ORALE DE MME NIKOLIC À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA  
PRISE DE POSITION D'UN GESTIONNAIRE DE  
RÉSEAU ET DE DISTRIBUTION (GRD) QUANT  
À L'ÉLARGISSEMENT POSSIBLE DE SES  
MISSIONS »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Nikolic à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la prise de position d'un gestionnaire de réseau et de distribution (GRD) quant à l'élargissement possible de ses missions ».

La parole est à Mme Nikolic pour poser sa question.

**Mme Nikolic (MR).** - Monsieur le Ministre, dans un entretien récent au journal *Le Soir*, le directeur général de Resa indiquait sa volonté de faire évoluer son institution vers de nouvelles missions allant au-delà de la simple activité de gestionnaire de réseau de distribution. Il évoquait le passage du GRD au GSD soit gestionnaire de systèmes de distribution. Ce n'est pas le seul et ce n'est pas le premier à avoir partagé une vision plus prospective sur l'avenir des réseaux et des gestionnaires de réseaux en Wallonie, mais c'est le plus récent et c'est ce qui m'inspirait cette question.

Il évoquait notamment les communautés énergétiques, la mobilité électrique et la question du rechargement des véhicules électriques, le stockage de l'énergie, mais aussi le développement des *smart cities*.

Il est certain que suite à ce que je pourrais appeler une diversification quelque peu déraisonnable de Nethys, la législation wallonne a plus strictement encadré les activités des GRD. Si je laisse de côté la question de la production d'énergie et celle du service universel dont nous avons déjà débattu dans cette commission, il me semble qu'une série d'activités suggérées dans cette commission sont circonscrites au domaine de l'énergie et qui répondent actuellement à une demande non rencontrée. La DPR prévoit d'ailleurs expressément ce genre d'investissements publics dans les thématiques citées.

Je précise aussi et l'on a déjà eu l'occasion d'en discuter dans cette commission que le régulateur wallon, la CWaPE mène actuellement une étude avec le consultant Schwartz and Co sur le paysage actuel de la distribution de l'électricité et du gaz en Wallonie, mais plus sur les aspects efficacité. On est plus sur un aspect technique.

Dans une deuxième phase, il est prévu et il s'agira à mon sens d'étudier, d'esquisser le paysage futur de la distribution d'énergie. On évoque souvent la question des fusions et synergies, mais je pense qu'il y a aussi la question du rôle et de l'évolution du GRD et des systèmes de distribution. Surtout que plusieurs éléments me font douter d'un réel *input*, d'une réelle vision prospective de ce que doit être le paysage de la distribution de l'électricité et du gaz demain, en Wallonie.

Monsieur le Ministre, quelle est votre position sur la proposition de Resa de voir les GRD jouer un rôle accru dans la transition écologique via, par exemple, l'implantation de bornes de rechargement électrique et de stockage d'énergie ?

Cette étude de la CWaPE que je viens d'évoquer, envisagera-t-elle le rôle des GRD dans le paysage énergétique au-delà de la seule question de la distribution d'énergie et de l'état, et de l'efficacité des réseaux ? Sinon, est-ce une réflexion que vous comptez initier ?

Je vous ai fait part de mes doutes sur un *input* en termes de vision prospective de la part du régulateur. Cela pourrait-il venir de vous ?

Le cas échéant, serait-il nécessaire, envisageriez-vous de revoir le décret encadrant les GRD pour leur permettre d'assumer de nouvelles missions en lien avec la transition écologique que le Gouvernement appelle de ses vœux, souhaite et a inscrit dans la DPR ?

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Madame la Députée, la directive européenne 2019/944 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité a édicté de nouvelles règles relatives aux activités des gestionnaires de réseaux de distribution.

L'article 33 de cette directive prévoit que : « Les gestionnaires de réseau de distribution ne peuvent être propriétaires de points de recharge pour les véhicules électriques ni les développer, les gérer ou les exploiter, sauf lorsqu'ils sont propriétaires de points de recharge privés réservés à leur propre usage ».

De même, selon l'article 36 : « Les gestionnaires de réseau de distribution ne peuvent être propriétaires d'installations de stockage d'énergie ni les développer, les gérer ou les exploiter ».

Il peut être dérogé à ces interdictions moyennant le respect de plusieurs conditions dont, notamment, le fait que, à la suite d'une procédure d'appel d'offres ouverte, transparente et non discriminatoire, sous réserve d'examen et d'approbation par l'autorité de régulation, aucune autre partie, ne s'est vu conférer le droit d'en être

propriétaire, de les développer, de les gérer ou de les exploiter, ou ne pourrait fournir ces services à un coût raisonnable et en temps utiles.

Offrir cette possibilité aux GRD ne pourrait s'envisager que si les clients ne peuvent pas trouver une possibilité offerte par le marché. Des garde-fous sont toutefois nécessaires.

La directive prévoit que, si de telles dérogations sont mises en œuvre, les États membres ou leurs autorités compétentes désignées organisent à intervalles réguliers – ou au moins tous les cinq ans – une consultation publique pour réévaluer l'intérêt potentiel d'autres parties à en être propriétaires, ou à les développer, les exploiter ou les gérer. Si la consultation publique indique que d'autres parties sont en mesure d'exercer ces activités, les États membres veillent à ce que les gestionnaires de réseau de distribution cessent leurs activités dans ce domaine. Il est donc entendu que les GRD ne seront autorisés à exercer ces activités que dans le cadre d'un manquement du marché et uniquement jusqu'à ce que le marché se saisisse de cette opportunité.

Pour ce qui est des communautés d'énergie, l'article 16 de la même directive prévoit que : « les gestionnaires de réseau de distribution coopèrent avec les communautés énergétiques citoyennes afin de faciliter les transferts d'électricité à l'intérieur des communautés énergétiques citoyennes ».

Le décret Électricité précise que la gestion d'une communauté d'énergie renouvelable est une activité commerciale liée à l'énergie, interdite aux GRD. Sur ce point, l'Union européenne n'étend donc pas le rôle des GRD au-delà de celui de leur rôle actuel de distribution et de comptage des flux.

Enfin, je vous ferai part de mes commentaires concernant l'étude de la CWaPE, lorsque celle-ci m'aura été officiellement communiquée, ce qui nous permet de prévoir déjà d'autres échanges pour après les vacances puisque l'on va avoir une longue période sans questions, mais après, on aura d'autres occasions d'échanger.

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

**Mme Nikolic (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse très technique et légaliste, j'ai envie de dire. C'est normal, il faut s'inscrire dans le cadre réglementaire dans lequel nous devons évoluer.

J'en reviens à la question de la vision prospective. En fait, c'était cela un peu le cœur de ma question, on a ici une vision, un scénario mis sur la table. Ce n'est pas à prendre ou à laisser, mais j'aurais aimé que vous me donniez un peu du rêve sur la vision. Vous me dites que les GRD peuvent, pourraient faire une série de choses, mais si le marché ne s'en saisit pas, comment fait-on ? Je vais prendre un exemple dont on parle beaucoup, je vous ai déjà interrogé là-dessus aussi, ce sont les bornes de chargement électrique en milieu urbain. C'est un peu,

pour le moment, on est dans une situation où il n'y a pas suffisamment de véhicules électriques pour que ce soit intéressant pour une commune d'investir ou via un partenariat privé, ou public-privé, ou tout simplement pour un acteur privé de vraiment se lancer dans des bornes de rechargement électrique, puis, il y a toute une série d'autres problèmes. Tant que l'on n'offre pas des solutions de recherche, les gens ne vont pas forcément investir dans la mobilité électrique. C'est là que je me dis que le GRD pourrait jouer ce rôle. J'ai eu l'occasion de vous interroger sur l'éclairage public communal. On sait qu'il existe des solutions, ce que l'on appelle les systèmes de recharge vampire. Est-ce quelque chose que l'on peut envisager à un moment donné de mettre en avant ? Qui donne l'impulsion ?

Ici, j'ai l'impression que tout le monde se regarde en chiens de faïence. Il y a une série de règles. On est enfermé dans ces carcans. À un moment donné, il faudrait que cette impulsion vienne de quelque part. C'est un petit peu cela l'histoire, la vision le rêve que j'aurais aimé entendre aujourd'hui. Je comprends que cela s'inscrit dans un cadre plus compliqué. Je vais attendre la rentrée, je vais attendre l'étude de la CWaPE, mais, comme je vous l'ai dit, j'ai pas mal d'éléments qui me font douter que c'est de là que viendra vraiment cette impulsion. Je ne manquerai pas de revenir régulièrement vers vous pour essayer de l'inspirer.

*(Mme Nikolic, Vice-présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)*

#### **QUESTION ORALE DE M. BIERIN À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ÉTUDE DE L'UNIVERSITÉ DE LIÈGE SUR L'ÉNERGIE ÉOLIENNE AU GROENLAND »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bierin à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'étude de l'Université de Liège sur l'énergie éolienne au Groenland ».

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

**M. Bierin (Ecolo).** - Monsieur le Ministre, j'en profite pour relever le fait que c'est très intéressant de voir une députée libérale estimer que les acteurs publics devraient prendre certaines missions en main plutôt que le marché. La question des missions des GRD est en effet très intéressante à cet égard.

Le lundi 29 juin, l'expédition Unu Mondo a mis les voiles en direction du Groenland avec à son bord, notamment, un chercheur de l'ULiège. Sa mission est d'installer trois stations météo qui permettront d'étudier le profil des vents du sud du Groenland pendant trois ans. Cette mission s'inscrit dans un travail mené depuis plusieurs années par une équipe scientifique de

l'Université de Liège. L'hypothèse qu'ils souhaitent vérifier est que le Groenland disposerait d'un important potentiel encore inutilisé en matière d'installation de capacités de production renouvelable, en l'occurrence des éoliennes, en raison de la particularité des vents soufflant au sud de son territoire.

En effet, en addition des vents dominants, les vents synoptiques qui soufflent en moyenne à 60 kilomètres par heure, avec des rafales atteignant les 180 kilomètres par heure, le sud du Groenland serait aussi le théâtre de vents appelés catabatiques. Ces vents résultent de la formation d'air froid dès lors plus dense et plus lourd au sommet de la calotte glaciaire et qui s'écoule ensuite le long de cette calotte, provoquant un vent dense et continu.

Si après ces trois années d'études leur hypothèse se confirme, l'installation de milliers d'éoliennes dans cette région du monde permettrait, selon ces chercheurs, d'accélérer la transition énergétique en produisant jusqu'à l'équivalent de 300 centrales nucléaires. L'énergie éolienne pourrait notamment être acheminée dans le monde entier sous forme de gaz créé synthétiquement, mais aussi éventuellement sous d'autres dispositifs techniques. La presse évoque un montant de 10 milliards d'euros d'investissement nécessaire pour mettre en place ce projet dans son ensemble.

Monsieur le Ministre, quelle est votre analyse quant au potentiel de ce projet ? Comment pourrions-nous effectivement alimenter l'Europe, la Belgique, la Wallonie par ce biais ? Quels contacts avez-vous eus, si vous en avez eus, avec l'ULiège et éventuellement avec d'autres industriels qui seraient intéressés par le projet, même si, admettons qu'il est pris là très en amont ?

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. le Ministre Henry.

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, récemment, une série d'articles ont mis en lumière un projet effectivement porté par l'ULiège. Ces articles mentionnent notamment une expédition au Groenland, dont la mission vise à installer trois stations météo au sud-est de l'île d'ici la fin du mois de juillet.

L'objectif de ces stations est de mesurer les vents catabatiques sur une période de trois ans afin de tester les hypothèses de recherche et les résultats théoriques obtenus par simulation. L'enjeu opérationnel à long terme est, vous l'avez dit, le développement de grands champs éoliens dans la région pour contribuer à l'approvisionnement européen en énergie décarbonée à un prix compétitif.

Le développement de ce projet reflète l'intérêt du monde scientifique pour la recherche de solutions liées aux changements climatiques, y compris sur le plan technologique – dans ce cas via la production d'énergies

renouvelables. Je me réjouis de cette évolution et je note par ailleurs aussi l'approche enthousiaste adoptée par de nombreux médias ayant repris le sujet.

Évidemment, on est toujours dans la phase de recherche et il y a encore lieu de répondre à une série de questions portant sur des aspects divers – technique, économiques et surtout environnementaux – afin de pouvoir prétendre au développement éventuel d'un projet éolien de cette envergure au sud du Groenland.

En effet, il y aura par exemple lieu de tester la résistance des installations aux conditions extrêmes de la région, de prouver la faisabilité technique et économique de l'acheminement de l'énergie en Belgique, d'évaluer les impacts du projet sur l'environnement local, d'assurer la sécurité de l'approvisionnement, et cetera.

Accessoirement, il sera également important d'étudier la question de l'exploitation énergétique de cette portion de territoire avec les autorités groenlandaises, par exemple au regard des ressources minérales découvertes dans le même secteur.

Ce type de projets et le développement éventuel des capacités énergétiques sont enthousiasmants et porteurs d'espoir à l'échelle internationale. Évidemment, cela vient en synergie avec la nécessité de développer des capacités de production d'énergie renouvelable sur notre territoire.

La production locale d'énergie permet de réduire notre dépendance énergétique aux importations. Nous avons récemment eu la démonstration de l'importance de disposer de ressources hautement stratégiques sur notre territoire dans le cadre de la crise sanitaire.

Notons enfin que d'autres projets de grande ampleur ont suscité en leur temps un grand enthousiasme, mais n'ont pas toujours amené les résultats escomptés. Le projet porté par l'ULiège semble bénéficier des expériences passées et, à ce titre, pourrait représenter une étape importante à moyen terme dans l'atteinte de la neutralité carbone en 2050. Toutefois, nous devons aussi travailler sur le court terme. L'objectif immédiat consiste à poursuivre le déploiement des énergies renouvelables produites localement.

Je reste très attentif à la recherche qui peut être menée par l'ULiège et à l'évolution des possibilités de développement éolien de grande ampleur au Groenland.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Bierin.

**M. Bierin** (Ecolo). - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse.

On l'a dit tous les deux, on est très en amont du projet. Néanmoins, un projet industriel d'une telle envergure se prépare aussi très longtemps à l'avance. Si

la recherche est concluante, les acteurs wallons, publics et privés, pourraient jouer un rôle.

Je comprends tout à fait votre priorité, et je la soutiens, sur le fait de développer d'abord ici et maintenant des capacités de production renouvelable.

Cela étant, le Groenland, même s'il a un statut un peu particulier, faisant partie de l'Union européenne via le Danemark, on n'est pas non plus dans un projet très risqué en termes géopolitiques, même si, sur le plan scientifique, technique et environnemental, tout reste encore à prouver.

Je pensais, par exemple, au futur pôle énergie de Nethys qui envisage de développer ce secteur dans son plan stratégique avec Elicio. La SRIW a également une expertise dans le domaine. J'ai l'impression que, si les astres s'alignent et que ce projet s'avère prometteur, on pourrait en retirer beaucoup en Wallonie.

**QUESTION ORALE DE M. DEMEUSE À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA  
MISE EN ŒUVRE DU PROCESSUS  
PARTICIPATIF POUR ATTEINDRE LES  
OBJECTIFS CLIMATIQUES DE LA WALLONIE »**

**QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE  
PROCESSUS PARTICIPATIF RELATIF AU  
CLIMAT EN WALLONIE »**

**QUESTION ORALE DE M. HERMANT À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA  
CONSULTATION DANS LE CADRE DU PLAN  
AIR-CLIMAT-ÉNERGIE 2030 »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité de :

- M. Demeuse, sur « la mise en œuvre du processus participatif pour atteindre les objectifs climatiques de la Wallonie » ;
- M. Desquesnes, sur « le processus participatif relatif au climat en Wallonie » ;
- M. Hermant, sur « la consultation dans le cadre du Plan Air-Climat-Énergie 2030 ».

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

**M. Demeuse** (Ecolo). - Monsieur le Ministre, le Gouvernement s'est fixé des objectifs climatiques très ambitieux en prévoyant d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 et une diminution des émissions de gaz à effet de serre de 55 % d'ici 2030.

Cela suppose évidemment la mise en place de toute une série de mesures fortes dans de très nombreux domaines autour desquelles il est véritablement essentiel de rassembler et de susciter l'adhésion. Des premières mesures importantes ont été adoptées dans le cadre du plan Air-Climat-Énergie, mais elles doivent évidemment être renforcées.

Pour y parvenir, la DPR prévoit la mise en place d'un vaste processus participatif afin d'associer experts et citoyens dont le choix et l'opérationnalisation dans le choix et l'opérationnalisation des mesures nécessaires à l'atteinte de nos objectifs. Le but étant de déterminer collectivement les mesures qui sont à la fois les plus justes socialement et les plus efficaces.

On a vu qu'en France, il y a un processus inédit qui vient d'être mis en place avec la Convention citoyenne pour le climat réunissant 150 citoyens tirés au sort pour réfléchir ensemble et faire des propositions de mesures à prendre pour endiguer le réchauffement climatique.

Après plusieurs mois de travail intense et sérieux, la Convention vient de présenter ses 150 propositions qui sont particulièrement ambitieuses et cohérentes. L'initiative, on peut, je pense, vraiment la qualifier de véritable succès en tout cas, et certainement sur le plan de la participation citoyenne.

Vous venez dans la foulée, Monsieur le Ministre, d'annoncer votre volonté d'avancer dans la mise en œuvre de ce fameux processus participatif prévu au niveau de la Wallonie. Dès lors, je souhaiterais savoir où en est le Gouvernement exactement quant à la mise en œuvre du processus participatif. Comment cela va-t-il s'organiser concrètement ? Peut-on imaginer un outil du type d'une convention citoyenne similaire à ce qui a été organisé avec succès en France ? Je vous remercie.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Desquesnes pour poser sa question.

**M. Desquesnes** (cdH). - Ma question est fort similaire à celle de mon collègue, M. Demeuse. Je voulais simplement savoir quelle était la méthode choisie par le Gouvernement. Quel est le calendrier ? Y a-t-il des experts qui viennent accompagner le Gouvernement dans la procédure ? Si j'ai bien compris, un marché public serait lancé ? Pouvez-vous me préciser les choses en la matière ?

Enfin, je voudrais savoir quels sont les retours actuels de la Commission européenne par rapport au projet de plan Air-Climat 2030 revu par le Gouvernement wallon.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Hermant pour poser sa question.

**M. Hermant** (PTB). - Monsieur le Ministre, dans le cadre du plan Air-Climat 2030, un processus participatif

va être lancé, comme viennent d'en parler mes collègues.

L'objectif principal de ce plan est bien entendu de réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre.

Le premier volet de ce processus consiste à la mise en place d'un panel de citoyens, représentatif de la diversité wallonne.

Le deuxième concerne la transition juste et les mesures à prendre. Différents acteurs économiques, sociaux et environnementaux s'exprimeront à ce propos.

Le troisième impliquera les jeunes par des actions dans les écoles.

Nous saluons ce processus qui consiste à faire participer les citoyens à la décision.

La voix des citoyens sera-t-elle contraignante ?

La voix des citoyens pourra-t-elle s'élever contre celle des multinationales soumises au système ETS ?

Envisagez-vous l'ouverture de la consultation à l'ensemble des citoyens dans une phase suivante ?

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. le Ministre Henry.

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Messieurs les députés, je vous remercie pour vos questions.

Le processus français Convention citoyenne pour le climat est effectivement un succès et particulièrement sur la question de la démocratie participative.

L'application de ce processus a mis en œuvre la capacité des citoyens à s'approprier le sujet de la transition climatique collectivement et de s'accorder sur des propositions fortes, qui ont globalement fait l'objet d'un consensus au sein de la Convention puisque chacune des 150 mesures a été validée à plus de 80 % des participants – parfois mêmes à 99 %.

En ce qui concerne les propositions formulées par les participants, soulignons également qu'une partie d'entre elles rehaussent les ambitions initialement formulées et que d'autres sont totalement novatrices.

Je retiens toutefois l'analyse de François Gemenne qui souligne que beaucoup de propositions portent sur les obligations des citoyens, davantage que sur les obligations de l'État.

Chez nous, le Gouvernement wallon a validé le processus citoyen tel que je l'ai proposé. Ce processus se compose de trois parties.

Le premier volet est la consultation citoyenne *sensu stricto* ; s'ensuit le volet méthodologique relatif à la transition juste et troisièmement, le volet concernant la jeunesse via des actions dans les écoles.

Le panel de citoyens se réunira pour coconstruire une vision de la société en 2030 qui concrétise l'objectif de réduction de 55 % des émissions de gaz à effet de serre en tenant compte plus particulièrement des aspects de justice sociale et d'efficience.

Outre le travail de coconstruction de la vision de la société en 2030, le panel sera également invité à s'exprimer sur les mesures du plan Air-Climat-Énergie et leur adéquation avec la vision. Un document initial sera préparé par l'administration présentant une combinaison de mesures et d'options, non exhaustives, permettant d'atteindre l'objectif de réduction de 55 %. Le comité des experts du décret Climat sera consulté sur ce document initial, base de la consultation. Et, Monsieur Desquesnes, un prestataire externe sera chargé d'organiser le panel et sera sélectionné sur base d'un appel d'offres que nous lancerons d'ici l'automne. La phase de consultation des citoyens démarrera au début du mois d'octobre, avec le lancement du recrutement des membres du panel. Il sera demandé également au prestataire de prévoir la possibilité de collecter des contributions citoyennes, en dehors du panel, qui viendront enrichir la réflexion des membres du panel.

En ce qui concerne le volet méthodologique relatif à la transition juste, il vise à mettre en place un processus d'accompagnement continu pour aider les parties prenantes qu'elles soient issues des secteurs industriels, des bâtiments, de la mobilité, ou de l'agriculture, à aller plus loin dans la transition.

En ce qui concerne les jeunes, deux axes de travail complémentaires seront mis en œuvre : le premier vise à assurer l'intégration de l'enjeu « Climat » dans les thèmes couverts par l'Accord de coopération « éducation relative à l'environnement » qui existe entre la Fédération Wallonie-Bruxelles et la Région. Des outils pédagogiques, incluant notamment les réseaux sociaux et les outils modernes de communication, seront développés. Le second axe de travail consiste en la réalisation d'une enquête auprès des directions des établissements scolaires pour identifier leurs besoins en termes de réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre, ainsi que des attentes des élèves quant aux actions concrètes pouvant être réalisées au sein de leur école. Ce processus sera construit en collaboration avec ma collègue, la ministre de l'Enseignement de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Concrètement, des marchés publics seront lancés prochainement pour recruter les citoyens qui feront partie du panel, recruter les animateurs du processus, ainsi qu'entourer le processus par des acteurs de la communication pour valoriser le travail des citoyens durant l'ensemble de la démarche. Il y aura également

un marché spécifique au volet transition juste, qui a pour objet de guider les éventuels ajustements nécessaires des propositions. En effet, il s'agit d'inclure les publics les plus vulnérables dans cette démarche face à des changements qui ne seront pas naturellement équitables.

En ce qui concerne les coûts, le processus français a coûté de l'ordre de 5 millions d'euros pour 150 citoyens. Le budget wallon qui est consacré est pour l'instant de 300 000 euros, avec de probables compléments qui seront nécessaires suite aux travaux et demandes des groupes de travail eux-mêmes.

Le panel sera effectif pour commencer son travail début 2021. L'étude préliminaire en définira le nombre au regard de la représentativité de la diversité de la société au sein du panel.

Si un tel processus est mis en place, c'est bien pour entendre la voix des citoyens et tenir compte des remarques qui seront faites.

Je ne me positionne pas dans une optique d'opposition des voix des citoyens à celles des multinationales. Les citoyens membres du panel seront alimentés par des rapports d'experts variés.

Le plan Air-Climat-Énergie 2030 qui résultera alors de tout ce processus sera soumis à enquête publique. Tous les citoyens auront la possibilité de s'exprimer sur cette nouvelle version du plan. Enfin, la Commission européenne n'a pas encore remis son avis sur le plan national Énergie-Climat 2030 de la Belgique.

Voilà, Messieurs les députés et Madame la Présidente, pour ce gros sujet et pour ces différentes questions.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Demeuse.

**M. Demeuse** (Ecolo). - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Je vous avoue que je suis vraiment très enthousiaste à l'idée de ce panel et de l'ensemble de ce processus participatif qui se mettent en place. Je pense que la leçon de ce que l'on vient de vivre en France est en fait que c'est possible. On a trop souvent tendance à penser que les citoyens ne sont pas assez experts, ne connaissent pas suffisamment les dossiers, la preuve que si, la preuve que cela peut fonctionner. Je pense aussi que c'est fondamental vraiment de pouvoir associer les citoyens pour garantir l'acceptation la plus large possible des mesures. C'est fondamental pour que cela fonctionne.

Je suis satisfait d'entendre qu'il y a des points d'attentions spécifiques sur l'accès et la participation de l'ensemble des publics, mais aussi sur la participation des jeunes. À cet égard, je suis heureux d'entendre qu'il y aura effectivement des contacts et un travail en lien avec la Fédération Wallonie-Bruxelles pour travailler au niveau des jeunes.

De façon plus globale, je pense qu'il y aura un gros exercice de communication à faire autour de ce processus pour que cela puisse dépasser le cadre des seules personnes qui seront consultées, mais vraiment permettre que l'ensemble des Wallonnes et des Wallons puissent se l'approprier. Je me réjouis du début du travail dans les prochains mois. On y sera très attentif.

**Mme la Présidente.** - La parole à M. Desquesnes.

**M. Desquesnes** (cdH). - Je remercie M. le ministre pour les éclaircissements qu'il a pu nous prodiguer et je peux l'encourager à continuer à travailler de la sorte. La participation citoyenne est une clé de succès de ce genre de réforme et de transition. Deux points d'attention toutefois.

D'une part, la dynamique européenne auquel il est nécessaire de se raccrocher et notamment le mécanisme de transition juste qui est mis parallèlement en place et qui est quand même doté de moyens importants et auquel a priori une partie de la Wallonie pourra émerger.

Deuxième élément, c'est le croisement ou en tout cas le fait qu'il y ait une autre participation citoyenne qui soit lancée en partie sur le même sujet dans le cadre de Get up Wallonia. Puisque, si j'ai bien compris, il y a trois pôles dans Get up Wallonia, dont un pôle sur l'environnement et l'énergie. Dans ce cadre-là, il y a aussi une participation citoyenne avec des idées qui seront sollicitées. Attention de ne pas faire de carambolages sur deux processus participatifs qui visent globalement des objectifs similaires.

Là, je ne peux que vous rendre attentif, Monsieur le Ministre, à faire en sorte qu'il n'y ait pas ce carambolage, que les processus soient distincts, que d'un côté peut-être il y ait le panel et de l'autre côté l'appel à la participation citoyenne. En tout cas, il faut régler le calendrier des deux locomotives pour qu'elles ne se télescopent pas.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Hermant.

**M. Hermant** (PTB). - On entend bien que le processus de consultation est en train de se construire. C'est une bonne nouvelle, mais il faut faire attention, à mon avis, à ce que cette consultation citoyenne soit au-delà de la communication. Il est vraiment nécessaire que les gens prennent part à un véritable plan pour une transition vers une économie durable et une diminution drastique des émissions de gaz à effet de serre.

Sinon, les gens risquent d'être dégoûtés de ne pas voir les changements tant attendus et spécialement chez les jeunes qui étaient dans la rue. Ce sera un point d'attention, à notre avis, à bien avoir en tête.

Quand vous dites que la voix des citoyens et la voix des multinationales n'est pas si... qu'il n'y a pas d'opposition entre les deux, nous, on n'y croit pas. On croit que si l'on veut un véritable changement, il faut

vraiment s'en prendre à ceux qui dirigent le monde économique, le monde de la finance. Cinq multinationales polluent quasiment autant que l'ensemble des ménages belges. Il y a quelque chose à faire là. Il y a vraiment une pression qui doit être mise. J'ai lu quelque part que « l'écologie sans lutte des classes, c'est du jardinage ». La petite boutade.

Oui, on pense qu'il va falloir une force de mobilisation aussi de la population qui va au-delà simplement de la consultation populaire.

*(M. Hermant, Président, reprend place au fauteuil présidentiel)*

**QUESTION ORALE DE M. CORNILLIE À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA  
PROPOSITION D'UN GREEN DEAL WALLON  
VALORISANT LES RESSOURCES DE BOIS  
LOCAL »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Cornillie à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la proposition d'un Green Deal wallon valorisant les ressources de bois local ».

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

**M. Cornillie (MR).** - Monsieur le Ministre, dans une carte blanche, la Fédération interprofessionnelle belge du bois énergie, secteur dont la production d'énergie renouvelable à partir des cogénérations bois équivaut à 25 % de la production électrique renouvelable en Wallonie, appelle les pouvoirs publics wallons à instaurer un Green Deal wallon, qui passerait par la valorisation de la filière bois-énergie.

Globalement, cette initiative demande que « l'ensemble », et je les cite : « des futures mesures de relance et de soutien à l'économie wallonne soient conditionnées par la compatibilité avec les propositions du Green Deal européen et les objectifs de l'Accord de Paris ». Ce sont des demandes que l'on entend parfois, par ailleurs. Dans leur cas, il est également demandé de la Wallonie de supprimer toutes les formes de soutien envers le secteur des combustibles fossiles, émetteurs de CO<sub>2</sub>.

En ce qui les concerne, la Fédération propose également, au sein de cette carte blanche, toute une série de propositions pour le secteur forestier wallon, dans la direction – selon leurs dires – des objectifs climatiques, économiques et sociaux de la Wallonie.

Avez-vous eu l'occasion de prendre connaissance de ces diverses propositions, Monsieur le Ministre, tant sur notre secteur forestier qu'au niveau de la filière énergie qui vous concerne directement ?

Qu'en pensez-vous, Monsieur le Ministre ?

Certaines de ces propositions seront-elles adoptées en mesures concrètes par les autorités wallonnes ?

Car « le bois énergie », et je les cite toujours, « en s'approvisionnant sur les résidus de la filière bois, permet de valoriser de manière optimale une ressource locale et renouvelable : notre forêt wallonne ».

Partagez-vous le constat de la fédération que la filière bois-énergie est un atout indéniable pour rendre notre système énergétique compatible avec des objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, tout en le rendant plus local, plus renouvelable, plus social, bref plus durable et également plus résilient ?

Si oui, quelles seront les actions de la Région pour valoriser le secteur sous cette législature ?

Qu'en est-il de l'idée, à haute portée symbolique incontestablement, de créer un Green Deal wallon, en adéquation avec le Green Deal européen et l'Accord de Paris ?

Je vous remercie d'avance, Monsieur le Ministre.

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, la ressource biomasse, dont le bois, contribue et contribuera substantiellement aux objectifs de production d'énergie renouvelable en électricité et en chaleur et froid dans le mix énergétique attendu en Wallonie pour 2030.

C'est principalement sur le volet « chaleur » que l'effort est pressenti. En effet, la Wallonie s'efforce d'augmenter la part de chaleur et froid renouvelable sur son territoire. Elle vise la production de 14,2 térawattheures d'énergie thermique de source renouvelable en 2030, ce qui correspond à environ 25 % de la consommation de chaleur estimée en 2030, comparé à environ 15 % en 2020. Il s'agit d'une augmentation de 5,3 térawattheures par rapport à l'estimation de la production en 2020, selon la contribution wallonne au plan national Énergie-Climat. Par rapport au scénario de référence, une augmentation de 55 % de la production de chaleur renouvelable est envisagée.

Cette augmentation d'utilisation des énergies renouvelables dans le secteur du chauffage et du refroidissement pourra être atteinte en suivant plusieurs voies technologiques : la combustion de biomasse, la cogénération de biomasse, les pompes à chaleur, la géothermie notamment la géothermie minière et peu profonde, inférieure à 500 mètres, et le solaire thermique. La biomasse constitue toutefois le principal moyen proposé d'ici 2030 pour y parvenir.

Le plan wallon Énergie-Climat prévoit la continuité dans l'utilisation du bois local. À l'horizon 2030, la biomasse solide ou les ressources forestières – liquide noir, pellets, bois de feu, déchets de bois traité de type « bois B », bois de bord de route et plaquettes forestières – pèseront pour 7,8 térawattheures dans la production de chaleur renouvelable. La contribution de la biomasse dans son ensemble, pour la production d'électricité renouvelable, bien que plus modeste, et néanmoins indéniable, puisque l'objectif est d'atteindre 1,7 térawattheure d'électricité produite à partir de biomasse, sur les 10 térawattheures d'électricité renouvelable que la Région wallonne compte produire en 2030. Les impacts sur la qualité de l'air, la disponibilité de la matière, la durabilité, ont également été pris en compte pour l'estimation du potentiel. Une croissance relativement limitée des importations en bois-énergie est attendue.

En outre, la Déclaration de politique régionale prévoit de revoir les objectifs de réduction des gaz à effets de serre de façon plus ambitieuse. L'actualisation du plan Air-Climat-Énergie tend, à cet effet, vers une diminution de 55 % des gaz à effet de serre à l'horizon 2030, comme je l'ai évoqué tout à l'heure. Un Green Deal wallon est souhaitable évidemment et la révision en cours des objectifs va dans ce sens-là.

Il sera nécessaire d'entreprendre des actions afin d'atteindre nos objectifs en énergies renouvelables. La filière bois-énergie est un atout important de la Wallonie. J'ai demandé à mon administration d'analyser la proposition de Green Deal. Certaines actions proposées par la FEBHEL font déjà l'objet de réflexions et des travaux au sein de mon administration et de mon cabinet sont en cours à ce sujet.

La semaine passée, sur mon initiative, le Gouvernement wallon a confirmé sa décision prise le 16 mai 2019 pour ce qui concerne le projet de décret relatif à l'organisation du marché de l'énergie thermique et des réseaux d'énergie thermique qui sera examiné par votre commission à la rentrée. Ce cadre devrait permettre de rapidement mettre en place les mesures identifiées comme prioritaires dans le cadre de la stratégie « Chaleur » que la Wallonie adoptera d'ici à la fin de l'année.

Voilà, Monsieur le Député, c'est un sujet qui n'est pas toujours très bien connu, toutes ces questions de chaleur et en particulier les questions de biomasse. D'une manière générale, ce sont des sujets qui sont très importants dans le cadre de l'approche générale bas carbone et énergie renouvelable.

**M. le Président.** - La parole est à M. Cornillie.

**M. Cornillie (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre, de ces éléments de réponse. En effet, c'est un sujet peu connu qui permettra et me permettra de creuser la question avec, effectivement, les deux volets électricité

et chaleur/froid, en sachant que c'est la chaleur/froid qui est privilégiée, si j'ai bien compris votre réponse, que je ne manquerai pas de lire plus au calme.

Vous accueillez en tout cas ouvertement avec un œil favorable les propositions de la filière, puisque vous avez demandé à votre administration de les étudier.

J'imagine que nous pourrions discuter plus longuement ensuite des conclusions de son analyse tout en sachant, comme vous l'avez signalé, que le cadre énergie thermique va arriver sur la table de cette commission, mais j'aurai aussi là l'occasion de revenir à la lecture de votre réponse in extenso.

#### **QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA REDEVANCE *PROSUMER* ET LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la redevance *prosumer* et les mesures d'accompagnement ».

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

**M. Desquesnes (cdH).** - Monsieur le Ministre, nous avons appris que votre Gouvernement tout début mai – j'avais eu l'occasion d'interroger M. le Ministre-Président – était tombé sur un accord sur la situation des *prosumers* et de la fameuse redevance. C'est un accord qui a été pris visiblement plus à un niveau de président de parti que de gouvernement, mais c'est au Gouvernement à l'exécuter.

À plusieurs reprises, ces dernières semaines, ce dossier a été inscrit à l'ordre du jour du Gouvernement wallon avec l'intitulé suivant : « Redevance *prosumer* et mesures d'accompagnement ». Je voudrais que vous puissiez nous faire le point sur le dossier. Y a-t-il une décision de votre gouvernement ? Quelles sont précisément les mesures d'accompagnement qui ont été adoptées ? Y a-t-il simultanéité entre l'application du tarif et les mesures d'accompagnement au niveau de la facture des *prosumers* ?

Confirmez-vous l'enveloppe de 200 millions, comme j'avais dit à l'époque, mais je sais maintenant que l'on parle d'une enveloppe de 242 millions d'euros ?

Comment sera réparti le montant ? Quelles ont été les concertations avec le secteur et notamment avec la CWaPE ?

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, je vous remercie pour votre question.

L'entrée en vigueur effective de la redevance *prosumer* est en effet reportée au 1er octobre prochain. La redevance sera alors effective, mais de façon simultanée, elle devrait être supportée financièrement par le budget régional.

Le Gouvernement a adopté jeudi dernier une série de mesures de soutien destinées aux détenteurs d'installations photovoltaïques de petites tailles, mais aussi de l'ensemble des consommateurs dans le cadre de l'entrée en vigueur du tarif *prosumer*. Les *prosumers* recevront un soutien pour l'électricité non autoconsommée qui couvrira 100 % de la redevance *prosumer* pour les années 2020 et 2021. Pour les années 2022 et 2023, ce soutien sera réduit à 54,27 % et constituera donc un incitant pour augmenter le taux d'autoconsommation.

Au-delà de 2023, une nouvelle période tarifaire débutera et plus aucun soutien spécifique ne sera proposé.

Les GRD seront sollicités pour appliquer cette rétrocession pour tiers au bénéfice des *prosumers* avec un remboursement par le budget régional.

À côté de cela, je prévois également des primes pour le placement de compteurs communicants et/ou double flux et des équipements de mesurage et de pilotage des installations accessibles à l'ensemble des citoyens.

Ceux qui ont des panneaux pourront augmenter durablement leur taux d'autoconsommation, limiter ainsi leur impact sur le réseau et réduire leur coût d'utilisation correspondant.

Ceux qui n'ont pas de panneaux pourront déplacer leur charge électrique vers des moments où l'électricité d'origine renouvelable est abondante et bénéficier de meilleurs tarifs.

Cela aidera bien sûr les *prosumers* à mieux autoconsommer, mais aussi tous les consommateurs d'électricité à adapter leur comportement pour faciliter la transition énergétique et utiliser de préférence cette électricité quand elle est abondante et bon marché.

L'ambition est ici de favoriser les producteurs d'électricité d'origine renouvelable en évitant des investissements non indispensables sur le réseau et en contenant la facture d'électricité de tous les clients.

L'enveloppe budgétaire annoncée de 200 millions d'euros a été augmentée de 21 % pour tenir compte de la TVA. Elle s'établit dès lors à 242 millions d'euros : 18 millions sont consacrés aux mesures d'accompagnement pour les *prosumers* pour le soutien à l'installation de mesures et pilotages et 224 millions

permettront le report du moment du coût effectif de la redevance *prosumer* et la valorisation de l'électricité injectée en 2022 et 2023.

Les mesures complémentaires pour les non *prosumers* sont à charge du plan de transition pour un montant total de 34 millions d'euros – 14 millions d'euros pour les compteurs communicants et 20 millions d'euros pour des équipements de mesure et de pilotage.

La concertation avec les acteurs – GRD, fournisseurs et la CWaPE a été permanente. Avec l'association Touche pas à mes certificats verts, les échanges ont pu avoir lieu de manière épisodique.

Bien sûr, les étapes de procédure se poursuivront pour que tout cela soit opérationnel en ce qui concerne la redevance au 1er octobre et en ce qui concerne les primes dans les prochains mois pour mise en œuvre dans les prochains mois et prochaines années.

**M. le Président.** - La parole est à M. Desquesnes.

**M. Desquesnes** (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse.

#### **QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA RÉPARTITION DES EFFORTS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE EN WALLONIE »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la répartition des efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre en Wallonie ».

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

**M. Desquesnes** (cdH). - Monsieur le Ministre, je reviens ici sur le suivi et la concrétisation de vos annonces concernant les engagements relatifs au climat prévus dans la Déclaration de politique régionale et qui doivent être la suite et la conséquence de l'adoption de notre plan wallon Énergie-Climat.

Vous avez annoncé dans ce cadre une révision des plafonds de réduction des émissions de gaz à effet de serre par secteurs. On va regarder comment on va réduire énergie ETS, industrie ETS, industrie non-ETS, mais également transport, résidentiel, agriculture, déchets, tertiaire et autres, ainsi que les moyens qui seraient mis pour aider les différents secteurs à atteindre ces différents objectifs.

C'était dans la DPR adoptée voici 10 mois.

Avez-vous les chiffres précis des efforts de réduction des émissions de chacun de ces secteurs ? Ont-ils déjà été déterminés ? Où en est-on ?

Les services de la Région, singulièrement l'AWAC, ont-ils défini une méthodologie et des propositions quant aux futurs objectifs à atteindre par chacun des secteurs ?

Quelle est la photographie actuelle de la situation ? Quel est l'objectif de répartition entre les différents secteurs ?

C'est une question cruciale qui va aussi avec la logique de large concertation évoquée par la DPR. Cette concertation a-t-elle déjà commencé ? Où en est-elle ? Comment cela se passe-t-il ? Tous les secteurs sont-ils bien concernés en la matière ? Avez-vous déjà entrepris le dialogue – et même plus que du dialogue – avec l'ensemble des secteurs ?

En février dernier, je vous avais déjà interrogé sur ce sujet. Vous m'aviez expliqué que l'avis du comité des experts du décret Climat allait être sollicité concernant l'objectif de réduction de 55 % de ces fameux gaz à effet de serre. Vous aviez ajouté qu'une concertation devait avoir lieu entre les différentes directions générales au sein de l'administration.

Ces travaux ont-ils pu avancer ? Des avis ont-ils été rendus ? Quelle en est la teneur ?

Enfin, pouvez-vous faire le point sur les avancées quant à la mise en place du Haut Conseil stratégique annoncé dans la DPR, c'est-à-dire ceux qui doivent mettre en place la méthodologie au global de surveillance des objectifs de réduction des gaz à effet de serre ? Je pense qu'il y a eu un début de décision – c'est ce que m'a annoncé le ministre-président voici quelques jours – puisqu'il m'a dit que, pour fin du premier semestre 2021, dans un an, si tout va bien, ces gens seront en place. Confirmez-vous cette analyse et cette réponse ?

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, la DPR engage le Gouvernement pour un nouveau plan Air-Climat-Énergie avec un objectif de 55 % de réduction des gaz à effet de serre pour 2030 par rapport à 1990.

Le 18 mars 2020, le comité d'experts a remis un avis d'initiative sur cet objectif de réduction. Dans cet avis, le comité salue la volonté du Gouvernement de rehausser le niveau d'ambition plus en phase avec l'objectif de 2050. Ils ont énoncé six principes importants qui sont :

- d'agir tôt, c'est-à-dire commencer le plus rapidement possible la mise en œuvre des

politiques et mesures afin d'éviter les investissements de type *lock-in* ;

- de développer et déployer des technologies climatiquement neutres, comme le solaire photovoltaïque ou l'utilisation de l'hydrogène ;
- d'introduire un signal prix via une tarification du carbone ;
- d'intégrer les aspects sociaux et de cohésion sociale dès la genèse des politiques Énergie-Climat ;
- de transformer notre modèle de production et de consommation en mettant en place un modèle d'économie circulaire ;
- d'aller vers une industrie décarbonée et compétitive pour éviter les fuites de carbone.

Concernant les réductions, le Gouvernement a validé le processus participatif qui se mettra en place pour définir ces objectifs sectoriels ainsi que le processus. Je m'en suis expliqué longuement tout à l'heure. Les citoyens seront ainsi informés par les administrations et les experts invités à s'exprimer durant le processus.

Les réflexions seront alimentées par les différentes parties prenantes qui pourront fournir leur vision de ce qui peut ou doit être fait, mais, au final, la proposition d'actions émanera essentiellement des citoyens eux-mêmes.

Ensuite, le projet sera soumis à enquête publique pour un ultime échange avec la société.

Au bout de ce processus, le plan Air-Climat-Énergie finalisé sera soumis pour décision au Gouvernement.

Évidemment, cela ne nous empêche pas d'agir déjà dès maintenant sur une série de choses. C'est pour cela que nous venons de décider par exemple du plan Infrastructures qui réoriente très fortement les investissements sur les mots doux.

Je veux dire, les actions qui sont engagées, qui sont annoncées par la DPR, sont en cours. Simplement, le processus participatif qui, lui, se finalise pour fin l'année prochaine et qui est annoncé par l'accord de gouvernement est désormais mis en place.

Pour ce qui est du détail, du processus exactement, m'en suis expliqué tout à l'heure.

Je pense que vous avez une question également sur le haut conseil stratégique, je vous rappelle que c'est une compétence du ministre-président puisque cela dépasse uniquement la compétence climat, mais nous avons réalisé les étapes niveau du Gouvernement. Pour ce qui concerne la partie climat, nous avons aussi adopté, au niveau du Gouvernement, la mise en place du test climat qui va donc démarrer à partir du mois de septembre sur les évaluations des décisions du Gouvernement, d'abord de manière pilote et puis, de manière systématisée à partir de janvier, comme étant le

prélude à la mise en place complète du haut conseil climat.

Nous suivons tout à fait ce qui était annoncé par l'accord de gouvernement.

**M. le Président.** - La parole est à M. Desquesnes.

**M. Desquesnes** (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse qui m'embête un peu sur la détermination des objectifs de répartition des efforts par secteur. Vous dites, ce sont les propositions citoyennes qui vont...

*(Réaction d'un intervenant)*

Les secteurs ? Ce ne sont pas les propositions citoyennes.

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Je vous renvoie à ma réponse de tout à l'heure.

Je ne veux pas vous interrompre. Je vous renvoie simplement à ma réponse complète de tout à l'heure. Il y a plusieurs parties dans le processus. Il y a effectivement le débat citoyen et en ce compris à la fois des personnes qui seront directement impliquées, mais aussi de tous les citoyens qui le souhaitent, mais par ailleurs un travail de coconstruction avec les secteurs eux-mêmes. Il n'y a pas de fixation initiale d'objectif par sous-secteur, parce que le travail va se faire dans tous les groupes en même temps. À la fin évidemment, on doit arbitrer de telle sorte que l'on a les 55 % au global. C'est la méthodologie même qui a été choisie.

**M. le Président.** - La parole est à M. Desquesnes.

**M. Desquesnes** (cdH). - Merci pour cette précision, Monsieur le Ministre.

Cela m'étonne un peu parce que je pense que si vous faites travailler tous les secteurs ensemble, sans déterminer quelle va être la feuille de route particulière de chacun des secteurs, cela va être la foire d'empoigne à la fin.

Pensez-vous que les secteurs vont tomber d'accord comme cela naturellement sur les efforts à réaliser ? Je suis un peu étonné de cette méthode. C'est quand même très large, le secteur de l'énergie, des industries ETS, des non-ETS, le secteur agricole, les particuliers, les déchets. Cela fait une flopée de secteurs qui ont des réalités extrêmement différentes. Les laisser de dire que l'on va laisser les citoyens et les *stakeholders* du secteur, les parties prenantes, chacune et chacun venir avec leurs propres propositions, à un moment donné – c'est le rôle du politique – c'est de trancher. Vous ne leur faites pas un cadeau en ne déterminant pas a priori quels sont les efforts et la feuille de route de chacun.

## **QUESTION ORALE DE M. NEMES À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE POINT DE VUE DU GOUVERNEMENT WALLON À PROPOS DU CAPACITY REMUNERATION MECHANISM (CRM) »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Nemes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le point de vue du Gouvernement wallon à propos du *capacity remuneration mechanism* (CRM) ».

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

**M. Nemes** (PTB). - Monsieur le Ministre, suite à la sortie du nucléaire en 2025, il a été décidé de mettre en place un incitant aux agissements, le CRM, ou *capacity remuneration mechanism*. En effet, devant le manque de signaux d'investissement dans secteur de la production d'électricité, la sécurité d'approvisionnement en électricité est en danger. En tout cas, c'est l'avis d'Elia.

Ce n'est pas du tout l'avis de la CREG, qui a formé des critiques vis-à-vis de cette étude, justifiant le besoin du CRM. La CREG maintient ses critiques.

Quand on va voir dans le rapport en détail, les critiques de la CREG sont solides et bien fondées. Elles sont nombreuses et nombre d'entre elles permettraient à elles seules d'assurer la sécurité d'approvisionnement.

D'après la CREG, la mise en place de ce mécanisme coûterait aux ménages jusqu'à 105 euros par an. Cet argent sera probablement prélevé via la facture d'électricité et servirait à inciter des entreprises déjà largement bénéficiaires, telles qu'Electrabel, à investir dans des centrales à gaz.

Pour le PTB, il est totalement irresponsable de se lancer dans la mise en place d'un mécanisme censé soutenir la sécurité d'approvisionnement sans avoir la certitude que ce soutien est nécessaire.

Dans ce cadre, allez-vous défendre, au sein du groupe concert CRM, le fait qu'une étude complémentaire des besoins en électricité à la sortie du nucléaire doit être réalisée pour déterminer la nécessité du CRM.

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, pour rappel, la Belgique s'est engagée à s'affranchir de la production d'énergie nucléaire en 2025. Pour s'y préparer et pour accompagner cette sortie, il est prévu de subsidier et de favoriser de nouveaux moyens de production d'électricité, notamment des centrales à gaz, via un mécanisme de rémunération que l'on appelle CRM, *capacity remuneration mechanism*.

Je suis bien conscient des difficultés posées par un tel mécanisme. Comme je l'ai expliqué il y a quelques semaines, les Régions ont été associées aux travaux tardivement et ne le sont que de manière très partielle, ce que je déplore.

Je ne peux que constater avec vous également les divergences de vues entre Elia et la CREG, pourtant deux acteurs essentiels du système électrique au niveau fédéral.

De plus, les critiques de la CREG, assez bien argumentées, sont inquiétantes. Comme je ne dispose pas de suffisamment d'éléments pour répondre de manière précise à ce stade, je vais charger mon administration d'analyser les documents disponibles et, bien entendu, lors des consultations CONCERE, nous serons très attentifs à ce que l'impact du système sur les consommateurs d'électricité soit le plus faible possible.

Légalement, une nouvelle simulation belge de l'adéquation est prévue au plus tard le 30 juin 2021. Or, l'instruction pour la première enchère est prévue au plus tard le 31 mars 2021. Dans l'intérêt du consommateur, il serait donc logique de réaliser une nouvelle simulation avant le 31 mars 2021. Je soutiendrai ce point de vue auprès de ma collègue fédérale, pour autant qu'elle nous consulte.

Voilà les éléments de réponse que je voulais formuler concernant ce mécanisme.

**M. le Président.** - La parole à M. Nemes.

**M. Nemes (PTB).** - Vous me voyez rassuré. Je suis d'accord avec vous. Je reconnais d'ailleurs tout à fait que vous avez été relativement peu impliqué dans cette discussion depuis le début. Si je ne m'abuse, vous n'avez été invité que deux fois à discuter sur ce sujet. Je suis heureux d'entendre que vous vous dirigez vers la défense d'une étude complémentaire avant que l'on aille vers les premières enchères. Je suis d'accord avec vous. Je pense qu'il est grand temps de faire un choix ici entre : soit laisser le marché décider, soit se diriger vers une production d'énergie qui est plus planifiée dans laquelle on fixe les objectifs nous-mêmes plutôt que de laisser le marché décider.

Suite au prochain épisode. Je ne manquerai pas de revenir vers vous pour voir quelles seront les décisions qui seront prises.

#### **QUESTION ORALE DE M. NEMES À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ISOLATION DU LOGEMENT PRIVÉ WALLON »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Nemes à M. Henry, Ministre du

Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'isolation du logement privé wallon ».

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

**M. Nemes (PTB).** - Monsieur le Ministre, cette question part d'un article paru le 2 juillet, qui nous apprend que, en Wallonie, seulement 0,2 % des maisons et 2,3 % des appartements ont obtenu le score énergétique de l'objectif 2050. C'est ce qui ressort du dernier Baromètre de l'isolation de Recticel Insulation.

Le toit est une des premières sources de déperdition d'énergie et selon cette étude 36 % du parc wallon, le moins bon élève des trois Régions, devraient ainsi être mieux isolés.

Si l'on veut pouvoir répondre aux normes énergétiques de l'objectif 2050, il est donc important de pouvoir agir de façon énergique sur le problème. Dans la Déclaration de politique régionale, vous avez inscrit deux intentions concernant cette problématique : établir un projet de rénovation et d'isolation de 250 000 logements et 2 500 bâtiments publics ; établir un cadastre des bâtiments publics d'ici fin 2020.

Voici mes questions.

Où en êtes-vous dans l'établissement de ce cadastre énergétique des bâtiments publics ? Qui le réalise et avec quels moyens ? Quelle est précisément l'échéance fixée ?

Où en êtes-vous dans ce projet d'isolation de 250 000 logements ?

Le mécanisme du tiers investisseur est-il toujours bien l'axe de financement principal que vous comptez utiliser ?

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, l'article que vous mentionnez est très intéressant parce qu'il aborde de nombreux points qui sont développés dans la stratégie wallonne, en tout cas le projet de stratégie wallonne à long terme pour la rénovation, dont la mise à jour est en cours de discussion au sein du Gouvernement.

En ce qui concerne les statistiques présentées, il faut garder à l'esprit que la base de données utilisée présente un certain biais, du fait que les certificats PEB qui s'y trouvent ont été réalisés parce qu'un événement particulier s'est produit dans l'existence du bâtiment. Dans la plupart des cas, il s'agit d'un changement de propriétaire. Le certificat est établi par le cédant. La base de données donne donc une image avant les éventuels travaux ayant suivi la vente. L'état des lieux reste néanmoins pertinent, une grande partie des

logements existants devra être rénovée pour atteindre les objectifs à 2050.

La toiture est responsable d'un tiers des déperditions d'énergie, son isolation est nécessaire, mais pas suffisante pour atteindre une efficacité énergétique du bâtiment qui soit satisfaisante. L'isolation du toit est un prélude à une isolation plus complète et doit être pensée comme telle dès le début des travaux.

Cela veut dire que la nouvelle toiture doit présenter une avancée afin d'accueillir l'isolation des murs, un dépassement donc, laquelle va elle-même influencer la position des châssis. Par ailleurs, placer des panneaux photovoltaïques ne devrait s'envisager qu'après rénovation et isolation de la toiture puisque c'est un travail absolument prioritaire en termes d'efficacité énergétique.

Le cadastre des bâtiments publics, qui est un autre aspect de votre question, est effectué par les localités concernées, encouragées par des structures telles que le BEP en Province de Namur pour ne citer que celle-là. Le travail est en cours. Il doit être établi dans les plans des communes qui sont parties prenantes à la Convention des maires et il devra être établi par tous pour une approche holistique de la réduction des consommations énergétiques, soutenu par l'initiative RenoWatt.

L'isolation des 250 000 logements que vous soulignez requiert une approche sur trois axes particuliers que sont la stimulation de la demande, la structuration de l'offre et le cadre légal. Ces trois axes sont développés en parallèle parce qu'il est important qu'ils aboutissent simultanément pour des raisons d'équilibre de marché.

Le financement de cette stratégie a une temporalité à 2050, mais aussi des échéances traduites dans la DPR pour cette législature. On peut diviser l'entière du parc immobilier régional en trois catégories, par la façon de financer ces travaux. Les bâtiments et logements publics composent 17 % du parc, les bâtiments tertiaires privés – les magasins, bureaux, usines – comptent pour une dizaine de pour cent et les logements privés forment le plus grand nombre avec près de trois quarts des bâtiments.

Le tiers investissement est un outil très intéressant, mais il ne peut s'appliquer indifféremment, des conditions de massification de la demande par exemple sont nécessaires. Ces conditions peuvent plus facilement être remplies avec les bâtiments publics, puisqu'une seule autorité décisionnelle peut décider de la rénovation d'un grand nombre de bâtiments. En revanche, les propriétaires individuels de logements privés devront atteindre une certaine masse critique avant d'intéresser le système du tiers investissement. En tout cas un tiers investissement bien compris, qui ne fasse pas que les travaux « les plus rentables ». Mais

nous travaillons à cela parce qu'il s'agit effectivement d'un axe important.

Néanmoins, il est clair qu'il n'y aura pas une solution unique qui pourra satisfaire à tous les cas de figure. La mise en œuvre globale sera le reflet d'un ensemble de solutions complémentaires.

**M. le Président.** - La parole est à M. Nemes.

**M. Nemes (PTB).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour cet état d'avancement des travaux sur la question. Vu où l'on en est actuellement sur ce travail, je suis un petit peu déçu que vous ne me donniez pas la date d'échéance, par exemple, sur le cadastre des bâtiments publics. Vu que c'est en cours au niveau des différentes communes. Il y a déjà pas mal de communes qui se sont associées sur le projet des maires.

Combien de communes sont déjà dans la démarche ? Quel est le pourcentage de bâtiments qui ont déjà été travaillés ? C'est dommage qu'il n'y ait pas un petit peu plus de réponses à ce niveau-là.

Maintenant, pour le timing sur l'isolation des 250 000 logements, je comprends aussi que là il faut du temps et que le gros morceau cela va être le logement privé. Je suis curieux de voir comment vous allez décider quand on aura atteint cette masse critique qui permettra de lancer ces investissements et sur base de quel mécanisme vous allez présenter ce système du tiers investisseur.

Encore une fois, on reviendra vers vous dès qu'il y aura de l'avancement sur ce dossier.

**QUESTION ORALE DE M. JANSSEN À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE  
DEAL DANO-NÉERLANDAIS RELATIF À  
L'ACHAT D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE  
D'ORIGINE ÉOLIENNE »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Janssen à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le deal dano-néerlandais relatif à l'achat d'énergie électrique d'origine éolienne ».

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

**M. Janssen (MR).** - Monsieur le Ministre, un accord conclu ce 19 juin entre le Danemark et les Pays-Bas porte sur la livraison de 8 térawatts-heures d'électricité d'origine éolienne produits au Danemark à destination des Pays-Bas pour un prix de 12,5 euros par mégawatt-heure soit un total de 100 millions d'euros. Ces 8 térawatts-heures permettront aux Pays-Bas d'éviter la pénalité imposée par l'Union européenne en cas de contribution insuffisante d'énergie produite de manière

renouvelable à la consommation nationale d'énergie électrique.

On sait par ailleurs que c'est le Grand-Duché de Luxembourg qui a été le premier État membre à agir de la sorte en acquérant dès 2017 de l'éolien produit en Lituanie, puis en Estonie, dans le but de respecter ses engagements européens et d'éviter les pénalités imposées par l'Union européenne.

M. Bierin parlait tout à l'heure du potentiel éolien au Groenland suite à l'étude à l'Université de Liège sur le sujet, mais là on sait que c'est dans un avenir toutefois moins immédiat. Un potentiel important néanmoins.

Et si l'on en revient à l'accord néerlandais récent, on peut donc conclure que les Pays-Bas ont préféré payer 12,5 euros par mégawatt-heure que de s'imposer l'installation de 8 térawatts-heures de capacité de production.

Et si l'on transpose cela à la Wallonie, selon l'Association pour la promotion des énergies renouvelables, la production éolienne en Wallonie a été de 1,35 térawatt-heure en 2019. Sur la période de cinq années entre 2020 et 2024, on pourrait considérer un total d'environ 8 térawatts-heures produits, soit la même quantité que celle acquise par les Pays-Bas par le contrat dont on a parlé à l'instant.

Or le coût des certificats verts de ces 8 térawatts-heures sera d'environ 447 millions d'euros. Si cette électricité renouvelable avait été acquise au Danemark, le coût en aurait été de 100 millions d'euros, soit une différence d'environ 350 millions d'euros. Ne me comprenez pas mal, je n'ai évidemment rien contre l'éolien wallon, mais il n'y a-t-il pas là un potentiel pour la Wallonie qui mériterait d'être exploité ? Ne pourrions-nous pas envisager de faire usage des dispositions des directives européennes 2009/28 et 2018/2001 pour diminuer la charge financière sur les consommateurs et pour diminuer la pression imposée par l'éolien sur les environnements ruraux et forestiers ?

Nous entendons souvent parler du mix énergétique optimal voulu par notre région et notre pays. Dans quelle mesure sommes-nous prêts à inclure dans nos calculs les options renouvelables disponibles à l'étranger et obtenir ainsi le mix énergétique le plus harmonieux sur le plan économique et climatique ?

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, je me permettrai pour commencer de replacer ces éléments dans leur contexte. À l'époque des négociations de la directive 2009/28, un objectif de 20 % de renouvelable de la consommation finale brute européenne avait été fixé pour l'horizon 2020. Ensuite, cet objectif a été réparti entre les États membres en fonction du PIB par habitant. Les

mécanismes de coopération étaient mis en place afin de permettre l'atteinte collective de l'objectif au niveau européen, en offrant aux États membres, dont le potentiel n'est pas suffisant, mais qui ont un PIB plus important, de soutenir le déploiement des énergies renouvelables dans les régions où le gisement est abondant et/ou moins coûteux. Les mécanismes de coopération qui ont été prolongés dans la directive de 2018/2001 sont de quatre types : les transferts de statistiques, des projets conjoints entre États membres, des projets conjoints dans un pays tiers ou encore des mécanismes de soutien conjoints. Le mécanisme mis en place entre les Pays-Bas et le Danemark ne porte que sur un transfert de statistiques destiné à remplir une obligation européenne en atteignant finalement l'objectif 2020. Cela semble séduisant de prime à bord, mais il faut être bien conscient qu'il ne s'agit pas d'achat d'électricité, cela permet d'atteindre l'objectif en 2020, mais les États membres ne peuvent plus descendre sous leur objectif 2020. Cela signifie que cet achat devra être renouvelé chaque année s'il n'y a pas d'autres mesures qui sont mises en place. Par ailleurs, ces montants ainsi dépensés ne contribueraient en rien au développement économique régional ni à celui des infrastructures et capacités de production d'énergie renouvelable en Wallonie.

Étant donné qu'une éolienne installée en Wallonie produit pendant 20 à 25 ans et que son électricité est injectée dans notre réseau, elle contribue à notre relative indépendance énergétique. Or, la récente crise sanitaire nous a aussi rappelé l'importance de la disponibilité et de la maîtrise des ressources stratégiques essentielles.

En outre, je tiens également à rappeler que la proximité entre le lieu de production et le lieu de consommation évite des pertes liées au transport de l'énergie sur de longues distances et représente une réponse plus cohérente aux impératifs climatiques. Les avantages d'une production locale compensent à de nombreux égards les inconvénients et cette approche s'inscrit dans une dynamique européenne de relocalisation de l'économie. Si la solution adoptée par les Pays-Bas avait été plus avantageuse, les États membres auraient probablement été plus nombreux à avoir recours à ces mécanismes. Or, auparavant, seul le Luxembourg avait négocié un tel transfert avec la Lituanie et ensuite avec l'Estonie pour 10 millions d'euros chacun. S'il est évident que le développement de la filière éolienne doit bénéficier d'une attention soutenue et d'un cadre clair et stable qui rencontre les aspirations des acteurs du territoire, la solution de facilité consistant à délocaliser les éventuels inconvénients a déjà montré ses limites dans la thématique climatique. Bien conscients des potentialités wallonnes, mon administration et moi-même étudions les possibilités les plus avantageuses combinant à la fois la production d'électricité et des retombées socioéconomiques en termes d'emploi et de promotion des entreprises.

**M. le Président.** - La parole est à M. Janssen.

**M. Janssen (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse claire. On voit tout de suite les limites de ce type de mécanisme en termes de contribution économique régionale que cela n'apporte pas. Vous avez rappelé qu'une éolienne permet de produire de l'électricité sur 20 à 25 ans ou encore les pertes s'il n'y a pas la proximité suffisante entre la production et la consommation de l'énergie. Je suis ravi de savoir que vous êtes occupé à explorer certaines possibilités de ce type-là. Je pense effectivement qu'il faut essayer d'être le plus raisonnable possible dans les choix qui seront faits pour réussir la transition de manière générale.

**QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR  
« L'ÉVOLUTION DE LA RÉGLEMENTATION  
SUR LES GAZ FLUORÉS ET LES MESURES  
WALLONNES »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'évolution de la réglementation sur les gaz fluorés et les mesures wallonnes ».

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

**M. Desquesnes (cdH).** - Monsieur le Ministre, il y a quelques jours débutaient les travaux préalables à la révision de la réglementation européenne sur les gaz fluorés prévue pour 2022. Les parties prenantes ont été invitées à s'exprimer jusqu'au 7 septembre prochain.

Pour la Commission européenne, la révision doit s'effectuer notamment à la lumière du Green Deal et de la loi sur le climat.

La volonté est aussi d'encadrer davantage le système de quotas et de lutter contre les importations illégales de ces types de gaz. Récemment encore, aux Pays-Bas, l'on a retrouvé 200 tonnes de ces gaz, qui ont un pouvoir d'émission de gaz à effet de serre multiplié par 200 ; ce qui est quand même considérable. La volonté est donc d'encadrer davantage ces éléments-là et de lutter contre tout trafic dans des HFC – c'est comme cela qu'on les appelle. Ceux-ci sont importants et significatifs, puisqu'ils pourraient représenter jusque 34 millions de tonnes d'équivalents CO<sub>2</sub>.

C'est une activité illicite qui impacte aussi les PME européennes. Il y a donc un aspect de concurrence loyale ou déloyale, selon, qui quelquefois, se retrouve à distribuer et à utiliser, sans le savoir, des produits de provenance douteuse.

Face à cela, le Comité technique européen sur le fluorocarbone demande une application plus stricte des mesures au niveau des États membres et c'est bien sûr sur ce point-là que je vous interpelle.

Il y a dans ce contexte, la problématique des frigos qui se retrouvent dans la nature. Ma collègue Anne-Catherine Goffinet a eu l'occasion d'interpeller récemment votre collègue, Mme Tellier, sur ces 190 000 appareils frigorifiques portés disparus chez nous ; c'est donc un sujet pleinement d'actualité.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous faire le point sur la situation en Wallonie ? Quelle est la réglementation d'application ? Quelles sont les mesures et la stratégie menées par vous et les autorités wallonnes pour la lutte contre ces polluants particulièrement nocifs pour notre lutte contre le réchauffement climatique ?

La Belgique, et singulièrement la Wallonie, participera-t-elle au processus de révision de la réglementation sur les gaz fluorés ?

Bref, êtes-vous du côté des personnes et des États membres qui seront les plus exigeants en la matière ?

Quelles sont, d'une façon générale, les réactions ou les actions que mène votre département face aux risques d'importation illégale d'HFC ? Y a-t-il des enquêtes ou des dossiers ouverts en Wallonie à ce sujet ?

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Merci, Monsieur le Député. Les gaz à effet de serre fluorés sont utilisés principalement à des fins de réfrigération et de climatisation ainsi que dans les équipements électriques dans la production de mousse et aérosols et dans les dispositifs de protection contre l'incendie.

Ils ont été développés par l'industrie pour remplacer les substances qui appauvrissent la couche d'ozone. Malheureusement, leurs effets sur le réchauffement de la planète sont jusqu'à 23 000 fois supérieurs à ceux du dioxyde de carbone. Or, il est souvent possible de substituer les gaz à effet de serre fluorés par des solutions moins néfastes pour le climat.

La matière est réglementée au niveau européen par le règlement 517/2014 relatif aux gaz à effet de serre fluorés.

Ce règlement très complexe comporte certaines règles qui, en Belgique, relèvent de l'autorité fédérale, notamment celles auxquelles vous faites allusion, le système de quotas que la commission alloue annuellement à chaque producteur et importateur dans le but de réduire progressivement les quantités de HFC émises sur le marché.

De même, la lutte contre les importations illégales relève également du Fédéral.

Dès lors, il me paraît difficile de m'exprimer sur ces aspects qui ne sont pas dans les mains de la Région.

Nous sommes en outre au début du processus de révision du règlement F-gaz – c'est comme cela que l'on appelle ce règlement – et une position initiale peut effectivement être exprimée.

La réaction belge à cette consultation sera concertée dans le groupe ad hoc « gaz à effet de serre fluorés » qui porte un nom encore plus curieux, le GAGAF du groupe « Changement climatique du CCPIE ». Il y a donc tout un paysage de gouvernance.

Au niveau de la politique wallonne visant à diminuer les émissions de gaz fluorés, le Gouvernement vient de dégager une enveloppe de 12,5 millions d'euros dans le cadre du fonds wallon Kyoto pour soutenir les entreprises qui remplacent leur installation frigorifique fonctionnant avec des gaz fluorés via Novalia au sein de la SRIW.

**M. le Président.** - La parole est à M. Desquesnes.

**M. Desquesnes** (cdH). - Monsieur le Ministre, 23 000 fois, c'est énorme en matière de potentiel. Bien sûr il y a les importations de gaz illégales, il y a également la façon de lutter contre ces importations illégales, il y a bien sûr la limitation des quotas. Je voudrais attirer votre attention sur les gaz qui sont présents dans ces appareils frigorifiques aujourd'hui et pour lequel il est très facile d'opérer du dégazage. En effet, rien de plus facile pour le secteur ou les frigoristes peu scrupuleux que de laisser s'échapper dans l'air ce gaz qu'il ne faut donc pas recycler. Je voudrais vraiment que votre attention soit portée sur cet aspect-là précis de l'opération parce qu'il relève des compétences régionales de faire en sorte qu'il n'y ait pas ce dégazage dans la nature parce qu'il est vraiment extrêmement nocif. Malheureusement, il se fait extrêmement facilement.

**QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR  
« L'IMPLANTATION EN WALLONIE D'UNE  
PLATEFORME D'ACHAT D'ÉNERGIE VERTE  
ET DURABLE »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'implantation en Wallonie d'une plateforme d'achat d'énergie verte et durable ».

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

**M. Fontaine** (PS). - Monsieur le Ministre, la presse nous informe qu'une plateforme s'est donné pour ambition – belle ambition – de rendre le réseau électrique belge plus vert, en proposant d'acheter directement l'énergie verte et durable à un ou des producteurs locaux.

Cette société implantée en Flandre s'ouvre aujourd'hui sur le marché wallon et a la volonté de répondre aux citoyens qui souhaitent vendre leur surplus d'énergie pour faire profiter d'autres ménages. Cette énergie provient du solaire, de l'éolienne, de la biologie ou encore de l'hydroélectrique.

Ce concept, considéré comme innovant, est proposé par une dizaine d'entreprises en Belgique. Encourager l'achat directement chez les petits producteurs est leur leitmotiv. Bien entendu, la quantité produite varie selon les installations et les capacités de chacun. L'humanisation de l'énergie verte, locale et durable, répond aussi à leurs objectifs ainsi que la détermination de transparence.

Monsieur le Ministre, le Gouvernement s'est engagé à appuyer les projets d'autoconsommation collective d'énergie renouvelable. Il soutiendra également les citoyens qui désirent être acteurs du marché en revendant leur propre production renouvelable.

Monsieur le Ministre, avez-vous connaissance de cette plateforme et des autres entreprises qui s'ouvrent dans ce type de marché ? Quelle est votre analyse ?

Comptez-vous encourager ces initiatives ?

Enfin, qu'en est-il de la collaboration avec les gestionnaires de réseaux de distribution ?

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, bien que ces annonces puissent paraître séduisantes, Bolt est un fournisseur comme les autres. En effet, il achète son énergie à des producteurs pour la revendre à des clients et il est soumis aux mêmes droits et obligations que les autres fournisseurs. De même, aucune collaboration spécifique avec les GRD n'est nécessaire.

Certes, sa communication est axée sur le côté local des producteurs. Cependant, il n'est pas le seul à se sourcer en énergie verte produite en Belgique et d'autres fournisseurs mettent en avant cet aspect local.

À ce titre, je souhaite aussi rappeler que des coopératives ou des coopératives de coopératives ont aussi pour objectif de promouvoir la production en Belgique. Elles détiennent à la fois des moyens de production et une licence de fourniture.

À l'avenir, avec la transposition des directives 2019/944 sur le marché intérieur de l'électricité et 2018/2001 sur la promotion de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, de nouvelles opportunités telles que l'autoconsommation collective au sein d'un même immeuble, les communautés d'énergie renouvelable ou les communautés d'énergie citoyennes seront offertes aux citoyens. Nous avons déjà eu l'occasion d'en parler à l'occasion d'autres questions.

**M. le Président.** - La parole est à M. Fontaine.

**M. Fontaine (PS).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour l'ensemble des réponses que vous avez pu apporter.

**QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE  
CONTRÔLE DE LA PROVENANCE DE  
L'ÉNERGIE VERTE »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le contrôle de la provenance de l'énergie verte ».

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

**M. Antoine (cdH).** - Monsieur le Ministre, je veux m'inscrire en complément de la question de M. Fontaine. Je m'intéresse moins au fait que Bolt propose une plateforme ; il en existe d'autres, M. le ministre a raison de le dire. Par contre, ce sont les propos qu'il a tenus qui sont particulièrement interpellants et inquiétants pour notre Région wallonne. En effet, en Wallonie, 28 % des ménages se fournissent en énergie verte.

Cependant, dit M. Pieterjan Verhaeghen, le patron de Bolt, la vérité est tout autre. Seul un quart d'entre eux, c'est-à-dire 7 %, disposent de garanties quant à la provenance de cette énergie. Il va plus loin, il dénonce le vert-de-gris en Wallonie.

Autrement dit, vous imaginez un grand nombre de nos concitoyens soucieux de promouvoir et d'utiliser les énergies renouvelables, les énergies vertes se seraient donc fait abuser en acquérant soit des énergies qui ne sont pas vertes ou qui sont mixtes, c'est-à-dire produites par différentes sources d'énergie, mais pas exclusivement renouvelables. Avouez que le propos d'un acteur important, un acteur qui, du reste, a fait mouche. Qu'on aime ou qu'on n'aime pas, peu importe, il a connu un certain succès en Flandre avec le développement de sa plateforme, près de 6 000 ménages clients. Son succès est encore conforté, puisque Luminus – nous connaissons bien Luminus –, grand fournisseur dans notre pays, vient d'acquérir 60 % de la plateforme. Cela veut donc dire qu'aujourd'hui, ce n'est pas parce que la société Bolt, M. Verhaeghen offre une

nouvelle plateforme, cela n'a rien de révolutionnaire, c'est son propos lui-même qui l'est, puisqu'il tente à ébranler la confiance que nos consommateurs portent sur notre Région wallonne.

J'en viens à mes questions.

D'abord, pour avoir exercé naguère cette compétence avant vous, nous savons qu'il y a ce qu'on appelle des labels de garantie d'origine, qui obéissent à une directive 2001/72 de la Communauté européenne et qui gèrent ce que l'on appelle le full mix, c'est-à-dire que les fournisseurs doivent déclarer d'où viennent leur énergie.

La grande difficulté de cette directive européenne, c'est qu'elle renvoie aux États membres la capacité, le devoir, la prérogative de négocier sur différents marchés européens les garanties d'origine. Chaque pays, en l'occurrence ici la Région wallonne, est libre de contracter avec tel ou tel pays et de reconnaître la labellisation qu'il produit.

J'ai donc été voir sur le site de la CWaPE. J'ai découvert 16 pays ou 16 régions d'origine : bien sûr, la Belgique fédérale, je pense que l'on visait là les offshores, la Wallonie elle-même et puis on voit toute une liste de pays parfois très étonnants, la Slovaquie, l'Estonie, la Tchéquie, parfois moins étonnants la Suède, les Pays-Bas, et j'en passe.

Quelle est notre stratégie de reconnaissance de ces labels dite garantie d'origine sur certains marchés par rapport à d'autres ?

Deuxième élément, c'est un peu cela le propos qu'avance M. Verhaeghen, c'est qu'il n'y a pas suffisamment de contrôles. Aurions-nous une législation défaillante ou pas suffisamment de contrôles, là cela renvoie directement au rôle de la CWaPE qui doit, cette fois-ci, appliquer la directive 2009/28 de la Commission européenne ?

Troisième élément, selon vous, aujourd'hui, quelle est la part de vert de vert, pour me mettre en antinomie de M. Verhaeghen par rapport au vert-de-gris ? Considérez-vous que son propos soit relevant et qu'il faut désormais en Wallonie améliorer ou la législation ou le contrôle, ou rechercher d'autres marchés qui offriraient davantage de garanties ?

Ma question n'est pas anodine, parce qu'un acteur important, ou en tout cas qui est en plein développement, lorsqu'il vient remettre en cause l'arsenal juridique que nous avons mis en œuvre pour identifier les sources d'origine, en disant que c'est du vert-de-gris, il y a de quoi ébranler nos concitoyens consommateurs.

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, pour répondre à votre question relative à la législation et au contrôle de l'énergie verte, je souhaiterais préciser que la provenance renouvelable de l'énergie vendue en Wallonie est encadrée au niveau européen par le mécanisme de garantie d'origine, que l'on appelle GO, qui a pour objectif d'assurer le suivi de l'électricité sur le marché intérieur européen du producteur jusqu'au client final. À cette fin, la Région a donc transposé la directive renouvelable afin de mettre en œuvre le mécanisme au niveau wallon et dispose donc du cadre légal suffisant au bon contrôle du mécanisme.

Les garanties d'origine permettent de garantir que le caractère renouvelable ou de cogénération d'un mégawattheure produit ne soit vendu qu'une seule fois.

Par contre, étant donné que l'électron n'a pas de couleur verte en l'occurrence et qu'il répond à la physique, elles peuvent être vendues par le producteur indépendamment de l'électricité produite.

En d'autres termes, quand on achète une certaine quantité d'électricité verte certifiée, on est certain qu'une quantité équivalente a été produite et n'est vendu à personne d'autre même si, physiquement, ce ne sont pas nécessairement les électrons produits de manière renouvelable qui nous sont livrés directement.

Les transactions sont inscrites dans des registres électroniques contrôlés par les autorités.

En ce qui nous concerne, la Belgique est composée de quatre zones : trois zones régionales, dont la Wallonie et une fédérale pour la zone maritime belge en mer du Nord.

Les GO relatives aux installations de production situées en Wallonie sont octroyées par l'administration.

Strictement parlant, il n'y pas de fournisseurs verts, mais des fournisseurs proposant à leur client des contrats qui incorporent en totalité ou partiellement de l'électricité verte. Cette part d'électricité verte est indiquée dans leur *fuel-mix* validé par la CWaPE et une application, basée sur le code EAN, permet au client d'établir l'origine verte de son électricité sur le site de la CWaPE.

Pour établir son *fuel-mix*, le fournisseur annule ces garanties d'origine. Pour se faire, une vérification est réalisée au moyen des informations fournies par l'État membre afin de déterminer si les régimes d'établissement des *fuel mix* dans les pays d'origine respectent les conditions d'utilisation prévues par la législation wallonne en vue d'éviter une double comptabilisation de l'électricité renouvelable fournie sur le marché européen.

L'octroi des garanties d'origine répond à la règle suivante : pour chaque mégawattheure injecté sur le

réseau ou vendu localement, le producteur reçoit une garantie d'origine.

Dans le rapport annuel prochainement publié par l'administration concernant l'année 2019, il y est notamment indiqué qu'au total 3 154 043 garanties d'origine ont été octroyées en 2019 par l'administration pour l'électricité produite.

À propos des importations d'énergie verte, pour l'année 2019, 1 327 783 garanties d'origine wallonnes ont été annulées et représentent 22 % du total des annulations pour la Wallonie.

La France est la première zone d'origine des garanties d'origine renouvelable suivie de la Wallonie dans le cadre des annulations pour le *fuel-mix* 2019 des fournisseurs en Wallonie.

Pour conclure, je nuancerais les propos de M. Verhaeghen. S'il est vrai que le système mis en place au niveau européen pourrait faire l'objet de critiques, car on a déjà constaté des irrégularités au niveau des échanges européens et est perfectible dans la communication que font les états membres sur l'utilisation de l'électricité verte, la quantité d'électricité verte vendue par les fournisseurs fait l'objet de vérifications puisque le fournisseur doit remettre à l'administration un nombre de garanties d'origine correspondant à sa fourniture verte. Ce qui est une obligation contrôlée par la CWaPE via le *fuel-mix*.

Je ne sais pas si c'est de nature à vous rassurer, Monsieur le Député, mais j'ai rappelé ainsi l'ensemble des éléments qui, normalement, visent à faire en sorte que le système est bien consolidé.

**M. le Président.** - La parole est à M. Antoine.

**M. Antoine** (cdH). - Pour être tout à fait honnête, Monsieur le Ministre, je dirais que vous confirmez mes craintes.

Je comprends l'approche de M. Verhaeghen, c'est assez simple. Dès lors qu'il y a des labels de garantie d'origine, nous pouvons les matcher en Belgique et singulièrement en Wallonie avec des certificats verts, notamment les producteurs. C'est d'ailleurs son business. C'est de mettre en relation des producteurs locaux avec des consommateurs. Là, on peut vérifier. Dès lors que l'Union européenne – et c'est en cela que le bât blesse – permet aux États membres de cocontracter et de reconnaître la garantie d'origine d'un autre si celui-ci ne le vend qu'une fois problème, le mécanisme fonctionne.

Par contre – c'est là où il y a une crainte –, c'est que, comme tout cela repose dans un cadre européen sur des échanges bilatéraux, rien n'interdit qu'un producteur revende deux fois ses labels de garantie d'origine dans des pays différents avec l'opportunité pour lui ou l'espérance que, comme il n'y a pas une comptabilité

consolidée de ces labels de garantie d'origine à l'échelle européenne, l'on puisse vendre deux fois du verre, ce qui amènerait alors le vert-de-gris.

Quand j'ai lu les interviews de M. Verhaeghen, cela m'a fait réfléchir et ma première réaction a été de dire : « Ce n'est pas possible. On a une législation européenne ». Mais quand on gratte – et ma crainte, je la ressentais, je ne l'ai pas exprimée au début parce que je voulais vous laisser libre de toute influence quant à l'analyse qui est la vôtre. Quand j'entends votre réponse, je sens vraiment qu'il y a une lacune au niveau européen.

**INTERPELLATION DE M. NEMES À M. HENRY,  
MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE  
LA MOBILITÉ, SUR « LA CONFÉRENCE  
NATIONALE DES HORAIRES SUITE AU  
PROJET INTEGRATO »**

**QUESTION ORALE DE M. HEYVAERT À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE  
PROJET INTEGRATO »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle l'interpellation et la question orale à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité de :

- M. Nemes, sur « la Conférence nationale des horaires suite au projet Integrato » ;
- M. Heyvaert, sur « le projet Integrato ».

M. Fontaine et Mme Nikolic se joignent à l'interpellation.

La parole est à M. Nemes pour développer son interpellation.

**M. Nemes (PTB).** - Monsieur le Ministre, face à l'urgence climatique, nous savons tous ici qu'une réduction drastique de nos émissions de gaz à effet de serre ne pourra pas se faire sans une politique de mobilité qui fasse des transports en commun sa colonne vertébrale. En effet, le transport est responsable de près d'un cinquième des émissions de gaz à effet de serre dans notre pays et 80 % des déplacements se font en voiture, très souvent faute d'une alternative crédible.

Aujourd'hui, la mobilité en Belgique est difficile pour beaucoup de gens : les files s'allongent, la congestion du trafic est une véritable plaie, tous ces camions et autos affectent dramatiquement la qualité de l'air, les transports en commun sont minés par des retards et des trajets annulés, et des trams, bus et trains surchargés.

Cette situation est verrouillée, entre autres, car la régionalisation des compétences empêche le développement d'un réseau de transport en commun

performant. Ainsi, la clé se trouve en partie dans une coordination des différents moyens de transport.

À ce sujet, le projet Integrato, développé entre autres par Inter-Environnement Wallonie, a été mis en ligne sur Internet tout récemment. Cette organisation était venue présenter, devant notre commission, dans le courant du mois de février, l'adaptation du système suisse de l'horaire cadencé intégré pour notre réseau de transport en commun. Je me souviens d'ailleurs que l'ensemble des partis avaient accueilli favorablement cette idée d'intégration des horaires et que vous-même, Monsieur le Ministre, aviez déclaré être prêt à mener cette discussion avec vos collègues.

Reste donc la question de comment réaliser la coordination de nos différents moyens de transport. C'est une problématique datant de 1950 et qui n'a encore jamais été résolue de façon satisfaisante.

Aujourd'hui, grâce aux outils modernes de planification, nous avons une possibilité réelle de mettre en place une mobilité efficace et, de là, permettre un véritable transfert modal de la voiture vers les transports en commun par la mise en place d'une conférence des horaires. Une telle conférence pourrait intégrer les différents modes de transport régionaux, les différents niveaux de pouvoir, les syndicats, les associations de navetteurs, et cetera.

Dans ce contexte, voici mes questions.

Que pensez-vous de cette proposition d'intégration des horaires des différents modes de transport public ?

Que pensez-vous de l'idée de Conférence des horaires, c'est-à-dire un organe national entre les différents niveaux de pouvoir et les responsables des sociétés de service public en Belgique qui serait chargé d'élaborer un plan de transport national réellement novateur ?

Pourriez-vous être le porteur de cette initiative vis-à-vis des autres niveaux de pouvoir ?

Enfin, que pensez-vous de la composition d'une telle conférence telle que je la propose ci-dessus ? C'est une discussion qui dure depuis les années 1950. C'est un besoin réel de la population et un levier important dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Pourriez-vous me renseigner sur les délais nécessaires à la mise en place d'un tel travail et éventuellement un aboutissement ? D'avance merci.

**M. le Président.** - La parole est à M. Fontaine qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

**M. Fontaine (PS).** - Monsieur le Ministre, on est dans la continuité de notre débat de tout à l'heure sur l'efficacité des transports en commun. Integrato fait écho, comme vous l'avez dit, Monsieur Nemes, à

l'audition d'Inter-Environnement Wallonie du 17 février afin de présenter l'importance d'un modèle ferroviaire organisé au travers des « nœuds » et d'une concordance horaire entre les différents types de transports publics.

Il faut rappeler l'importance de développer une offre de transport en commun forte et accessible à tous, tant financièrement que géographiquement. Nous avons rappelé avec ma collègue, Mme Mathieux, tout à l'heure la difficulté de ces transports en milieu rural.

L'accessibilité à la mobilité passe par une meilleure offre – horaires, qualité de transports, et cetera –, mais aussi, parce que l'on en parle peu, par une accessibilité physique qui doit être assurée par du matériel adapté aux personnes à mobilité réduite et aux personnes avec une autre forme de handicap, sensorielle ou cognitive, si l'on souhaite favoriser l'autonomie et la pleine insertion des personnes en situation de handicap.

La stratégie FAST 2030 prévoit notamment que la part du bus et du tram doit passer de 4 à 10 %. Cela a été rappelé lors d'une question orale dans notre commission. Ce mode de transport doit devenir une alternative crédible pour tous, y compris pour les travailleurs.

L'atteinte de l'objectif se réalisera prioritairement par une plus grande adéquation de l'offre aux attentes des citoyens, en particulier en termes de vitesse et surtout de fiabilité et également d'un support accru du Gouvernement aux opérateurs en termes d'infrastructures et notamment, les systèmes de priorité. Le projet Integrato semble dès lors répondre en partie en assurant une meilleure intégration des horaires.

M. le Ministre ici présent s'était montré, comme vous l'avez dit, enthousiaste aux propositions d'Inter-Environnement Wallonie lors de l'audition. La question qui se pose est : Monsieur le Ministre, comptez-vous dès lors intégrer la démarche Integrato et la soutenir ?

On soulevait à l'époque les difficultés liées à la formation du Gouvernement fédéral comme un frein pour entamer les travaux de concertation et je le concède, ce frein existe toujours. Il est toujours présent. On verra ce que l'avenir nous dira.

Comment l'OTW et vous-même travaillez-vous déjà avec la SNCB et les autres opérateurs de transport public afin de renforcer les correspondances horaires entre les différents services ?

Dans la DPR, une étude prévue pour fin 2020 vise à redéfinir l'offre globale de transport public. Cette étude est également évoquée dans la DPR et je voudrais vous demander où nous en sommes dans ces travaux d'étude. Ceux-ci risquent-ils d'être retardés au vu de la crise sanitaire que l'on connaît actuellement ?

**M. le Président.** - La parole est à Mme Nikolic qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

**Mme Nikolic (MR).** - Monsieur le Président, je souhaitais me joindre à cette interpellation parce qu'elle touche à des éléments que j'ai eu eu régulièrement l'occasion de soulever dans cette commission et notamment des questions que je rejoins tout à fait de M. Fontaine, mais où vous m'avez déjà répondu à plusieurs reprises sur comment fonctionne la coordination entre la Région wallonne et l'OTW.

J'aurai l'occasion tout à l'heure de vous interroger sur les bassins de mobilité et aussi les interactions avec la SNCB. On a déjà eu l'occasion de l'évoquer.

A priori, je n'ai pas de problème à soutenir une réflexion ou un système comme Integrato. Au MR, nous soutenons le fait de rationaliser dans le sens de rendre meilleurs et plus efficaces les transports en commun et d'améliorer la coopération entre niveaux de pouvoir.

Je rappelle que – parce que je ne pense que le Parlement wallon soit le bon lieu de discussion – mais au niveau du Fédéral, c'est le M. le Ministre Bellot qui a relancé la dynamique des conseils des ministres de la Mobilité. Cette dynamique existe donc au niveau fédéral. Elle avait été remise en route.

Concernant la conférence des horaires, je voudrais quand même appeler un peu de prudence et je voudrais vous y entendre, Monsieur le Ministre. Il faudrait veiller à ce que l'on crée un outil qui soit capable de prendre des décisions. C'est une chose que j'ai souvent mise en avant dans mes questions en matière de mobilité, c'est que l'on crée une série d'organes plus ou moins intermédiaires et finalement, on dilue la capacité de prendre des décisions et d'opérationnaliser les choses. Or, il s'agit d'être efficace.

J'aurai l'occasion d'y revenir, mais ici, on est à un niveau plus à l'échelle du territoire national, mais j'aurais souhaité vous entendre sur la vision de la mobilité qui se construit plutôt du terrain pour le moment des bassins de mobilité vers le haut et de voir comment vous voyez cette interaction.

Je plaide et le MR plaide pour favoriser l'intermodalité et les correspondances tant entre le TEC que les trains de la SNCB, mais aussi dans certaines régions entre le TEC, la STIB, De Lijn. J'aurais aimé vous entendre aussi là-dessus. Voici les quelques éléments que j'avais notés, mais j'ai une question qui vient avec d'autres éléments plus locaux, mais je crois qu'il faut aussi être attentif à bien écouter ce qui remonte du terrain, car les réalités sont aussi au niveau local.

**M. le Président.** - La parole est à M. Heyvaert pour poser sa question.

**M. Heyvaert (Ecolo).** - Monsieur le Ministre, le projet Integrato, qui nous a été présenté au mois de février, ici, dans cette commission, devait passer logiquement quelques semaines après au Parlement fédéral et au Parlement flamand, mais,

malheureusement, la crise est passée par là, et il n'a pu être présenté qu'au mois de juin au Parlement fédéral et au Parlement flamand.

Pour rappel, ce projet Integrato s'appuie sur le principe d'un horaire cadencé et symétrique, appuyé par des correspondances organisées avec des nœuds bien choisis. Cet horaire est proposé pour la SNCB.

Il y a aussi un autre point, qui est la création d'un régisseur de la mobilité. C'est un organe qui viendrait se mettre au-dessus des opérateurs de transport. Moi, j'aime bien l'appeler « chef d'orchestre ». Ce chef d'orchestre pourrait faire en sorte que les transports en commun soient une vraie symphonie pour les usagers. Il pourrait travailler avec les différents services avec des objectifs communs, comme les horaires, mais aussi peut-être aussi sur des plateformes de mobilité, sur une tarification aussi, ou l'on pourrait prendre différents transports en commun. Il est important ce rôle de régisseur et il existe dans un pays fédéral comme la Suisse, dont le modèle nous a été présenté, ce qui lui permet d'avoir un service de transports en commun bien plus performant que le nôtre.

Mes questions sont simples, Monsieur le Ministre.

Pouvez-vous déjà nous donner votre point de vue par rapport à Integrato, même si je pense que vous l'avez déjà bien expliqué la dernière fois ?

Serait-il opportun de l'inscrire à l'ordre du jour du Conseil de coordination des ministres de la Mobilité ?

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Madame et Messieurs les députés, je soutiens pleinement le projet Integrato. Ce projet repose sur un système de transports publics intégré au sein duquel train, métro, tram, bus, voiture, vélo partagé, taxi sont parfaitement harmonisés.

Le ferroviaire est le squelette de ce projet. Bien qu'étant une matière fédérale, il est essentiel que le Gouvernement wallon s'y intéresse dans la perspective d'une mobilité plus durable, et c'est le cas.

Plus globalement, je compte engager activement la Région dans la question de l'intégration des systèmes de transport, car elle est cruciale dans l'optique d'offrir une mobilité alternative efficace.

Cette approche était d'ailleurs défendue dans un rapport du Sénat datant de mai 2016. Ce rapport liste 25 recommandations pour améliorer les transports publics et recommandait, entre autres, qu'une répartition claire des rôles s'opère entre le niveau politique et le niveau opérationnel. La politique en matière de transports publics, au niveau stratégique, doit être définie par les pouvoirs publics et les opérateurs doivent

être responsables de la mise en œuvre de celle-ci au niveau opérationnel. Il importe également qu'une structure décisionnelle soit mise en place afin d'assurer la régie pour les problèmes qui se posent, tous opérateurs confondus, en matière de réseau, de tarif et de communication, de points nodaux, d'interopérabilité, de mobilité multimodale, et cetera.

Il s'agit en outre d'inscrire, dans les contrats de gestion conclus avec toutes les sociétés de transports publics, des objectifs clairs, coordonnés dans le temps et évaluables en matière d'intégration de l'offre, des titres de transport, des tarifs et de l'information, de suivre attentivement la concrétisation de ces objectifs et de les inclure dans le schéma d'évaluation.

Il est également question que soient développés des points nodaux multimodaux conviviaux favorisant la mobilité en chaîne, ceci passant par l'aménagement de voies d'accès logiques pour les piétons et les automobilistes, l'intégration de la circulation des cyclistes et une signalisation claire, sous la responsabilité éventuelle d'un manager de point nodal.

Enfin, parmi les exemples repris dans ces conclusions, il s'agit que le fonctionnement des structures de concertation soit évalué au moins annuellement et que celles qui n'offrent pas de plus-value soient supprimées.

La Conférence nationale des horaires ou le Régisseur de mobilité que vous évoquez est un organe qui, en Suisse, répond en partie à ces recommandations. Cet organe de concertation se situe à un niveau opérationnel. Il complète le dispositif de nœud de correspondances, également appelé horaires intégrés, déjà d'application depuis quelques années. Cet organe vise à ce que tous les opérateurs de transport public anticipent les changements d'horaire et s'alignent sur l'évolution de ceux-ci.

Pour revenir chez nous, une consultation entre l'OTW et la SNCB existe aujourd'hui notamment dans le cadre de la préparation du plan de transport de la SNCB. Les contraintes ferroviaires font que, souvent, l'OTW doit s'adapter aux modifications proposées par la SNCB. Instaurer un lieu formel de discussion entre tous les opérateurs de transport, telle que la Conférence des horaires, permettrait certainement une meilleure concertation au préalable entre les acteurs.

D'autres organes de concertation existent à différents niveaux de décisions, tel le Conseil exécutif des ministres de la Mobilité, le CEMM, qui rassemble les ministres des trois Régions et du Fédéral.

Étant donné le contexte belge, une conférence des horaires aurait plus de sens si elle était prise au niveau fédéral ou interfédéral car tout le monde doit y adhérer pour garantir le succès de la mise en œuvre. Le projet Integrato précise que le régisseur doit disposer de l'autorité nécessaire pour amener les différents acteurs à

collaborer étroitement et à avancer dans la même direction. Ce n'est possible que si le régisseur fonctionne à l'échelle nationale. J'en ferai donc la proposition au ministre fédéral des Transports lors du prochain CEMM et je m'assurerai que la Wallonie soit un moteur dans ce processus.

Par ailleurs, je demanderai à Mme Dutordoir, que je rencontre, après plusieurs reports en raison de la crise que nous connaissons, début septembre de travailler de concert avec mon administration pour développer un projet pilote de véritables nœuds de correspondance en Wallonie au plus vite.

Pour ce qui concerne la Région wallonne spécifiquement, je serai attentif à ce que le futur contrat de gestion de l'OTW reprenne l'obligation de participer à la Conférence des horaires dès sa mise en place.

Voilà, Monsieur le Président, pour cette interpellation et les différentes questions.

**M. le Président.** - La parole est à M. Nemes.

**M. Nemes** (PTB). - Merci, Monsieur le Ministre. Toutes les questions n'ont pas eu réponse, mais, en attendant, je retiens que vous êtes volontaire pour défendre ce projet au niveau fédéral et que vous êtes prêt à le porter au moins au niveau de la SNCB et devant vos autres collègues.

Je retiens aussi que, au niveau des autres formations, on est plutôt partants. J'entends M. Heyvaert parler d'un « chef d'orchestre conférence des horaires ». Je pense que l'on est sur la même longueur d'onde.

C'est pourquoi je propose de déposer une motion, que j'ouvre à la signature de tous les députés qui voudraient s'y joindre, qui demande au Gouvernement wallon d'initier, dans les plus brefs délais, le contact avec les autres niveaux de pouvoir en vue de créer une conférence nationale des horaires.

Je sou mets cette motion à l'appréciation de mes collègues et j'attends avec impatience de voir ce que M. le Ministre va pouvoir mettre en place rien qu'au niveau de l'OTW en Wallonie pour un système de gestion intégré des horaires.

**M. le Président.** - La parole est à M. Fontaine.

**M. Fontaine** (PS). - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse.

Si beaucoup de choses ont été dites, beaucoup de questions ont trouvé, si pas des réponses, des indications. Tout n'est pas dit et, certes, c'est un sujet très vaste et très complexe, surtout sans gouvernement fédéral puisque l'on dépend malgré tout de cela, même si vous avez la volonté, comme nous avons la volonté, de porter cela au niveau fédéral. Vous avez dit : « Soutien plein au projet et la Wallonie sera un moteur

dans ce *process* ». Je vais retenir cela et je suis clairement satisfait de cette volonté.

Quant à la proposition de motion, c'est peut-être un peu prématuré, mais on pourra certainement y revenir.

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

**Mme Nikolic** (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses.

Effectivement, c'est aux politiques – il a déjà beaucoup été question de vision aujourd'hui dans cette commission – de décider de la vision. J'insiste sur le fait qu'elle se construise à partir du niveau local et j'aurai l'occasion d'y revenir dans ma question sur les bassins de mobilité.

Vous avez parlé d'un organe opérationnel que cette conférence des horaires pourrait être. Je répète aussi l'importance de créer quelque chose qui ne vient pas rajouter à la complexité du paysage de la mobilité et des acteurs de la mobilité en Belgique de manière générale, que ce soit au niveau des Régions et de la SNCB, mais d'avoir quelque chose d'opérationnel qui permette d'opérationnaliser les choses.

Vous avez dit que la communication entre la Wallonie et la SNCB n'était pas toujours claire. Il y a peut-être un rôle accru de la cellule ferroviaire à avoir. De nouveau, quand on parle de mobilité dans les bassins de mobilité au niveau plus local, il faut déjà pouvoir y intégrer tous les acteurs pour pouvoir faire remonter des demandes à la SNCB.

M. Heyvaert est le premier signataire d'une motion que nous proposons. Je le laisse la détailler en tant que premier signataire. Le groupe MR soutiendra cette motion motivée de la majorité.

**M. le Président.** - La parole est à M. Heyvaert.

**M. Heyvaert** (Ecolo). - Merci, Monsieur le Ministre, en tout cas d'être le moteur de cette proposition Integrato, ou en tout cas le moteur pour la faire monter jusqu'au Parlement, auprès des ministres fédéraux et auprès des Conseils de la Mobilité.

Par rapport à la proposition du PTB, ce que je vous propose, c'est de signer la nôtre parce que la seule chose qui me dérange dans la Conférence des horaires, il faut rappeler que ce travail d'Integrato, en tout cas de ce projet Integrato, vient de citoyens, vient d'organisations. Il faut respecter leur travail. Dans leur travail, ils parlent de régisseur et de ce rôle de régisseur. Je trouve intéressant qu'on reprenne en tout cas leurs propos et qu'on reprenne un peu leur travail, parce que c'est un très gros travail qu'ils ont effectué. Je propose de signer la note qui reprend en fait les demandes clairement des citoyens et d'Inter-Environnement qui a organisé tout ce travail.

**M. le Président.** - Vous pouvez déposer la motion dans les 30 minutes après la clôture du point.

L'incident est clos.

Une motion motivée a été déposée en conclusion de l'interpellation de M. Nemes par MM. Heyvaert, Fontaine, Matagne, Mme Nikolic et M. Nemes (Doc. 232 (2019-2020) N° 1).

**QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR  
« L'EMBARQUEMENT DES VÉLOS DES  
USAGERS DU TEC »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'embarquement des vélos des usagers du TEC ».

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

**M. Dodrimont (MR).** - Monsieur le Ministre, c'est un sujet qui, aujourd'hui, est dans l'actualité. En effet, on parle d'effets négatifs liés à la crise de la covid-19. Ce sujet, c'est celui du délaissement du transport en commun par bon nombre d'usagers habituels, que ce soit pour le train, le bus ou le tram.

En effet, d'après l'institut Vias, ces déplacements seraient passés de 10,39 %, dans le cadre de la comptabilisation des déplacements en général, à 3,86 % depuis le début du confinement. Si l'on y regarde encore un peu plus en avant, on voit que depuis le début du déconfinement, ce pourcentage tombe encore un peu plus bas, puisqu'on parle d'un peu plus de 3 % des usagers qui « usitent » le transport en commun plutôt que d'autres moyens de déplacement.

Par contre, si l'on peut considérer que ce premier constat est une mauvaise nouvelle, il y a une bonne nouvelle, c'est l'utilisation du vélo. Là aussi, il faut être prudent dans les chiffres. Quand on évoque un tel regain de l'activité cycliste, on peut imaginer qu'il y a en effet une progression, puisqu'on parle d'une hausse de 202 % des cyclistes depuis le confinement.

Dès lors, Monsieur le Ministre, comment ne pas imaginer que la combinaison vélo-bus serait particulièrement pertinente en ce moment ? D'un côté, on voit de plus en plus de gens sur leur vélo. Est-ce pour des déplacements professionnels ? On en doute un peu, en tous les cas, pour une grande majorité de ceux-ci. Il y a une volonté de pratiquer en ce moment plus le vélo, pour ses déplacements professionnels, pour toute une série d'autres déplacements d'ailleurs. Il semble que la combinaison vélo-bus soit une piste intéressante à étudier.

Tout d'abord, il y a cette confiance des usagers dans le transport en commun. Comment peut-on la restaurer ? On sait qu'aujourd'hui on argumente beaucoup autour des conditions sanitaires dans lesquelles les usagers du transport en commun se retrouvent. Il n'appartient pas nécessairement au ministre de la Mobilité d'apporter réponse à cette situation. Néanmoins, peut-on aujourd'hui trouver les mots et la campagne d'informations qui conviendrait pour restaurer cette confiance ? Y a-t-il des actions et de mesures qui pourraient être envisagées à court terme ?

Également, j'y reviens, n'y a-t-il pas une opportunité à saisir pour améliorer les conditions d'accès des vélos dans les bus afin de permettre davantage la combinaison des déplacements mixtes vélo-bus ?

On sait qu'aujourd'hui il est quand même relativement compliqué, sur certaines lignes – Monsieur le Ministre, vous le savez –, d'embarquer avec son vélo, surtout si celui-ci n'est pas adapté à ce type de déplacement. Il y a quelque chose à étudier. En tous les cas, ce serait mon vœu le plus cher, que l'on puisse favoriser cette combinaison des déplacements mixtes vélo-bus. J'espère en tous les cas que l'on pourra avancer sur ce sujet.

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, en effet, le covid19 a eu et continue d'avoir un impact important sur le comportement des voyageurs et sur l'attractivité du transport public. Le TEC, en partenariat avec De Lijn et la STIB, réalise actuellement une étude sur ces thèmes.

La baisse de fréquentation est aussi liée au fait que nous avons dû garantir les conditions sanitaires et donc encourager à laisser les transports en commun disponibles pour ceux qui en avaient le plus besoin. Ils sont d'ailleurs restés un service public tout au long de la crise, même si l'offre a dû être un petit peu adaptée. Tout au long de la période de confinement et de déconfinement, le TEC a communiqué auprès de ses clients toutes les mesures prises pour assurer au mieux la santé de ses voyageurs, de ses conducteurs et de ses contrôleurs.

À court terme, le TEC prévoit une campagne de communication sur les atouts du transport en commun. Elle sera diffusée à la rentrée scolaire 2020. Cette campagne est cruciale, car elle permettra de redorer l'image des transports en commun pour le futur.

En ce qui concerne la combinaison bus-vélo, le TEC met en avant quatre solutions pour combiner vélo et bus :

- deux axées sur les vélos pliants, qui est la solution préconisée pour leur faible encombrement. Que ce soit le CycloTEC, le vélo pliant du TEC ou son propre vélo pliable,

l'embarquement dans tous les véhicules TEC est gratuit ;

- une autre solution concerne le stationnement des vélos aux arrêts de bus. Là, ce n'est pas à l'embarquement bien entendu. Pour rappel, le TEC prend en charge 80 % du coût de ces installations par les communes. Il a été proposé à l'AOT de prévoir un budget d'aménagement de parking vélos à des arrêts express pertinents et qui le permettent. Les communes concernées seront contactées afin de les accompagner dans les démarches administratives leur permettant d'avoir accès aux aides existantes ;
- la dernière solution met en avant les itinéraires cyclables pour rejoindre les arrêts de lignes express. Un itinéraire cyclable, à l'initiative des communes concernées, est actuellement téléchargeable à partir du nouveau site letec.be pour les lignes 1 et 82 dans le Brabant wallon. Ce dispositif pourra être étendu progressivement à d'autres lignes express pour les communes désireuses de le développer.

En ce qui concerne l'embarquement des vélos non pliables dans les bus, vu les nombreux problèmes de surcharge des bus, jusqu'ici en tout cas l'OTW privilégie l'accueil des PMR ainsi que des personnes avec poussettes, mais pas des vélos non pliables. Nous travaillons en parallèle avec l'OTW, notamment sur l'amélioration des itinéraires cyclables et le stationnement vélo complémentaire aux transports publics.

D'une manière générale, je compte encore amplifier les possibilités d'intermodalité vélo-bus ou vélo-tram d'ailleurs – puisque l'on connaît aussi le débat à Liège – ainsi que marche-bus. Le plan Infras ajusté, que nous venons juste d'adopter il y a quelques jours, réserve une large part à des investissements en faveur des modes actifs, des transports publics et de la combinaison naturelle entre ces modes alternatifs à la voiture individuelle.

Nous avons beaucoup de travaux devant nous. Effectivement, l'embarquement en tant que tel des vélos non pliables, pour l'instant, n'est pas retenu comme solution, en raison évidemment de l'espace qu'il occupe dans le transport en commun.

**M. le Président.** - La parole est à M. Dodrimont.

**M. Dodrimont (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse.

Pourtant, il va y avoir tellement de vélos électriques sur le marché bientôt, surtout grâce à la prime d'encouragement que vous allez octroyer à ceux qui veulent en acquérir, que ce serait une belle formule que l'on puisse embarquer aussi certains modèles de vélo qui ne sont pas pliables. Les vélos électriques, c'est plus compliqué d'en trouver dans des modèles pliables,

même si cela existe. Le vélo le plus conventionnel, convenons-en, ce n'est pas un vélo pliable.

Je note déjà les différentes possibilités qui existent. Ces systèmes de parkings pour lesquels il faudra prévoir autre chose qu'un investissement physique, il faudra aussi de la surveillance et vraisemblablement donner aussi un gage de sécurité à celui qui installera son vélo...

**M. le Président.** - C'est une minute la réplique.

**M. Dodrimont (MR).** - Néanmoins, cela me semble intéressant.

Je voulais simplement souligner les apports intéressants de cette réponse de M. le Ministre.

**M. le Président.** - Je rappelle à tout le monde, c'est une minute, la réplique.

#### **QUESTION ORALE DE M. MAROY À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES PORTS DE PLAISANCE EN WALLONIE »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les ports de plaisance en Wallonie ».

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

**M. Maroy (MR).** - Monsieur le Ministre, c'est une question que j'aurais pu poser à la ministre en charge du Tourisme, mais les services l'ont dirigée vers vous. Vous êtes tous les deux en charge de cette question

Vous n'êtes pas sans savoir, Monsieur le Ministre, que la Wallonie compte plus de 450 kilomètres de voies navigables exploitées pour le tourisme fluvial. Notre région dispose aussi de 18 ports de plaisance afin d'accueillir les plaisanciers en provenance de Belgique, mais aussi de France et des Pays-Bas.

Pour rappel, la navigation de plaisance en Wallonie est gratuite depuis 2006, ce dont je me réjouis, parce que notre Wallonie est attrayante, attractive, et elle possède de beaux atouts en matière de tourisme fluvial.

Certains ports de plaisance, comme celui de Jambes, proposent même toute une série d'activités pour attirer les plaisanciers : paddle, pétanque, terrasse flottante o l'on peut prendre l'« apéro ». L'objectif est d'encourager les touristes à rester deux ou trois jours au port plutôt que de ne faire qu'une halte.

On estime que plus de 25 000 bateaux de plaisance naviguent chaque année sur les eaux wallonnes. Il y a donc une grande opportunité à saisir pour le tourisme en Wallonie.

Je vais le dire très clairement : Monsieur le Ministre, moi qui suis un plaisancier, qui adore faire de la voile, je pense que, par rapport à certains pays voisins, particulièrement la Hollande, nous n'avons pas suffisamment conscience des merveilles dont nous disposons et nous ne les mettons pas suffisamment en valeur.

L'accès aux ports de plaisance est de nouveau possible depuis le 29 mai. Suite à la crise du covid, il y avait eu un lockout, comme un peu partout.

Cet été, alors que les frontières sont plus ou moins fermées, on voit que les feux redeviennent de plus en plus oranges, voire rouges, il y a une carte à jouer – pour les années futures aussi évidemment.

Mes questions sont donc les suivantes. Comment comptez-vous œuvrer pour encourager ce tourisme fluvial de plaisance en Wallonie ? Les plans d'investissement public pour les ports de plaisance existent-ils ? Ne faudrait-il pas soutenir ces ports de plaisance qui investissent dans des infrastructures touristiques comme à Jambes ? De nouveaux ports sont-ils envisageables ?

Ne faudrait-il pas mettre en valeur nos ports de plaisance dans la nouvelle campagne de promotion du tourisme en Wallonie ? C'est une question que j'avais posée à Mme De Bue, mais la question a été redirigée vers vous, donc cette question n'est pas votre rayon.

Il y a une chose sur laquelle je voulais vraiment vous interpellier. On devrait avoir plus d'infrastructures et de meilleures infrastructures. Chez nous, en Wallonie, elles sont un peu comme les toilettes sur les autoroutes : dans un état assez lamentable. Allez aux Pays-Bas, je vous emmène faire de la voile quand vous voulez, vous allez voir que c'est nickel chrome, on pourrait manger par terre. Vous allez me dire que c'est aussi une responsabilité du citoyen et vous auriez raison, parce que les plaisanciers respectent les infrastructures. Vous avez compris l'essentiel de ma question. Ne faudrait-il pas développer ces infrastructures en matière d'accueil et aussi veiller à leur bon entretien ?

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, le réseau des voies navigables comporte différentes infrastructures relatives à la plaisance. Elles sont classées selon l'arrêté du Gouvernement wallon du 19 septembre 2002 en fonction du service qu'elles rendent au plaisancier. Aujourd'hui, on compte 22 haltes, 5 relais nautiques et 18 ports de plaisance en Wallonie. L'ensemble de ces infrastructures constitue un élément essentiel qui contribue au développement du tourisme fluvial dont les ports de plaisance sont un des éléments.

Conscient de ce potentiel et en application de la Déclaration de politique régionale visant à favoriser le tourisme fluvial, le Comité de direction du SPW Mobilité et Infrastructures a, en date du 19 février dernier, créé une cellule chargée de coordonner les actions relatives au développement du tourisme fluvial en Wallonie, tant au niveau de la concertation, réglementation, modernisation des infrastructures que de la promotion. Les missions de cette cellule concernent également la mise au point d'incitants, la réalisation d'études, la participation et le soutien à l'élaboration des contrats de concession, ainsi que la représentation du tourisme fluvial en Belgique comme à l'étranger.

Des contacts privilégiés et réguliers sont d'ores et déjà établis entre la Cellule de pilotage du tourisme fluvial et le Commissariat général au tourisme. Ces contacts sont motivés par une volonté commune de modernisation et de promotion des infrastructures relatives à la plaisance et principalement les ports. De plus, cette cellule a déjà pris une part active dans la transposition, au niveau de la plaisance, des mesures fédérales covid-19 au travers d'avis à la batellerie ciblés, en concertation avec les mesures édictées par le Commissariat général au tourisme. La prise de ces mesures a permis de faire redémarrer la navigation de plaisance dans des conditions sanitaires optimales.

Le Comité de direction du SPW Mobilité et Infrastructures a aussi mis au point un plan stratégique 2020-2024 relatif au développement du tourisme fluvial axé sur quatre axes stratégiques définis en objectifs opérationnels, traduits en plan d'actions concrètes à réaliser tout au long de la législature. Ce plan a été concerté avec le Commissariat général au tourisme, traduisant la volonté des principales instances publiques wallonnes d'avancer de manière coordonnée sur cette thématique du tourisme fluvial qui concerne les deux compétences « mobilité et infrastructures » et « tourisme ».

Pour la fin de cette année, une proposition de création d'un comité de concertation du tourisme fluvial de Wallonie est attendue du SPW Mobilité et Infrastructures. Ce comité sera chargé de délivrer des avis à la ministre du Tourisme, Mme De Bue, et à moi-même.

Il sera présidé par le SPW Mobilité et Infrastructures, sera composé de représentants des ministres concernés, des utilisateurs des bateaux de plaisance, des gestionnaires de bateaux à passagers, des gestionnaires de bateaux de croisière, du secteur des habitations flottantes, des Fédérations du tourisme des provinces wallonnes, du Commissariat général du tourisme, de Wallonie Belgique Tourisme, des ports autonomes et de l'Union des villes et communes.

Si avec cela, on n'a pas de bonnes propositions...

Des représentants des fédérations de toutes les activités nautiques pratiquées sur la voie d'eau y seront également ponctuellement invités.

Une cartographie des infrastructures existantes est en cours de réalisation. Elle permettra de mettre en lumière les adaptations, modernisations et/ou nouvelles réalisations à entreprendre. Tout nouveau schéma directeur relatif aux infrastructures de plaisance sera étudié préalablement au sein du Comité de concertation du tourisme fluvial de Wallonie.

De manière générale, la Wallonie soutient et soutiendra le secteur des ports de plaisance en privilégiant la concertation et le vivre ensemble sur l'eau, l'adaptation d'une réglementation qui évolue avec le secteur, la modernisation et l'adaptation des infrastructures de plaisance aux nouvelles normes environnementales, la promotion par l'édition de guides, brochures, cartes, et cetera, et enfin, la représentation de la plaisance dans les structures et événements nationaux et internationaux.

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

**M. Maroy (MR).** - De toute évidence, on met en place les outils. C'est très bien et vous avez raison de souligner le fait qu'on n'en manque pas. La tuyauterie, si je vous comprends bien, est en place. Reste maintenant à faire en sorte que cela débouche sur des actions concrètes. Je me réjouis du fait qu'il y ait un plan stratégique 2020-2024 pour soutenir le tourisme fluvial.

Se doter de nouvelles infrastructures, je pense qu'il n'y en a pas assez. Il n'en faut pas le double, n'exagérons pas. Et moderniser ces infrastructures, offrir un panel d'activités plus larges.

Je peux vous assurer, Monsieur le Ministre, que moi qui depuis très très longtemps fréquente ces milieux-là. Quand vous parlez avec des néerlandophones ou des personnes de nationalité néerlandaise, quand vous leur parlez de Namur, de Dinant, et cetera, il y a des petites lumières qui s'allument dans leurs yeux. Cela les fait rêver, parce que c'est très différent de ce qu'ils ont l'habitude de voir. La Wallonie a du potentiel. Il faut croire en nous. Je pense que c'est le premier écueil à relever.

**QUESTION ORALE DE M. MAROY À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ABSENCE D'UN CENTRE D'EXAMEN THÉORIQUE EN WALLONIE POUR LA DÉLIVRANCE DE BREVETS DE CONDUITE DE BATEAU »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'absence

d'un centre d'examen théorique en Wallonie pour la délivrance de brevets de conduite de bateau ».

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

**M. Maroy (MR).** - Monsieur le Ministre, on reste dans le même domaine. Le 25 avril 2018, on s'en souvient, le Parlement wallon adoptait une proposition de résolution visant à sensibiliser le Gouvernement fédéral à la création d'un centre d'examen théorique situé en Wallonie pour la délivrance de brevets de conduite de bateau.

En effet, alors que la Wallonie dispose, je l'ai dit il y a une seconde, de 450 kilomètres de voies navigables, et que ses habitants n'ont pas moins le pied marin que les autres, il n'est pas possible de passer son permis bateau dans notre Région. Les Wallons doivent donc se rendre à Bruxelles, à Anvers ou encore à Ostende où sont situés les trois centres agréés qui organisent les examens théoriques du SPF Mobilité.

Six-mille-quatre-cents permis bateaux ont été délivrés en Belgique. C'était en 2017. On estime qu'environ un quart concerne les Wallons. Il est donc, et vous serez d'accord avec moi, plus que légitime de réclamer la création d'un centre agréé sur notre territoire.

Apparemment, ce sera très prochainement le cas, puisque Sudpresse annonçait, pas plus tard que ce week-end, samedi, qu'un centre d'examen ouvrirait ses portes dès le 17 juillet prochain à Namur dans les locaux du SPF Finances. Je ne sais pas si c'est le hasard ou si j'ai, par ma question, accéléré les choses. En tout cas, je me réjouis du fait que les choses bougent, que cette résolution débouche sur quelque chose.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous me confirmer cette excellente nouvelle, donc l'ouverture d'un centre dans lequel on pourra passer son permis bateau ?

Avez-vous plus de détails sur la création de ce centre ?

Pouvez-vous m'éclairer sur les démarches entreprises par la Wallonie suite à l'adoption de la proposition de résolution de 2018 ?

À l'époque, j'avais attiré l'attention au cours des débats sur le fait que les questions présentées sous forme de choix multiples étaient rédigées en néerlandais et alors traduites ensuite en français. Mais alors avec pas mal d'approximations ce qui peut induire les candidats francophones en erreur.

Je sais que ce n'est pas votre compétence directe, c'est plutôt du Fédéral, mais il faudrait qu'une attention soit apportée à ce problème parce que parfois c'est tellement du « charabia » que c'est impossible de répondre correctement ou alors on a beaucoup de chance.

**M. le Président.** - La parole à M. le Ministre Henry.

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, j'ai le plaisir de vous informer que le SPF Mobilité et Transports a annoncé l'ouverture de leur nouveau centre d'examen situé à Namur, à proximité de la gare. En l'occurrence, rue des Bourgeois 7, bloc A, si vous souhaitez visiter.

Les premiers examens dans ce centre sont prévus à la fin du mois de juillet. Ils auront lieu les lundis, de 10 heures à 12 heures et de 13 heures à 15 heures. Toutes les informations sur ces examens et l'inscription à ceux-ci se trouvent en ligne, sur le site Internet du SPF Mobilité et Transport.

Il était primordial pour que le développement du tourisme fluvial soit relancé que ces centres d'examens soient également créés en Région wallonne.

À cet égard, mon administration est en contact permanent avec l'administration fédérale de la Mobilité et des Transports.

Cette avancée répond donc à votre demande et à celles du secteur et je m'en réjouis.

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

**M. Maroy** (MR). - Cela répond à ma demande, mais cela répond surtout à une résolution que ce Parlement avait adoptée.

Il y avait 72 votants, 40 pour et 32 abstentions si ma mémoire ne me trahit pas. Personne n'avait donc voté contre. Donc c'est une excellente nouvelle parce qu'effectivement on ne peut pas d'un côté, et vous l'avez fait il y a quelques minutes, plaider pour un développement du tourisme fluvial, mais imposer aux Wallons qui voudraient se mettre à la navigation de plaisance de devoir courir jusqu'à Anvers, Ostende ou Bruxelles pour passer leur examen. En plus, je vous l'ai, avec des questions qui sont mal traduites.

Donc c'est une excellente nouvelle. C'est un maillon indispensable à la promotion du tourisme fluvial.

N'allons pas imaginer, parce que j'imagine déjà certains qui diraient, mais c'est un truc de riches. Non non, vous trouvez des bateaux d'occasion pour à peine 2 000 euros à 3 000 euros, il est possible d'avoir une petite embarcation pour descendre gentiment au fil de l'eau, la Meuse, la Sambre. Je vous assure c'est magnifique. Je vous invite à le faire.

## **QUESTION ORALE DE MME MATHIEUX À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA VÉGÉTALISATION DES PETITES ET MOYENNES VOIRIES »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Mathieux à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la végétalisation des petites et moyennes voiries ».

La parole est à Mme Mathieux pour poser sa question.

**Mme Mathieux** (MR). - Monsieur le Ministre, le Gouvernement, dans sa Déclaration de politique régionale, entend notamment prendre une série de mesures afin de favoriser la végétalisation du territoire wallon pour mieux faire face aux bouleversements climatiques et environnementaux.

Si la végétalisation du territoire wallon est une matière vaste et transversale, je voudrais vous interroger M. le Ministre sur votre politique en la matière du point de vue de la mobilité et des travaux publics.

Quelles mesures sont prises ou envisagées en matière de végétalisation ?

Je tenais notamment à partager ici l'exemple de la commune de Knokke dont de nombreuses voiries présentent une partie végétale en leur centre, laissant deux bandes de pavés latérales pour le passage des roues de voiture. Cette manière de faire présente bien des avantages tant esthétiques que techniques. Je pense notamment au ruissellement et à la circulation des eaux de surface et au ralentissement que cela implique.

Cette technique a-t-elle déjà été envisagée en Wallonie ?

Qu'en pensez-vous, Monsieur le Ministre ?

Il est évident que le coût d'aménagement et d'entretien serait non-négligeable. Ce coût a-t-il déjà été évalué ?

Cette technique concerne principalement les petits et moyens axes. Un recours progressif à cette technique est-il possible et adapté à la Wallonie ?

Une concertation avec le Ministre des Pouvoirs locaux ne serait-elle pas pertinente afin d'inclure les communes dans cette réflexion ?

**M. le Président.** - La parole à M. le Ministre Henry.

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Madame la Députée, en effet la végétalisation via des aménagements paysagers des routes régionales permet d'avoir un effet positif contre le réchauffement climatique.

Dans chaque nouvel aménagement ou rénovation de voiries, mon administration prévoit des aménagements paysagers.

De plus, chaque fois que c'est possible, elle demande aux pouvoirs locaux s'ils ont des attentes particulières et dans ce cas, en fonction des budgets disponibles, des aménagements spécifiques sont réalisés. Une fois la garantie de plantation de cinq ans terminée, la commune reprend généralement les entretiens à son compte et ces aménagements sont couverts par une convention de reprise.

Quant à la technique de voiries présentant une partie végétale en leur centre et deux bandes de pavés latérales pour le passage des roues des voitures, elle ne peut être envisagée que sur des voiries à très faible trafic et/ou des voiries destinées principalement aux engins agricoles.

Dans le cadre des travaux de la N5, nous envisageons ce genre de technique sur deux ou trois tronçons sur des voiries annexes, où le charroi agricole sera privilégié et où nous devons absolument limiter fortement la vitesse.

Le coût d'aménagement est comparable aux autres aménagements.

Les coûts d'entretien doivent encore être évalués, mais nous pouvons déjà dire qu'ils sont plus élevés.

Il est à noter que cette technique est intéressante, car elle permet de limiter l'imperméabilisation des sols, mais, elle ne peut être envisagée, sauf rares exceptions comme la N5, que sur des très petits axes et donc des voiries communales.

Il serait donc effectivement intéressant d'inclure les communes dans la réflexion de ces aménagements. Je vais d'ores et déjà charger mon administration, et plus particulièrement la Direction des espaces publics subsidiés de mener cette réflexion avec les pouvoirs locaux.

Néanmoins, en dehors de cette technique, dès qu'il est possible de réaliser des plantations en berme centrale et que les communes sont prêtes à reprendre l'entretien au bout des cinq ans, des aménagements semblables également sont réalisés.

Je prends comme exemples particuliers, la participation du SPW Mobilité et Infrastructures au développement du plan Canopée de la Ville de Liège, aux aménagements des bermes centrales par des arbustes couvre-sol ou plantes vivaces, aux aménagements spécifiques d'entrée de ville à Pecq, la compensation environnementale des élections communales par la plantation d'arbres à Hannut le long de voiries régionales ainsi que la création de structures végétalisées à Comblain. Vous voyez qu'il y a différentes initiatives et ces exemples non exhaustifs

vous démontrent que la végétalisation des abords paysagers des infrastructures est un enjeu pris en compte par mon administration.

**M. le Président.** - La parole est à Mme Mathieux.

**Mme Mathieux (MR).** - Je remercie M. le Ministre.

Pour compléter vos exemples, nous pourrions aussi demander aux architectes qui préparent les plans de lotissement d'exiger des voiries par rapport aux nouvelles infrastructures de lotissement. La végétalisation des espaces, soit public ou privé, est importante et doit s'organiser à long terme autour d'une réflexion profonde et structurée. Ainsi dans ce cadre, il n'est pas toujours utile de réinventer la roue. Il est important de s'inspirer de ce qui peut se faire de bien ailleurs, ce ne sont pas les initiatives qui manquent, notamment aux Pays-Bas et, dans le cas présent, au nord du pays, même si cela demande parfois des ajustements pour s'adapter à la réalité wallonne.

**QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA  
REPRÉSENTATION DE LA WALLONIE AU SEIN  
DES ORGANES DE GESTION D'INFRABEL ET  
DE LA SNCB »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la représentation de la Wallonie au sein des organes de gestion d'Infrabel et de la SNCB ».

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

**M. Fontaine (PS).** - Monsieur le Ministre, il y a un an, quasi jour pour jour, *L'Écho* et *De Tijd* annonçaient la fermeture de 13 petites lignes ferroviaires dont 12 en Wallonie. Certes, cette annonce au cœur de l'été 2019 est passée inaperçue, mais, on l'espère, elle n'est pas restée sans réaction dans le chef du Gouvernement wallon et plus particulièrement du ministre de la Mobilité.

Cette menace d'Infrabel est-elle réelle où était-ce un effet d'annonce ? Avez-vous pu prendre connaissance de la note stratégique de laquelle, apparemment, venaient ces informations ?

D'une manière générale, comment s'organisent les relations entre la Wallonie et les filiales du Groupe SNCB ? En effet, tant en matière de structure du territoire que de mobilité, ce sont des acteurs centraux et incontournables.

De plus, dans le cadre de la sixième réforme de l'État, une disposition prévoit qu'un siège est réservé aux Régions au sein du conseil d'administration de la SNCB

et au sein du conseil d'administration d'Infrabel. Le Gouvernement a-t-il désigné ses représentants au sein de ces organes ? Comment s'organise l'échange d'informations entre eux et le Gouvernement wallon ? Quelles sont les missions données par le Gouvernement en termes de défense des intérêts wallons ?

Plus particulièrement, comment notre administrateur défend-il le maintien et l'entretien des 12 lignes menacées en Wallonie ?

Quelle est la durée de ces mandats ? Quand et selon quelle procédure seront-ils renouvelés ?

Beaucoup de questions, Monsieur le Ministre, et peu d'information donc j'attends de vous quelques réponses précises.

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, l'arrêté royal du 25 avril 2014 organise la représentation des Régions dans les conseils d'administration d'Infrabel et de la SNCB. Le 19 mars 2015, le Gouvernement wallon nommait ainsi nos représentants.

Aucun mandat particulier ne leur a été confié de la part de la Région puisque, évidemment, nos administrateurs ont, comme tout administrateur de société, un devoir de confidentialité et de gestion de la société en bon père ou en bonne mère de famille.

Toutefois, le fait que la Wallonie puisse désigner des membres du conseil d'administration contribue, bien entendu, à la capacité générale d'Infrabel de pouvoir prendre en compte l'intérêt général et en particulier les spécificités des différentes régions du pays.

Ils sont nommés pour six ans, c'est-à-dire jusque 2022. À l'inverse de la Flandre, qui a nommé son secrétaire général comme représentant, à tout le moins au sein de la SNCB, la Wallonie, lors de la précédente législature, a décidé d'un mandat politique, à savoir un représentant désigné par le PS et un représentant désigné par le cdH.

En ma qualité de ministre de la Mobilité, je suis de près les décisions d'Infrabel et de la SNCB, en particulier pour les décisions qui impactent les intérêts de la Wallonie. Nous sommes également en dialogue régulier avec leur direction.

Quant à l'information parue dans la presse l'été dernier d'une possible fermeture de 13 petites lignes, dont 12 en Wallonie, la Cellule ferroviaire wallonne n'avait pas pu prendre connaissance de la note stratégique mentionnée. Depuis lors, la question de ces fermetures n'est plus revenue sur la table.

Je n'étais évidemment pas favorable à cette fermeture. Ce principe est d'ailleurs inscrit dans l'accord de coopération avec l'État fédéral, relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques, signé sous la précédente législature, dans lequel est stipulé, en son article 3 : « Les parties s'engagent à assurer une offre de transport efficiente, attractive, performante et efficacement interconnectée avec les autres modes de transport et visant à assurer le maintien de l'ensemble du réseau, en particulier pour les lignes à faible densité de population, sans qu'aucun kilomètre de ligne ferrée nécessaire au trafic ne soit supprimé ».

Je suis toutefois conscient que les dotations d'Infrabel sont actuellement limitées par le Gouvernement fédéral.

Dans le cadre de la future consultation sur les plans pluriannuels des deux sociétés, je veillerai ainsi à recommander qu'un budget suffisant soit réservé pour l'entretien de notre réseau et à ce que l'engagement mentionné ci-dessus soit respecté.

**M. le Président.** - La parole est à M. Fontaine.

**M. Fontaine (PS).** - Merci, Monsieur le Ministre.

On est un peu, en tout cas pour ma part, je suis un peu rassuré, parce que les lignes en milieu rural, évidemment, sont souvent les moins utilisées et les plus menacées. Je compte sur vous, tout comme sur les administrateurs qui ont été désignés par mon groupe et par le groupe cdH pour les défendre bec et ongles et faire en sorte que cet arrêté et les conditions qui sont écrites soient bel et bien respectés.

**QUESTION ORALE DE MME NIKOLIC À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA  
MISE EN PLACE DE PROJETS ET LA  
RÉFORME DES ORGANES DE CONSULTATION  
DES BASSINS DE MOBILITÉ (OCBM) EN  
WALLONIE »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Nikolic à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la mise en place de projets et la réforme des organes de consultation des bassins de mobilité (OCBM) en Wallonie ».

La parole est à Mme Nikolic pour poser sa question.

**Mme Nikolic (MR).** - Monsieur le Ministre, je vous ai déjà interrogé sur les bassins de mobilité, leur rôle, leur composition.

Vous aurez pu remarquer aujourd'hui que, à la moindre occasion, j'y refais référence.

Tout d'abord, bravo et merci, parce que, comme vous vous y étiez engagé, il semble que, désormais, la SNCB sera invitée aux OCBM, aux réunions, et je m'en réjouis.

En Wallonie, il y a six OCBM, un par province et deux dans le Hainaut. En gros, ils ont repris la place et la structure du TEC, ce qui fait que, par exemple, en province de Liège, l'OCBM réunit 84 communes avec au moins un représentant par commune, auquel il faut ajouter des représentants de l'AOT, de l'OTW, de la Direction générale en charge des infrastructures routières, de vous-même, Monsieur le Ministre, en tout cas d'un représentant, bientôt de la SNCB, peut-être d'autres, parce que vous aviez aussi évoqué l'Union wallonne des entreprises, notamment à une de mes réponses. Bref, dans l'OCBM de la province de Liège, cela fera près de 100 personnes autour de la table. Ce n'est plus une table, mais un amphithéâtre qu'il faut pour tenir les réunions, sans parler du respect des distanciations sociales. Je ne sais pas comment ils pourront se réunir et puis, surtout, plus sérieusement, comment on peut avoir un débat et aboutir sur des décisions concrètes avec près de 100 personnes autour de la table.

En Flandre, parce qu'il est souvent de coutume d'aller regarder ce qui se passe en Flandre, même si comparaison n'est pas raison, il y a 15 entités équivalentes correspondant chacune à un bassin de mobilité établi selon les flux habituels de mobilité des personnes.

La taille des entités, qui réunissent une vingtaine de personnes, permet un dialogue plus facile, plus efficace, et ces entités, qui sont dénommées « Vervoerregio's », sont chapeautées par un plan régional de mobilité qui détermine les priorités et les grandes orientations. Ces entités sont plus que des organes de consultation, elles sont aussi financées selon une clé de répartition, dépendant pour moitié de la population et pour moitié de la superficie du bassin couvert. La Région flamande a ainsi dégagé un budget de 34 millions, qui est en croissance constante pour atteindre 65 millions en 2024.

Voici mes questions, Monsieur le Ministre.

Envisagez-vous une réforme des organes de consultation des bassins de mobilité en Wallonie pour les rendre plus efficaces et pour les faire plus coller aux réalités de mobilité des territoires qui ne sont pas toujours et rarement en fait les réalités des provinces ? Il y a forcément plus de contacts entre Hannut et Jodoigne – même Landen, pour se référer aux discussions de tout à l'heure sur une concertation plus nationale –, clairement plus de contacts entre communes voisines comme Hannut et Jodoigne, bien que sur des provinces différentes qu'entre Eupen et Lincent, par exemple. Par ailleurs, comme je l'ai dit, un OCBM regroupant 84 communes plus les opérateurs de transport ne peut

naturellement pas fonctionner et aboutir à vraiment des prises de décision, ou en tout cas des avis efficaces.

Je me demandais s'il existait, au niveau régional, une réflexion sur base des données de téléphones portables, comme cela avait été fait pour l'analyse faite dans le PUM, le Plan urbain de mobilité de Liège. J'ai évoqué le fait que, en Flandre, ils s'étaient basés pour faire leur Vervoerregio sur les flux habituels de personnes. Il serait peut-être utile de s'appuyer là-dessus pour avoir la composition des OCBM. Je me demandais si c'était une piste que vous exploriez.

Enfin, il y a la question du rythme de réunions, deux par an selon mes informations, et une année comme celle-ci peut-être que cela sera encore moins. Je me demande si cela permet de réellement avancer sur des dossiers. J'aurais souhaité vous entendre là-dessus, pour voir s'il y a aussi une réflexion pour augmenter le rythme des réunions.

Si vous envisagez de faire évoluer ces OCBM, pourrait-on envisager à un moment donné de les doter d'un budget propre une fois la vision de la mobilité arrêtée ? Contrairement à la Flandre, ici, la volonté est de faire construire la vision de la mobilité *bottom-up* en partant des bassins de mobilité.

Voilà beaucoup de questions. J'anticipe sur vos réponses en imaginant que vous n'aurez peut-être pas réponse à tout. J'espère qu'il y a déjà des impulsions qui pourront être données. Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Madame la Députée, les organes de consultation des bassins de mobilité ont été introduits par le décret du 29 mars 2018 organisant la gouvernance au sein de la SRWT et modifiant le décret de 1989 relatif au service de transport public des personnes en Région wallonne.

Réunis deux fois par an, à l'initiative de l'Autorité organisatrice du transport, ces organes consultatifs sont chargés d'émettre, sur initiative propre ou sur demande de l'AOT, des recommandations en matière d'évolution de l'offre de transport en commun à l'échelle locale et de réfléchir aux enjeux de mobilité à une échelle pluricommunale.

La répartition actuelle des bassins est provisoire. Le décret du 21 décembre 1989 prévoit en effet que les bassins de mobilité, au moins au nombre de cinq, sont désignés par le Gouvernement sur la base d'une analyse statistique de l'organisation quotidienne des déplacements, du schéma régional de mobilité et des infrastructures existantes au sein du groupe TEC. Je cite un autre passage, « Dans l'attente de la désignation par le Gouvernement des bassins de mobilité visés à

l'article 1er *bis*, 8°, ceux-ci correspondent aux périmètres des cinq sociétés d'exploitation, à savoir les anciennes sociétés TEC, les TEC Brabant wallon, Charleroi, Hainaut, Liège-Verviers et Namur-Luxembourg. »

Depuis leur création, chacun des bassins s'est déjà réuni trois fois. Organisées dans un souci de transparence, ces premières rencontres ont amorcé le renforcement du dialogue entre les différentes parties prenantes en vue d'aboutir à une vision partagée des évolutions de l'offre de transport public à mettre en œuvre. La dynamique initiée a également permis d'organiser, en parallèle à ces bassins de mobilité, des rencontres en groupes de travail plus restreints quand cela a été nécessaire.

Cependant, l'étendue actuelle des bassins et la diversité des réalités au sein d'un même bassin rendent parfois les débats moins productifs. Cela a déjà amené plusieurs entités supracommunales à demander la révision des périmètres de ceux-ci.

La redéfinition des bassins de mobilité est en effet un de mes objectifs pour cette législature. J'ai demandé à l'administration de proposer une méthodologie pour avancer dans la définition des bassins basée sur l'objectivation des flux de mobilité.

Ce sont des questions qui sont toujours particulièrement délicates au niveau des communes et des regroupements possibles.

L'utilisation des *floating mobile data*, c'est-à-dire des données de flux de mobilité générées par les téléphones mobiles, acquises dans le cadre de l'étude du PUM de Liège a montré l'intérêt de cette source d'information pour disposer d'une « photographie » des grands flux de déplacements de zone à zone, en l'occurrence à l'échelle de la province de Liège. D'autres sources d'information existent qu'il est intéressant d'exploiter : les statistiques ONSS ou scolaires, les données billettiques du TEC ou les données relatives aux flux des véhicules de plus de 3,5 tonnes.

À ce stade, la réflexion est en cours au niveau régional afin de voir quelle méthodologie mettre en œuvre pour identifier les flux réels de mobilité sur lesquels se basera la définition des bassins de mobilité.

Vos dernières questions sont pertinentes ; les premières aussi. Une fois l'identification objective des flux opérée, en fonction du résultat, il faudra effectivement envisager la suite et probablement réorienter le rôle des bassins de mobilité, mais ne mettons pas la charrue avant les bœufs. Un processus est enclenché et mon ambition est de le mener à bien.

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

**Mme Nikolic (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre. J'anticipais à la fin de ma question sur le fait que peut-

être que je n'aurais pas beaucoup d'éléments de réponse. Je suis heureuse de voir que nous partageons beaucoup des constats.

Je suis heureuse d'entendre aussi votre engagement, votre proactivité à cet égard. Non seulement vous avez annoncé que la composition peut évoluer, mais qu'elle évoluera, que c'est votre volonté.

J'entends bien qu'il y a un travail de défrichage des chiffres à faire pour bien encadrer et circonscrire les bassins de mobilité, même si l'on sait que cela ne répondra jamais entièrement. On sait que la mobilité n'est pas toujours enfermée dans un territoire.

Je suis heureuse d'entendre que cela peut évoluer, car les avoir calqués juste sur les TEC n'était pas forcément la meilleure solution.

Il reste la question de la fréquence des réunions et le fait que ce soit à l'initiative de l'AOT, mais j'entends aussi que cela pourrait évoluer. J'ai un peu de mal à imaginer que l'on puisse avoir une véritable proactivité des membres des bassins de mobilité s'ils doivent à chaque fois attendre que ce soit l'AOT qui prenne l'initiative de réunir.

Sur le reste, je me projetais déjà à plus long terme, notamment sur la question d'un budget propre une fois la vision de la mobilité arrêtée, mais j'entends qu'il n'y a pas d'opposition de principe ; bien au contraire, de voir comment on peut faire évoluer les choses.

Je vous remercie donc pour ces réponses qui suscitent de l'optimisme de mon côté quant à une évolution positive de ces organes de consultation des bassins de mobilité.

**QUESTION ORALE DE MME RYCKMANS À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA  
LUTTE CONTRE LE HARCÈLEMENT DANS  
LES TRANSPORTS PUBLICS »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Ryckmans à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la lutte contre le harcèlement dans les transports publics ».

La parole est à Mme Ryckmans pour poser sa question.

**Mme Ryckmans (Ecolo).** - Monsieur le Ministre, le 28 mai dernier, le plan Angela a été lancé en France. Grâce à ce dispositif, qui a déjà été mis en œuvre dans différentes villes de France, les jeunes filles et les femmes harcelées dans la rue et qui se sentent en danger pourront notamment trouver refuge dans des bars et des restaurants partenaires en demandant simplement « où est Angela ? » Il s'agit de créer un réseau de lieux sûrs

sur tout le territoire et cette dynamique se lance en partenariat avec ONU Femmes et HeForShe, que l'on connaît surtout au Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles. Dans ce plan Angela français, il est également question de généraliser le dispositif d'arrêt de bus à la demande qui, je le rappelle, vient du Canada.

En Belgique, selon une étude menée en 2017 auprès de 500 femmes en Wallonie et à Bruxelles, 98 % d'entre elles avaient déjà été victimes de harcèlement sexiste dans l'espace public. Seuls 3 % avaient déposé plainte.

Cette actualité m'a bien sûr rappelé la résolution wallonne n° 357 de février 2018 sur la lutte contre le harcèlement sexiste dans les transports en commun. Une série de demandes avait été faite au Gouvernement pour étudier le mécanisme de suivi légal en matière de harcèlement sexuel, mais aussi d'envisager avec le groupe TEC la mise en place d'une application smartphone permettant de rapporter les comportements de harcèlement sexuel. On avait l'attention attirée aussi bien sur les usagères que sur le personnel, puisque des agressions avaient eu lieu sur des conductrices de bus au moment où nous avons travaillé cette question-là.

L'application smartphone permettrait aussi de faire un appel d'urgence, de permettre une quantification du phénomène de harcèlement sexuel dans les transports en commun, parce que l'on a peu de données. Comme je le disais sur les chiffres généraux sur les plaintes, seuls 3 % de personnes déposent plainte.

Quand il y a, en plus, du harcèlement dans les bus, c'est une possibilité d'activer davantage et plus rapidement une application. Le fait d'être harcelé et d'être victime de ces mains baladeuses, frottements et autres, ou agressions, en particulier quand on est peu nombreux dans un bus, cela peut susciter des craintes.

Il était aussi question d'assurer une publication des données – c'est important pour quantifier le phénomène – ainsi que d'intégrer, dans la formation initiale et continue du personnel de la SRWT, un module relatif au phénomène du harcèlement sexuel et à la manière d'y réagir, aux signes d'attention que l'on doit y porter, ou encore d'étudier l'intérêt de mettre en place un système d'arrêt à la demande qui se fait à hauteur du feu ou à hauteur d'un endroit sur le trajet. Il n'est pas question d'aller conduire la personne chez elle, mais que celle-ci puisse demander à un moment précis de sortir du bus, même si ce n'est pas un arrêt, à cause de ce risque de violence ou cette insécurité dans laquelle la personne se trouve.

Je n'ai pas repris tous les éléments qui étaient dans les demandes au Gouvernement, mais je suis sûre que vous vous souvenez de ces demandes puisque vous étiez à ma place quand la question a été abordée.

Où en est l'OTW par rapport à cette thématique ?

Des données récentes ont-elles pu être collectées ? Si oui, qu'en est-il des taux de prévalence réels ? Qui y est exposé ? Si vous avez des données, avez-vous une idée du profil des personnes victimes : leur âge, les circuits ou les heures auxquelles ces agressions auraient lieu ? Est-ce plus le week-end ou plus en semaine ? Est-ce effectivement plus la nuit ou pas ? Quelle représentation véhiculent ces incidents ?

Des mécanismes ont-ils été mis en place afin d'assurer une meilleure sécurité pour les usagères et pour les membres du personnel féminin par rapport au harcèlement sexuel ?

Le projet d'arrêt à la demande a-t-il progressé ?

L'expertise des associations de terrain, qui travaillent sur ce dossier depuis de longues années, a-t-elle été mise à profit ? Je pense par exemple à « Touche pas à ma pote » ou à l'ASBL Garance, ou encore le plan SACHA qui avait été mis en place dans le cadre des festivals et que vous connaissez certainement.

En janvier dernier, Mme Morreale, ministre des Droits des femmes, a été interrogée sur cette question. Elle a expliqué que vous aviez déjà eu l'occasion de vous concerter ; c'est déjà une bonne chose. Suite à cela, vous avez notamment lancé l'initiative d'une campagne spécifique au TEC en contactant l'OTW pour libérer de l'espace publicitaire à cette fin. Si c'est un premier pas dans la bonne direction, au vu du travail à accomplir et de l'ampleur de la problématique, il ne peut s'agir, à mon sens, que d'un premier pas devant beaucoup d'autres qu'il reste à faire.

J'aimerais vous entendre et savoir comment vous intégrez cette question dans votre plan Genres ou dans les cibles en matière d'égalité de genres.

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Madame la Députée, comme le prévoyait son nouveau contrat de service public, l'OTW a fait évoluer son enquête de satisfaction en y ajoutant la question suivante : « Avez-vous déjà eu le sentiment d'avoir été victime de comportements ou propos sexistes, de contacts physiques inappropriés et non consentis dans les transports TEC ? ».

En 2019, cette question a recueilli 4 110 répondants et 15 % de ceux-ci ont signifié en avoir été victimes. Parmi ces 15 %, 76 % étaient des femmes et 24 % des hommes, de sorte que, globalement, 21 % des femmes ont été victimes de tels comportements et 9 % des hommes. Ce sont évidemment des chiffres importants.

Il n'est pas possible de tirer davantage de statistiques ni de déterminer un profil précis des personnes ayant vécu des comportements inappropriés. Toutefois, la

tendance est bien entendu un enseignement dont il faut tenir compte.

Les agressions réelles sont prises en charge par la police. Le personnel peut aider et diriger la victime vers les services appropriés, mais l'OTW n'a pas accès aux statistiques sur le sujet.

L'OTW a également mis en place des mesures spécifiques. Elles consistent en la mise en place d'un projet complet comprenant plusieurs volets.

À cette fin, il s'est associé à d'autres organismes ayant une expertise en la matière afin d'englober de manière générale les comportements inadéquats dans une campagne de sensibilisation.

La problématique des arrêts à la demande a été étudiée. Elle paraît séduisante à première vue, mais elle est intrinsèquement porteuse d'insécurité en ce sens que le lieu de débarquement sera moins adapté qu'un arrêt établi, et donc potentiellement de moins bons aménagements du point de vue des cheminements piétons ou de l'éclairage, voire du danger que l'agresseur descende également et suive la victime. S'il y avait un agresseur évidemment dans le bus.

Bref, cela reste une hypothèse qui est discutée.

L'OTW pour l'instant a choisi une autre option ; celle de responsabiliser son personnel dans l'accompagnement de la personne harcelée dans son véhicule. Il recommande dès lors à la victime d'entrer en contact avec le contrôleur qui pourra faire appel au *dispatching* afin qu'un contrôleur ou un service de police puissent intervenir dans le véhicule et ainsi garantir la sécurité de la personne en danger.

En conséquence, l'OTW a pris la décision de former tout le personnel en contact avec la clientèle :

- le personnel « commercial » qui sera formé dès septembre afin d'accueillir une personne relatant un souci de type harcèlement ;
- le personnel « exploitation » qui sera formé en deux vagues. La première vague formera les nouveaux engagés et la seconde, le personnel déjà engagé pendant les sessions de formation continue.

L'OTW a également évalué la mise en place d'un bouton d'alerte spécifique dans les véhicules. Après analyse, la plus-value d'un bouton spécifique à côté du bouton d'alarme classique dans le véhicule s'est avéré apporter peu porteur de plus-value. En revanche, la réflexion est en cours de développer une alerte sur l'application TEC. Ce type de développement n'est pas simple puisque, là aussi doit être bien conçu pour ne pas produire des effets indésirables. Il ne faudrait pas que plutôt d'appeler à l'aide il y ait un risque non négligeable de faire venir un potentiel agresseur là où se situe la personne en danger. Cependant, l'OTW estime que ce type de dispositif aurait du sens et continue d'explorer

cette piste. Je leur ai d'ailleurs suggéré de se mettre en contact avec la STIB et De Lijn afin de mutualiser les réflexions et développements à ce sujet.

Comme vous le savez, la problématique du harcèlement n'est pas simple et solutionner le problème dans les véhicules n'apporte pas une solution globale de sécurité dans l'espace public sur lequel l'OTW n'a pas de prise.

Je me réjouis toutefois des actions concrètes, en particulier de formations, parce que là je pense que dans tous les cas on progresse, mises en place par l'OTW. Il s'agit à mon sens d'un pas important pour le sentiment de sécurité et la sécurité des victimes de harcèlement. Mais certainement que comme vous l'évoquez, il y aura d'autres étapes à faire ultérieurement.

**M. le Président.** - La parole à Mme Ryckmans.

**Mme Ryckmans** (Ecolo). - Je remercie M. le Ministre pour la précision de ses réponses et le fait que l'OTW a, semble-t-il, vraiment pris le problème à bras-le-corps et examiné toutes les propositions que nous avons évoquées dans la résolution en 2018.

Je suis positivement étonnée. La liaison avec la STIB et De Lijn pourrait être utile et qu'éventuellement aussi tout ce que vous m'avez dit soit compilé, ou qu'il y ait une brochure qui puisse être communiquée aux associations de femmes qui ont porté la question du harcèlement de rue. Elles ont été nombreuses. Ces sont des choses sur lesquelles il faut, chaque fois, revenir, donc cela peut être intéressant de savoir que leurs actions et leurs interventions ont eu un impact et que vous le suivez avec attention.

**M. le Président.** - À la demande des membres de la commission, on va faire une pause de deux minutes ; pas plus de deux minutes pour continuer le plus vite possible.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 18 heures.

## REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 18 heures 5 minutes.

**M. le Président.** - La séance est reprise.

## INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

(Suite)

### QUESTION ORALE DE MME GOFFINET À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'EXTENSION DU RÉSEAU ROUTIER SOU MIS À LA REDEVANCE KILOMÉTRIQUE »

### QUESTION ORALE DE MME LAFFUT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE RÉSEAU ROUTIER SOU MIS À LA REDEVANCE KILOMÉTRIQUE EN WALLONIE »

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité de :

- Mme Goffinet, sur « l'extension du réseau routier soumis à la redevance kilométrique » ;
- Mme Laffut, sur « le réseau routier soumis à la redevance kilométrique en Wallonie ».

La parole est à Mme Goffinet pour poser sa question.

**Mme Goffinet** (cdH). - Monsieur le Ministre, depuis son instauration en 2016, le réseau soumis au prélèvement kilométrique a fait l'objet d'évaluations régulières afin de lutter contre le report de trafic. Après une première adaptation en 2017, une deuxième extension a été opérée début de cette année.

Cette évaluation régulière du réseau et sa possible extension sont d'ailleurs prévues dans votre Déclaration de politique régionale. Sur le terrain, des élus locaux et les citoyens font régulièrement état de situations locales de report de trafic sur des voiries locales.

Ainsi, dernièrement, les bourgmestres des communes d'Aubange et de Saint-Léger vous adressaient un courrier commun afin de relayer les demandes des citoyens de Meix-le-Tige et Aix-sur-Cloie qui dénoncent les nuisances causées par le trafic de poids lourds quittant la E411 pour éviter le réseau soumis à redevance.

Dans de précédentes réponses à mes collègues, vous avez indiqué qu'une évaluation régulière du réseau serait réalisée.

Pouvez-vous faire le point sur cette évaluation ?

En 2019, le bureau Stratec avait identifié 11 tronçons problématiques et sélectionnés sur la base des plaintes.

Envisagez-vous de relancer une étude de ce type afin d'actualiser la liste de ces tronçons problématiques et d'analyser les réponses qui peuvent y être apportées ?

Dans le cas soulevé pour les communes d'Aubange et de Saint-Léger, un contact avec les autorités locales a-t-il été pris ?

Des solutions pour lutter contre ce report de trafic sont-elles mises à l'étude ?

**M. le Président.** - La parole est à Mme Laffut pour poser sa question.

**Mme Laffut** (MR). - Monsieur le Ministre, ma collègue vient de le rappeler : depuis 2016, il existe une redevance kilométrique d'application sur un tiers du réseau régional wallon pour les camions de plus de 3,5 tonnes. Elle a cité deux communes, mais cela va bien au-delà de ces deux communes et on peut parfois remonter sur l'ensemble du territoire wallon pour voir les conséquences de cette redevance.

Cette redevance est en fonction de divers paramètres dont la masse maximale autorisée du véhicule, la classe d'émission euro. Son tarif varie de 7,40 centimes à 20 centimes du kilomètre hors TVA. Le montant perçu en 2019 par la Wallonie était de 257 millions d'euros. Cette redevance a également des effets vertueux en contribuant aux frais d'entretien de notre réseau routier et au maintien d'investissements nécessaires à un réseau de qualité, mais aussi en augmentant sur nos routes le nombre de camions équipé d'une motorisation euro 6 et donc moins polluant en émission d'oxyde d'azote.

Elle a, par contre, également des effets pervers, comme la multiplication sensible du nombre de véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes et l'utilisation du réseau non soumis par une part de véhicules de plus de 3,5 tonnes.

Monsieur le Ministre, disposez-vous aujourd'hui des moyens d'évaluer de manière précise l'ampleur de ces effets pervers et plus particulièrement de quantifier l'utilisation du réseau non soumis par les véhicules de plus de 3,5 tonnes ?

Comptez-vous envisager une extension du réseau de façon à y inclure les voiries aujourd'hui empruntées pour se soustraire à la redevance ou, à l'inverse, opterez-vous pour une interdiction de l'utilisation du réseau non soumis par les véhicules de plus de 3,5 tonnes ? En effet, s'agissant de l'entretien des voiries, comment se définit la priorité des travaux entre le réseau autoroutier et le réseau non autoroutier que ce dernier soit soumis ou utilisé pour échapper à la redevance ?

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Mesdames les députées, l'objectif, lors de la mise en œuvre du prélèvement kilométrique, était d'augmenter fortement la contribution du trafic suprarégional de camions étrangers aux coûts d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure sans

affecter la circulation des camions de desserte locale. Comme vous le soulignez, cet objectif est rencontré à hauteur de 257 millions d'euros en 2019.

Un suivi du trafic des camions est réalisé depuis l'introduction de la redevance kilométrique à charge des camions.

Ainsi, en 2019, les 11 tronçons problématiques dont vous faites référence ont fait l'objet d'un examen particulier par le bureau d'études Stratec. Ce bureau a mis en place une méthodologie spécifique pour identifier le trafic de transit sur ces tronçons et son éventuelle augmentation depuis 2016. De manière globale, cette étude a permis de conclure qu'il n'y a pas eu de report du trafic poids lourds vers le réseau non soumis au péage.

Signalons tout de même que, indépendamment du péage kilométrique, une augmentation générale du trafic de camions sur l'ensemble de la Wallonie a pu être observée depuis le début de l'année 2017, et ce quel que soit le réseau.

Dans l'état actuel des choses, il n'est donc pas nécessaire d'étendre le réseau soumis au prélèvement kilométrique. Le cas échéant, le Gouvernement pourrait être amené, ultérieurement, à analyser la possibilité d'étendre, dans des situations spécifiques, le réseau routier soumis au prélèvement kilométrique pour les poids lourds aux voiries connexes au réseau déjà tarifé, pour répondre aux difficultés créées par le report inopportun du trafic vers d'autres voiries. La modulation des tarifs du prélèvement sera envisagée par ailleurs pour favoriser une meilleure gestion de la mobilité.

Dans le cas soulevé pour les communes d'Aubange et de Saint-Léger, l'augmentation du trafic dénoncée est plus liée à un trafic de fuite qui cherche à éviter les zones embouteillées dues à l'augmentation générale du trafic routier et plus particulièrement la saturation du réseau transfrontalier.

Pour ce qui concerne l'évolution du nombre d'immatriculations de véhicules utilitaires légers et par extension du parc de ce type de véhicules, cela ne semble pas, selon le Bureau fédéral du Plan, être un effet pervers de la redevance.

En effet, la multiplication sensible du nombre de véhicules utilitaires est principalement expliquée par des évolutions structurelles de l'économie et plus particulièrement par la forte augmentation de la demande de certains biens de grande consommation, amenés à être transportés par ce type de véhicules selon une logique de faibles volumes de livraison de point à point.

Il est à noter que s'agissant du possible report entre les plus de 3,5 tonnes et les moins de 3,5 tonnes, dans les années à venir, le projet WIM, *Weight in Motion*, développé et testé par le SPW mobilité et infrastructures

répondra à certaines demandes visant à contrôler notamment le poids des véhicules ou la masse des véhicules qui sont en circulation pendant qu'ils roulent.

En effet, ce projet vise à pouvoir aboutir à un contrôle-sanction automatique des véhicules en surcharge, dans un objectif de sécurité routière, de préservation de l'infrastructure, de saine concurrence multimodale et d'équité entre les transporteurs, wallons, belges et étrangers. Il faut savoir que la surcharge des véhicules entraîne une dégradation des infrastructures avec un coefficient non linéaire, mais exponentiel.

Actuellement, cinq stations WIM ont été installées sur autoroutes en Wallonie depuis 2015 pour effectuer une présélection des véhicules potentiellement en surcharge, lesquels doivent ensuite être dûment contrôlés sur des stations fixes.

Un partenariat de recherche et développement est en cours pour aboutir à l'approbation du modèle et à l'homologation fin 2020 ou 2021. En parallèle, des collaborations sont établies pour inscrire ce processus dans le *cross-border* et permettre la verbalisation automatique des véhicules étrangers. Ce point particulier nécessite encore un amendement à la directive européenne qui doit ensuite être transposée.

Au niveau des recettes, cela pourrait conduire à des amendes administratives qui peuvent être estimées à plusieurs millions d'euros dès 2022.

Aussi, le produit de ces amendes pourrait être affecté sur le Fonds des infractions routières régionales ou le Fonds du trafic routier. Cela donnerait donc de nouvelles perspectives de recettes pour les infrastructures.

Enfin, s'agissant de la priorisation des baux d'entretien, un programme a été mis en place au sein la SOFICO et de l'administration avec pour objectif d'uniformiser et d'homogénéiser les prestations sur l'ensemble des réseaux, quel que soit le gestionnaire.

**M. le Président.** - La parole est à Mme Goffinet.

**Mme Goffinet (cdH).** - Si j'ai bien compris votre réponse, c'est que, pour le moment, il n'est pas nécessaire de modifier le réseau et de l'étendre. Or, pourtant, la DPR parlait d'étendre ce réseau. Je pense qu'il vaut mieux anticiper et d'ores et déjà lancer une étude pour évaluer la situation et rééquilibrer les choses et ne pas attendre un ou deux ans. Je pense qu'il y a déjà des problèmes pour le moment et il est donc nécessaire d'avoir une évaluation de ce qu'il y a actuellement.

Concernant la problématique plus d'Aubange et de Saint-Léger, vous évoquiez que le problème ne serait pas lié à un évitement de la redevance, mais plutôt pour éviter une congestion de trafic lié à un problème transfrontalier. Les camions utiliseraient les autres voiries pour éviter les encombrements. Je ne partage pas

tout à fait cette analyse parce que, si c'est le cas à certains moments de la journée, ce ne l'est pas totalement. On voit quand même qu'il y a des camions qui passent sur cette voirie et qu'il n'y a pas de problème de congestion sur les autres voiries. Dans la réponse que vous me faites, vous n'apportez pas de solution par rapport à ces deux communes. C'est un exemple parmi d'autres parce que, comme l'a dit Mme Laffut, il n'y a pas que ces communes-là qui sont impactées. Je vous invite vraiment, Monsieur le Ministre, à lancer une étude, comme le prévoit la DPR, pour faire une évaluation de ce réseau.

**M. le Président.** - La parole est à Mme Laffut.

**Mme Laffut (MR).** - Je remercie M. le Ministre pour cette réponse complète. Je ne suis pas là pour demander une nouvelle étude, mais j'entends bien qu'il y a eu énormément d'études depuis l'instauration de cette redevance. Je me permettrai donc de revenir peut-être dans une question écrite pour essayer vraiment d'avoir des chiffres complets.

J'entends bien qu'il y a eu une augmentation du trafic de manière générale du nombre de poids lourds. Ce serait donc vraiment intéressant de pouvoir obtenir en tout cas ces résultats.

Je suis aussi un peu sceptique parce que je pense que, inévitablement, il y a eu un transfert vers des voiries non soumises à la redevance. Maintenant, peut-être que, en effet, c'est une faible proportion. Je me permettrai donc de revenir vers vous par rapport à ces études et pour obtenir des chiffres un peu plus précis et peut-être éventuellement les analyser par région.

Vous avez d'abord dit qu'il n'y avait pas d'extension envisagée, mais que cela pourrait l'être de manière spécifique. Je pense qu'il y a matière à réflexion à ce niveau-là et de revenir aussi sur les priorités des travaux. Vous dites qu'il n'y a aucune différence, que cela se fait de manière globale.

Merci pour ces précisions et je pense que l'on aura l'occasion d'y revenir de manière un petit peu plus précise lors d'une question écrite.

**QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE  
SUIVI DE L'ANNONCE DE LA MISE EN PLACE  
D'UNE TASK FORCE « MOBILITÉ ET  
TÉLÉTRAVAIL » VISANT À PRÉPARER LA  
MOBILITÉ APRÈS LA PANDÉMIE DE LA  
COVID-19 »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le suivi de l'annonce de la mise en place d'une *task force*

« Mobilité et Télétravail » visant à préparer la mobilité après la pandémie de la covid-19 ».

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

**M. Matagne (cdH).** - Monsieur le Ministre, le 8 avril, vous annonciez dans la presse mettre en place une *task force* mobilité et télétravail relative au développement du télétravail dans la fonction publique et dans le privé. Un rapport devrait être produit dans les six semaines. Dans l'article de presse en question, vous disiez également qu'une réflexion globale sur la fiscalité en la matière devrait avoir lieu.

Je vous avais posé une question écrite à ce sujet justement et vous m'aviez répondu : « Les modalités concrètes liées au fonctionnement de cette *task force* ainsi que sa composition font actuellement l'objet de discussions au sein du Gouvernement, en lien avec le processus plus global Get up Wallonia ».

Sauf erreur de ma part, le Gouvernement n'a pas abordé cette question depuis lors. Or, le déconfinement se poursuit et le retour au travail également, même si le télétravail s'est aussi installé dans les habitudes de certains en tout cas. Si *task force* il doit y avoir, il est urgent de la mettre en place de mon point de vue et c'est maintenant et pas dans plusieurs mois lorsque les habitudes pourraient avoir changé.

J'aimerais savoir si vous avez introduit un point au Gouvernement afin de mettre en place cette *task force* annoncée maintenant il y a déjà trois mois.

Le Gouvernement a-t-il formellement décidé de la mettre en place ?

Quel est l'état des lieux de la situation ?

Avez-vous déjà proposé des modalités de mise en œuvre au Gouvernement ?

Cette *task force*, comment sera-t-elle composée ? Comment seront sélectionnés les membres ?

La *task force* sera-t-elle placée directement sous votre tutelle ou également sous la tutelle de la ministre de la Fonction publique, qui était directement concernée puisque votre annonce du 8 avril concernait également les fonctionnaires ?

Enfin, avez-vous pris contact avec le ministre fédéral en charge des questions relatives au droit du travail afin de, dès maintenant, encourager au télétravail ?

Il s'agit, en effet, d'une compétence fédérale.

Avez-vous pris contact avec le ministre fédéral des Finances puisque vous mentionniez également une fiscalité adaptée au télétravail ?

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, comme je l'ai déjà indiqué à plusieurs reprises, j'attache une importance toute particulière au travail à distance en tant que ministre de la Mobilité qui entraîne des bénéfices incontestables en termes de mobilité et aussi de climat.

Pendant la crise actuelle, le travail à distance a permis une diminution du trafic routier par rapport à la situation normale équivalente de l'ordre de 50 % des poids lourds et des véhicules légers. Ce n'est pas que le travail à distance, c'est l'ensemble des mesures liées au confinement.

Rappelons qu'en situation normale, une diminution quotidienne de 25 % des voitures permettrait de résoudre tous les embouteillages, dont les coûts pour la société sont également très importants. Personne ne souhaite être dans la situation que nous avons vécue avec le confinement, mais on peut en tout cas en tirer certains enseignements en termes de proportion possible du travail à distance.

L'impact se voit également en termes de nombre d'accidents, de stress, de qualité de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre. La Stratégie régionale de mobilité met d'ailleurs l'accent sur cet enjeu et souligne que le meilleur déplacement reste celui qui n'a pas lieu. Promouvoir le travail à distance sur l'ensemble du territoire permettra une réduction de la demande de déplacement.

Je tiens bien entendu à ce que ce sujet soit investigué. Dans ce contexte, il importe à mes yeux de se nourrir des retours d'expérience pour établir un diagnostic du travail à distance en Wallonie. Nous pourrions ainsi identifier des objectifs clairs et apporter des solutions structurelles aux problèmes qui se poseraient éventuellement afin que le travail à distance constitue une solution avantageuse pour tous.

Entretemps, le processus Get Up Wallonia a été lancé et fait l'objet de discussions au sein du Gouvernement quant à son organisation précise et la mise en place de différentes *task forces*. Trois *task forces* ont été créées dans ce cadre afin d'approfondir la réflexion sur les thèmes de l'environnement et du climat, de l'économie et du territoire et des enjeux sociaux. La *task force* travail à distance se concrétisera plus spécifiquement au travers de la *task force* environnement et climat.

La composition de ce groupe de travail doit encore être déterminée par le Gouvernement dans les prochains jours, avant les vacances d'été. C'est vrai que l'on a pris un peu de retard, mais c'est parce que l'on s'est intégré dans un processus plus global. Une fois sur pied, au plus tard en septembre 2020, la *task force* établira elle-même son mode de fonctionnement et son calendrier, sachant

que le Gouvernement attend son rapport, sur cet enjeu et les autres, pour fin 2020 au plus tard. Elle pourra faire appel à un consultant externe pour organiser efficacement son travail si elle l'estime nécessaire.

Au niveau de cette *task force* environnement dans laquelle je m'investirai plus spécifiquement avec le ministre-président, je serai attentif à ce que tous les contacts nécessaires soient pris d'une manière telle que l'on ait, effectivement, une implication des différents acteurs utiles à cette discussion.

En tant que ministre de la Mobilité et du Climat, j'attacherai une importance particulière à cet enjeu et à la vision transversale qu'il requiert.

Bien entendu, nous pourrions revenir vers vous dans les premières semaines de rentrée à ce sujet, puisque je pense que c'est vraiment un sujet très important.

Évidemment, on a les mesures immédiates et certaines mesures d'ailleurs sont prises puisqu'on a les mesures sanitaires qui se poursuivent et qui évoluent, mais nous devons surtout faire en sorte d'avoir des mesures de long terme qui perdurent évidemment au-delà des mesures de crise sanitaire.

**M. le Président.** - La parole est à M. Matagne.

**M. Matagne** (cdH). - Je voudrais simplement remercier M. le Ministre pour toutes ces précisions.

Je suis heureux d'entendre que la *task force* spécifique au télétravail sera concrétisée avant les vacances, comme cela on pourra y travailler au plus vite.

Je pense que certains ont pris de bonnes habitudes en télétravaillant. Il aura fallu finalement cette crise pour convaincre certains employeurs. Manifestement, on est d'accord là-dessus, cela pourrait vraiment avoir un impact très positif sur la mobilité, dans la réduction des embouteillages. Si l'on peut vraiment y travailler le plus vite possible, cela ne peut être que meilleur pour tout un chacun.

**QUESTION ORALE DE MME KELLETER À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA  
COOPÉRATION INTERRÉGIONALE POUR LA  
DÉLIVRANCE DE TITRES DE TRANSPORT  
GRATUITS POUR LES ENFANTS DE MOINS DE  
12 ANS »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Kelleter à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la coopération interrégionale pour la délivrance de titres de transport gratuits pour les enfants de moins de 12 ans ».

La parole est à Mme Kelleter pour poser sa question.

**Mme Kelleter** (Ecolo). - Monsieur le Ministre, à Bruxelles et en Wallonie, les enfants de moins de 12 ans voyagent gratuitement. Ceci est une bonne chose. Pour ce faire, ils doivent se procurer un titre de transport qui leur est délivré dans un guichet autorisé.

Malheureusement, un guichet TEC ne peut pas, dans ce cas, délivrer un titre de transport qui est aussi valable pour le réseau STIB – bienvenue en Belgique – et vice-versa.

Comme il est souvent plus compliqué d'aller chercher un tel titre en arrivant sur le territoire d'un autre réseau, on pourrait faciliter la vie à de nombreux utilisateurs en permettant aux guichets TEC de délivrer aussi des titres correspondants de la STIB et inversement. D'autant que la situation me semble pouvoir être résolue assez facilement – je ne suis pas dans l'administration, c'est juste mon idée – via un accord de coopération entre les deux opérateurs, qui, selon mes recherches, utilisent déjà le même support pour les abonnements et les titres de transport de ce type, soit la carte Mobib.

Êtes-vous conscient de ce problème ? Si oui, quelles démarches avez-vous entreprises afin d'arriver à une solution ? Avez-vous peut-être déjà pris contact avec votre collègue bruxelloise, Elke Van Den Brandt, en ce sens ?

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Madame la Députée, je vous remercie pour votre question qui est tout à fait pertinente.

Si j'en suis conscient ? Maintenant, oui. En effet, alors que les conditions d'octroi de la gratuité sont les mêmes, l'abonnement gratuit proposé au moins de 12 ans doit être délivré par un guichet du réseau correspondant. Il est certes possible de rattacher une carte STIB au réseau TEC afin de pouvoir charger sur la même carte Mobib les abonnements gratuits des deux réseaux. Il n'y a donc pas besoin de deux cartes Mobib, mais cette opération doit être réalisée dans chacun des espaces de vente ou via les selfs des deux sociétés de transport.

L'abonnement 6-11 ans est valable jusqu'aux 12 ans de l'enfant. Cette opération de chargement doit donc être réalisée qu'une seule fois, par contre.

Je vais suivre votre suggestion et contacter mon homologue bruxelloise, ainsi que l'OTW et la Stib pour qu'on puisse analyser la possibilité de remédier à cette situation et de ne pas avoir à aller dans les deux guichets. C'est quand même un petit peu stupide effectivement. Cela devrait être techniquement faisable.

**M. le Président.** - La parole est à Mme Kelleter.

**Mme Kelleter** (Ecolo). - Je suis très contente. J'espère que cela se fera aussi, qu'il y aura les faits qui suivront après ces contacts. Je suis optimiste.

#### **QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE VOLET TRANSPORT DE MARCHANDISES DE LA STRATÉGIE RÉGIONALE DE MOBILITÉ »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le volet transport de marchandises de la Stratégie régionale de mobilité ».

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

**M. Matagne** (cdH). - Monsieur le Ministre, dans le cadre du plan FAST 2030, le Gouvernement s'est doté d'une Stratégie régionale de mobilité. Le volet n° 1 relatif à la mobilité des personnes a été adopté par le précédent Gouvernement et, à ma connaissance, a été repris tel quel par l'actuel en même temps que la vision FAST 2030.

Le volet n° 2 Transport de marchandises a été adopté suite au Conseil des ministres du 9 juillet, il y a quelques jours ; raison pour laquelle j'ai adapté ma question. Du coup, j'aurais aimé savoir si vous aviez rencontré des acteurs du secteur de la logistique pour élaborer ce second volet. Quelles sont les revendications du secteur pour ce second volet de la Stratégie régionale de mobilité ?

Enfin, quelles sont les grandes mesures prévues pour ce second volet ?

Pouvez-vous rapidement faire le point et faire suivre le document par la suite au Parlement ?

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, je vous remercie pour votre question, d'autant plus qu'elle tombe particulièrement bien, puisque le volet relatif au transport des marchandises de la Stratégie régionale de mobilité a été adopté par le Gouvernement de la semaine dernière.

Ce volet sera soumis à l'expertise du pôle Mobilité du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie ainsi que de Logistics in Wallonia, pôle de compétitivité, d'Infrabel et de la SNCB.

Sous la législature précédente, un document de travail avait été soumis une première fois à l'avis du pôle Mobilité et adapté en conséquence.

Sous cette législature, un deuxième travail sur ce projet a été mené pour assurer l'adéquation du texte avec la nouvelle Déclaration de politique régionale. Le texte adopté en première lecture par le Gouvernement est donc une version adaptée et simplifiée du document de travail d'origine tout en préservant l'esprit et en précisant les objectifs au regard de l'ambition de la DPR.

Il consiste en une note d'orientation portant sur les différentes politiques qu'il conviendra de mener en Région wallonne pour favoriser l'angle multimodal du transport des marchandises. Dans une optique d'économie durable, il a l'ambition de mieux encadrer le transport par route et de développer le transport ferroviaire et le transport fluvial, et ce, en respectant les impératifs de la lutte contre les changements climatiques.

Il y aura évidemment d'autres étapes de poursuite de son adoption.

**M. le Président.** - La parole est à M. Matagne.

**M. Matagne** (cdH). - Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour vos précisions. Je vous invite à consulter l'UPTR. Que l'on veuille améliorer le transport des marchandises et le favoriser via le rail, via les voies fluviales, je partage votre avis mais on ne saura jamais faire sans les poids lourds. C'est donc un acteur économique qui a une importance particulière dans notre pays de transit.

Je vous invite donc à consulter et à prendre la température auprès de ces acteurs de terrain.

Je vous remercie d'avance pour le suivi que vous voudrez bien donner à ma requête.

**QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR  
« L'ACTUALISATION DU SCHÉMA DIRECTEUR  
CYCLABLE »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'actualisation du Schéma directeur cyclable ».

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

**M. Matagne** (cdH). - Monsieur le Ministre, durant le confinement, vous avez soutenu le développement de nombreuses initiatives en faveur de la mobilité douce sur le réseau régional, et c'est une très bonne chose.

L'article 3 du décret du 4 avril 2019 visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes stipule que : « le Gouvernement révisé le Schéma directeur cyclable, dans les 12 mois, à compter de l'entrée en vigueur du présent décret ». Le décret étant entré en vigueur le 1er janvier 2020, nous sommes donc à mi-parcours pour la révision du Schéma directeur cyclable.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous faire le point sur le processus de révision ?

De nouveaux projets d'aménagements ont-ils déjà pu être identifiés ?

Envisagez-vous d'intégrer les projets qui résulteront de cette révision dans le plan Infrastructures que le Gouvernement doit mettre à jour et que vous avez présenté dernièrement, essentiellement par voie de presse ?

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, le Schéma directeur cyclable est un outil évolutif destiné à aider les gestionnaires de voiries et les spécialistes de la mobilité dans leurs réflexions de prise en compte des besoins des cyclistes. Il s'agit avant tout de savoir où intervenir en priorité, mais les itinéraires n'y sont pas figés.

Le SPW a commencé la mise à jour du Schéma directeur cyclable. Un processus de validation est en cours avec les usagers dans les directions territoriales. Ces réunions permettent également de faire remonter de nouveaux projets qui sont analysés par mon cabinet ; cela a permis d'inscrire certains de ces tronçons au plan Infrastructures ajusté adopté jeudi dernier.

Toutefois, le travail d'identification des priorités n'est pas encore terminé, c'est pourquoi les enveloppes pour les modes actifs du plan Infrastructures adopté jeudi ne sont pas encore complètement géolocalisées, pas toutes en tout cas.

J'ai également demandé à mon administration un inventaire des aménagements cyclables au niveau de la Wallonie. Cet inventaire permettra de mieux identifier les chaînons manquants et de prioriser leurs aménagements.

Enfin, en complément de cet inventaire, j'ai également demandé à l'administration de travailler sur la définition d'un réseau express : les corridors vélo. Le but est d'améliorer, de manière prioritaire, l'accessibilité quotidienne des pôles principaux de Wallonie de manière compétitive en temps, sécurité et confort.

Nous avançons donc, à la fois sur la mise à jour des outils d'analyse et sur des projets concrets, et je m'en réjouis.

**M. le Président.** - La parole est à M. Matagne.

**M. Matagne** (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, pour toutes ces précisions.

À l'instar du télétravail, je pense que c'est un dossier sur lequel on ne doit pas traîner à agir si l'on veut que nos citoyens prennent la route sur leur bicyclette pour se déplacer. Que ce soit dans leurs déplacements quotidiens ou pour leurs activités du week-end, il faut des infrastructures qui tiennent la route – sans mauvais jeu de mots – et je vous invite vraiment à revoir ou, en tout cas, à peaufiner votre plan Infrastructures, si besoin est, et à travailler le plus rapidement possible sur le développement de ces liaisons cyclables.

**QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA  
CONNEXION DES AÉROPORTS WALLONS AU  
RÉSEAU FERROVIAIRE »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la connexion des aéroports wallons au réseau ferroviaire ».

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

**M. Matagne** (cdH). - Monsieur le Ministre, la semaine dernière, votre collègue, le ministre des Aéroports, s'est fendu d'un vibrant appel pour le développement d'une union rail-aérien. Il plaide pour une connexion entre les aéroports régionaux via la dorsale wallonne, déclarant notamment que : « Là où l'on a un aéroport fort, on doit avoir un rail fort, un service public du rail fort ».

Des projets de connexion de nos aéroports avec le réseau ferroviaire existent depuis de nombreuses années. Pour Liège, il est axé en particulier sur le fret notamment avec le projet Eurocap-Rail. Pour Charleroi, par contre, le projet d'une liaison directe a été abandonné en 2017 afin de permettre la réallocation des 257 millions d'euros prévus en préfinancement au déblocage du dossier RER, que le Fédéral ne parvenait pas à financer. Ce projet ne figure d'ailleurs plus dans la liste des projets de l'accord de coopération relatif aux cofinancements ferroviaires. Actuellement, une liaison par autobus est établie entre la gare de Luttre et l'aéroport de Charleroi.

Pour l'aéroport de Charleroi, Monsieur le Ministre, envisagez-vous de réinscrire ce projet de liaison directe dans la liste des projets prioritaires en matière de cofinancement ferroviaire ?

Prévoyez-vous une nouvelle enveloppe de préfinancement ?

D'autres projets devront-ils être abandonnés ?

Une révision de la liste des projets prioritaires en matière de cofinancement ferroviaire est-elle envisagée par le Gouvernement ?

En raison de l'abandon du projet, une révision du périmètre de réservation au plan de secteur était envisagée pour libérer les terrains réservés pour une éventuelle infrastructure ferroviaire. Ces terrains sont-ils toujours réservés ?

Dans le cas de l'aéroport de Liège, pouvez-vous faire le point sur le projet Eurocap-Rail ?

Enfin, des contacts sont-ils pris avec le niveau fédéral, Infrabel et la SNCB pour développer ces axes ?

Je vous remercie d'avance pour vos précisions, Monsieur le Ministre.

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, de nombreux aéroports en Europe sont, en effet, raccordés au rail.

Sur le site de Liege Airport existe le projet EuroCarex. Ce projet européen vise à relier les aéroports de Amsterdam-Schiphol, Liège, Paris-Roissy-CDG, Lyon-Saint Exupéry, le bassin londonien, Cologne, l'Espagne et l'Italie. C'est un fameux projet. Il existe depuis de nombreuses années, mais il n'est pas encore concrétisé.

L'objectif est de raccorder la zone portuaire de Liege Airport à la ligne de chemin de fer Paris-Bruxelles-Cologne via une plateforme multimodale équipée afin d'accueillir dès sa mise en service, la ligne TGV fret européenne initiée par EuroCarex. Ce projet n'est actuellement pas repris dans le plan pluriannuel d'investissements d'Infrabel. Devant certaines difficultés à concrétiser le projet de réseau TGV fret, la question de la réorientation du projet vers un système basé sur un transport conventionnel par train de marchandises est posée. Je suis attentif à ces développements.

J'ai bien pris connaissance des interventions de mon collègue, le ministre des Aéroports, et je ne peux évidemment pas préjuger de l'avenir, mais le projet de raccordement ferré de l'aéroport de Charleroi a, en effet, été abandonné précédemment étant donné son coût. Le montant en préfinancement a ainsi été réutilisé pour réactiver le projet de mise à quatre voies des lignes 161, Louvain-la-Neuve-Bruxelles et 124 Nivelles-Bruxelles.

Afin de relier l'aéroport à la région de Leuven, il a été décidé de réaménager la gare de Fleurus qui sera reliée à l'aéroport par des navettes de bus, à raison d'un bus tous les quarts d'heure. En parallèle, afin d'améliorer la desserte ferroviaire, une relation IC sera ajoutée sur la

ligne 140 Charleroi-Ottignies. Cette nouvelle relation sera mise en service en décembre 2023 et reliera Charleroi-Sud à Ottignies et Leuven en faisant arrêt à Fleurus, avec une fréquence d'un train par heure par sens chaque jour.

Concernant la réservation des terrains pour une éventuelle infrastructure ferroviaire, je vous invite à vous tourner vers mon collègue, le ministre Borsus, en charge de ces matières.

L'enveloppe des préfinancements était une enveloppe fermée répartie entre la Flandre et la Wallonie. Elle est dorénavant épuisée. Les cofinancements ont été décidés dans le cadre de l'accord de coopération entre l'État fédéral et les Régions relatif aux projets ferroviaires stratégiques.

Actuellement, l'objectif n'est pas de remettre en question cet accord, même si des amendements sont toujours possibles en fonction de l'évolution des projets.

**M. le Président.** - La parole à M. Matagne.

**M. Matagne** (cdH). - C'est une belle idée de vouloir relier nos aéroports ou en tout cas de les connecter avec le rail, mais pour quel budget évidemment ? Vous l'avez mentionné dans votre intervention. Ce n'est pas pour rien si, malheureusement, le projet à Charleroi a été abandonné. Néanmoins, je pense que l'on devrait quand même poursuivre la réflexion si ce n'est pas directement par le rail, via des connexions ultrarapides. Parce que l'on a deux bons outils, à Charleroi, à Liège. L'un pour le fret, l'autre pour le transport de personnes et ce serait dommage de ne pas maximiser leur efficacité.

Je ne veux pas me mêler à vos relations avec vos collègues, je pense que M. Crucke a un petit peu marché sur vos plates-bandes en venant avec cette proposition et manifestement cela ne vous choque pas. Tant mieux.

Je me tournerai vers votre collègue, le Ministre Borsus, pour avoir plus de précisions quant à l'attribution ou non des terrains. Je vous remercie encore pour toutes ces précisions.

**QUESTION ORALE DE M. NEMES À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA PLACE DU VÉLO DANS LE PROJET DU TRAM LIÉGEOIS »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Nemes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la place du vélo dans le projet du tram liégeois ».

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

**M. Nemes** (PTB). - Monsieur le Ministre, ce samedi, ce sont des centaines de cyclistes liégeois qui

ont manifesté pour une meilleure inclusion du vélo dans les plans du tram. Ils ont raison de faire pression pour être entendus parce que ce n'est pas tous les jours que l'on éventre les rues de Liège pour un projet d'une telle ampleur. C'est vraiment l'occasion de faire du vélo une réelle alternative de mobilité en centre-ville et on ne peut pas rater cette occasion.

Pourtant, la publication, non autorisée, il y a quelques semaines, par un collectif indépendant, des plans d'exécution du projet du tram à Liège fait craindre que la promesse du Gouvernement wallon d'un itinéraire cyclable continu le long du tracé du tram ne soit pas tenue.

De manière générale, la continuité des itinéraires est aléatoire et l'identification est parfois extrêmement légère : simples points au sol, absence même de pictogrammes. On risque de se retrouver dans la bonne vieille vision d'une piste cyclable sous les voitures, ce qui pose des problèmes de cohabitation aussi entre piétons et cyclistes. Là on veut faire cohabiter ces deux moyens de mobilité.

Ces problèmes sont le résultat, pour certains, du manque de concertations de l'OTW et de la Région wallonne, notamment avec le secteur associatif actif dans la promotion du vélo en ville.

Alors que des alternatives à la voiture comme le vélo sont cruciales pour la transition écologique, il apparaît donc que la place pour les cyclistes dans les plans du tram liégeois ne soit pas à la hauteur des attentes ni des promesses du Gouvernement wallon.

Depuis l'apparition de ces plans, la TEC est sortie dans la presse pour dire qu'ils étaient datés et incomplets. Tout en ne rendant pas publics les plans actuels. Ce qui serait pourtant un bon point de départ pour des débats constructifs. La réponse à d'autres points soulève également quelques commentaires. La porte-parole confirme que plusieurs points seront des espaces cyclopiétons alors que c'est exactement ce qu'il faut éviter. Car cela met en danger les piétons en obligeant les vélos à rouler aux haies. D'un autre côté, cela oblige les vélos à rouler au pas et cela fait perdre tout l'intérêt de ce mode de transport.

Donc voici mes questions, Monsieur le Ministre.

Confirmez-vous l'absence d'un itinéraire cyclable continu le long du tracé du tram ?

Envisagez-vous des concertations avec les usagers et les associations actives dans la promotion du vélo en ville afin de faire des modifications du plan d'exécution ?

**M. le Président.** - La parole à M. le Ministre Henry.

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, permettez-moi, tout

d'abord, de remettre les éléments de cette question dans son contexte.

Le projet du tram de Liège a été confié au groupement Tram'Ardent dans le cadre d'un contrat PPP de type DBFM. De ce fait, il appartient à Tram'Ardent de réaliser les études de projet et d'exécution, sur base du permis délivré à la SRWT, devenue OTW entre-temps. Lors de l'instruction de la demande du permis du tram, les associations représentatives des cyclistes ont formulé un certain nombre de remarques. L'administration délivrant le permis a jugé pertinent d'en inclure certaines dans la décision d'octroi du permis. Celles-ci s'imposent donc à Tram'Ardent et font partie des points analysés par l'OTW qui centralise les avis des différentes autorités et gestionnaires en vue de la validation des plans de Tram'Ardent et de leur mise en œuvre.

En conséquence, les bureaux d'études de Tram'Ardent ont étudié le projet sur base du permis en se concentrant, dans un premier temps, sur les problématiques techniques liées à la voie de tram et aux voiries afin de permettre l'avancement des études de ces domaines spécifiques. Ce sont ces plans de travail de la version projet, et non des plans d'exécution, datant d'il y a un an qui ont été publiés. Ce sont ces versions de la version projet datant d'il y a un an qui ont été publiées.

Au moment où ces plans ont été reçus par l'OTW, les associations de cyclistes se sont manifestées en demandant à l'OTW de pouvoir les obtenir. Vu l'incomplétude de ceux-ci, l'OTW a proposé aux associations de leur présenter les mesures en faveur des cyclistes une fois que les plans seraient suffisamment aboutis.

Depuis le printemps de cette année, des plans suffisamment avancés sur le sujet ont été soumis à l'OTW, qui a pu organiser des réunions, avec les autorités et gestionnaires, au niveau de la Ville et du SPW, pour concerter les avis relatifs à l'insertion cyclable. Suite à ces concertations, une rencontre avec les associations représentant les cyclistes doit être organisée par le SPW, mais la situation sanitaire a différé cette réunion qui aurait déjà dû avoir lieu et les congés ont fait en sorte qu'elle n'aura lieu qu'à la rentrée de septembre.

Des améliorations significatives ont été apportées aux premiers plans, suite notamment aux remarques écrites du GRACQ. Il serait trop long de toutes les énumérer, mais, globalement, des itinéraires sont bien prévus le long du tracé du tram et des liens avec les quartiers ont aussi été pris en compte par la réalisation de zones avancées pour cyclistes aux carrefours à feux ainsi que de traversées spécifiques pour rejoindre en toute sécurité les sens uniques limités.

Par ailleurs, les plans qui seront présentés aux GRACQ ne sont pas encore figés et ils peuvent encore

évoluer. Leurs remarques pourront encore être prises en compte pour autant qu'elles soient compatibles avec le permis – sinon, il faudrait recommencer la procédure du permis – et qu'elles puissent être validées par le SPW.

Je serai également attentif à ce que du stationnement vélo de qualité soit présent, notamment au niveau des parkings-relais. J'ai pris expressément un contact avec l'OTW en ce sens et je suis convaincu de l'attitude constructive de l'opérateur à cet égard.

Compte tenu de ces éléments, je vous confirme donc que les aménagements cyclables coordonnés avec les itinéraires existants et projetés sont bien prévus le long du tracé du tram et que je serai attentif à ce que la problématique du stationnement vélo fasse part entière du projet. Ce dossier est très important pour moi et je compte y consacrer toute l'attention qu'il mérite.

**M. le Président.** - La parole est à M. Nemes.

**M. Nemes (PTB).** - Dans la réponse que vous me donnez, certains points n'ont pas de réponse.

Par exemple, par rapport à la manière dont le TEC a communiqué. On a des informations claires, comme la piste des bus boulevard d'Avroy en une zone cyclopiétonne. Aura-t-on oui ou non des zones cyclopiétonnes installées au niveau du tram de Liège ? Je n'ai pas eu de réponse claire. Aura-t-on un circuit cycliste unique continu ?

J'entends que vous vous inquiétez de ce projet de tram, qu'il y aura de la concertation et que c'est la crise du covid qui, malheureusement, empêche qu'elle ait lieu. Vu depuis le temps que dure ce projet de tram à Liège et qu'il faut attendre une fuite au niveau des plans pour que les gens puissent avoir accès à un plan, on se pose la question : y a-t-il vraiment une volonté de faire participer les citoyens et les associations de cyclistes sur la question ? Au niveau des associations locales, il y a un sentiment que l'on veut travailler entre soi et sans transparence. Ici, on n'a pas vraiment de réponse à cette inquiétude.

On attend de voir ce que va donner la prochaine étape de concertation. Si des plans existent, où sont-ils ? J'espère qu'ils seront rapidement communiqués aux personnes qui les demandent.

**QUESTION ORALE DE M. CORNILLIE À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA  
POURSUITE DES TRAVAUX SUR LA RN60 »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Cornillie à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la poursuite des travaux sur la RN60 ».

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

**M. Cornillie (MR).** - Monsieur le Ministre, je voudrais d'emblée préciser que mes deux questions sont des questions écrites auxquelles il n'a pas été répondu dans les temps. Après la récente actualité, je peux comprendre pourquoi. J'en avais demandé la conversion en question orale avant la récente actualité. Vous pourrez ainsi compléter les informations parvenues dans le cadre du plan Infrastructures. Étant donné qu'elles sont très tardives dans l'ordre du jour et que cela ne change pas la fin de votre soirée, et par respect pour le collaborateur, je vais les développer.

En février dernier, vous m'aviez affirmé dans cette assemblée que de nombreux projets routiers étaient prévus au plan Infrastructures 2019-2024 sur l'axe Frasnés-lez-Anvaing, Leuze et Péruwelz, la fameuse RN60, pour un montant avoisinant les 17 millions d'euros. Certains d'entre eux ont déjà eu lieu d'ailleurs.

Vous est-il possible de réaliser une mise au point de l'ensemble de ces travaux et de détailler les différents projets devant encore être réalisés sur l'axe en question ? Quels types de travaux doivent encore avoir lieu en fonction des adaptations que vous aurez choisi d'y apporter ?

Vous nous révéliez également à cette occasion qu'aucun budget, malgré les anciennes promesses, n'avait été prévu dans le plan 2016-2019 pour le revêtement de la RN60 entre Leuze et Péruwelz, dont des dalles en béton dans un état lamentable qui sont dangereuses pour tous les usagers – automobilistes, cyclistes – et pour les riverains, dont les maisons tremblent pour certains d'entre eux.

Avez-vous donc déjà pu étudier les pistes de financement dans ce cadre et pour ce projet spécifiquement ?

Le revêtement du tronçon sera-t-il prévu dans le plan Infrastructures 2019-2024 amendé par vos soins et le Gouvernement ?

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, depuis février dernier, l'approbation des listes des travaux du plan Infrastructures a nécessité de nombreuses négociations avant d'être adoptée au Gouvernement ce 9 juillet 2020.

La méthodologie du plan repose en premier lieu sur une analyse de 6 000 besoins exprimés par le SPW MI, besoins qui n'ont pas le même niveau de priorité étant donné la fréquence, la vétusté et l'accidentologie du réseau.

En plus de ces critères objectifs s'ajoute le degré de maturité des projets. Sur base de ces critères,

540 projets sont ressortis et ont été budgétés par l'administration.

L'estimation est donc précise quand le projet est déjà abouti, mais moins affinée quand le projet est au stade de l'esquisse, de l'avant-projet, ou nécessite entre autres le recours à des permis, des expropriations.

La liste des projets géolocalisés étant adoptée, le SPW va pouvoir étudier le phasage des projets. Cela permettra à l'ensemble des parties prenantes d'y voir plus clair.

Sur la RN60, le montant des travaux repris dans le plan Infra 2 est de 12,9 millions d'euros.

Quatre projets figurent sur la RN60 :

- l'aménagement de la Neuve Chaussée du Pont du Vermontois jusque Bury à Péruwelz ;
- la sécurisation de la traversée de Péruwelz ;
- l'aménagement de la traversée de Frasnés à hauteur de l'Athénée royal Lucienne Tellier ;
- la sécurisation de différents carrefours comprenant la réhabilitation de la grand-place et l'aménagement de la berme centrale à Thieulain.

Pour ce qui concerne plus précisément le revêtement du tronçon de la RN60 entre Leuze et Péruwelz, ce projet n'est pas repris tel quel dans le plan Infrastructures 2020-2026. Néanmoins, sa possibilité de financement pourrait être réévaluée plus tard, à la lumière de la consommation budgétaire réelle.

**M. le Président.** - La parole est à M. Cornillie.

**M. Cornillie (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre.

Finalement, cela permet aussi de constater la tâche assez difficile dans laquelle le SPW et vous-même, avec vos collègues du Gouvernement, êtes quand l'on sait que 6 000 besoins ont été listés et qu'il a fallu, au terme de négociations, arriver à une conclusion le 9 juillet.

Je note les quatre projets qui concernent la RN60 et l'enveloppe y affectée. Un regret, mais vous avez ouvert une possibilité, et je constate que d'autres possibilités ouvertes précédemment ont été concrétisées.

Je suis donc optimiste par rapport au fait que l'on puisse, à un moment donné, réfléchir au revêtement de la RN60 qui, véritablement est dans un état déplorable et je ne sors pas de cette question.

**QUESTION ORALE DE M. CORNILLIE À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE  
FINANCEMENT DU PROJET DE  
REVITALISATION DU CENTRE URBAIN DE  
LEUZE-EN-HAINAUT »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Cornillie à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le financement du projet de revitalisation du centre urbain de Leuze-en-Hainaut ».

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

**M. Cornillie (MR).** - Monsieur le Ministre, j'irai plus directement aux questions puisque vous avez ouvert la porte en affirmant que, si le budget par rapport à ce qui était annoncé initialement est quelque peu réduit, il est en ce qui concerne les quatre projets de la RN60 possible d'envisager la rénovation de la Grand-Place de Leuze-en-Hainaut, puisque c'était l'objet tout à fait précis de cette question.

Quelles sont aujourd'hui les possibilités sur la table qui s'offrent au SPW pour financer très spécifiquement ce projet que quasiment tout le monde appelle de ses vœux même s'il a fait l'objet au sein du conseil communal de discussions parfois contradictoires ? Je ne suis pas conseiller communal. Je le rappelle à certains observateurs qui l'oublient. Que pouvez-vous nous dire plus largement sur ce dossier ? Avec quel espoir de concrétisation à moyen terme, pouvons-nous l'avoir pour les commerçants, pour les habitants, pour intégrer les usagers faibles et la mobilité douce dans une occupation plus harmonieuse et rééquilibrée du domaine public, car je pense que c'est indispensable ?

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, je vous rappelle que sur les 6 000 besoins exprimés par le SPW ont abouti à 540 projets.

Dans la liste des projets géolocalisés du plan, décidé la semaine dernière, je peux vous confirmer que le financement du projet de revitalisation du centre urbain de Leuze-en-Hainaut est prévu, en plus de réfection d'autres voiries.

Le budget initialement prévu lors de la précédente législature était de 2,5 millions d'euros.

Le budget initialement prévu lors de la précédente législature était de 2,5 millions d'euros. Le budget repris finalement a été ajusté à la hausse de 1 million, cela fait donc 3,5 millions d'euros, à ma demande.

Le permis étant récent, il appartiendra à mon administration de se saisir du permis et d'étudier s'il y a

adéquation précise entre le permis et l'enveloppe. On fixe les enveloppes puis on doit poursuivre le travail sur les budgets, comme pour l'ensemble des autres projets.

Vous n'êtes pas sans savoir que, entre le moment où les « euros besoins » – comme on les qualifie dans le plan – d'un projet sont estimés et le moment où les décomptes des travaux arrivent en fin de parcours, certaines différences budgétaires ont pu apparaître.

Dans le cadre de ce plan, j'ai demandé au SPW, en partenariat avec la SOFICO, de mettre en place une gestion de projet permettant de respecter les enveloppes budgétaires par projet. Auparavant, il n'était pas rare que les « euros besoins » initiaux soient très différents des décomptes. On essaie donc de converger le mieux possible. Cette logique est compliquée à faire perdurer, car souvent il y a dépassement et cela a alors un impact sur d'autres projets.

Le projet de Leuze, comme les autres, passera donc dans cette méthodologie, mais il est trop tôt pour vous revenir en détail à ce stade sur le projet précis.

Le SPW reçoit les listes maintenant, mais il a besoin de plusieurs mois pour en étudier le phasage, tenant compte aussi des profils financiers de chaque chantier pour les ajuster dans la planification budgétaire. Ces travaux vont donc avoir lieu.

Toutefois, la liste des projets étant connue, les montants étant décidés, chaque projet peut être analysé par le SPW et ensuite planifié. Ce sera donc le travail que nous pourrons faire à l'automne.

**M. le Président.** - La parole est à M. Cornillie.

**M. Cornillie (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre, de cette réponse. Je comprends bien qu'il faut maintenant une analyse plus profonde et pour envisager la concrétisation de ce projet important et de voir si l'enveloppe est en adéquation avec les moyens, qui sont multiples. Des contacts avec les autorités locales s'imposeront à l'évidence, mais pour réaliser un projet d'une telle ampleur il est incontestable que celles-ci doivent jouer le jeu aussi. Je pense que vous avez des alliés sur le terrain pour y parvenir.

Si j'ai maintenu cette question malgré les informations qui sont parues dans la presse, c'est aussi pour saisir l'occasion de vous remercier de l'écoute attentive que vous avez eue à l'égard des demandes du territoire, pas pour vous faire perdre cinq minutes, mais pour signaler aussi que vous avez été attentif à ce sujet. Je ne doute pas que vous le serez dans l'exécution également de ce dossier qui nous amènera à en rediscuter, mais dans d'autres cénacles et par d'autres moyens.

**QUESTION ORALE DE MME MAUEL À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA  
LUTTE CONTRE LES CHALEURS ÉLEVÉES AU  
NIVEAU DES INFRASTRUCTURES  
ROUTIÈRES »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Mauel à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la lutte contre les chaleurs élevées au niveau des infrastructures routières ».

La parole est à Mme Mauel pour poser sa question.

**Mme Mauel (MR).** - Monsieur le Ministre, un pic de chaleur arrivant peut-être pour les prochaines semaines, nous avons récemment appris qu'Infrabel va tester un nouvel outil pour lutter contre les hausses de températures en peignant les rails de chemin de fer en blanc sur une distance de 14 kilomètres sur la ligne Liège-Maastricht.

Le même phénomène se produit également pour les infrastructures routières avec le concept de chaussées fraîches ou de *cool pavements*. Cette expérience a été réalisée il y a trois ans à Los Angeles, où le bitume de quelques rues y a été repeint en couleur blanche grisée, car le bitume noir habituel de chaussée emmagasine 80 % à 95 % de la lumière solaire, alors que les revêtements de couleur pâle la réfléchissent et diminuent la température du sol de façon spectaculaire. Cette expérience a dès lors été répétée chaque été.

Bien sûr, le climat entre la Wallonie et Los Angeles est différent, mais les étés précédents ont montré que le goudron présent sur les autoroutes wallonnes peut fondre également. C'était notamment le cas de la N684 à Amay l'année dernière.

Il faudrait alors une quantité conséquente de couleur blanche pour réaliser cette expérience : par exemple, 1 000 litres de couleur pour 14 kilomètres de voies blanches d'Infrabel.

Quel est votre point de vue ? Existe-t-il d'autres concepts selon vous ?

Que fait le SPW sur le réseau routier pour diminuer la température des voiries ?

Avez-vous répertorié les routes susceptibles de fondre ? Existe-t-il quelque part un cadastre de route à forte chaleur ?

Des expériences tests sont-elles programmées en ce qui concerne ce projet ?

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Madame la Députée, le fait que les revêtements clairs emmagasinent moins la chaleur que les revêtements noirs est effectivement bien connu. Il en est ainsi des revêtements en béton versus les revêtements bitumineux. Cependant, les revêtements en béton subissent eux aussi des dégradations dues aux chaleurs estivales. C'est le cas lors des soulèvements de chaussées qui ont encore lieu chaque année en certains points faibles de la surface, et ce malgré les réparations effectuées préventivement.

L'événement survenu l'année dernière sur la N684 à Amay est un soulèvement de chaussée en béton et non la fusion d'un enrobé bitumineux.

En ce qui concerne les revêtements hydrocarbonés ou bitumineux, les dégradations sous fortes chaleurs sont faibles et progressives et se manifestent, par exemple, par des remontées de liant ou une accentuation d'un orniérage. Ce phénomène n'est pas spécifique aux routes wallonnes, mais est présent partout dans le monde.

Comme le Code de la route impose que les marquages routiers soient de couleur blanche, il n'est pas envisageable que la route elle-même soit recouverte de peinture blanche. Si une telle opération s'envisageait, son coût serait prohibitif et incompatible avec les disponibilités budgétaires consacrées aux investissements routiers au niveau des entretiens, des réhabilitations et des extensions de réseau.

D'une manière générale, diverses dispositions techniques sont prises depuis de très nombreuses années dans les cahiers de charges types pour contrer les désagréments causés par la chaleur sur les revêtements routiers.

Il s'agit principalement dans le cahier de charges Qualiroutes en vigueur :

- de formulation des mélanges bitumineux pour diminuer leur susceptibilité aux températures élevées ;
- du suivi de la qualité de la mise en œuvre des revêtements bitumineux en cours d'exécution et a posteriori avant la réception provisoire des travaux ;
- de la formulation des bétons destinés aux revêtements afin de garantir leur résistance élevée, gage de leur tenue dans toutes les conditions atmosphériques ;
- de mesures particulières aux joints de reprise des revêtements en béton qui sont des lieux propices aux soulèvements de chaussées ;
- de suivi particulier de la réalisation de ces joints de reprise par le personnel de contrôle du chantier.

Les réparations locales réalisées en produits hydrocarbonés, donc enrobés à froid ou en asphalte

coulée, sont désormais encadrées par des dispositions techniques précises aussi bien sur les formulations que sur les mises en œuvre. De cette manière, ces réparations locales, autrefois ponctuellement sujettes à des problèmes en été sont de moins en moins gênantes.

En outre, ces mesures peuvent être prises pour contrer un soulèvement potentiel de chaussée en béton, car ils sont souvent à déplorer en des points particuliers. Ceux-ci sont repérables en surface et sont surveillés par des inspecteurs de réseau. Des signes avant-coureurs de soulèvement apparaissent généralement comme de petits éclatements en surface. Dans ces cas, et pour des raisons évidentes de sécurité, la portion de voirie peut être momentanément soustraite au trafic. Enfin, un arrosage de la surface de béton peut être exécuté. L'évaporation de l'eau diminuant la température du revêtement.

Les portions du réseau routier potentiellement problématiques lors des fortes chaleurs sont bien connues des gestionnaires au sein des districts routiers et surveillés aux moments voulus.

Ces portions, omniérées par exemple, sont traitées préalablement, de manière curative ou de manière préventive.

Comme autre concept et expérience test, je ferai référence au LIFE Cool & Low Noise Asphalt qui est une des réponses de la Ville de Paris à ces problèmes de fortes chaleurs. Cofinancé par l'Union européenne dans le cadre du fond LIFE, ce projet bénéficie d'un partenariat avec Bruitparif et les entreprises Colas et Eurovia. Il met en œuvre de nouveaux revêtements routiers bitumeux sur trois sites pilotes parisiens. Leurs propriétés phoniques et thermiques innovantes seront évaluées jusqu'en 2027. Les objectifs sont de réduire les émissions de chaleur et de bruit, développer l'opération dans toute la ville de Paris, puis à l'échelle européenne.

Voilà, pour ces évolutions et cet état des lieux techniques, mais qui correspondent à des problèmes importants dans la gestion de nos réseaux.

**M. le Président.** - La parole est à Mme Mauel.

**Mme Mauel (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre.

En effet, votre réponse est assez technique. Je ne m'attendais pas vraiment à cela.

Je pense que l'on allait plus parler de la récurrence du problème et de l'évolution dans le temps puisque, en effet, il pourrait se produire des problèmes structurels. C'est pour cela que je suis contente d'entendre que le Qualiroutes évoluera certainement aussi dans le futur dans le sens où des paramètres techniques seront pris au niveau des cahiers des charges types pour attirer naturellement l'attention des entreprises routières au niveau de ce problème-là.

Je garderai à l'œil tout ce qui a trait à la phase test à Paris pour voir comment gérer le problème dans le futur.

**QUESTION ORALE DE MME GOFFINET À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR  
« L'ENGORGEMENT DES AIRES DE REPOS  
AUTOROUTIÈRES »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Goffinet à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'engorgement des aires de repos autoroutières ».

La parole est à Mme Goffinet pour poser sa question.

**Mme Goffinet (cdH).** - Monsieur le Ministre, aujourd'hui, les usagers réguliers de l'E411 en province de Luxembourg sont fréquemment amenés à constater une recrudescence de la présence de poids lourds sur la bande d'arrêt d'urgence, en particulier aux abords des aires de repos. Ce phénomène n'est nullement lié à des problèmes techniques, mais à un manque de places sur ces aires ainsi qu'au comportement des chauffeurs de poids lourds qui désirent se rapprocher de l'endroit où ils doivent se rendre et bien souvent s'arrêtent aux frontières. À cela s'ajoute le soir la nécessité pour les conducteurs de prendre leur repos pour être en ordre de tachygraphe.

Du fait de sa position sur un axe de développement économique important, la province de Luxembourg souffre particulièrement de l'augmentation du trafic poids lourds. Le parking sécurisé de Wanlin, censé aspirer une partie des véhicules, n'est pas encore parvenu à convaincre les conducteurs malgré ses nombreux atouts.

Les responsables du SPW et de la SOFICO indiquent que la création de places ne constituerait pas une solution, mais ne ferait qu'attirer encore plus de véhicules. Cependant, on ne peut nier la réalité du phénomène et la dangerosité de ce comportement.

Envisagez-vous de prendre des mesures, je pense, notamment au renforcement des contrôles, afin de dissuader cette pratique ?

Parallèlement aux mesures répressives, envisagez-vous de renforcer l'information des chauffeurs, en particulier étrangers, sur les solutions alternatives, style l'aire de Wanlin ?

À terme, l'agrandissement des aires de repos existantes en Province du Luxembourg, voire la création de nouvelles aires, ne serait-il pas une solution ?

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - À ce jour, plus de 3 500 places de parking sont disponibles pour les poids lourds sur les aires autoroutières en Wallonie. Au début des années 2010, plus de 500 places additionnelles ont été créées. Depuis lors, les budgets disponibles n'ont plus permis de créer des places supplémentaires.

Néanmoins, lors de chaque renouvellement de concession, le SPW MI et la SOFICO étudient les possibilités d'augmentation en fonction du foncier disponible et des besoins de services collectifs.

Ainsi, les prochains renouvellements des concessions des aires de Waremmes et de Bierges permettront de créer plus de 50 nouvelles places de parking pour les poids lourds.

Il est à noter qu'un nouvel emplacement coûte en moyenne plus de 20 000 euros hors TVA.

On constate effectivement que les conducteurs de poids lourds veulent se rapprocher de l'endroit où ils doivent se rendre, et donc des frontières. Augmenter la capacité des parkings attirerait encore plus de conducteurs à ces endroits. L'augmentation de la capacité ne résout pas à elle seule le problème. Par ailleurs, la création d'emplacements ne doit pas se focaliser à proximité des frontières, mais bien au travers d'une répartition sur l'ensemble du territoire wallon.

Plus globalement, on peut regretter le manque d'harmonisation au niveau européen. En effet, la fermeture des frontières aux poids lourds durant les week-ends et jours fériés dans certains pays ne fait qu'amplifier le phénomène. En outre, la proximité avec le Luxembourg fait qu'aucun pétrolier n'est actuellement intéressé d'implanter des stations autoroutières avec une offre de services, en ce compris des emplacements, sur la E411 ou la E25.

Concernant plus particulièrement le parking sécurisé de Wanlin, dont le taux d'occupation tourne aux alentours des 45 %, son utilisation devrait être encouragée par l'ensemble des acteurs dont le secteur des assurances, et ce, notamment en intensifiant l'application d'amendes en cas d'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence. Le coût d'utilisation du parking sécurisé étant bien inférieur aux amendes routières.

La question du contrôle du respect du Code de la route est bien entendu du ressort de la Police fédérale de la route et les services du SPW y font régulièrement appel.

Ceci dit, le SPW MI et la SOFICO mettent en place des dispositifs aux entrées et sorties des aires pour essayer de limiter le parcage des poids lourds sur la bande d'arrêt d'urgence.

Enfin, au sujet d'une information dynamique à destination des chauffeurs, la concrétisation du projet

Trademex, avec l'installation de caméras ANPR à l'entrée et sortie de chaque aire autoroutière, autorisera la communication du nombre de places disponibles en temps réel. Ce projet permettra également d'objectiver l'identification des axes où de nouveaux emplacements devraient être prioritairement créés.

**M. le Président.** - La parole est à Mme Goffinet.

**Mme Goffinet** (cdH). - Monsieur le Ministre, je m'attendais en fait à votre réponse et je suis même déçue, parce que vous me parlez de certaines places. Je sais bien qu'il y a certaines places qui ont été créées. Vous me parlez de Waremmes, de Bierges. Cela ne concerne pas le tronçon particulier de la province de Luxembourg. Et dans votre réponse, vous ne me faites état que des problèmes et qu'il n'y a pratiquement aucune solution.

Je ne vous rejoins pas sur le fait que les camionneurs stationnent au plus près de la frontière en raison d'un problème européen de fermeture des frontières pour les week-ends. Aujourd'hui, quand je vais rentrer, il va y en avoir partout, mais tout simplement parce que c'est le 14 juillet, mais si j'y vais jeudi, à partir de 6 heures du soir, toutes, toutes, toutes les aires de repos sont occupées par les camions. On ne sait même pas faire un arrêt voiture et ces aires, non seulement, sont occupées, mais également les bandes d'arrêt d'urgence.

Je pense qu'il est plus que temps de prendre ce problème à bras-le-corps, parce que nous sommes dans une augmentation vraiment importante des camions.

Monsieur le Ministre, j'attends de vous des solutions, pas des constats

## **ORGANISATION DES TRAVAUX** (Suite)

### *Interpellations et questions orales transformées en questions écrites*

**M. le Président.** - Les questions orales de :

- Mme de Coster-Bauchau, sur « la compétence régionale en matière d'accès à la profession et au marché pour le transport de personnes » ;
- M. Devin, sur « le projet Planisfer » ;
- M. Desquesnes, sur « la relance du Thalys wallon » ;
- M. Devin, sur « l'avenir des ports autonomes wallons » ;
- Mme Galant, sur « les panneaux comprenant une indication commerciale le long des voiries régionales » à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sont transformées en questions écrites.

*Interpellations et questions orales retirées*

**M. le Président.** - Les questions orales de :

- M. Maroy, sur « les investissements dans l'hydrogène en Wallonie » ;
- M. Beugnies, sur « l'isolation du logement privé wallon » ;
- M. Léonard, sur « la réforme du Traité sur la Charte de l'énergie » ;
- Mme Roberty, sur « les conclusions du groupe de travail chargé de renforcer l'accessibilité des transports en commun aux personnes à mobilité réduite » ;
- Mme Roberty, sur « la prise en compte des piétons et des cyclistes dans l'aménagement des voiries et de l'espace public » à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sont retirées.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

*- La séance est levée à 20 heures 32 minutes.*

## LISTE DES INTERVENANTS

M. André Antoine, cdH  
M. Olivier Bierin, Ecolo  
M. Hervé Cornillie, MR  
Mme Veronica Cremasco, Ecolo  
M. Rodrigue Demeuse, Ecolo  
M. François Desquesnes, cdH  
M. Philippe Dodrimont, MR  
M. Manu Douette, MR  
M. Jean-Philippe Florent, Ecolo  
M. Eddy Fontaine, PS  
Mme Anne-Catherine Goffinet, cdH  
M. Philippe Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité  
M. Antoine Hermant, Président  
M. Laurent Heyvaert, Ecolo  
M. Nicolas Janssen, MR  
Mme Anne Kelleter, Ecolo  
Mme Anne Laffut, MR  
M. Laurent Léonard, PS  
M. Olivier Maroy, MR  
M. Julien Matagne, cdH  
Mme Françoise Mathieux, MR  
Mme Christine Mauel, MR  
M. Samuel Nemes, PTB  
Mme Diana Nikolic, MR  
Mme Hélène Ryckmans, Ecolo  
Mme Mathilde Vandorpe, cdH

## ABRÉVIATIONS COURANTES

ANPR	automatic number plate recognition (reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation)
AOT	Autorité organisatrice du transport
ASBL	association sans but lucratif
AWAC	Agence wallonne de l'air et du climat
BEP	Bureau économique de la Province de Namur
BHNS	bus à haut niveau de service
CCPIE	Comité de coordination de la politique internationale de l'environnement
CEMM	Comité exécutif des ministres de la Mobilité
CEO	chief executive officer (chef de la direction, directeur général ou administrateur délégué)
CO <sub>2</sub>	dioxyde de carbone
CONCERE	Groupe de travail qui réunit des experts au sujet d'un thème tel l'énergie renouvelable ou l'efficacité énergétique
covid	coronavirus disease (maladie à coronavirus)
covid-19	coronavirus disease 2019 (maladie à coronavirus 2019)
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CREG	Commission de régulation de l'électricité et du gaz
CRM	capacity remuneration mechanism (mécanisme de rémunération de la capacité)
CWaPE	Commission wallonne pour l'énergie
DBFM	Design, Build, Finance, Maintain (concevoir, construire, financer, maintenir)
DPR	Déclaration de politique régionale
EAN	European Article Number
Elia	gestionnaire de réseau de transport d'électricité
ETS	Emission Trading Scheme (Système communautaire d'échange de quotas d'émission)
FAST	Fluidité, accessibilité, santé/sécurité et transfert modal (plan)
FEBHEL	Fédération interprofessionnelle belge du bois énergie
GO	garantie d'origine
GRACQ	Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens
GRD	gestionnaire(s) des réseaux de distribution
GSD	gestionnaire(s) des systèmes de distribution
HFC	hydrofluorocarbures
IEG	Intercommunale d'étude et de gestion (SCRL)
Infrabel	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
JIVE	Joint Initiative for hydrogen Vehicles across Europe (Initiative conjointe pour les véhicules à hydrogène en Europe)
LIFE	L'Instrument financier pour l'environnement (fonds de l'Union européenne pour le financement de sa politique environnementale)
OCBM	organe(s) de consultation de bassin de mobilité
ONSS	Office national de sécurité sociale
ONU	Organisation des Nations unies
ORES	Opérateur des réseaux gaz et électricité
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PDF	Portable Document Format (format de document portable)
PEB	Performance énergétique des bâtiments
PIB	produit intérieur brut
PME	petite(s) et moyenne(s) entreprise(s)
PMR	personne à mobilité réduite
PNEC	Plan national pour l'énergie et le climat
PPP	partenariat public-privé
PRJ	procédure de réorganisation judiciaire
PUM	Plan urbain de mobilité
RenoWatt	filiale du GRE-Liège

RER	Réseau express régional
Resa	gestionnaire de réseaux de distribution d'électricité et de gaz
RWADE	Réseau wallon pour l'accès durable à l'énergie
SMS	short message service (service de messages courts, texto)
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SOGEPA	Société wallonne de gestion et de participations
SPF	service public fédéral
SPW	service(s) public(s) de Wallonie
SRIW	Société régionale d'investissement de Wallonie
SRWT	Société régionale wallonne du transport public de personnes
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles
TEC	Société de transport en commun
TGV	train à grande vitesse
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UPTR	Union professionnelle du transport et de la logistique