

C.R.A.C. N° 54 (2020-2021)

3e session de la 11e législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2020-2021

COMPTE RENDU

AVANCÉ

Séance publique de commission*

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

Lundi 16 novembre 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>Proposition de décret modifiant les articles 2, 33bis/1, 34 et 35 du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité et insérant les articles 33bis/3 à 33bis/6, déposée par MM. Frédéric, Wahl, Bierin, Fontaine, Douette et Hazée (Doc. 287 (2020-2021) N° 1 et 1bis)</i>	
Intervenants : M. le Président, MM. Frédéric, Bierin, Nemes, Desquesnes.....	1
<i>Auditions</i>	2
<i>Mise en œuvre de l'article 15 du décret du 12 février 2004 relatif au statut de l'administrateur public</i>	2
<i>Échange de vues</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Desquesnes, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	2
<i>Confiance au président et au rapporteur</i>	3
<i>Projets et propositions</i>	3
<i>Projet de décret portant confirmation des arrêtés du Gouvernement wallon de pouvoirs spéciaux pris dans le cadre de la gestion de la crise sanitaire liée au covid-19 (Doc. 292 (2020-2021) N° 1 à 1sexies) ;</i>	
<i>Avis A.1450 du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie) sur les avant-projets de décrets portant confirmation des arrêtés de pouvoirs spéciaux pris dans le cadre de la gestion de la crise sanitaire liée au covid-19</i>	3
<i>Désignation d'un rapporteur</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Bierin.....	3
<i>Exposé de M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	3
<i>Discussion générale</i>	
Intervenants : M. le Président, MM. Desquesnes, Nemes, Bierin, Frédéric, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, Mme Nikolic.....	4
<i>Vote</i>	7
<i>Confiance au président et au rapporteur</i>	7

<i>Interpellations et questions orales.....</i>	<i>7</i>
<i>Question orale de Mme Vandorpe à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la mise en œuvre du renforcement de la capacité des transports en commun »</i>	
Intervenants : M. le Président, Mme Vandorpe, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	7
<i>Question orale de Mme Greoli à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le courrier du 30 octobre 2020 de l'Association des services de transport adapté (ASTA) »</i>	
Intervenants : M. le Président, Mme Greoli, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	9
<i>Question orale de M. Nemes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'augmentation du prix des tickets de bus des TEC »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Nemes, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	11
<i>Question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les propos du ministre bruxellois des Finances concernant le projet de taxe kilométrique bruxelloise » ;</i>	
<i>Question orale de M. Nemes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le péage bruxellois, nouvelle source de financement en matière de mobilité en Wallonie »</i>	
Intervenants : M. le Président, MM. Matagne, Nemes, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	13
<i>Question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'autorisation d'exercice des activités d'Uber sur le territoire de la Région wallonne »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Matagne, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	16
<i>Question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la demande de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) relative à la vérification du respect des normes sanitaires »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Matagne, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	17
<i>Question orale de M. Douette à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les modes de transport dans les zones rurales »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Douette, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	17
<i>Question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le caractère allégé du contournement Nord de Wavre »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Antoine, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	19
<i>Question orale de M. Bastin à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'aménagement des voiries entre l'hôpital de Mont-Godinne et Courrière »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Bastin, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	21

Question orale de M. Bierin à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les mesures d'aides aux ménages précarisés durant la deuxième vague de la covid-19 » ;

Question orale de M. Nemes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'absence d'automatisation d'octroi du tarif social aux personnes touchées par la crise sanitaire » ;

Question orale de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la continuité du tarif maximal de l'énergie pendant la seconde vague de la crise sanitaire » ;

Question orale de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la continuité des coupures d'énergie lors de la seconde vague de la crise sanitaire » ;

Question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les mesures en matière d'énergie durant la deuxième vague de la crise de la covid »

Intervenants : M. le Président, MM. Bierin, Nemes, Hermant, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....22

Question orale de M. Demeuse à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le calcul des primes Habitation en période de coronavirus »

Intervenants : M. le Président, M. Demeuse, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....26

Question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la transition énergétique de la Wallonie »

Intervenants : M. le Président, M. Desquesnes, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....27

Question orale de M. Dodrimont à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la possible extinction de l'éclairage public pendant le couvre-feu »

Intervenants : M. le Président, M. Dodrimont, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....29

Question orale de Mme Galant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'appel à candidature dans le cadre de la Politique locale énergie climat (POLLEC) »

Intervenants : M. le Président, Mme Galant, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....31

Question orale de M. Cornillie à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le suivi de l'opération RenoWindow »

Intervenants : M. le Président, M. Cornillie, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....32

Question orale de M. Janssen à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la compensation carbone dans le secteur agricole »

Intervenants : M. le Président, M. Janssen, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....33

Question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la stratégie wallonne de rénovation énergétique »

Intervenants : M. le Président, M. Desquesnes, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....35

Question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le développement des installations hydroélectriques en Wallonie »

Intervenants : M. le Président, M. Antoine, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	37
<i>Organisation des travaux (Suite)</i>	39
<i>Interpellations et questions orales retirées</i>	
Intervenants : M. le Président.....	39
<i>Liste des intervenants</i>	40
<i>Abréviations courantes</i>	41

Présidence de M. Hermant, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- *La séance est ouverte à 14 heures 4 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.

*Proposition de décret modifiant les articles 2, 33bis/1, 34 et 35 du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité et insérant les articles 33bis/3 à 33bis/6, déposée par MM. Frédéric, Wahl, Bierin, Fontaine, Douette et Hazée
(Doc. 287 (2020-2021) N° 1 et 1bis)*

M. le Président. - L'ordre du jour appelle l'organisation des travaux concernant la proposition de décret modifiant les articles 2, 33bis/1, 34 et 35 du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité et insérant les articles 33bis/3 à 33bis/6, déposée par MM. Frédéric, Wahl, Bierin, Fontaine, Douette et Hazée (Doc. 287 (2020-2021) N° 1 et 1bis).

Je vous rappelle que nous avons convenu, lors de notre dernière réunion, de solliciter des avis écrits. Chaque groupe devait communiquer la liste des associations ou personnes dont il souhaitait recevoir l'avis. J'ai reçu les demandes d'avis suivantes :

- le Réseau wallon pour l'accès durable à l'énergie, le RWADE ;
- le Réseau wallon de lutte contre la pauvreté, le RWLP ;
- l'Ordre des barreaux francophone et germanophone, Avocats.be ;
- Inter-Regies, en tant que fédération représentative des GRD ;
- la Fédération des CPAS de Wallonie ;
- Test-Achats ;

- la Commission wallonne pour l'énergie, la CWaPE ;
- M. Grégoire Wallenborn, enseignant et chercheur à l'ULB ;
- la Fédération générale du travail de Belgique, la FGTB ;
- la Confédération des syndicats chrétiens, CSC, en tant que représentant des travailleurs chargé d'installer les compteurs à budget ;
- la Fédération belge des entreprises électriques et gazières, la FEBEG ;
- la Fédération des gestionnaires de réseau d'électricité et de gaz en Belgique, Synergrid ;
- l'union royale des juges de paix et des juges au tribunal de police de Belgique.

Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole à ce sujet ?

La parole est à M. Frédéric.

M. Frédéric (PS). - Monsieur le Président, j'ai été très attentif à la liste, mais je ne retrouve pas en particulier le juge de paix M. Eric Robert. Je sais que l'on interroge la fédération, mais j'insiste pour que le juge Robert soit interpellé, parce qu'il a participé sur nos auditions sur la précarité énergétique et il avait une analyse très fine sur le problème.

M. le Président. - Quelqu'un d'autre souhaite-t-il prendre la parole ?

La parole est à M. Bierin.

M. Bierin (Ecolo). - Je soutiens la demande de M. Frédéric. C'est intéressant d'avoir à la fois l'avis de l'Ordre des juges de paix, je ne sais pas exactement comment cela s'intitule, et de M. Robert en particulier.

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

M. Nemes (PTB). - Au vu de ce qui est mis là-dedans, il me semble important que tous ceux qui ont contribué à l'élaboration de ce décret puissent donner leur avis, vu que c'est un travail collectif, que le collectif puisse redonner un petit retour. Vu que c'est un rapport écrit, il doit être faisable de consulter toutes ces personnes.

Il y a eu un travail collectif au niveau de l'audition et ce décret se veut être le retour de tout ce qui a été dit en commission. Il me semble donc important de retourner vers les gens qui ont contribué à ces auditions pour demander ce qu'ils pensent de ce texte. Ce qui a été

donné ici comme proposition reprend bien les personnes que l'on avait auditionnées, je suis donc pour les prendre en l'état, ainsi que la remarque de M. Frédéric qui va dans ce sens-là aussi.

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

M. Desquesnes (cdH). - Pour la correction de nos débats, nous avons effectivement auditionné – je pense que c'était à la demande du groupe PS – une série d'auditions sur la précarité énergétique, qui nous ont occupés à plusieurs reprises ici au sein de cette commission. Il y a eu des enseignements très intéressants.

Nous avons décidé, à la conclusion de cela, c'est une décision de la Conférence des présidents, de créer un groupe de travail. Ce groupe de travail ne s'est pas réuni et la majorité est venue avec son texte sans que nous ayons été concertés.

Je voudrais donc que ce soit acté dans le procès-verbal de nos travaux pour que l'on puisse comprendre l'orientation. Je comprends que l'on demande l'avis de ceux que l'on a déjà auditionnés sur le sujet, mais ce n'est pas à proprement parler le fruit du travail de notre commission, puisque c'est un travail qui a été fait au sein de la majorité.

M. le Président. - Y a-t-il d'autres demandes d'intervention ? Non.

Nous ajouterons donc à la liste M. Éric Robert.

La commission a décidé de solliciter l'avis écrit :

- du Réseau wallon pour l'accès durable à l'énergie (RWADE) ;
- du Réseau Wallon de lutte contre la pauvreté (RWLP) ;
- de l'Ordre des barreaux francophones et germanophone (Avocats.bE) ;
- d'Inter-Regies ;
- de la Fédération des CPAS de Wallonie ;
- de Test-Achats ;
- de la Commission wallonne pour l'Énergie (CWaPE) ;
- de Monsieur Wallenborn, enseignant et chercheur à l'ULB ;
- de la Fédération générale du travail de Belgique (FGTB) ;
- de la Confédération des syndicats chrétiens (CSC) ;
- de la Fédération belge des entreprises électriques et gazières (FEBEG) ;
- de la Fédération des gestionnaires de réseaux électricité et gaz en Belgique (Synergrid) ;
- de l'Union royale des juges de paix et des juges au Tribunal de police de Belgique ;
- de M. Robert, Juge de paix.

AUDITIONS

MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 15 DU DÉCRET DU 12 FÉVRIER 2004 RELATIF AU STATUT DE L'ADMINISTRATEUR PUBLIC

M. le Président. - L'ordre du jour appelle les auditions sur la mise en œuvre de l'article 15 du décret du 12 février 2004 relatif au statut de l'administrateur public.

M. Bierin a déjà été désigné en qualité de rapporteur.

Échange de vues

M. le Président. - Je vous rappelle que nous avons convenu, lors de notre dernière réunion, de poursuivre l'examen de ce point. Quelqu'un demande-t-il la parole ?

La parole est à M. Desquesnes.

M. Desquesnes (cdH). - C'était l'interpellation que j'avais formulée à l'intention de M. le Ministre relativement à Viapass et pour laquelle nous n'avions pas pu avoir de réponse, et je ne lui en fais pas le grief. J'imagine donc que nous allons avoir maintenant une réponse.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Effectivement, Monsieur le Député, vous avez raison. Nous n'avions pas identifié ce point avant la commission de la fois précédente, s'agissant d'un organe tout à fait spécifique interrégional et défini par un accord de coopération.

Il n'était donc pas apparu évident que le décret s'y appliquait, mais comme vous l'avez souligné précédemment, le décret avait effectivement été appliqué également pour Viapass. Nous avons fait une demande. Nous n'avons pas encore reçu le rapport spécifique. Par contre, je peux vous donner les éléments principaux à savoir qu'il s'agit d'un conseil d'administration de 12 administrateurs, chaque région disposant de quatre administrateurs dont un a le titre de délégation.

L'accord de coopération fixe également les émoluments. Jusqu'en 2018, ces émoluments comportaient un forfait fixe et un jeton de présence.

Depuis le 1er janvier 2018, le forfait a été supprimé et les administrateurs disposent d'un émolument fixe à la prestation due pour chaque participation au conseil d'administration ; le chef de délégation disposant d'un émolument plus important.

Les montants sont identiques pour les personnes des différentes régions. Je dispose des montants par

personne, mais je ne vais peut-être pas les citer maintenant ; montants qui s'entendent donc bruts.

Un administrateur touche 150 euros par séance. Un chef de délégation touche 450 euros par séance. Nous avons aussi un commissaire du Gouvernement en la personne de M. Lehance qui a remplacé M. Perremans. Là aussi, il y a un jeton de présence de 150 euros. Viapass est bien sûr toujours administré par M. Johan Scoops dont le salaire brut annuel en 2019 était de 127 028,17 euros plus un montant d'avantages en nature.

Voici, Monsieur le Président, Monsieur le Député, ce que je vous propose, c'est de vous transmettre ce rapport formel dès que nous l'aurons. Il ne me semble pas nécessaire de reprendre le débat ultérieurement sauf si vous le souhaitez absolument, mais je ne pense pas qu'il y aura d'autres enjeux politiques.

Pour l'année prochaine, nous veillerons à ce que cela fasse partie du premier lot de rapports.

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

M. Desquesnes (cdH). - Je pense que l'on peut fonctionner de cette manière-là.

Je remercie M. le Ministre d'avoir complété l'information que le Parlement attendait

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.

PROJETS ET PROPOSITIONS

PROJET DE DÉCRET PORTANT CONFIRMATION DES ARRÊTÉS DU GOUVERNEMENT WALLON DE POUVOIRS SPÉCIAUX PRIS DANS LE CADRE DE LA GESTION DE LA CRISE SANITAIRE LIÉE AU COVID-19 (DOC. 292 (2020-2021) N° 1 À 1SEXIES)

Chapitre 5 - Énergie - Article 18

AVIS A.1450 DU CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DE WALLONIE (CESE WALLONIE) SUR LES AVANT-PROJETS DE DÉCRETS PORTANT CONFIRMATION DES ARRÊTÉS DE POUVOIRS SPÉCIAUX PRIS DANS LE CADRE DE LA GESTION DE LA CRISE SANITAIRE LIÉE AU COVID-19

M. le Président. - L'ordre du jour appelle l'examen :

- du projet de décret portant confirmation des arrêtés du Gouvernement wallon de pouvoirs spéciaux pris dans le cadre de la gestion de la crise sanitaire liée au covid-19 ;
- de l'avis A.1450 du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie) sur les avant-projets de décrets portant confirmation des arrêtés de pouvoirs spéciaux pris dans le cadre de la gestion de la crise sanitaire liée au covid-19.

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. Bierin.

M. Bierin (Ecolo). - Je propose M. Fontaine comme rapporteur.

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

Exposé de M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et 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. - Monsieur le Président, ce sera relativement bref, puisqu'il s'agit d'une régularisation des arrêtés de pouvoirs spéciaux qui ont été pris lors du premier confinement.

Il s'agit d'un décret d'ensemble dont un seul article, l'article 18, me concerne concernant la ratification de l'arrêté de pouvoirs spéciaux n° 42 qui portait sur les mesures en matière d'énergie et en particulier pour l'octroi d'une prime de 100 euros pour l'électricité et de 75 euros pour le gaz dans le cadre du soutien aux personnes en précarité énergétique et qui prévoyait, au travers des différents articles de cet arrêté, les éléments plus précis.

Ces mesures ont été entre-temps terminées, et nous travaillons désormais à de nouvelles mesures qui seront, j'espère, décidées par le Gouvernement dans les tout prochains jours puisque nous avons saisi le Conseil d'État à ce sujet. Nous sommes dans la nouvelle période de pouvoirs spéciaux dans laquelle nous nous trouvons malheureusement aujourd'hui.

Je ne sais pas si les parlementaires souhaitent rentrer dans les détails s'agissant d'un débat qui a déjà eu lieu plusieurs fois, mais je suis évidemment tout à fait ouvert à la discussion. Il s'agit d'une phase de « régularisation » de ces pouvoirs spéciaux.

Discussion générale

M. le Président. - Je déclare la discussion générale ouverte et cède la parole à M. Desquesnes.

M. Desquesnes (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, pour la présentation de cet article du décret de ratification.

Il s'agit d'un travail inhabituel par rapport au travail parlementaire puisque vous venez, a posteriori, demander la confirmation d'un pouvoir qui vous a été délégué par notre assemblée. Il est donc logique que la façon dont on aborde le point soit différente de celle qui était d'habitude le cas, une espèce de décision *ex ante*, puisqu'on est dans une décision *ex post*.

Dans ce cadre, c'est aussi le bilan de la mesure qui est intéressant.

Vous l'avez signalé, il s'agit ici d'une mesure spécifiquement liée aux compteurs à budget. Mon groupe a déjà eu l'occasion de regretter que la mesure ne cible que ce type de clients et que d'autres citoyens touchés par la crise aient pu être aidés par les mesures d'aide énergétique alors que c'est par exemple le cas dans le secteur de l'eau, à l'initiative de votre collègue, Mme Tellier. Toutes les familles cibles ont-elles pu bénéficier de cette mesure à 100 et à 75 euros ? Ont-elles activé leur droit ?

Le budget avait été prévu pour l'ensemble des titulaires des compteurs à budget. Le mécanisme prévoit que, en cas de solde budgétaire d'inutilisé, les CPAS pourront conserver les sommes pour agir dans le cadre de leurs compétences habituelles. Quel est le taux

d'utilisation de ces mesures ? Y a-t-il eu un taux important et significatif ? La mesure est-elle arrivée chez les destinataires de l'aide telle que vous l'aviez prévue ou une partie de ces destinataires, alors qu'ils ont un compteur à budget, n'a-t-elle pas bénéficié de cette aide ?

Un autre élément concerne les impayés. Il était prévu que le Gouvernement adopte les modalités de remboursement des impayés restants sur la facture de régularisation au plus tard pour la fin du mois de septembre. Ce travail a-t-il été effectué ? Les impayés sont-ils aujourd'hui remboursés avec les sommes qui étaient réservées ?

Voilà les deux aspects sur lesquels j'aurais aimé vous entendre à propos de ce décret de pouvoirs spéciaux qui doit confirmer des arrêtés que vous avez pris de façon équilibrée au Parlement.

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

M. Nemes (PTB). - Tout d'abord, j'aimerais donner un avis général sur le décret.

Dans le cadre que M. le Ministre vient de présenter, il n'était pas nécessaire d'appliquer les pouvoirs spéciaux pour procéder à la mesure qui a été prise. Il y aurait eu immédiatement consensus dans cette commission pour appliquer la mesure, quitte à venir au Parlement en urgence pour pouvoir l'appliquer dans des délais les plus courts possible. Cela confirme, pour cette commission-ci, ce que nous avons déjà dit : les pouvoirs spéciaux n'étaient pas nécessaires et un débat au Parlement aurait même pu éviter les quelques déboires que l'on a connus, ceux qui sont arrivés fin juin, avec la suspension et puis la remise en route des compteurs à budget.

Je rappelle ici que ce n'est pas le PTB qui le dit. Je ne fais que relayer les demandes des associations qui étaient actives sur le sujet, qui avaient demandé que les compteurs à budget et l'installation de ceux-ci ne soient pas remis en route avant la fin de la crise sanitaire. Ils n'ont malheureusement pas été entendus et nous non plus.

La mesure de suspension des coupures en tant que telle, elle a été prise, elle était nécessaire et nous la soutenons. De même que les aides à 100 euros et à 75 euros aux ménages qui possèdent un compteur à budget.

Par ailleurs, le Conseil économique social et environnemental constate qu'une série de mesures d'aide ont fait l'objet d'informations trop ciblées et n'ont dès lors pas pu remplir entièrement leur rôle, en particulier vis-à-vis des personnes en situation difficile, voire précaire, pourtant directement concernées.

Pour l'avenir, le CESE préconise d'intensifier et de diversifier les outils de communication afin d'assurer

l'utilisation efficiente des mesures de soutien et en conséquence de garantir leur raison d'être. Je cite ici leur rapport sur la question. « Il en va ainsi notamment des actions visant les factures d'énergie pour les ménages précarisés. Le report des échéances bancaires en cas de perte de revenus ou encore le renforcement des aides octroyées grâce au Fonds social de l'eau », dit le CESE.

C'est l'avis que nous avons émis. Nous en avons même fait une résolution qui a été balayée dans cette commission même. Je trouve que c'est dommage.

Monsieur le Ministre, la date d'échéance pour ces aides était le 31 octobre 2020. J'ai une question un peu similaire à celle que M. Desquesnes a posée. Pourriez-vous nous dire si tous ceux à qui l'aide était destinée l'ont bien reçue sur leur carte prépayée ? Ensuite, combien de ménages n'ont pas reçu cette aide alors qu'ils étaient peut-être en droit de l'avoir ?

Le deuxième point maintenant sur lequel j'aimerais bien un peu discuter, j'aimerais bien revenir un instant sur l'avis de l'Inspection des finances qui est pour nous relativement interpellant. Il dit ceci : « Si l'extension de l'aide à d'autres ménages en situation précaire peut sans doute trouver à se justifier pour des raisons d'équité, le préciput complémentaire de 2 millions d'euros qui en résulterait doit pour l'inspection des finances être mis en regard de la situation déjà particulièrement critique de la trésorerie, ainsi que l'explosion attendue du déficit et de la dette wallonne à la suite notamment des mesures de soutien déjà prises par le Gouvernement wallon à ce jour ».

Pourquoi est-ce que je trouve cela interpellant ? C'est parce que dans un autre article concernant la commission du budget cette fois-ci, on commente les mesures de réductions fiscales temporaires en disant que : « Concernant par exemple la réduction temporaire du droit d'enregistrement sur les constitutions d'hypothèque, l'Inspection des finances pointe du doigt la nécessité pour éviter une détérioration accrue des finances des entreprises et des particuliers ».

Sans juger du bien-fondé de la mesure que je viens de citer pour les aides aux entreprises, il y a deux poids, deux mesures dans le jugement des aides qui expriment largement le consensus néolibéral actuel où les ménages les plus pauvres sont un coût et les aides aux entreprises une manière de sauver le système, alors que ce qui fait tourner notre économie, ce sont les revenus des gens. Même plus, ceux qui créent la richesse de notre pays, ce sont les travailleurs et, les travailleurs, ils sont souvent dans des situations très difficiles. Les ménages les plus pauvres économisent peu. Ces aides sont essentielles et cela va éviter des situations humainement dramatiques. De plus, elles participent immédiatement à relancer l'économie.

Suite à cette déclaration, je souhaiterais connaître la position de M. le Ministre sur le point de vue exprimé ici par l'inspection des finances.

En conclusion, nous soutiendrons ce décret comme nous l'aurions soutenu s'il n'était pas passé en pouvoirs spéciaux et nous insistons sur le fait que nous connaissons une deuxième vague et que des mesures similaires doivent être prises d'urgence et avec une plus grande ampleur. Vous en être conscient, vous avez rappelé qu'elles vont arriver. Cela vraiment pour aider la population précaire en termes d'énergie.

J'espère qu'il est clair pour tous que ces mesures n'ont pas besoin de pouvoirs spéciaux pour être prises et qu'elles gagneraient même en efficacité à passer par la case du débat démocratique avant d'être prises, comme l'a montré l'exemple des coupures des compteurs à budget fin juin. Ce n'est vraiment pas le moment de se couper de l'intelligence collective. J'en conclus ici.

M. le Président. - Merci. Y a-t-il d'autres demandes d'intervention ?

La parole est à M. Bierin.

M. Bierin (Ecolo). - Assez brièvement parce que je partage l'analyse de M. le Ministre sur le fait que l'on vient ici a posteriori sur des mesures et des textes qui ont déjà été discutés à plusieurs reprises dans ce Parlement via des questions orales, via des débats thématiques, et cetera, via également le vote d'une motion à la suite de laquelle M. le Ministre lui-même avait déposé une analyse, auprès de notre Parlement, des mesures prises durant la crise, durant le premier confinement.

Je tenais juste à souligner par rapport à la prise de parole de M. Nemes qu'il y a un souci, à mon avis, chronologique et logistique dans les éléments qu'il a exposés parce que, quand le Parlement ne pouvait pas se réunir, c'était un peu compliqué de débattre des textes. Analyser ce qui n'a pas bien fonctionné, c'est-à-dire la coupure en fin de période, maintenant, on est tous d'accord, il y a un consensus là-dessus.

M. le Ministre l'a d'ailleurs signalé dans son analyse qu'il avait communiquée dans le cadre de la commission spéciale, mais on ne peut en faire le constat qu'a posteriori. Donc, au moment de la prise de décision, qu'il fallait prendre en urgence, il y a certainement des erreurs qui ont été commises, il y a certainement des dispositifs qui peuvent être améliorés, qu'il va falloir améliorer. J'imagine bien que ce sera pris en compte dans les nouvelles mesures de ce « semi-reconfinement », mais ce n'est pas très honnête intellectuellement de venir dire aujourd'hui qu'on aurait pu et l'on aurait dû débattre de tout cela à l'époque alors que le parlement n'était pas en capacité de se réunir et que toutes les procédures qu'on a adoptées depuis n'étaient pas en place. Par ailleurs, il est prévu de réaccorder de nouveau les pouvoirs spéciaux pour

certaines mesures qui doivent être prises rapidement et de façon un peu hors-cadre dans la situation malheureusement, à nouveau exceptionnelle, que l'on connaît aujourd'hui.

M. le Président. - La parole est à M. Frédéric.

M. Frédéric (PS). - Merci, Monsieur le Président en direct de la «salle des aînés». Nous y siégeons M. Wahl, M. Antoine et moi-même. Il semblerait qu'il y ait un département sexagénaire dans cette commission et donc c'est en direct de cette salle que nous nous adressons à vous. Ce n'est pas facile de se concentrer par contre, Monsieur le Président, parce que mes collègues sont bruyants.

On peut toujours réécrire l'histoire et l'on sait que l'on a voté les pouvoirs spéciaux, ils sont toujours en cours d'ailleurs. Mais moi je constate simplement, si l'on doit faire le bilan, que des actes ont été posés par le Gouvernement, et en cette matière en particulier avec des problèmes.

Il y a eu des problèmes, je pense que le ministre a d'ailleurs transmis un rapport d'analyse de ces dysfonctionnements dans le cas de la sous-commission spéciale Covid-19, le 1er septembre dernier, pour celles et ceux qui suivent cela, il y a eu des effets extrêmement positifs, on a évité des coupures pendant la période de confinement, ça a permis aux ménagères d'être alimentées et une prime de 175 euros, alors je sais bien, ce n'est jamais assez, il faut toujours plus. Mais enfin, je trouve que c'est mieux que de ne poser aucun acte.

Moi jamais simplement une question parce que je me souvenais M. le Ministre que aviez parlé à un moment donné de la possibilité pour les CPAS et les fournisseurs de mettre en place des conventions transactionnelles concernant les dettes d'énergie des usagés des CPAS comme c'est le cas à Bruxelles. Une convention qui prévoit que le fournisseur abandonne une partie de sa créance en contrepartie de la prise en charge des soldes impayés du client pour le CPAS et j'aurais aimé savoir où vous en étiez dans votre réflexion à cet égard. Et je vous remercie, mon groupe soutiendra le texte.

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, Messieurs les Députés pour vos différentes questions.

Monsieur Nemes, effectivement, on a utilisé les pouvoirs spéciaux parce qu'à l'époque, rappelez-vous, il n'était pas facile de savoir comment s'organiser, y compris au niveau du parlement.

Nous voulions évidemment aller le plus vite possible et il faut bien mesurer que les pouvoirs spéciaux ce n'est pas seulement parlement ou pas parlement.

C'est aussi la vitesse de la procédure, y compris pour des arrêtés puisque tout ce qui est dans l'arrêté ici de pouvoirs spéciaux ne concernait pas le niveau décréto, mais cela permet au gouvernement de prendre des décisions d'application beaucoup plus rapide et donc de les mettre en œuvre beaucoup plus rapidement.

Alors par contre, je me réjouis évidemment qu'il y ait un consensus large sur l'opportunité des mesures déjà depuis le début de la crise, je ne conteste pas cela même si forcément certaines modalités ont été contestées.

M. Desquesnes évoquait la question d'autre public. J'attire votre attention sur le fait que nous avons élaboré le statut de client protégé conjoncturel. C'est un nouveau statut qui est d'application désormais, qui est donc un nouvel outil et qui permettra donc à accéder au tarif social pour un certain nombre de publics qui sont effectivement en difficulté de paiement de leurs factures. Ceci s'inscrit bien sûr aussi en complément de la compétence fédérale.

C'est d'ailleurs aussi cela qui a justifié pour partie les pouvoirs spéciaux puisqu'il n'y avait pas de dispositifs décrétoles en Wallonie qui permettent une aide directe en matière d'énergie.

Alors, par rapport aux questions plus précises M. Desquesnes que vous aviez évoqué sur les taux de réalisation, donc, les chiffres de septembre dont nous disposons, parce que nous allons en avoir de nouveau de la part des GRD, mais ils ne sont pas encore arrivés, les chiffres de septembre évoquent un taux de 75 % du public qui a fait appel à cette mesure.

Évidemment, ce n'est pas une mesure obligatoire. C'est l'intérêt des personnes, mais il faut en avoir connaissance et faire la démarche. Nous avons tout mis en œuvre en termes d'information pendant toute la durée du confinement pour que l'information circule le mieux possible vers les personnes concernées. Mais il faut encore que les personnes fassent la démarche de demander cette aide. En septembre, 75 %, cela veut dire un peu plus aujourd'hui, même si je n'ai pas encore les derniers chiffres que les GRD pourront nous transmettre.

Pour ce qui concerne le transfert aux CPAS, il est effectivement en cours, et cela aidera à la résorption des retards de paiement.

Pour ce qui concerne la question de M. Frédéric sur les conventions, comme les moyens des conventions transactionnelles vont être transférés aux CPAS incessamment, dans la suite du processus, des échanges auront lieu avec les différents acteurs précisément autour de ces questions. Cela nous permettra de concrétiser ces différents éléments.

J'ai bien noté également les différents éléments de M. Bierin. Je pense avoir plus ou moins fait le tour des

différentes questions, puisque beaucoup d'éléments avaient pu être abordés au fur et à mesure, que ce soit lors de mon passage à la commission spéciale ou à d'autres occasions pendant le confinement et les derniers mois que nous avons connus.

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

M. Desquesnes (cdH). - Merci pour vos réponses, Monsieur le Ministre, même si elles sont relativement partielles en ce qui concerne les chiffres d'utilisation pour l'instant. Vous vous êtes arrêtés au mois de septembre en ce qui concerne les chiffres DRG pour l'utilisation des 75 et 100 euros pour les titulaires de compteurs à budget.

Je n'ai pas eu de réponse très précise sur les retards d'impayés. Vous m'avez dit que les sommes serviront, mais je n'ai pas entendu de chiffres très précis en la matière.

Par ailleurs, vous répondez qu'il y a eu le statut de client protégé régional par rapport aux bénéficiaires d'énergie. Mon groupe avait plaidé pour une mesure plus simple, plus directe, plus efficace, comme celle qui avait été mise en place dans le secteur de l'eau par votre collègue, Mme Tellier. Elle nous semblait correspondre plus efficacement à une réponse immédiate par rapport aux personnes touchées par la crise les mois concernés, même si l'on pouvait encore l'améliorer.

C'est la raison pour laquelle notre groupe ne soutiendra pas cet article de la proposition de décret de confirmation de l'arrêté de pouvoirs spéciaux. Nous estimons que c'est arrivé tardivement et de façon insuffisamment large par rapport au public touché par la période de crise économique faisant suite à la pandémie de première vague.

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

M. Nemes (PTB). - Je vais revenir sur ce point : c'est dommage de se couper de la possibilité d'avoir les retours du terrain que l'ensemble des députés de tous les partis ici peuvent relayer et peuvent permettre d'enrichir et d'avoir des textes qui correspondent mieux et qui auraient pu éviter le couac qu'on a eu en juin.

Concernant la vitesse de la procédure, on a adopté des textes en trois jours, en un jour parfois, dans ce Parlement. On peut le faire à une vitesse record. La question n'est pas de faire durer deux semaines, quatre semaines, il faut accélérer les choses. Mais on l'a fait, et pas seulement dans ce Parlement-ci, on l'a aussi fait dans le Parlement de la Communauté française. Nous sommes capables de le faire en un temps record. En l'état actuel, je ne comprendrais pas qu'on repasse par la case pouvoirs spéciaux pour la suite des événements pour ce genre de texte, vu que nous avons maintenant la capacité de nous réunir, et de passer ce genre de textes à grande vitesse.

Pour conclure, le fait que vous ne donniez pas votre position et celle du Gouvernement par rapport à l'inspection des finances, j'aurais vraiment apprécié avoir votre appréciation de ce rapport.

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

Mme Nikolic (MR). - Juste pour dire que le groupe MR soutiendra évidemment ce qui nous est soumis aujourd'hui. Et juste rappeler également par rapport à ce que j'ai entendu que si le Parlement n'a pas pu se réunir et si des mesures ont dû être prises, nous avons, comme parlementaires, l'opportunité notamment dans le cadre d'une commission qui n'était pas la commission spéciale covid, mais d'une commission covid, de poser des questions. À cette occasion, j'avais interrogé M. le ministre. Je n'étais pas la seule, je pense que M. Desquesnes aussi avait interrogé sur la mise en œuvre de cet arrêté. On avait pu relayer des problématiques de terrain. Moi, c'était par rapport aux clients sous X. J'avais eu une écoute du ministre et des solutions étaient en train d'être dégagées. Je pense donc que les parlementaires ont pu jouer ce rôle et relayer des choses, contrairement à ce qui a pu être dit ici un peu plus tôt.

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 l'article 18 du projet de décret portant confirmation des arrêtés du Gouvernement wallon de pouvoirs spéciaux pris dans le cadre de la gestion de la crise sanitaire liée au COVID-19 (Doc. 292 (2020-2021) N° 1 à 1*sexies*).

Art. 18

L'article 18 est adopté adopté par 7 voix et 1 abstention.

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.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE MME VANDORPE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA MISE EN ŒUVRE DU RENFORCEMENT DE LA CAPACITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Vandorpe à M. Henry, Ministre

du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la mise en œuvre du renforcement de la capacité des transports en commun ».

La parole est à Mme Vandorpe pour poser sa question.

Mme Vandorpe (cdH). - Monsieur le Ministre, le 28 octobre dernier, le Gouvernement prenait la décision de renforcer l'offre de bus TEC puisque – on le sait – la distanciation sociale est difficilement respectée dans les transports en commun. Bien sûr, c'est une mesure positive que le cdH soutient puisqu'on la demande depuis le mois de septembre dernier. Durant les débats budgétaires, nous avons d'ailleurs proposé 10 millions d'euros pour cette mesure. La majorité l'avait refusée, mais finalement, le Gouvernement s'est rallié à cette proposition et la mesure est maintenant mise en œuvre et je ne peux que nous féliciter.

Selon les documents du marché public, la durée du marché devait s'étendre du 12 novembre au 18 décembre 2020, donc le dernier jour du trimestre scolaire. Mais malheureusement, coup de théâtre, puisque ce renfort est reporté au 23 novembre. Il semble que les syndicats y voient une menace de libéralisation, d'ailleurs le TEC Charleroi a fait grève vendredi.

Alors avant d'en arriver au fait de mes questions, Monsieur le Ministre, le groupe cdH se désolé vraiment de ce comportement des syndicats. On parle ici de la sécurité sanitaire des enfants, des jeunes, et des personnes qui utilisent les transports, et d'ailleurs, certains ministres l'ont compris, ce matin, je pouvais lire le ministre Jeholet : « en ce jour de rentrée scolaire, nous aurions dû avoir un renforcement temporaire de l'offre des TEC, là où les bus sont particulièrement remplis. Les syndicats s'y opposent. Décidément, certains ne veulent pas se montrer solidaires durant cette crise ».

Dans votre Gouvernement, le ton monte aussi, puisque le ministre Borsus déclarait ce matin : « dès aujourd'hui, une offre de bus privée aurait pu être mise en place pour renforcer les TEC en vue de la rentrée pour diminuer le taux d'occupation. Il est incompréhensible que les syndicats s'y soient opposés, entraînant le report de la mesure. »

Pour nous, c'est clair aussi, la mise en œuvre correcte et rapide de cette politique est capitale puisque l'école reprend.

Mes questions, Monsieur le Ministre, certaines je vous l'avoue, depuis le dépôt de la question, ont du coup un peu évolué puisque la première question était : a-t-on déjà pu constater des obstacles ou problèmes divers dans la mise en œuvre de cette politique ? On en voit déjà un maintenant. Peut-être y en a-t-il d'autres.

Quel est l'état des lieux de cette mesure ? Les autocaristes étaient-ils prêts ? Combien ont répondu à

l'appel d'offres ? Combien mettront effectivement en œuvre le marché ?

Quel est le nombre moyen d'usagers au sein de ces bus supplémentaires et le nombre moyen d'usagers dans le bus au sein de l'ensemble du réseau TEC ? A-t-il finalement diminué par rapport aux périodes précédentes ?

Pour exemple, dans le Hainaut occidental, il n'y a que quatre bus supplémentaires qui ont été demandés selon le marché public. Pensez-vous réellement que ce sera suffisant ? Comment avez-vous décidé du nombre de véhicules supplémentaires pour pouvoir mettre en place le marché ? N'aurait-il pas fallu augmenter le nombre d'autocars nécessaires ?

Dernière question subsidiaire, si je peux dire comme cela, pourquoi avez-vous reporté la mesure alors que la rentrée scolaire était là ? Je trouve un peu dommage d'avoir succombé au chantage des syndicats ?

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, dans le cadre de la pandémie covid-19, comme vous l'avez évoqué, le Gouvernement a décidé de recourir à des renforts d'autobus et d'autocars en vue de renforcer temporairement l'offre de transport et a dédié pour cela un montant maximum de 10 millions d'euros.

Évidemment, c'est une mesure d'urgence exceptionnelle et limitée dans le temps. Ce n'est pas par ailleurs non plus une solution miracle parce qu'il faut bien mesurer que même avec 10 millions d'euros, on ne va pas doubler ou tripler les bus qui sont en circulation et qui comportent de nombreuses personnes, mais cela va permettre d'alléger de manière significative là où les bus sont plus remplis.

Effectivement, vous avez raison, je ne peux que regretter, comme vous, qu'un certain nombre de travailleurs du TEC n'aient pas compris finalement cette demande de la population et cette attente vis-à-vis de la crise sanitaire, qui était effectivement une mesure tout à fait temporaire et exceptionnelle, craignant, d'une manière générale, une privatisation des services, ce qui a amené un certain nombre de mouvements sociaux. Ces mouvements ont pu être limités fort heureusement et, au-delà de cette incompréhension, nous mettons surtout à profit la semaine en cours, la semaine qui commence aujourd'hui puisque vous avez parlé d'une entrée en vigueur le 12 novembre. C'était effectivement initialement ce qui avait été prévu, mais nous avons déjà reporté à aujourd'hui dans la mesure où l'enseignement secondaire ne reprenait finalement qu'aujourd'hui. Cela n'avait pas vraiment de sens avant et il faut bien dire que, autant il y a un grand nombre d'aspects pratiques à bien mettre en œuvre, à bien maîtriser avec les autocaristes — puisqu'ils travaillent

en bon entendement avec les bus classiques, qu'ils connaissent les trajets, qu'ils maîtrisent bien le fonctionnement du service normal de transports en commun. Ce n'est quand même pas si évident que cela, c'est assez différent de leur travail habituel, à part la conduite, bien sûr, en tant que telle.

Il y a donc une série de questions pratiques qui sont en cours de concrétisation, mais aussi surtout, nous attendions de voir cette semaine-ci les chiffres précis de la reprise scolaire, c'est-à-dire que nous ne savons pas exactement ce que ça va donner sur les différentes lignes du TEC dans les milieux ruraux, dans les villes, le nombre de personnes dans les bus puisque les écoles secondaires à partir de la troisième année reprennent de manière alternée, mais suivant des systèmes différents suivant les écoles. Nous ne sommes donc pas capables de connaître la fréquentation des bus dans les différents endroits, dans les différentes lignes.

Nous allons donc pouvoir vérifier, mesurer précisément cela tout au long de cette semaine-ci. C'est la raison pour laquelle l'entrée en vigueur de ce nouveau système a été reportée à lundi prochain. Des comptages sont organisés cette semaine sur les lignes pressenties pour ces renforts pour apprécier la nécessité et la préciser. Les services seront renforcés à partir du 23 novembre.

Pas moins de 169 transporteurs ont été contactés afin de remettre offre ; 26 d'entre eux ont remis une offre concrète. Les différents lots, 30 lots au total sont finalement répartis entre 18 transporteurs différents.

Au total, une centaine de bus par jour pourront être mobilisés. On a évidemment un nombre dix fois plus élevé en termes de bus classique aux heures de pointe. On mesure bien que ce n'est, de ce point de vue là, pas une solution miracle, mais comme je le disais, cela peut venir clairement améliorer la situation à certains endroits, sur les tronçons de ligne ou à certaines heures, bien sûr l'heure de pointe du matin étant la plus problématique.

Le nombre de véhicules pour chacun des lots a été déterminé sur base des surcharges réelles détectées jusqu'ici. Selon le TEC, les quatre bus du Hainaut occidental devraient a priori suffire, d'autant que les lignes seront activées là où la situation sanitaire locale l'exigera et là où les bus sont particulièrement remplis. Cette solution présente l'avantage de la flexibilité, puisque ce renfort décidé dans un marché-cadre pourra être activé à n'importe quel moment, ou pourra être désactivé en fonction de l'évolution de l'épidémie, ou si de nouvelles mesures venaient diminuer le besoin de transports en commun.

Dès que le système aura démarré, nous pourrons l'adapter au gré des semaines en fonction de l'évolution de la situation. Je resterai en contact permanent avec l'OTW pour bien évaluer cette situation.

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

Mme Vandorpe (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments de réponse. J'entends que les mouvements sociaux ont été limités, mais l'impact est énorme, puisque cela a fait reporter de plusieurs jours le projet prévu et la mise en place de ces autocars. Sur l'aspect pratico-pratique, j'ai eu l'occasion – et vous l'avez peut-être eu aussi – de voir le reportage sur la manière dont cela se passait en Flandre. Le deuxième bus suit simplement le premier. Et de manière très basique, la moitié rentre dans le bus De Lijn, et l'autre moitié dans celui qui est juste derrière, puisque les deux font le même circuit. Il n'y a pas de grande complexité, et les chauffeurs expliquaient que cela fonctionnait très simplement, rapidement et flexiblement.

Même si l'on sait que c'est une mesure transitoire, on ne sait pas combien de temps durera la crise, et il ne fait pas se dire que cela durera jusqu'aux vacances de Noël, mais peut-être que ces bus seront encore essentiels par la suite. Je vous demanderai d'y être particulièrement attentif, et de ne pas dire qu'on a juste fait un petit *one shot* et qu'on verra bien ce qui se passera après. Je pense qu'il sera important d'anticiper, et de pouvoir soit élargir le marché actuel, soit relancer un autre marché pour le trimestre prochain.

**QUESTION ORALE DE MME GREOLI À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
COURRIER DU 30 OCTOBRE 2020 DE
L'ASSOCIATION DES SERVICES DE
TRANSPORT ADAPTÉ (ASTA) »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Greoli à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le courrier du 30 octobre 2020 de l'Association des services de transport adapté (ASTA) ».

La parole est à Mme Greoli pour poser sa question.

Mme Greoli (cdH). - Monsieur le Ministre, le 30 octobre, la fédération ASTA – regroupant tout ce qui prend en charge la mobilité des personnes en situation de handicap et les fédère – contactait de nouveau l'OTW, puisqu'elle avait fait une première requête quelque temps avant et qu'elle n'avait toujours pas de suite.

De quoi parlons-nous ? L'ASTA et ses membres ont des difficultés, puisque vous le disiez vous-même, il y avait eu une forte diminution de la fréquentation des personnes en situation de handicap pour ces besoins de transport en commun, mais ces sociétés gardent des frais fixes importants.

Vous m'aviez dit il y a quelque temps que vous avez chargé l'OTW de vous faire un rapport, de vous faire des

propositions, et vous avez dit que vous les attendiez pour la fin du mois de septembre. Vous avez déjà évoqué à ce moment-là une perte d'activité de 63-64 %, puisque l'activité était réduite à 27 % de l'activité normale entre janvier et septembre.

Aujourd'hui, avec le rebond, avec le reconfinement, on est malheureusement dans la poursuite de ces difficultés de mobilité pour les personnes en situation de handicap, mais aussi de cette situation particulièrement difficile pour ces sociétés. Je rappelle que pour la plus grande partie d'entre elles, ce sont des ASBL qui se sont organisées pour le faire : elles assurent un service qui n'est pas assuré – mais cela fait partie de la répartition des choses – par l'OTW en tant que tel.

Vous m'aviez dit à ce moment-là que vous entendiez disposer d'une analyse pour envisager des mesures concrètes. Vous me le disiez en septembre, et j'étais très heureuse de vous entendre à ce moment-là.

Mais force est de constater que le 30 octobre, ASTA a dû renvoyer une lettre, constatant qu'elle n'avait toujours rien vu venir. Monsieur le Ministre, vous me voyez venir par rapport à mes questions. À quelle hauteur les pertes du secteur s'élèvent-elles aujourd'hui, en partant depuis le début de cette année 2020 ?

L'analyse financière de l'OTW est-elle maintenant prête ?

Quels sont les scénarios proposés par l'OTW pour aider le secteur ?

L'OTW dispose-t-il des moyens pour le faire ?

Avez-vous répondu ou l'OTW a-t-il enfin répondu au courrier d'ASTA datant du 30 octobre dernier ? Quel est le contenu soit de votre réponse, soit de la réponse de l'OTW ?

L'OTW a-t-il eu des discussions avec ASTA à la suite de ce courrier ?

M. le Président. - Merci de terminer.

Mme Greoli (cdH). - Un accord du même type que celui de l'OTW est-il conclu avec le transport scolaire ? Je pense en particulier aux enfants dans les situations de handicap qui doivent aussi être mobilisés et être mobiles en cette période ? Le Gouvernement ou l'OTW prendra-t-il une décision similaire à celle qu'il a prise pour le transport scolaire ?

Je vous remercie déjà pour vos réponses.

M. le Président. - Madame Greoli, je vous ai interrompue, mais c'est bien cinq minutes et pas deux minutes que vous avez. Toutes mes excuses. Vous avez donc encore du temps, si vous le souhaitez.

(Réaction de Mme Greoli)

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Madame la Députée, j'ai en effet demandé à l'OTW de réfléchir à une indemnisation des transporteurs PMR pendant la crise covid-19, dans la même veine que celle réalisée pour les loueurs et le transport scolaire dans le cadre de la crise sanitaire.

L'OTW m'a répondu à la mi-octobre, en mettant en avant plusieurs difficultés :

- l'analyse financière de l'ASTA date du mois de juin, et l'OTW considère qu'elle présente des carences ne permettant pas de procéder à une analyse complète ;
- l'impact négatif du covid-19 est fort variable selon les transporteurs ;
- l'OTW est également lié à d'autres transporteurs qui ne sont pas membres de l'ASTA, cette dernière représentant 16 des 23 contractants. Ce n'est donc pas si simple à gérer au niveau de l'OTW.

Celui-ci a donc procédé à l'établissement de plusieurs scénarios d'indemnisation, comme vous l'évoquiez. Sa recommandation était de rémunérer uniquement les kilomètres réalisés en 2020, en laissant la possibilité aux transporteurs d'utiliser l'ensemble de leur quota kilométrique cette année encore. Malheureusement, dans l'intervalle, la crise covid-19 a touché de nouveau de plein fouet la Wallonie, et au-delà, avec les implications que l'on connaît sur la réduction de la vie sociale et des déplacements. Cette recommandation n'est dès lors pas réalisable sans pénaliser durement les services de transport PMR.

Je viens donc de demander à l'OTW d'indemniser les services de transport PMR impactés par la crise covid-19, sur la base d'un montant de 0,25 euro par kilomètre non produit en 2020, avec un plafond maximum correspondant aux kilomètres qu'aura produit un même transporteur sur l'année 2019. Cela permettra aux services de transport PMR de couvrir leurs coûts fixes, dans une démarche exceptionnelle de soutien au secteur.

Cette décision est en cours de communication aux intéressés.

En conclusion, même s'il n'existe pas d'obligation contractuelle quant à une indemnisation des transporteurs PMR, comme je l'avais déjà évoqué précédemment, je n'entends pas laisser tomber ce secteur. Je rappelle d'ailleurs que, à mon initiative, le Gouvernement a décidé de prolonger, ce 1er octobre, la convention-cadre 2020-2024 avec l'ASBL ASTA. Voilà pour un sujet sur lequel vous m'avez déjà interrogé plusieurs fois.

M. le Président. - La parole est à Mme Greoli.

Mme Greoli (cdH). - Je remercie M. le Ministre. Lorsque les nouvelles sont bonnes, autant les mettre en

évidence. Ici, comme vous -je suppose que vous l'avez fait, en tout cas je vais le faire -, je vais vérifier avec le secteur que cette indemnisation de 0,25 euro au kilomètre non parcouru par rapport à ce qui a été parcouru en 2019 permet de couvrir les frais fixes et permet dès lors de sauver ce secteur. Je partage avec vous toute l'importance de ces secteurs, non seulement pour la libre circulation des personnes en situation de handicap, mais aussi pour tout ce que cela permet d'apporter aux dynamiques sociales dans notre société et en Wallonie en particulier.

Je vous remercie d'avoir présenté au Gouvernement cette prolongation de la convention avec ASTA puisque, comme je le dis très souvent, une parole qui est fédérée, qui est commune, permet non seulement de mieux négocier, mais aussi de mieux faire pression. Ce n'est pas à vous que je dois expliquer ce genre de choses.

Sur base de ce que vous m'avez dit, vous n'avez pas répondu à une question, mais que je n'avais pas spécialement explicitée, et si le président de séance me le permet et si le ministre a une réponse, je serai intéressée à l'entendre, c'est de savoir dans quel délai ces sommes pourront être liquidées.

M. le Président. - Il n'y a pas de nouvelle question qui peut être émise au ministre, mais je pense que l'on reviendra sur le sujet la prochaine fois.

Mme Greoli (cdH). - Sauf si le ministre me le dit...

M. le Président. - Normalement, ce n'est pas prévu. On me regarde.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - De toute façon, je n'ai pas de délai précis, mais je vais vérifier pour pouvoir vous le transmettre.

Mme Greoli (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre.

QUESTION ORALE DE M. NEMES À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'AUGMENTATION DU PRIX DES TICKETS DE BUS DES TEC »

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'augmentation du prix des tickets de bus des TEC ».

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

M. Nemes (PTB). - Monsieur le Ministre, le 1er février 2021, les tarifs des tickets de bus TEC vont augmenter de 0,6 %. Cette hausse a été validée par le Gouvernement wallon.

Votre cabinet a précisé que cette augmentation correspondait à l'indexation du coût de la vie et qu'il

n'était pas question de rattraper ce qui n'avait pas été indexé précédemment.

Ces dernières années, les tarifs avaient été gelés. Cette augmentation se veut donc minimale pour limiter l'impact sur le prix du billet, tout en permettant une programmation financière au TEC dont l'offre a été renforcée.

Tout cela se retrouve dans le contexte de la question que l'on veut un transfert de la voiture au transport en commun pour répondre au défi climatique. Face à cela, vous avez deux possibilités :

- soit, on punit les gens qui utilisent ;
- soit, on développe les transports en commun.

Pour ne pas faire de l'écologie inutile, il faut refinancer l'OTW à hauteur des besoins. On sait qu'il manque 100 millions d'euros car, d'après la Cour des comptes, l'indexation frauduleuse exécutée par l'ancien Gouvernement a provoqué un définancement de presque 100 millions d'euros.

Après le défi climatique, on se retrouve face au défi économique :

- soit, on va chercher l'argent dans la poche des gens ;
- soit, on fait en sorte, en tant que ministre responsable des Transports en commun, que la Région wallonne finance correctement son service public.

Dans ce contexte, la reprise de l'indexation de l'OTW est tout sauf anodine. Tout ce qui viserait à résoudre les problèmes de viabilité en faisant porter l'effort, en tout ou en partie, par l'utilisateur, automatiquement va nuire à un transfert modal.

Pour le dire plus simplement, si vous faites augmenter le prix des billets parce qu'il y a des problèmes d'argent, le seul impact que nous aurons, ce sont des bus encore moins payables pour les travailleurs.

En plus, je ne dois pas vous rappeler que l'on est en pleine crise. Pour beaucoup de travailleurs, cela signifie perte de revenus par le chômage économique, donc perte importante de pouvoir d'achat.

Lors du premier confinement, un million de travailleurs en Belgique ont été mis en chômage économique.

La décision ici d'augmenter maintenant le prix du ticket de bus est incompréhensible dans ce contexte – je dirais même inacceptable – au moment où les gens sont les plus à risque de tomber dans la précarité, voire de sombrer dans la pauvreté, vous augmenter le prix du ticket de bus. Même pour 0,6 %, symboliquement, c'est très violent.

Votre gratuité partielle par rapport au TEC passait déjà à côté de l'objectif du transfert modal, l'enjeu étant de viser les gens qui aujourd'hui utilisent une voiture pour que demain ils utilisent le bus. Cette catégorie de travailleurs est celle que vous avez choisi d'éviter dans votre gratuité partielle. On apprend aujourd'hui que l'on ne va pas leur faire moins cher, mais plus cher.

Les tarifs avaient été gelés ces dernières années. Le Gouvernement wallon ne devrait-il donc pas continuer le gel des tickets de bus ?

Enfin, nous sommes déjà intervenus sur la nécessaire gratuité des TEC. On ne peut que s'étonner de votre accord à cette augmentation, vu vos réponses sur une gratuité partielle. Cette reprise de l'indexation des prix ne va-t-elle pas à l'encontre de l'esprit de votre DPR ?

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, les modalités réglementaires de l'adaptation annuelle des tarifs du TEC prévoient bien une hausse annuelle du prix des titres de transport qui soit équivalente à la variation de l'indice des prix à la consommation.

Le Gouvernement wallon a donc décidé ainsi de procéder à cette indexation telle que le prévoit la réglementation. Cela revient à respecter le contrat de service public. Cependant, il ne vous a pas échappé que le Gouvernement s'est refusé à rattraper les non-indexations précédentes, comme le demandait pourtant le conseil d'administration de l'OTW et comme la réglementation le permet.

Dans la mesure où nous avons estimé qu'il est un peu facile, comme l'a fait le Gouvernement précédent, de décréter de ne pas indexer les tarifs et en même temps de ne pas augmenter la dotation. Le rapport de la Cour des comptes que vous avez vous-même évoqué plusieurs fois de fin 2019 avait effectivement mis en exergue que depuis 2013, ce sont un peu plus de 94 millions d'euros de subvention d'exploitation dont a été privé l'OTW par rapport au contrat de service public. En 2020, la première fois en cinq ans, l'OTW a reçu les financements auxquels la Wallonie s'est engagée par contrat. Ce sera également le cas en 2021 si ce Parlement vote le budget que le Gouvernement lui propose pour l'OTW.

De plus, des moyens supplémentaires conséquents ont été débloqués pour l'OTW. Je pense ici par exemple aux missions d'accroissement de l'offre ou de verdissement de la flotte pour plus de 15 millions d'euros en 2020, ou les 37,2 millions d'euros dégagés pour soutenir l'OTW en 2020 dans le cadre de la crise covid.

Le Gouvernement a largement pris ses responsabilités pour doter l'OTW des moyens nécessaires, et mon objectif est que les engagements financiers de la Région dans le cadre du contrat de service public continuent d'être respectés.

Rappelons qu'une indexation n'est pas une augmentation des recettes de l'OTW. Tous les coûts d'exploitation de l'OTW sont indexés : les salaires, les fournitures, et cetera. Ne pas indexer les tarifs correspond de facto à diminuer d'autant le financement de l'OTW.

C'est normal que l'OTW dispose des moyens nécessaires à la réalisation de ses missions. Nous en sommes tous les deux convaincus, puisque vous intervenez souvent sur ce sujet. L'indexation tarifaire de 0,60 % ne fait que refléter le coût de la vie, en ce compris les salaires et allocations sociales.

Enfin, cette mesure n'entrave en rien la gratuité progressive. C'est une tout autre dynamique. Vous aurez d'ailleurs bien noté que les publics touchés par la gratuité progressive ont été immunisés de cette indexation, puisqu'on aurait eu un mouvement contraire qui n'aurait pas beaucoup de sens.

Nous avons décidé de continuer à financer un service public de qualité, et cela me paraît très important.

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

M. Nemes (PTB). - Monsieur le Ministre, je ne mets vraiment pas en question la nécessité d'indexer la dotation de l'OTW, je pose ici la question fondamentale de qui doit payer cette indexation. S'agit-il des travailleurs ? C'est la même question que celle que j'ai posée dans l'introduction sur cette question. Qui doit payer la gratuité ? Ce n'est pas juste de faire reporter cela sur les épaules de travailleurs qui ne bénéficient pas de la gratuité. Cela ne va pas. On n'est pas à hauteur de l'urgence climatique sur le sujet qui nous occupe ici.

On prêche partout à raison, et vous aussi que les transports en commun sont la solution pour la mobilité, mais quand vous êtes assis au pouvoir comme ministre, il y a un trou de 100 millions d'euros dans la caisse qui n'est pas de votre fait, mais vous ne faites rien pour le combler. Je reste préoccupé que cela reste en l'état, même si je reconnais que vous avez mis les moyens pendant la crise covid. Ces moyens ont-ils été suffisants ou pas, cela reste à discuter.

Maintenant, vous avez fait ce que vous avez pu par rapport à la crise covid, mais par rapport au financement de l'OTW, par rapport aux enjeux climatiques, par rapport à qui doit payer, on est à côté de la plaque.

**QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES
PROPOS DU MINISTRE BRUXELLOIS DES
FINANCES CONCERNANT LE PROJET DE
TAXE KILOMÉTRIQUE BRUXELLOISE »**

**QUESTION ORALE DE M. NEMES À M. HENRY,
MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE
LA MOBILITÉ, SUR « LE PÉAGE BRUXELLOIS,
NOUVELLE SOURCE DE FINANCEMENT EN
MATIÈRE DE MOBILITÉ 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 :

- M. Matagne, sur « les propos du ministre bruxellois des Finances concernant le projet de taxe kilométrique bruxelloise » ;
- M. Nemes, sur « le péage bruxellois, nouvelle source de financement en matière de mobilité en Wallonie ».

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

M. Matagne (cdH). - Monsieur le Ministre, j'aimerais vous interroger concernant les propos tenus par Sven Gatz, ministre bruxellois des Finances, sur la taxe kilométrique bruxelloise. Ce dernier a déclaré dans l'émission *De Zondag* que le produit de cette taxe pourrait servir à des investissements en matière de mobilité autour de Bruxelles, en collaboration avec la Flandre et la Wallonie. Tout de suite, on sent qu'il vous brosse dans le sens du poil.

La preuve, il enchaîne que le ministre Gatz a reconnu que les négociations avec les autres Régions seraient difficiles et qu'effectivement les navetteurs ne connaîtraient a priori pas de diminution de la taxe de circulation comme les Bruxellois. Il parle malgré tout d'un *win-win* - je le cherche encore - et renvoie la Wallonie et la Flandre au développement d'un système adapté.

De votre côté, Monsieur le Ministre, vous vous étiez engagé à prendre contact avec vos homologues ministres de la Mobilité.

Voici mes questions, Monsieur le Ministre. Des réunions ont-elles eu lieu avec ces homologues bruxellois et flamand ministres de la Mobilité concernant l'introduction d'une taxe kilométrique et d'un péage à Bruxelles comme vous vous y étiez engagé ? Si oui, dans quels organes de négociation ces réunions se sont-elles tenues ?

Quelle fut la position défendue par le Gouvernement wallon ? Quelles furent les positions défendues par les Régions flamande et de Bruxelles-Capitale ?

Le Gouvernement wallon accepte-t-il le principe de taxation des navetteurs pour mettre en place des alternatives pour ces mêmes navetteurs ?

Et avez-vous reçu une proposition du ministre bruxellois des Finances concernant l'usage du produit de la taxe prélevée sur les navetteurs dans un but d'investissements en matière de mobilité autour de Bruxelles en collaboration avec les autres Régions ?

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

M. Nemes (PTB). - Monsieur le Ministre, dans le même contexte qui vient d'être décrit, le ministre bruxellois des Finances, M. Sven Gatz de l'Open VLD a indiqué que le produit de la taxe kilométrique bruxelloise pourrait servir à des investissements en matière de mobilité en Wallonie.

À Bruxelles, le péage urbain serait compensé par une suppression de la taxe de circulation, ce qui ne sera pas le cas pour les navetteurs wallons.

Lors de la dernière séance de commission du budget, votre collègue, le ministre Crucke, avait dit être opposé à ce péage et que le Gouvernement wallon s'opposerait à sa mise en place. De plus, si le Gouvernement bruxellois venait à mettre un texte sur la table le CODECO serait saisi. Il avait dit également qu'aucune sollicitation ou demande de concertation n'était venue de la part du Gouvernement bruxellois. Vous nous avez tenu les mêmes propos dans cette commission sans prendre, par contre, clairement position par rapport à cette taxe.

Le PTB s'oppose à cette kilométrique, ce qui sera peu efficace à court terme pour réduire l'usage de la voiture en ville sans alternative viable au niveau des transports en commun.

Cette taxe fera payer les travailleurs sans qu'aucune alternative viable soit proposée.

Cela fait maintenant 30 ans que les parties traditionnelles nous proposent le RER, mais, sur une taxe kilométrique, ils se sont mis d'accord en moins d'un an.

Nombre de navetteurs seraient séduits par le train s'il y avait des parkings gratuits près de leurs gares de départ et Ecolo Bruxelles dit vouloir désengorger nos routes pendant les heures de pointe, mais, d'un autre côté, on a le ministre fédéral de la Mobilité - Ecolo aussi - qui, lui, fait tout le contraire. Il veut rendre plus chers les trains aux heures de pointe.

On trouve vraiment que sur cette question de taxe kilométrique, on se retrouve vraiment face à une contradiction profonde entre ce que l'on veut, les paroles, et les actes par rapport à la problématique de la mobilité.

Dans ce contexte, celui aussi de la motion dont nous avons signé ici à la l'unanimité qui sera défendue mercredi sur comment vous allez vous positionner par rapport, comment allez-vous engager discussions sur cette question sur la taxe kilométrique à Bruxelles.

Comment envisagez-vous le système wallon de taxe routière sur le long terme si cette taxe est adoptée ?

Avez-vous eu des contacts ou des concertations avec le Gouvernement bruxellois sur lce péage depuis cette annonce ?

Quelle est la position du Gouvernement wallon sur le projet de manière générale ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Messieurs les Députés, merci pour vos questions. Comme vous devez probablement vous en douter, le CODECO n'a, à ce stade, pas encore été saisi par ce sujet ; étant spécialement absorbé par la crise sanitaire que nous connaissons.

D'autant que le Gouvernement bruxellois n'a, à ce jour, pas encore pris de décisions précises, pour des raisons qui leur sont propres. Le fait que les propos du ministre du Budget bruxellois, Sven Gatz, soit relayé rappelle que la question est une matière fiscale même si elle touche un problème de mobilité structurel à et vers Bruxelles.

Il va de soi que dans ce contexte global, je prendrai ma responsabilité au travers de mes compétences.

J'aimerais rappeler avant tout un petit élément de contexte historique sous la précédente législature bruxelloise à laquelle Ecolo ne participait pas comme vous le savez.

Le ministre du Budget, Guy Van Engel, était assez favorable à une mesure de redevance kilométrique intelligente sur Bruxelles.

Les contours envisagés pour cette redevance ressemblaient déjà fortement à l'approche retenue par l'actuel Gouvernement bruxellois.

Toujours à l'époque, cette approche faisait une certaine unanimité au sein du Gouvernement bruxellois même chez les ministres cdH. Ainsi, dans une intervention de 2019, Mme Fremault, alors ministre de l'Environnement, pointait : « À plus de 60 %, les Bruxellois n'ont plus de voitures. Les véhicules les plus polluants viennent donc de l'extérieur », ajoutant qu'elle n'avait pas de problème avec les navetteurs, mais bien avec les voitures polluantes et estimant que des mesures comme une taxe kilométrique ou un péage urbain avec un crédit d'impôt pourraient être envisagées.

Elle souhaitait également encourager une mobilité différenciée à échelle métropolitaine.

Je pense donc que ce souhait n'est pas neuf et certainement l'apanage d'un ou deux partis. C'est bien un problème structurel auquel les Bruxellois veulent s'attaquer et qu'ils envisagent, qu'ils examinent au départ de la problématique bruxelloise.

Comme je l'ai rappelé à la dernière séance de cette commission, il est toujours regrettable d'entamer le débat de fond sur base de l'un ou l'autre article de presse, éventuellement partiel.

Passée la polémique, je souhaite travailler à des solutions, que ce soit avec Bruxelles ou en concertation avec mes collègues du Gouvernement, voire même avec le Fédéral.

Comme je l'ai mentionné, j'ai déjà eu l'occasion d'échanger avec mes collègues bruxellois et des contacts plus étroits ont eu lieu également entre les cabinets. Comme je l'ai signalé, aucune décision n'a encore été prise au niveau du Gouvernement bruxellois.

Je note cependant que toutes les forces politiques au sein de la majorité bruxelloise souhaitent avancer dans ce dossier même si le débat à Bruxelles n'a pas abouti concrètement.

La question des voitures de sociétés et plus particulièrement les voitures de leasing reste problématique. Je laisserai évidemment le Conseil d'État se positionner sur cette question si elle se présente à lui. Je laisserai également le Conseil d'État apprécier la légalité plus générale du système évoqué. Il y a donc encore pas mal d'étapes quoi qu'il en soit.

Malgré ces écueils, je sens cependant une volonté d'ouvrir le dialogue avec la Région wallonne, ce qui me rassure. Je parle ici surtout d'un dialogue constructif sur la mobilité.

Je note avec intérêt que le Gouvernement bruxellois souhaite investir sur la mobilité et développer des synergies avec la Wallonie et la Flandre afin de renforcer l'accessibilité de Bruxelles. Ce sont quand même des éléments que je pense que nous pouvons noter dans les déclarations récentes. Je constate même avec plaisir que les investissements hors de Bruxelles pourraient être soutenus au travers de cette mesure fiscale si elle aboutissait, comme cela a peu être dit.

L'ouverture dont a fait preuve le ministre Gatz la semaine dernière en signalant, je cite : « qui affirme que les revenus du péage ne doivent être investis qu'à Bruxelles ? Nous pourrions nous mettre d'accord avec la Flandre et la Wallonie pour que cet argent serve aussi à la mobilité autour de Bruxelles » doit être salué.

Il est en effet essentiel de pouvoir construire des solutions et, lever un tabou aussi important doit pouvoir

être envisagé et discuté pour pouvoir alors construire de réelles passerelles entre les Régions.

J'aimerais revenir, également, brièvement sur le propos de M. Gatz et de son souhait de voir la mesure être universalisée. Comme j'ai déjà pu le rappeler, nous avons entamé une discussion avec mon homologue du budget sur la fiscalité automobile et son évolution. À ce stade, nous n'avons évalué l'approche que dans le contexte de la Déclaration de politique régionale. Il va de soi que toutes les pistes devront pouvoir être évaluées, mais nous souhaitons réellement aboutir à une réflexion qui adressera les enjeux importants de la Wallonie en matière de mobilité, d'environnement et de climat. Et je serai particulièrement attentif à ne pas faire subir une pression fiscale nouvelle sur nos concitoyens ou déraisonnable en fonction de leur usage de la voiture. Au-delà, il sera également essentiel d'appréhender les réformes en matière de mobilité que souhaite l'Europe et qui auront, sans doute, un poids important dans la réflexion globale. En effet, la réforme de la Directive Eurovignette est en cours et certaines orientations ont été mises sur la table par la Commission sans qu'aucune décision n'ait abouti à ce jour.

Pour conclure, je souhaite rappeler que je me refuse personnellement à une approche belliqueuse dans ce dossier. Je ne brandirai pas l'arme d'une réforme institutionnelle par rapport à la Région bruxelloise. Comme je l'ai dit précédemment, je pense que ce serait contreproductif. Je préfère saisir l'occasion pour avancer sur nos compétences que sont la mobilité et le transport tout en gardant un œil attentif sur l'évolution de la négociation bruxelloise, au bénéfice de la mobilité pour les Wallonnes et les Wallons. En tous cas, globalement, comme ministre wallon de la Mobilité, je souhaite que des solutions alternatives à la voiture soient développées et disponibles pour les Wallons qui se rendent à Bruxelles. Ces solutions doivent pouvoir être développées par tous les partenaires institutionnels ayant un impact sur la mobilité, qu'ils soient bruxellois, wallons, flamands ou fédéraux.

Dans tous les cas, je défendrai les intérêts de nos concitoyens et je serai favorable à toute approche concertée que le Gouvernement wallon prendrait dans le contexte fiscal de cette mesure.

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

M. Matagne (cdH). - Merci beaucoup, Monsieur le Ministre, pour toutes ces précisions. Je vais essayer d'être bref, mais vous savez que c'est un sujet qui me tient fortement à cœur. Vous regrettez que nos interventions soient guidées par les déclarations dans la presse. Évidemment, il y a de quoi être inquiet. Lorsqu'on entend de telles déclarations de la part du ministre bruxellois des Finances.

Je suis heureux également que vous reconnaissiez que c'est une polémique d'ordre financier budgétaire et non un problème de mobilité.

D'emblée, d'ailleurs, je vous demande de ne pas céder au chantage qui est d'ores et déjà fait, en tout cas, on brosse dans le sens du poil en disant que les ressources financières pourraient servir à des investissements en Wallonie.

Il faut d'abord proposer des alternatives, c'est ce qui nous manque en Wallonie. Vous le savez, ce n'est pas à vous que je dois l'apprendre. Vous êtes bien plus expérimenté que moi.

Je considère que les Bruxellois font les choses à l'envers. Il faut d'abord se concerter, il faut identifier les problèmes et il faut ensuite proposer des solutions efficaces et performantes. C'est cela qui nous manque, c'est de la performance.

Vous nous dites que le Gouvernement bruxellois ne s'est pas encore positionné officiellement, mais heureusement, puisqu'il n'y a pas encore eu concertation entre les différents ministres de la Mobilité.

Vous avez parlé des déclarations de Céline Fremault. Je rappelle qu'elle n'a jamais parlé d'un péage urbain, mais elle fait évidemment le constat, comme nous tous ici malgré que nous ne soyons pas bruxellois, que Bruxelles est bien trop embouteillée et qu'il faut trouver des solutions.

J'ai aussi entendu Mme Khattabi, le 9 novembre dernier, qui disait ne pas pouvoir se passer de la voiture totalement auquel cas elle serait tout le temps en retard. Ce n'est pas moi qui le dis, je ne veux pas faire sa citation, elle est trop longue et je n'ai pas assez de temps.

Enfin, Monsieur le Ministre, j'aimerais vous rappeler que vos collègues, MM. les Ministres Borsus, Crucke, Jeholet, s'opposent à ce que ce péage sanctionne les Wallons et les Flamands. J'ai entendu par vos déclarations que vous alliez tout mettre en œuvre pour défendre les intérêts des Wallons. J'espère que vous tiendrez votre parole. En tout cas, je vous soutiendrai pour que vous mainteniez cette parole.

Merci beaucoup, Monsieur le Ministre, pour votre combat.

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

M. Nemes (PTB). - Monsieur le Ministre, vous annoncez que cette taxe était déjà bien vivante avant dans l'idée du Gouvernement bruxellois. Effectivement, c'est un problème, les vieilles recettes n'ont pas marché pour le climat. Le problème structurel aujourd'hui, c'est le manque d'alternatives, ce n'est pas le manque de taxes pour les travailleurs.

De plus, cette taxe, en tous les cas, c'est une mauvaise idée si l'objectif est d'assurer le transfert modal. Pour le transfert modal, vous avez besoin des transports en commun. Si on attend l'argent de cette taxe pour développer les transports en commun, comme vous le sous-entendez ici, que ce soit à Bruxelles, en partenariat avec la Wallonie et la Flandre, on court dans le mur. Si elle fonctionne en faisant peur aux gens, on n'a pas l'argent pour pouvoir investir. À très court terme, on va retomber dans le problème, les gens ne peuvent pas se passer de la voiture pour aller travailler. Si elle ne marche pas, c'est complètement hypocrite, parce que sous couvert d'écologie, on fait payer la facture de la transition aux travailleurs.

Dans tous les cas, vous devez prendre position contre ce genre de taxe et rentrer dans une politique ambitieuse de développement de transport en commun par des financements publics.

**QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR
« L'AUTORISATION D'EXERCICE DES
ACTIVITÉS D'UBER SUR LE TERRITOIRE DE
LA RÉGION WALLONNE »**

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'autorisation d'exercice des activités d'Uber sur le territoire de la Région wallonne ».

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

M. Matagne (cdH). - Monsieur le Ministre, le 4 novembre dernier, nous apprenions que la Région flamande allait autoriser Uber à proposer ses services sur son territoire. Deux Régions sur trois dans ce pays ont d'ores et déjà autorisé Uber à fonctionner. Il ne reste que la Wallonie qui doit encore prendre position. J'aimerais connaître votre position sur la question.

Le Gouvernement wallon travaille-t-il à autoriser Uber à proposer ses services en Région wallonne ? Des rencontres avec Uber ont-elles eu lieu lors des six derniers mois ? Si oui, quelle fut la position du Gouvernement wallon lors de ces rencontres ? Quelle est la position politique du Gouvernement à propos de l'autorisation à donner à Uber lui permettant d'exercer ses activités sur le territoire de la Région wallonne ?

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 l'arrivée d'Uber sur le territoire bruxellois en mars 2014, mon administration est régulièrement attentive au développement de ses services en Belgique.

Plusieurs rencontres ont été organisées avec les représentants d'Uber en 2015. Ceux-ci ne se sont plus manifestés depuis, nous supposons donc que l'implantation d'un réseau en Wallonie se trouve toujours au stade de projet.

En ce qui concerne ma position sur le développement d'Uber en Wallonie, sachez que la réglementation en vigueur, qui date de 2007, ne permet pas son implantation en Wallonie, ceci réside dans les définitions reprises dans le décret. En effet, les trois catégories qui sont les LVC, location de véhicule avec chauffeur, pour des cérémonies, pour la clientèle d'un hôtel, par exemple, ou des prestations de sept jours ou moins, les TC, les taxis collectifs, typiquement les navettes d'aéroport, et les taxis traditionnels qui, eux, sont soumis à autorisation communale et à un quota par commune, ces trois catégories ne cadrent pas avec les prestations d'Uber qui peuvent être considérées comme une hybridation entre les taxis collectifs et les taxis traditionnels.

Quoi qu'il en soit, il faut donc faire évoluer ce décret, notamment au vu des progrès technologiques et de l'essor des plateformes numériques. Mon administration travaille actuellement à un avant-projet de décret qui prévoirait entre autres que le demandeur ait un siège social d'exploitation en Wallonie, parce que ce n'est pas le cas actuellement. Il prévoit également deux catégories de service redéfini :

- la première serait les e-taxis, il s'agit de transports à réserver via une plateforme qui doit être au préalable agréée par la Wallonie, avec des conditions d'agrégation à définir ;
- la seconde serait des taxis+, correspondant au service de taxi actuel, sans réservation.

Celui-ci prévoit également que tout service d'intermédiation lié au transport devrait disposer d'un agrément moyennant le respect de conditions strictes. Tout exploitant d'un service de taxis utilisant ou non un service d'intermédiation serait quant à lui tenu de disposer d'un accès à la profession, ainsi que d'une autorisation d'exploitation pour chacun des véhicules mis en circulation.

Enfin, cet avant-projet de décret prévoirait un traitement égal entre les différents exploitants d'un service de taxis, qu'ils utilisent un taximètre ou un service d'intermédiation.

Vous voyez donc que ce sujet est un sujet sur lequel nous travaillons et dont nous aurons l'occasion de rediscuter dans ce Parlement lorsque nous aurons un projet de décret en cours de législation.

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

M. Matagne (cdH). - Je remercie le ministre pour toutes ces précisions.

J'entends que, manifestement, la mise en œuvre d'un projet tel qu'Uber en Wallonie sera complexe parce qu'il y a énormément de contraintes et de protection. Les contraintes, on peut toujours les lever, mais les protections, c'est une bonne chose qu'elles soient présentes pour les opérateurs qui sont déjà sur le terrain.

Néanmoins, vous l'avez dit, il faut vivre avec son temps et avec les nouvelles technologies.

Quelque part, les taxis Uber offrent une certaine forme de liberté et permettent finalement d'aller dans votre sens lorsqu'il s'agit de réduire le nombre de voitures sur la route, puisque c'est un véhicule qui est partagé par bon nombre d'utilisateurs.

Je resterai très attentif à ce dossier, qui me tient à cœur également.

**QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA
DEMANDE DE L'OPÉRATEUR DE TRANSPORT
DE WALLONIE (OTW) RELATIVE À LA
VÉRIFICATION DU RESPECT DES NORMES
SANITAIRES »**

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 demande de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) relative à la vérification du respect des normes sanitaires ».

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

M. Matagne (cdH). - Monsieur le Ministre, en Flandre, De Lijn s'est récemment vu octroyer la faculté d'infliger des amendes administratives aux usagers des transports en commun ne portant pas de masque.

Même si l'État s'est satisfait de la collaboration entre la police et le personnel du TEC, le porte-parole de l'OTW pense que la Région wallonne pourrait s'inspirer du modèle flamand. Il déclare le 3 novembre : « C'est un choix du Gouvernement wallon. Cela faciliterait la vie de nos contrôleurs ».

La RTBF, qui a interrogé le porte-parole de l'OTW, précisait par ailleurs : « Contacté par la RTBF, le cabinet du ministre wallon de la Mobilité, Philippe Henry, n'a pas encore donné suite à notre demande ».

Monsieur le Ministre, j'aimerais savoir quelle suite vous allez donner à cette demande pour sanctionner les personnes ne respectant pas les mesures sanitaires au sein des transports en commun. Quelle est la position politique du Gouvernement à ce sujet ? Avez-vous rencontré la direction de l'OTW à ce propos ? Quand l'arrêt du Gouvernement wallon sera-t-il modifié ?

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'obligation du port du masque dans les transports publics est en vigueur en Belgique depuis plusieurs mois, et ce, en application des arrêtés ministériels fédéraux successifs pris en vue de limiter la propagation du coronavirus. Cette mesure, comme la montée par l'arrière dans les véhicules, la protection du chauffeur ou le nettoyage renforcé, est toujours d'actualité. Cependant, il est vrai qu'à ce jour les contrôleurs TEC ne peuvent actuellement infliger d'amendes administratives aux récalcitrants.

En termes de répression, la seule possibilité qui existe actuellement est de faire appel aux services de police. J'ai donc décidé de proposer au Gouvernement de rectifier cette anomalie et d'ajouter le non-respect du port du masque à la liste des infractions existantes qui évidemment n'avaient pas identifiées précédemment pour des raisons qu'on identifie facilement.

Du point de vue de l'OTW, il s'agit d'un *back-up* en cas de refus d'obtempérer. Le but n'est pas de multiplier les amendes. Le but est évidemment de faire respecter le port du masque. Il n'est pas question ici de verbaliser avant d'avoir pu donner la possibilité aux clients de s'amender et de replacer son masque. L'esprit est bien de rester dans la prévention et l'adhésion spontanée de la population aux mesures, puisque c'est aussi finalement une protection collective.

En termes de calendrier, je compte proposer ce point au Gouvernement dans les tout prochains jours, probablement au Gouvernement de la semaine prochaine, et de requérir l'urgence auprès du Conseil d'État, l'objectif est évidemment d'aller vite, tenant compte de la situation sanitaire qui se poursuit.

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

M. Matagne (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour l'attention qu'il porte à ce dossier. C'était une demande que le cdH avait formulée en avril dernier. J'entends aujourd'hui que M. le Ministre souhaite placer ce dossier parmi ses urgences. Je le prie évidemment de mettre cela en œuvre. Merci beaucoup pour le suivi de ce dossier important.

**QUESTION ORALE DE M. DOUETTE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES
MODES DE TRANSPORT DANS LES ZONES
RURALES »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Douette à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les modes de transport dans les zones rurales ».

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

M. Douette (MR). - Monsieur le Ministre, un article de presse a fait le constat assez clair que l'habitant de Huy-Waremme aime sa voiture. En effet, le nombre de voitures par ménage oscille entre 1 et 1,62 dans l'arrondissement de Huy-Waremme. C'est assez précis comme calcul. Le constat est encore plus frappant lorsque nous comparons les communes rurales et les centres-villes. Par exemple, dans l'arrondissement de Liège-ville, le chiffre est régulièrement inférieur à une voiture par ménage.

Le citoyen a donc plus tendance à acheter une, voire deux voitures, quand il habite à la campagne. Selon moi, une des raisons de cette réalité est la situation du transport en commun. Il paraît évident que les solutions de transport proposées ne collent plus avec la réalité des citoyens.

Monsieur le Ministre, quels constats tirez-vous de la mobilité à Huy-Waremme ? Et quels constats tirez-vous de la mobilité plus particulièrement en zone rurale, bien entendu ?

Une adaptation de l'offre de transport en commun est une des solutions pour apporter les réponses adéquates aux attentes des citoyens en zones rurales. La couverture territoriale et l'offre de transport dans les zones rurales doivent être des leviers de l'évolution de la mobilité dans nos communes.

Quelques idées : la mise en œuvre de réels bassins de mobilité semble être une des clés de la mobilité multimodale.

Monsieur le Ministre, l'OTW a-t-il pour mission de mettre en réseau les acteurs de la mobilité dans chacun de ces bassins de vie ?

Des moyens sont-ils prévus au niveau wallon pour organiser cette mise en réseau et pour permettre à ces réseaux d'agir de manière peut-être un peu plus pertinente ?

Nous le savons aussi, l'OTW ne pourra pas répondre à l'ensemble des besoins dans un bref délai en zone rurale. Le transport en commun classique ne résoudra pas seul les problématiques vécues sur le territoire wallon. Certaines solutions innovantes qui sont souvent évoquées dans cette commission, les zones rurales ont besoin d'un réseau de transport en commun flexible et adapté.

Monsieur le Ministre, quelles sont les difficultés rencontrées par l'OTW pour mettre en place cette adaptation et cette flexibilité ?

Le recours à la sous-traitance en zone rurale par l'OTW est récurrent. Est-ce que vous envisagez une modernisation de l'offre sous-traitée et améliorer les conditions d'octroi ? Cela serait peut-être une solution

pour amener cette flexibilité en zone rurale au niveau du transport en commun.

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, toutes les communes wallonnes ne sont effectivement pas connectées au réseau structurant ferroviaire ou au réseau de bus Express. Il s'agit principalement de communes rurales. L'objectif est de planifier progressivement la connexion d'une majorité d'entre elles vers le réseau structurant ferroviaire ou Express.

La méthodologie de travail qui se veut être à l'échelle régionale a reçu un accueil favorable, notamment des pouvoirs locaux et de l'Opérateur de Transport de Wallonie lors de sa présentation à la dernière réunion des Organes de consultation des six bassins de mobilité.

Pour rappel, cette dynamique des bassins est pilotée par l'AOT et est organisée deux fois par an dans chacun des six bassins actuels.

Comme vous le soulignez, les services réguliers de transport en commun opérés par l'OTW ne pourront jamais satisfaire 100 % des besoins en mobilité, de surcroît en zone rurale où ils sont éparés dans l'espace et dans le temps et où un service régulier ne se justifie pas toujours.

La volonté de la Région est donc de développer l'offre de mobilité locale flexible, en complément de l'offre existante. Différentes actions sont en cours afin d'atteindre cet objectif.

Le SPW mobilité et infrastructures cadre ainsi le développement de la Centrale de mobilité régionale, qui permet de rassembler les initiatives et services de mobilité alternatifs, eux-mêmes réunis autour des centrales de mobilité locales. Il a également mis en place un groupe de travail spécifique afin de s'assurer de développer les dispositifs adéquats. À cet effet, il est très important de connaître les besoins et donc, la mise en réseau de différents acteurs est importante, comme vous le soulignez. C'est ainsi que l'AOT a organisé une consultation la semaine passée, en présence de l'OTW et de mon cabinet : l'Union des villes et communes, Groupes d'action locale — notamment « Je suis Hesbignon », actif sur votre territoire — l'Union wallonne des entreprises, la Centrale régionale de mobilité, le Réseau wallon de lutte contre la pauvreté.

Vous l'aurez compris, le développement du transport à la demande en Wallonie est en construction et des étapes importantes ont d'ores et déjà été franchies.

En ce qui concerne le recours à la sous-traitance de la part de l'OTW, je rappelle qu'il ne change pas le service offert aux voyageurs : le TEC reste l'opérateur

interne de la Région. Les bus sont visuellement identiques aux bus de la régie, et surtout les itinéraires et horaires sont déterminés par l'OTW, et non par les privés. Ceux-ci ne font donc qu'exécuter les ordres de marche du service public.

Quelques précisions maintenant sur l'arrondissement de Huy-Waremme.

Celui-ci est déjà assez bien desservi par nombre de transports en commun structurants. En ce qui concerne l'offre ferroviaire, trois axes le traversent : Bruxelles-Waremme-Liège, au Nord ; Namur-Huy-Liège, au Centre ; Marche-Aywaille-Liège, au Sud-Est.

En complément et en rabattement, le réseau de bus Express wallon est déjà opérationnel, et sera renforcé d'ici 2021 sur plusieurs liaisons : Waremme-Geer-Braives-Hannut-Burdinne-Namur ; Marche-Clavier-Tinlot-Nandrin-Liège ; Huy-Villers-le-Bouillet-Faimes-Waremme ; Liège-Sprimont-Aywaille-Ferrières-Bastogne.

Sur les 31 communes de l'arrondissement, 16 – et bientôt deux supplémentaires – sont connectées au réseau structurant ferroviaire Express, avec une offre qualitative et de larges amplitudes, toutes les heures de 6 h à 20 h en semaine toute l'année.

Ces communes représentent 73 % des habitants de Huy-Waremme, principalement – et logiquement – dans des noyaux urbains.

Restent donc 13 communes de l'arrondissement, plutôt rurales, et dont la connexion vers le train et les bus Express sera planifiée progressivement, comme je viens de l'expliquer.

En conclusion, la mobilité en zone rurale nécessite donc une approche globale, depuis les réseaux structurants SNCB ou bus Express, jusqu'aux solutions les plus flexibles au niveau local, afin d'apporter une réponse adéquate aux besoins et développement de la part modale des solutions alternatives à la voiture individuelle et d'ailleurs en complément de plusieurs modes de déplacements ensemble pour parvenir à réaliser l'ensemble de ces déplacements.

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

M. Douette (MR). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse très détaillée et très chiffrée également et le remercier pour l'ensemble des lignes bus Express qui rencontrent déjà un petit succès, surtout pour se rendre vers Namur.

Il est vrai que nous avons une desserte assez importante sur certaines lignes de bus qui lient les gares, mais essentiellement le matin et en soirée avec un seul bus. Le souci pour le bassin de mobilité c'est que parfois – et même souvent – ces lignes de bus ne sont pas en adéquation avec les horaires des trains et j'ai donc tendance à dire que quand vous prenez le train – je

l'ai vécu moi-même en revenant de Bruxelles – vous faites un signe de la main au bus qui quitte le parking où vous vous trouvez. Je pense que cette centrale de mobilité, cette amélioration du réseau est un élément important.

Quant à la sous-traitance, la flexibilité quand on travaille en sous-traitance, j'ai bien entendu la manière dont vous l'avez exposé, elle n'y est pas parce que quand un sous-traitant remet offre pour un cahier des charges avec un bus pour une ligne X, même si le bus ne roule pas en journée, il ne peut pas être utilisé pour une autre ligne. Et cela commence à poser problème. Je pensais que l'OTW était rassemblé dans une même structure.

Vous parlez de six bassins de mobilité, mais il n'y a pas de flexibilité entre ces bassins de mobilité, c'est bien un problème. Donc ce bus est affecté à une ligne bien déterminée en sous-traitance et le sous-traitant, s'il a un problème, il ne peut pas l'affecter à une autre ligne.

C'est un premier problème.

Et les sous-traitants qui voudraient travailler avec les communes, notamment avec tous les systèmes de taxis que nous avons, les taxis seniors, les taxis juniors, les taxis internes, ne peuvent pas non plus s'associer avec ces différentes communes.

Là, je pense qu'au niveau de la flexibilité, mais comme vous le dites, le travail doit être remis sur le métier, il y aura des éléments à apporter pour le prochain appel d'offres à la sous-traitance de l'OTW puisque, ici, l'on est quand même partis pour quelques années et je vous rappelle que certaines régions françaises travaillent via une délégation de service public pour lequel il y a eu de mauvais exemples en France, mais il y a eu de très belles réussites où le service public a pu travailler en synergie. Je ne dis pas « sous-traiter », mais travailler en synergie afin d'avoir cette flexibilité.

Je vous remercie pour vos réponses.

**QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
CARACTÈRE ALLÉGÉ DU CONTOURNEMENT
NORD DE WAVRE »**

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 caractère allégé du contournement Nord de Wavre ».

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

M. Antoine (cdH). - Monsieur le Ministre, début octobre, je vous ai interrogé, Monsieur le Ministre, sur le maintien ou non du contournement nord de Wavre.

Vous m'aviez répondu à l'époque qu'une pause s'imposait, notamment pour permettre l'instruction des recours introduits au Conseil d'État contre le permis délivré par votre collègue, le ministre Borsus, et que, ensuite, vous alliez simultanément envisager un contournement allégé — je vous cite — « réservé aux modes doux et aux transports en commun ».

Reconnaissons que votre réponse était particulièrement lapidaire, à tel point que, aujourd'hui, dans le Brabant wallon et dans le centre du Brabant wallon, plus personne ne cerne le projet que vous défendez réellement ou que vous seriez prêt, le moment venu, à concrétiser. Ainsi, mon excellent collègue, M. Wahl — et comme ce sera son anniversaire demain, peut-être allez-vous lui faire plaisir — est sorti de ses gonds et je le cite dans la presse brabançonne : « Le plan Infrastructures a été accepté par le Parlement wallon donc par Ecolo ».

Le contournement nord reste une route nécessaire pour le MR et il ajoutait, avec une formule qu'on lui connaît, « pas question d'un sentier pour les mules ». Il s'en est même pris à certains députés Ecolo du Brabant wallon qui osent dire que le contournement de Wavre est mort. « Non ce n'est pas du tout le cas », assène Jean-Paul Wahl.

Vous le savez notre groupe n'est pas favorable, à la différence de M. Wahl, à ce contournement. Nous nous battons, nous nous mobilisons pour l'aménagement d'un nouveau pont redistribuant à la sortie à hauteur de Bierges.

Aujourd'hui, Monsieur le Ministre, j'ai envie de demander :

Qui a raison ? Qui a tort ? Où est la vérité ?

Est-ce Jean-Paul Wahl qui vous reproche de jouer la montre pour finalement dire non ?

Au contraire, est-ce un réel projet de contournement qui aura lieu ou simplement un sentier mieux adapté pour les cyclistes et les piétons avec toutes les œuvres d'art qui seront nécessaires ?

Pardonnez-moi, mais, entre les uns et les autres, aujourd'hui, au sein de la majorité, en tant que membre de l'opposition qui essaie d'être attentif, je ne m'y retrouve pas.

Est-ce un contournement pour les voitures ou un contournement pour les mules, pour paraphraser M. Wahl ?

Je serais très heureux d'avoir votre réponse ainsi que la date — la fois dernière, vous ne l'avez pas mentionnée

— de l'aménagement du nouveau pont à la sortie de Bierges, pont qui fait aujourd'hui consensus — reconnaissons-le — pour tout le monde y compris pour les spécialistes consultés.

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 votre dernière et récente interpellation sur ce sujet qui vous passionne et je comprends bien parce que vous êtes bien impliqué territorialement, le projet n'a pas évolué puisque le Conseil d'État n'a pas encore statué.

Quoi qu'il advienne du permis au Conseil d'État, le Gouvernement, lors de son adoption du plan Infrastructures et Mobilité pour tous, en juillet dernier, a prévu un budget, et donc un gabarit, diminué pour ce qui concerne le contournement de Wavre.

Je peux cependant vous informer que, sans présager de l'attitude de la haute juridiction administrative, et pour ne pas simplement laisser le temps filer, j'ai demandé à mon administration de mettre à profit le temps du recours sur le permis pour actualiser l'étude de mobilité de la zone concernant les enjeux afférents à la ville de Wavre, à ses zones d'activités économiques et sa périphérie.

Cette étude d'actualisation des flux sera lancée d'ici la fin de l'année avec un rapport courant de l'année 2021.

Rassurez-vous nous n'avons pas demandé de repartir d'une page blanche, mais de se baser sur le Plan communal de mobilité réalisé en 2018, qui lui-même se basait sur un plan antérieur.

Nous souhaitons que soit intégrée l'évolution des comportements à la suite de l'intégration du télétravail dans les entreprises de la zone et du maintien possible, voire probable, d'une partie de celui-ci après la crise sanitaire que nous connaissons.

L'expérience récente a montré, comme chacun a pu s'en rendre compte, que lorsque des diminutions de 10 ou 15 % de trafic se réalisent, de nombreux embouteillages sont considérablement réduits.

Nous avons également demandé à connaître les perspectives d'évolution de la zone d'activité économique de Wavre Nord et de la zone de Gastuche.

De plus, depuis plusieurs années, des entreprises ont développé des initiatives de navettes, et l'étude servira aussi à actualiser ces éléments et à dessiner des alternatives au tout à la voiture, comme le préconise le principe « Stop » dans les aménagements, comme nous l'avons déjà évoqué précédemment.

Nous avons aussi souhaité que l'OTW et la SNCB prennent part à cette étude afin de répertorier les lignes existantes et leurs fréquentations ainsi que les liaisons manquantes, et par conséquent les lignes à créer, car une infrastructure en tant que telle n'est pas la solution à tous les problèmes de mobilité, c'est au contraire dans la complémentarité qu'on peut avoir des solutions convaincantes.

Comme vous pouvez le constater, mon administration et moi-même mettons tout en œuvre pour trouver une solution cohérente à la mobilité autour de Wavre, non pas avec un « sentier pour les mules », sans quoi ce serait tout de même assez cher de prévoir des budgets qui se chiffrent en millions d'euros dans le plan d'infrastructure même si l'on est dans un gabarit réduit, mais bien avec des investissements raisonnés et raisonnables, qui répondent aux besoins actuels et futurs de la zone. L'étude actualisera les options possibles et finalement les solutions pour répondre aux besoins.

Comme ce projet est assez complexe, cette mise à jour permettra un peu plus de sérénité dans les débats. Je ne peux donc pas vous donner d'indication précise quant au gabarit de la voirie et aux divers détails techniques, mais vous voyez que le sujet est bien en train d'être poursuivi et instruit, tenant compte de l'évolution des choses de l'année que nous avons connue également.

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

M. Antoine (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre. Je me permets quand même d'insister sur l'urgence de la réalisation du pont au-dessus de Bierges, parce que celui-là fait unanimité et est de nature à rencontrer beaucoup de problèmes aujourd'hui identifiés.

Je prends note qu'une nouvelle étude sera réalisée, qu'elle sera publiée vers la moitié de l'année 2021 sur base des données disponibles, peut-être en apprendrons-nous plus.

Vous ne m'en voudrez pas de dire que, entre la mule que Jean-Paul Wahl vous prêtait et les véhicules que d'autres craignent, le chemin aujourd'hui, je ne sais pas si ce sont des diligences, si vous me permettez un trait d'humour que vous entrevoyez, mais reconnaissons que quand j'entends « diminué », il a peut-être été réduit au lavage dans sa largeur, mais on ne le sait toujours pas plus.

Je ne voudrais pas que l'on en arrive à un contournement qui n'ait pas de sens et que l'on ait engagé plusieurs millions d'euros pour ne rien régler. C'est d'ailleurs pour cela que, à titre personnel, nous sommes totalement opposés. Par contre, je note et je reviendrai sur les alternatives de transports en commun qui me paraissent tout à fait indispensables.

QUESTION ORALE DE M. BASTIN À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'AMÉNAGEMENT DES VOIRIES ENTRE L'HÔPITAL DE MONT-GODINNE ET COURRIÈRE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bastin à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'aménagement des voiries entre l'hôpital de Mont-Godinne et Courrière ».

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

M. Bastin (cdH). - Monsieur le Ministre, lors de la dernière séance de Commission des pouvoirs locaux, en réponse à la question que je lui adressais sur l'aménagement des voiries permettant de rejoindre la sortie de l'E411 à Courrière à l'hôpital universitaire de Mont-Godinne, votre collègue m'a clairement indiqué, je le cite, que ce dossier relevait davantage d'un financement de la SOFICO que d'une prise en charge par des moyens communaux, même subventionnés. Dès lors, il concluait de la manière suivante : « Il appartient au ministre Henry de décider de rencontrer les représentants des communes concernées. »

Monsieur le Ministre, je me tourne dès lors vers vous en vue de vous sensibiliser à ce dossier afin de soulager les villages qui connaissent un important trafic de transit entre l'autoroute et le site hospitalier. Je le précise d'emblée, il ne s'agit pas dans mon chef de revenir sur le projet de liaison directe qui a été abandonné lors de la précédente législature, mais bien de permettre aux communes concernées de recevoir une aide de la Wallonie afin d'aménager et de sécuriser les voiries existantes. Je précise également que le transfert modal vers des modes collectifs ou doux de déplacement est dans ce cas difficilement envisageable en raison de la nature du trafic – les ambulances n'iront donc pas sur des pistes cyclables –, et de ses horaires, beaucoup de particuliers se rendent à l'hôpital en fin de journée ou le week-end soit dans des tranches horaires peu couvertes par les transports en commun.

Pouvez-vous m'indiquer si vous êtes disposé à rencontrer les acteurs de ce dossier : les autorités communales d'Assesse, Profondeville et Yvoir, ainsi que les représentants du CHU de Mont-Godinne ? Dans l'affirmative allez-vous prendre l'initiative de convoquer cette réunion ?

Aller vous confier à la SOFICO, comme le suggère votre collègue, ou au SPW Mobilité et Infrastructures l'étude de ce dossier ?

Une piste concrète de solution afin de soutenir l'aménagement de ces voiries sera-t-elle rapidement proposée ?

J'attends impatiemment 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. - Monsieur le Député, nous sommes bien conscients que la situation des villages voisins de l'hôpital de Mont-Godinne ne doit pas être facile. Tout hôpital génère un trafic important vers son implantation et, dans ce cas-ci, le trafic emprunte des routes communales et traverse des quartiers résidentiels.

Suite à votre interpellation, mon cabinet a pris contact avec celui de mon collègue, le ministre Collignon, concernant ces voiries. Étant donné que la problématique se situe sur des voiries communales, ni le SPW ni la SOFICO ne sont a priori compétents pour intervenir. Cependant, vu la nature du trafic sur ces voiries et la complexité du sujet, la recherche d'une amélioration à la situation pourrait nécessiter une implication de la Région.

Nous souhaitons contribuer à la recherche d'une solution. Nous avons donc convenu d'organiser, avec mon collègue, une réunion avec le CHU et les communes concernées afin d'instruire ce dossier plus avant en vue d'envisager des solutions à ce problème qui impacte la qualité de vie des riverains. Je prendrai cette initiative rapidement et je pourrai donc vous en dire plus dans les prochaines semaines.

M. le Président. - La parole est à M. Bastin.

M. Bastin (cdH). - Je vous remercie pour votre réponse encourageante.

Comme vous le dites très justement, je reviendrai dans quelques semaines pour avoir des réponses sur le sujet, car je ne manquerai pas de contacter mes collègues bourgmestres de ces trois communes pour également voir leur position.

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

QUESTION ORALE DE M. BIERIN À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES MESURES D'AIDES AUX MÉNAGES PRÉCARISÉS DURANT LA DEUXIÈME VAGUE DE LA COVID-19 »

QUESTION ORALE DE M. NEMES À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ABSENCE D'AUTOMATISATION D'OCTROI DU TARIF SOCIAL AUX PERSONNES TOUCHÉES PAR LA CRISE SANITAIRE »

QUESTION ORALE DE M. HERMANT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA CONTINUITÉ DU TARIF MAXIMAL DE L'ÉNERGIE PENDANT LA SECONDE VAGUE DE LA CRISE SANITAIRE »

QUESTION ORALE DE M. HERMANT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA CONTINUITÉ DES COUPURES D'ÉNERGIE LORS DE LA SECONDE VAGUE DE LA CRISE SANITAIRE »

QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES MESURES EN MATIÈRE D'ÉNERGIE DURANT LA DEUXIÈME VAGUE DE LA CRISE DE LA COVID »

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. Bierin, sur « les mesures d'aides aux ménages précarisés durant la deuxième vague de la covid-19 » ;
- M. Nemes, sur « l'absence d'automatisation d'octroi du tarif social aux personnes touchées par la crise sanitaire » ;
- M. Hermant, sur « la continuité du tarif maximal de l'énergie pendant la seconde vague de la crise sanitaire » ;
- M. Hermant, sur « la continuité des coupures d'énergie lors de la seconde vague de la crise sanitaire » ;
- M. Desquesnes, sur « les mesures en matière d'énergie durant la deuxième vague de la crise de la covid ».

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

M. Bierin (Ecolo). - Monsieur le Ministre, lors de la séance plénière du 15 juillet, notre Parlement a voté une motion demandant au Gouvernement de communiquer son analyse des enseignements tirés de l'usage et des dysfonctionnements des compteurs à budget durant la période de confinement, et d'étudier les mesures transitoires à adopter avant la mise en place d'un

nouveau dispositif de lutte contre la précarité énergétique.

Vous avez communiqué cette analyse dans le cadre de la commission spéciale, comme on a pu le mentionner plus tôt dans notre commission aujourd'hui, et je vous en remercie.

Par ailleurs, vous avez annoncé récemment l'entrée en vigueur d'un statut de client protégé conjoncturel afin d'aider les ménages fragilisés par la crise économique.

Cela étant, nous faisons malheureusement face aujourd'hui à une deuxième vague et il faut dès lors prendre des mesures afin de garantir à chacune et chacun de pouvoir demeurer chez lui dans de bonnes conditions, d'autant plus que, contrairement à la première vague, cette fois-ci, nous approchons de l'hiver. Il est également nécessaire de limiter au maximum les déplacements de tout un chacun, pour les raisons sanitaires que l'on connaît, comme indiqué par les différents gouvernements de ce pays.

Vous avez annoncé, jeudi passé, à l'issue du gouvernement, qu'un arrêté sur le sujet avait été transmis en urgence au Conseil d'État, ce qui est une très bonne chose.

Dans ce cadre, quelles mesures avez-vous étudiées afin d'empêcher toute coupure durant cette période et afin de limiter les déplacements des personnes sous compteur à budget ?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

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

M. Nemes (PTB). - Monsieur le Ministre, nous sommes en plein dans une deuxième vague, et cette vague s'annonce encore plus importante que la première, et l'hiver est à nos portes.

En matière d'énergie, des mesures ont été prises pour les personnes touchées par le chômage temporaire, mais aussi pour les indépendants touchés par la crise. Ils pourront bénéficier du tarif social pendant un an. Je tiens à rappeler que nous saluons ces mesures.

Cependant, les associations de lutte contre la pauvreté, le Réseau wallon pour l'accès durable à l'énergie ainsi que le Réseau wallon de lutte contre la pauvreté disent qu'un des meilleurs moyens de lutter contre la précarisation des ménages en ces temps difficiles est l'aide directe. Une aide pour les factures d'énergie représenterait donc une aide préventive intéressante. Christine Mahy a maintes fois répété que faire du préventif coûte beaucoup moins cher que de faire du curatif et elle raison sur ce sujet. Avec le PTB, nous plaçons donc pour une aide directe aux familles dont les revenus sont touchés par la deuxième vague.

Le deuxième point important soulevé par ces associations, c'est l'automatisation de l'octroi du tarif social qui permettrait d'économiser les lourdeurs administratives et qui est particulièrement recommandée par le RWADE.

Pourquoi n'avez-vous pas décidé de mettre en place une aide directe aux personnes touchées par le chômage temporaire et aux indépendants alors que vous l'avez fait pour les détenteurs d'un compteur à budget ?

Une communication a-t-elle ou va-t-elle avoir lieu vers les personnes concernées ? Si oui, comment ?

Pourquoi ce passage au tarif social n'est-il pas automatisé alors que, techniquement, il n'y a pas grand-chose qui l'empêche ?

Merci d'avance pour vos réponses.

M. le Président. - La parole est à M. Hermant pour poser ses questions.

M. Hermant (PTB). - Monsieur le Ministre, un tarif peu connu, le tarif maximal, aussi appelé tarif dissuasif, les gens qui ont été mis à la porte de leur fournisseur sont pris en charge par le GRD, qui devient leur fournisseur. Le GRD pratique le tarif dit maximal. Ce tarif étant le tarif le plus élevé du marché, il est pratiqué de manière à ce que les gens se régularisent au plus vite.

Test-Achats a montré l'exemple d'une famille liégeoise. Si la famille bénéficie du tarif social, la facture est de 57 euros par mois entre février et août 2020. Le tarif fixe commercial le moins cher est de 68 euros, mais le tarif maximal est de 90 euros, soit 22 euros de plus par mois.

Avec la crise du coronavirus, les tarifs ont baissé, mais pas le tarif maximal qui est actualisé deux fois par an. Ainsi, le tarif ayant été fixé fin 2019, le tarif maximal pratiqué était très au-dessus du marché. Ces gens sont donc doublement punis.

Test-Achats appelle à soutenir ces ménages plutôt qu'à les punir.

Que se passe-t-il pour ces ménages ? Vont-ils bénéficier du tarif social ou restent-ils assujettis au tarif maximal ?

Allez-vous prendre une mesure pour ces familles qui se retrouvent lâchées par leur fournisseur ?

Combien de ménages sont aujourd'hui assujettis au tarif maximal ? Quelle est la durée moyenne d'assujettissement à ces tarifs ?

Ce tarif est inacceptable, il faut soutenir plutôt que punir ces familles. Allez-vous supprimer ce tarif maximal ?

Cela, c'est pour la première question. J'enchaîne alors sur la deuxième question.

Nous sommes en pleine deuxième vague de la crise coronavirus et cette vague s'annonce encore plus importante que la première. De plus, l'hiver se rapproche, on l'a déjà dit ici.

Le RWADE a insisté sur la nécessité de prendre des mesures fortes pour protéger les ménages des coupures, mais aussi des autocoupures générées par le système des compteurs à budget, des gens qui se voient couper leur énergie suite au fait qu'ils n'ont pas réapprovisionné leur compteur. Il est en effet impensable que la Wallonie choisisse de poursuivre la mise en place d'un sous-statut juridique tel que les compteurs à budget pour des ménages qui, à un moment donné de leur vie, n'ont pas été en mesure de payer une facture. D'autant plus, si ce sous-statut expose ces ménages au risque de ne pas pouvoir se chauffer, se laver, se connecter — une dimension essentielle pour la santé mentale —, alors même qu'ils sont coincés chez eux pendant le confinement.

Pour le PTB, il est inacceptable de continuer les coupures d'énergies pendant la deuxième vague. C'est antisocial, mais aussi antisanitaire puisqu'une partie des ménages privés d'énergie n'aura pas le choix de devoir s'exposer au risque d'être contaminé en cherchant une solution auprès de leurs amis, par exemple, alors que les hôpitaux sont saturés et qu'il faut à tout prix épargner le personnel soignant.

Allez-vous donc faire primer l'intérêt des citoyens au lieu de celui des fournisseurs, comme le dénoncent certains, et interdire les coupures d'énergie sur le territoire wallon ? Allez-vous interdire le placement de ces compteurs à budget de manière immédiate, sans attendre le décret futur éventuellement ? Allez-vous désactiver la fonction de prépaiement des compteurs à budget ?

Le RWADE soulignait que ces aides sont également des aides aux fournisseurs d'énergie et qu'ils doivent faire preuve de responsabilité sociétale en supprimant les frais de rappel et de recouvrement. Vous avez choisi d'écouter les fournisseurs et de limiter les frais à cinq euros par énergie. Pourquoi n'avez-vous pas tout simplement supprimé ces frais ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Messieurs les Députés, la nouvelle situation de crise sanitaire due au covid-19 et au reconfinement, qui en est la conséquence, constitue pour moi un défi et un chantier prioritaire à mettre en œuvre pour protéger les ménages de la précarité énergétique, particulièrement en période hivernale.

En cette période de crise sanitaire et où les dispositions adoptées par les autorités fédérales et régionales amènent les ménages à rester chez eux, il est essentiel qu'ils puissent bénéficier de lumière, de chauffage, d'une cuisinière, d'une machine à laver, et cetera, pour répondre à leurs besoins fondamentaux. À défaut, les ménages pourraient être contraints de se rendre chez des proches, familles, amis, et cetera, favorisant par ailleurs la circulation du virus ou à se retrouver seuls dans des situations véritablement problématiques.

À cette fin, le Gouvernement travaille en ce moment sur la rédaction d'un texte qui traitera de l'interdiction des coupures et du placement de compteurs à budget. Nous prévoyons également des dispositifs visant à répondre à des demandes ponctuelles de ménages qui ne seraient pas en capacité de recharger leur compteur à budget, ainsi que des dispositions spécifiques pour l'octroi de l'aide hivernale et l'activation de la fourniture minimale garantie.

Un texte a été adopté en première lecture ce jeudi 12 novembre et soumis en urgence à l'avis du Conseil d'État. Dès réception de ces avis, je soumettrai le texte, éventuellement amendé suite à l'avis du Conseil d'État, pour adoption par le Gouvernement.

Pour ce qui est des frais de rappel des fournisseurs, ils sont habituellement limités par la législation à un montant maximum. Les fournisseurs ne souhaitent pas de modification par rapport à ce seul. Notre compétence régionale ne nous permet pas de les supprimer totalement, mais bien de les limiter, ce que j'ai proposé au Gouvernement avec la limitation des frais de rappel à cinq euros.

Le tarif maximal au fournisseur x relève de la compétence du Fédéral, tant pour l'électricité que le gaz, et est une matière régulée par deux arrêtés ministériels du 1er juin 2004 et 15 février 2005. Il n'est donc pas possible d'agir sur ces tarifs à l'échelle wallonne.

Je souligne néanmoins que vos préoccupations sont plus que légitimes et qu'elles ont été prises en compte tant au niveau régional que fédéral. Au niveau fédéral, il est prévu depuis le 29 juin que ces tarifs sont revus non pas semestriellement, mais trimestriellement. Au niveau régional, des mesures fortes ont été prises pour faire face aux difficultés des ménages et des clients vulnérables qui ont été durement frappés par la crise.

Afin de détailler ces dispositions, j'aimerais revenir sur la problématique spécifique des fournitures x. Le fait d'être concerné par une fourniture x peut découler de plusieurs situations : dépassement du délai de pause d'un compteur à budget par le gestionnaire de réseau, situation de déménagement problématique, perte du statut de client protégé, clôtures de contrat. Les deux premiers cas de figure sont les plus fréquents.

En ce qui concerne le nombre de ménages concernés, les données sont reprises dans le rapport annuel spécifique de la CWAPE concernant l'exécution des obligations de service public imposées aux fournisseurs et gestionnaires de réseau. Le rapport pour l'année 2009 précise ainsi que 7 940 ménages étaient concernés par la fourniture x en électricité, et 5 225 en gaz au terme de l'année 2019.

La durée moyenne est de 154 jours en électricité, et de 238 en gaz. Je suis bien conscient des conséquences de cette fourniture x pour les ménages concernés.

L'arrêté du Gouvernement wallon du 24 septembre 2020, en vigueur depuis le 10 octobre qui a établi la nouvelle catégorie de clients protégés conjoncturels dans le cadre de la crise actuelle, et ce jusqu'au 31 mars prochain, et y répond partiellement. Cet arrêté élargit considérablement la base de bénéficiaires éligibles au tarif social, avec la possibilité pour le client protégé conjoncturel de demander par écrit et à son GRD l'application du tarif social avant même la notification du défaut de paiement par le fournisseur via la CPAS ou un service social.

Ce système de demande préalable était déjà en place dans le cadre de l'octroi du tarif social normal. L'élargissement visé par le statut du client protégé conjoncturel s'adresse aux personnes qui bénéficient d'une attestation du CPAS ou d'un service social reconnaissant une difficulté pour faire face à ces factures d'énergie, qui sont en situation de défaut de paiement et dont le revenu professionnel est impacté par la crise covid-19, selon les cas visés par l'arrêté, et qui bénéficient d'une intervention majorée versée par leur mutuelle.

L'aide octroyée aux ménages sous compteurs à budget vise à les aider à régler la dette générée auprès de leurs fournisseurs par la suspension de la fonction de prépaiement du compteur à budget décidée en mars par le Gouvernement. Il s'agissait également d'une aide indirecte au secteur de l'énergie.

De manière plus globale, l'octroi d'une aide directe aux ménages impactés a été écarté, parce qu'il ne s'agit pas d'une compétence régionale. Les aides sociales en matière d'énergie sont de la compétence des autorités fédérales et sont notamment assurées par l'octroi du tarif social à certaines catégories de ménage, sur base automatisée, et les moyens mis à dispositions des CPAS par le fonds Vande Lanotte.

En ce qui concerne le dispositif régional, nous nous sommes appuyés sur le mécanisme existant qui prévoit l'octroi de statut de client protégé à des ménages qui sont en médiation de dette ou qui bénéficient d'une guidance sociale d'un CPAS par exemple. Le Gouvernement a été attentif à l'allègement des procédures pour bénéficier de ce nouveau statut, il suffit d'en faire la demande auprès de son gestionnaire de

réseau de distribution qui vérifiera le respect des conditions.

Précisons également que tout consommateur peut introduire la demande par le biais du CPAS ou d'une association sociale.

Enfin, pour ce qui est de la communication, l'information relative à la création du statut de client protégé conjoncturel se retrouve sur les sites web du SPW Énergie, d'Énergie info Wallonie, de la CWAPE ou encore de certains GRD. Une nouvelle communication sera réalisée dans les jours à venir, pour rappeler l'existence du dispositif vers les ménages concernés.

Le Gouvernement travaille sans relâche pour venir en aide aux plus vulnérables et entend continuer dans ce sens, pour assurer la promotion d'un marché de l'énergie inclusif et solidaire.

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

M. Bierin (Ecolo). - Merci, Monsieur le Ministre, à la fois pour vos réponses, mais aussi pour votre proactivité et vos actions dans ce domaine que vous venez d'évoquer. Je pense que l'on est tous bien conscients qu'empêcher les coupures, suspendre les placements ou le fonctionnement des compteurs à budget, ce sont des mesures en dernier recours ; on arrive au bout de la chaîne et clairement il est nécessaire d'agir de façon plus structurelle et en amont.

Le statut de client protégé conjoncturel, c'est un moyen hybride à cet égard qui est le bienvenu aussi. Ce sera une bonne chose de communiquer pour mieux le faire connaître, parce qu'un représentant des GRD me disait récemment qu'il était encore trop peu utilisé. Je vois que vous avez prévu également de mieux le faire connaître, ce qui est très bien.

Enfin, le Gouvernement fédéral s'est lui aussi engagé à travailler de façon structurelle sur cette question du tarif social dans son accord de gouvernement, ce qui est également tout à fait bienvenu, parce que c'est beaucoup plus efficace que l'octroi ponctuel d'une somme d'argent aux personnes dans des situations de précarité.

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

M. Nemes (PTB). - Je vais le répéter ici, c'est très bien d'avoir élargi le tarif social. Vraiment, c'est quelque chose qui était nécessaire et c'est bien que l'on ait procédé dans ce sens-là.

Vous dites que les procédures sont allégées, mais je ne comprends pas ce qui empêche d'aller jusqu'au bout de cette démarche pour permettre au maximum de personnes d'y avoir accès, c'est ce qui est demandé par les associations de terrain, c'est ce qui est prouvé comme étant le plus efficace, c'est-à-dire de passer à

l'automatisation du droit plutôt que de demander aux gens de faire la démarche en plus, alors que, souvent, ces personnes sont des gens qui sont en train de tomber de la précarité dans la pauvreté ou dans la précarité tout court. Leur demander de faire cette démarche, à ce moment-là, je ne comprends pas très bien pourquoi on ne le fait pas et je n'ai pas une réponse claire ici sur ce pourquoi.

Sur la question des aides, le RWADE et le Réseau wallon de lutte contre la pauvreté sont unanimes : le meilleur rempart contre une précarisation accrue des ménages est l'aide directe. Vous me dites que ce n'est pas votre compétence. Pourquoi ces associations demandent-elles à la Région wallonne d'agir en ce sens ? Là, il y a quelque chose qui n'est pas clair. Qui est à côté de la plaque dans cette histoire ?

Sur l'automatisation, je pense que c'est clair, la technologie est là. On peut facilement construire la base de données des personnes qui sont en train de perdre des revenus. Monsieur le Ministre, pourquoi n'y a-t-il pas une automatisation ? Pas de réponse, dommage.

M. le Président. - La parole est à M. Hermant.

M. Hermant (PTB). - Dans les discussions que l'on a dans cette commission, il y a quand même quelque chose qui marque comme nouveau député, c'est l'aspect vraiment compliqué de cette compétence énergétique entre les différents niveaux de pouvoir. S'il y a bien un thème qui nous convainc que la structure et la lasagne institutionnelle belge doivent vraiment être modifiées, que l'on doit vraiment aller vers une refédéralisation de certains secteurs, c'est vraiment la question de l'énergie. On le voit encore aujourd'hui sur les différents points que l'on aborde. Si l'on veut vraiment avoir un impact efficace contre la précarité énergétique, pour une autre politique climatique, et cetera, il est vraiment nécessaire de revoir cela complètement, mais c'est une autre discussion.

En tout cas, sur la question des frais de rappel, simplement, vous limitez à cinq euros, on ne peut pas le supprimer. On aurait pu le mettre à un cent et l'affaire était réglée. Je pense qu'il y a une question de volonté politique qui fait que l'on aurait pu quasiment supprimer ces frais de rappel et de recouvrement. Là, il y a encore une possibilité, selon nous, d'intervenir.

Pour le reste, on sera attentif aux mesures que vous comptez prendre, que vous allez prendre. En tout cas, nous espérons que cela ira dans le bon sens.

La question des coupures et l'interdiction des coupures d'énergie, qu'elles soient du fait des gens eux-mêmes, du fait qu'ils ne savent plus charger leur carte ou le fait de mécanismes qui font qu'on leur coupe leur électricité, c'est un véritable problème très important en Wallonie. Nous espérons que les mesures seront prises au-delà de ce qui a pu être discuté jusqu'ici.

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

**QUESTION ORALE DE M. DEMEUSE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
CALCUL DES PRIMES HABITATION EN
PÉRIODE DE CORONAVIRUS »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Demeuse à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le calcul des primes Habitation en période de coronavirus ».

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

M. Demeuse (Ecolo). - Monsieur le Ministre, avec la crise sanitaire et le premier confinement du début d'année, certaines entreprises actives dans le secteur de l'isolation et de la rénovation avaient pris un certain retard dans la réalisation des travaux chez les particuliers. Le reconfinement, ou ce que l'on peut qualifier comme tel, que nous vivons risque à nouveau de retarder de nombreux travaux.

Or, cela pose des difficultés concrètes pour de nombreux ménages qui sont en train d'effectuer des travaux d'isolation et qui avaient calculé le montant des primes Habitation qu'ils sont censés percevoir en comptant sur la réalisation effective des travaux, ici, en 2020.

Puisque, vous le savez mieux que moi, les revenus pris en compte pour déterminer les coefficients de multiplication de la prime sont calculés sur base des revenus du ménage, mais perçus deux ans avant l'année au cours de laquelle les travaux sont réalisés. L'année au cours de laquelle le rapport de suivi des travaux est dressé.

Cela signifie donc que les travaux réalisés en 2020, dans ce cas-là, les revenus pris en compte sont ceux de 2018. Mais avec les retards de réalisation des travaux liés à la crise, ce sont finalement les revenus de 2019 qui devront être pris en compte pour certains ménages, ce qui peut dès lors représenter des différences fortes et parfois des pertes de plusieurs milliers d'euros pour certains ménages qui n'étaient pas prises en compte dans les calculs initiaux d'investissement.

Dès lors, Monsieur le Ministre, j'aurais voulu savoir si des initiatives sont prises pour éviter que des ménages ne doivent tout simplement renoncer, à cause de la crise, à réaliser des travaux d'isolation qu'ils prévoyaient en 2020. N'est-il pas possible de prévoir une certaine souplesse exceptionnelle dans le calcul de l'année de référence déterminant le montant des primes ?

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. - Monsieur le Député, comme vous le soulignez, la crise sanitaire et les confinements ont des impacts sur le secteur de la construction et sur le déroulement des travaux de rénovation. Cependant, même s'il est exact que le secteur de la construction a été mis à l'arrêt en mars dernier, c'est également l'un des premiers secteurs à avoir repris ses activités, à savoir dès la fin du mois d'avril. La plupart des retards occasionnés par ces trois à quatre semaines d'arrêt ont donc pu être résorbés.

Concernant la catégorie de revenu du demandeur, l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 avril 2019 instaurant le régime des primes Habitation prévoit explicitement la méthode de calcul de la catégorie de revenus du demandeur. Cette catégorie est calculée sur base des revenus perçus l'avant-dernière année précédant l'enregistrement du rapport d'audit ou du rapport de suivi de travaux suivant la prime demandée. Cette méthode de calcul est fixe et aucune dérogation n'est prévue.

Même si une modification de la réglementation concernant la période de référence servant à calculer les revenus du ménage pourrait être bénéfique pour certains demandeurs, comme vous l'évoquez, il est à craindre par contre qu'elle pénalise ceux dont les revenus ont diminué en 2019, ce qui peut se produire également.

Cette situation – à la hausse ou à la baisse – peut d'ailleurs se produire dans d'autres situations de changement de revenus que celle liée au covid. Dans un souci d'égalité de traitement, l'administration est donc restée à l'application stricte de la réglementation.

J'ai pris bonne note de cette question que vous avez évoquée et nous verrons à l'avenir comment les primes peuvent évoluer plus globalement, puisque nous savons aussi qu'il y a une nécessité d'amplifier l'isolation des bâtiments et des travaux de rénovation. Cela fait partie des questions qu'il faudra garder en tête. Dans l'immédiat, il est toutefois compliqué de modifier « à la carte » l'arrêté prévu à cet effet.

M. le Président. - La parole est à M. Demeuse.

M. Demeuse (Ecolo). - Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Je comprends les difficultés et la réponse qui est fournie. C'est vrai que cela ne concerne sans doute que certaines personnes et une catégorie très, très limitée de personnes vu que vous avez raison de souligner que c'est l'un des secteurs qui a pu redémarrer assez rapidement.

Maintenant, je pense que l'on doit peut-être pouvoir aussi réfléchir dans une réforme plus globale et une réflexion plus globale sur le système, à peut-être voir quelle est dans ce cas-là l'année la plus avantageuse

pour éviter un système qui, en cas de problème et de force majeure comme c'est le cas ici, désavantage et risquerait de décourager des investissements qui sont les bienvenus aussi pour un secteur qui a bien besoin d'être relancé dans le cadre de la crise que nous connaissons.

Je vous remercie pour la réponse et pour la réflexion plus large qui est ouverte. Je vous souhaite une bonne journée.

QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DE LA 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 transition énergétique de la Wallonie ».

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

M. Desquesnes (cdH). - Monsieur le Président, permettez-moi une petite réflexion de service. Pourrait-on être attentif à diminuer un peu le volume sonore quand on a la vidéo ? Je n'ai pas mesuré le taux de décibels, mais à mon avis, on n'est pas loin d'un avion.

(Réaction d'un intervenant)

Je ne faisais aucun à propos par rapport au précédent intervenant, mais je parlais juste du volume sonore qui nous est transmis. C'est en cabine, à mon avis, que le son est un petit peu plus isolé acoustiquement que nous. Je vous remercie.

Monsieur le Ministre, la dépendance énergétique, la résilience des réseaux, l'approvisionnement aléatoire et les lignes à haute tension fortement impactantes sont des enjeux très importants en termes d'électrification, alors que dans notre consommation énergétique à l'échelle de notre pays, l'électricité ne représente aujourd'hui que 19 % de la consommation des Belges.

Depuis plusieurs années, il y a une stratégie au niveau européen qui était de pousser à l'électrification de notre consommation. On a encouragé et l'on encourage encore les voitures électriques, les pompes à chaleur, et cetera. Mais aujourd'hui, on sent que les choses bougent, qu'il y a une certaine évolution dans le discours et dans les préconisations. Je prends le document qui est la balise de la Commission européenne. C'est le Green Deal présenté en décembre dernier par Mme Vanderleyen et qui prévoit un nouveau cadre qui, dit-elle : « devrait favoriser le déploiement de technologies et d'infrastructures innovantes, comme les réseaux électriques intelligents, les réseaux de distribution d'hydrogène ou le captage, le stockage et

l'utilisation du carbone, le stockage de l'énergie, permettant également l'intégration sectorielle ».

On le voit, au travers de ce paragraphe dans le Green Deal, on sent la Commission européenne qui défend une vision, une adaptation de sa vision. Cela a été confirmé en juillet dernier avec une intégration des systèmes énergétiques dans les investissements futurs, la production et la consommation locale en fonction de ressources disponibles. Je souligne : la production et la consommation au niveau local.

La Wallonie s'est d'ailleurs engagée dans ce dossier. On a eu l'occasion d'en débattre à plusieurs reprises au travers des communautés d'énergies renouvelables qui font leur premier pas chez nous, mais qui sont certainement un enjeu encore à développer.

Dans ce cadre, dans le contexte européen que je viens d'évoquer, nous avons un peu avant introduit le PNEC avec sa partie wallonne, le PWEC, et qui se concentre encore globalement sur une électrification des consommations.

De plus, le Gouvernement wallon a inscrit ce genre de logique prioritaire dans sa DPR puisqu'il soutient la création de certaines nouvelles connexions à haute tension ou à très haute tension comme le projet de « Boucle du Hainaut ». Cet investissement n'aura finalement, à mes yeux, que très peu – voire pas du tout – de retombées positives au niveau local, régional, voire national.

Monsieur le Ministre, je voudrais vous entendre sur les choix du mix énergétique que défend la Wallonie pour les 10 et 20 prochaines années.

Ne s'agit-il pas ici d'y avoir un vrai travail de fonds à réaliser pour identifier en tenant compte des nouvelles inflexions qui sont contenues dans le Green Deal évoqué par Mme Vanderleyen ? N'est-il pas nécessaire, à un moment donné, d'avoir un peu cette cartographie de ce que nous voulons demain comme type d'énergie, comme type de ressources en essayant de mettre l'accent sur des ressources qui sont les plus locales possible, qui assurent la résilience de notre territoire, qui aussi peuvent permettre en alliant les objectifs de réduction de nos émissions de CO₂, de valoriser nos propres ressources, de valoriser nos propres capacités et d'être aussi un gisement d'emploi ?

Effectivement, les énergies, fut-ce t-elles renouvelables, produites à des centaines, voire des milliers de kilomètres de la Wallonie sont-elles vraiment dans le sens d'un développement durable. Personnellement, j'en doute. Je sais qu'au Gouvernement wallon, vous avez eu l'occasion, au mois de juillet, d'examiner une note d'orientation « Power-to-gas » avec en perspective, le gaz vert, le gaz bio à mettre en exergue. Ce sont des solutions avec hydrogène qui permettent également du stockage, ce qui est un des enjeux fondamentaux en matière d'énergie renouvelable.

Je voudrais donc vous entendre sur la construction de cette stratégie d'un mix énergétique qui aide, qui remplisse nos engagements wallons en termes de réduction des gaz à effets de serre, mais qui soit aussi profitable à la Wallonie, qui soyez aussi une manière de construire les choses de façon résiliente et également à l'échelle locale.

Voilà ce sur quoi j'aurais aimé vous entendre aujourd'hui, 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, les orientations relatives au mix énergétique à l'horizon 2030 sont actuellement fixées par la contribution wallonne au Plan national énergie-climat.

Si l'électrification modérée de nos consommations y est considérée, en veillant à l'équilibre du système et à la sécurité d'approvisionnement, d'autres objectifs sont également pris en considération, dont l'amélioration de l'efficacité énergétique prioritairement et l'augmentation de la production à partir de sources renouvelables pour atteindre une part de 23,5 % en 2030.

Le PWEC prévoit la réalisation de ces objectifs à travers la mise en œuvre d'une série de mesures : le déploiement du *power-to-x*, la promotion de la chaleur renouvelable, l'utilisation du biogaz, le stockage ; réseau intelligent, et cetera.

Concernant l'objectivation des besoins réels de transport d'énergie électrique, il s'agit d'une compétence exclusivement fédérale.

Le Gouvernement wallon a par ailleurs prévu dans sa Déclaration de politique régionale de viser la neutralité carbone au plus tard en 2050 avec une étape intermédiaire de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 55 % par rapport à 1990 en 2030.

Ces objectifs nécessiteront des efforts importants de la part de chaque secteur et l'activation de tous les leviers d'action sera envisagée. Les mesures d'ores et déjà proposées dans le PWEC devront être renforcées dans les différents domaines, en cohérence avec le cadre européen.

Ces réflexions, qui s'appuieront notamment sur un processus participatif citoyen, aboutiront à l'adoption d'un nouveau plan air-climat-énergie.

Enfin, pour conclure, je soulignerai que mon administration travaille actuellement à la révision de la stratégie « chaleur » dans le cadre de la transposition de l'article 14 de la directive énergétique, dans laquelle est évaluée l'opportunité de développer des réseaux de chaleur sur le territoire wallon, en fonction des besoins

identifiés ainsi que des sources de chaleur fatale disponible.

Sur cette base, je compte intégrer les objectifs renforcés en matière de chaleur renouvelable dans le plan wallon Air-Climat-Énergie en cours de révision.

Comme vous le voyez, nous ne mettons pas du tout tous nos œufs dans le même panier – en l'occurrence, électrique –, mais il est évident que la transition énergétique passe en particulier par les énergies renouvelables pour lesquelles le véhicule électrique reste important. Nous devons donc prendre aussi cela en considération.

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

M. Desquesnes (cdH). - J'entends votre réponse et le léger coup de gouvernail que vous donnez par rapport à des déclarations antérieures sur le sujet. J'en prends bonne note et je m'en réjouis.

Au-delà du PWEC, qui est encore aujourd'hui en discussion, puisque le PNEC dont il fait partie n'a pas encore été validé au niveau européen, il faudra encore davantage donner un coup de gouvernail.

J'entends votre annonce concernant un plan « chaleur ». Il faudrait également le faire pour ce qui concerne le gaz et singulièrement le gaz vert – on a déjà eu l'occasion d'y revenir – en maîtrisant davantage nos sources d'énergie et en misant sur l'efficacité énergétique. De ce point de vue, on attend toujours une note claire concernant le secteur du logement privé. Une première annonce a été faite et se traduit par des décisions au niveau du logement public.

Bref, il reste encore de nombreux chantiers. Quelque part, il manque un peu la vision opérationnelle de l'ensemble des engagements contenus dans le PWEC.

Je me permettrai de revenir dans quelques semaines à ce sujet en commission.

Je vous remercie pour vos réponses et la nuance que vous y apportez par rapport à ce que j'ai entendu précédemment.

**QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA
POSSIBLE EXTINCTION DE L'ÉCLAIRAGE
PUBLIC PENDANT LE COUVRE-FEU »**

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 « la possible extinction de l'éclairage public pendant le couvre-feu ».

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

M. Dodrimont (MR). - Monsieur le Ministre, face à l'aggravation de la crise sanitaire, de nouvelles mesures ont été prises et, parmi celles-ci, le couvre-feu entre 22 heures et 6 heures.

Pendant cette période, vu l'absence de piétons et de véhicules, il me paraît intéressant d'étudier la possibilité de procéder à l'extinction de l'éclairage public, ce qui permettrait des économies sur le plan financier et un grand bénéfice environnemental.

Je voulais aborder ce sujet avec vous et voir si, à votre estime, cette mesure était envisageable. Je sais qu'il y a des considérations techniques dont on doit tenir compte et que des difficultés peuvent poindre lorsque l'on peut envisager ce changement.

Je voudrais aussi, Monsieur le Ministre, faire le lien avec le principe de variation de l'intensité de l'éclairage LED initié sur certains tronçons autoroutiers. La SOFICO installe ce système de *dimming* automatique lors de la modernisation de ses équipements, c'est devenu systématique, et l'on doit s'en réjouir, et l'on sait que ce système prendra également place sur les aires de repos et sur les bretelles d'accès autoroutiers.

On parle ainsi d'une économie non négligeable puisque celle-ci pourrait s'élever à plus de 40 %.

Est-il donc, Monsieur le Ministre, également prévu d'utiliser ce système dans les agglomérations ou sur les grands axes secondaires au moment du remplacement de l'éclairage public ? C'est une question en complément à celles qui visent cette extinction pendant la période de couvre-feu.

En attendant la rénovation de ces équipements, ne peut-on pas dès lors imaginer l'extinction des lampes aux heures creuses pour entamer déjà une économie financière et surtout — on y est attentif — un avantage environnemental ?

Avez-vous des objectifs à court ou à moyen terme à nous exposer sur cette problématique ?

Je vous remercie par avance pour les réponses que vous pourrez nous apporter.

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 partage avec vous un intérêt pour la mesure à propos de laquelle vous me questionnez, d'autant plus pendant le confinement. J'avais moi-même déjà questionné l'administration à cet égard lors du premier confinement au printemps où le trafic était encore plus réduit.

J'ai le regret de vous informer que, actuellement, cette mesure n'est pas envisageable, car la modernisation de l'éclairage LED n'est pas encore réalisée partout. C'est seulement 12 % du parc total à ce jour.

Il est donc impossible d'éteindre de manière uniforme tout le territoire. Seules les bornes centrales en LED peuvent être éteintes facilement, car elles sont télégérées. Pour les anciens équipements, cela nécessite le passage d'un technicien dans chaque cabine d'alimentation pour modifier la programmation de l'horloge de pilotage et notre réseau en compte plus de 1 000. Vous imaginez la complexité que ceci engendrerait, la mesure coûterait plus qu'elle ne rapporterait et déstructurerait inutilement la programmation des cabines.

De plus, comme les mesures de confinement varient très régulièrement, cela rendrait le travail assez fastidieux et éteindre le réseau LED et pas les autres donnerait une sorte de panachage de l'éclairage qui n'est probablement pas souhaitable.

Il faut savoir que, cependant, nous éteignons déjà quasiment 50 % de l'ensemble du réseau des autoroutes wallonnes entre minuit et demi et 5 heures 30. Le reste du réseau est maintenu éclairé, car il se situe à proximité des grandes villes ou à l'approche des échangeurs.

Avec ce qui est éteint se situe déjà l'économie structurelle depuis plusieurs années.

Nous constatons également une baisse du trafic moins significative la nuit, malgré le couvre-feu, que lors du premier confinement, car davantage d'activités et de déplacement sont autorisés. Cela s'explique notamment par le fait que plusieurs entreprises ont adapté leur méthode et leur poste de travail pour continuer à fonctionner en respectant les mesures barrières. Dès lors, les pauses et autres livraisons sont maintenues ou les horaires ont été ajustés.

En résumé, nous n'avons pas les moyens techniques simples et efficaces pour réaliser une telle mesure actuellement, surtout au vu des modifications régulières des mesures imposées dans le cadre de la crise sanitaire.

L'objectif est de terminer la modernisation de l'éclairage vers mi-2023. À partir de ce moment-là, nous pourrions moduler l'éclairage de manière plus flexible et également localement si cela s'avère utile.

Pour le réseau non structurant et ne dépendant pas des gestionnaires de réseaux de distribution, le SPW Mobilité et Infrastructures, fort de son expérience avec le plan Lumière, a passé un marché public de rénovation des éclairages en LED sur l'ensemble de celui-ci. Ce marché est à sa troisième année de travaux et l'objectif est que la totalité des éclairages énergivores soit remplacée pour la fin de l'année 2022 avec la même

philosophie de pilotage et de *dimming* que sur le réseau structurant.

Pour les réseaux gérés par les gestionnaires de réseau de distribution tels qu'ORES, mon administration n'a pas la gestion de ces installations. La commune a l'obligation de moyens, d'assurer la sécurité des biens et des personnes sur son territoire, notamment en prévenant tout danger caché ou apparent sur les voiries. Cependant, aucune imposition légale particulière ne l'oblige à éclairer une voirie. La commune est libre d'éclairer un lieu ou pas. Chaque commune gère donc sa politique d'éclairage public comme elle l'entend.

M. le Président. - La parole est à M. Dodrimont.

M. Dodrimont (MR). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je pense qu'elle est complète et qu'elle aborde l'ensemble des problématiques sous-jacentes.

Je me suis bien gardé de dire que c'était facile et que l'on n'avait certainement qu'à appuyer sur un interrupteur pour pouvoir diminuer, ça et là, l'éclairage public. Je me doute qu'il y a une question de structuration du réseau et qu'il faut tenir compte également – vous l'avez fait – des principes de sécurité des biens et des personnes. Je pense que c'est élémentaire.

Néanmoins, on l'a dit souvent, la vie après cette crise de la covid ne doit plus être la même qu'elle l'était avant. Vous avez été le premier à employer ces termes et je vous rejoins là-dessus. Dès lors, je pense que cette situation doit nous engager à essayer de changer les choses là où c'est possible. Si l'on continue à investir comme on l'a fait déjà précédemment – il ne faut donc pas dire que rien n'a été fait –, on peut tirer un grand bénéfice sur le plan environnemental.

Les dégâts de cet éclairage intempestif sur la faune et sur la flore sont avérés. Si l'on a lancé depuis 1995 les « Nuits de l'obscurité », il y a une raison, à savoir sensibiliser aussi le public à ce que cet éclairage intempestif nuit à sa qualité de vie et à son environnement.

Dès lors, j'espère que l'on pourra continuer à être proactif sur cette question et que l'on pourra effectivement connaître des avancées significatives prochainement.

Merci pour les réponses qui nous sont apportées et pour ce bilan de la situation que vous avez dressé à travers ces réponses.

**QUESTION ORALE DE MME GALANT À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR
« L'APPEL À CANDIDATURE DANS LE CADRE
DE LA POLITIQUE LOCALE ÉNERGIE CLIMAT
(POLLEC) »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Galant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'appel à candidature dans le cadre de la Politique locale énergie climat (POLLEC) ».

La parole est à Mme Galant pour poser sa question.

Mme Galant (MR). - Monsieur le Ministre, la Wallonie lance un nouvel appel à candidatures POLLEC dans le but d'inciter les pouvoirs locaux à engager un coordinateur pour le Plan d'action pour l'énergie durable et le climat, le PAEDC, et à réaliser des investissements dans les thématiques liées à cela.

Il s'adresse aux communes wallonnes ainsi qu'aux structures supracommunales wallonnes proposent un service d'accompagnement, existant ou à créer.

En ce qui concerne le volet de ressources humaines, le subside régional correspond à 75 % de la valeur totale du coût des ressources humaines internes à la commune et à la structure supracommunale pour deux années de recrutement. Il varie entre 22 400 euros et 134 400 euros en fonction du nombre d'habitants.

En ce qui concerne le volet « soutien à l'investissement », un montant forfaitaire, couvrant 75 % de l'investissement, sera octroyé aux communes et coordinateurs supracommunaux, compris entre 50 000 euros et 200 000 euros en fonction du nombre d'habitants et suivant que le candidat est une commune ou une structure supracommunale. Les investissements devront couvrir les thématiques de production d'énergie renouvelable, sauf la filière photovoltaïque et le grand éolien.

Les dossiers de candidature pour les deux volets « ressources humaines et investissements » devaient être remis pour le 6 novembre 2020. La décision du conseil communal validant la participation de la commune devra être envoyée au plus tard le 20 novembre 2020.

Quels sont les apports des communes POLLEC à la transition énergétique en Wallonie ?

On constate que beaucoup de communes manquent de personnel disponible et formé pour coordonner la mise en œuvre du plan d'action impliquant les acteurs locaux. Comment encourager ces communes à dégager des moyens humains suffisants afin de répondre aux objectifs fixés en matière de transition énergétique ?

En ce contexte de pandémie, la pression sur les services administratifs des pouvoirs locaux est intense.

N'est-il pas souhaitable d'allonger les délais afin d'encourager les communes à participer à de tels appels à projets ?

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 collectivités locales jouent un rôle essentiel dans la transition énergétique et la lutte contre les changements climatiques. Elles sont également des actrices majeures de la relance post-covid. Pilier majeur de la sensibilisation du personnel et des concitoyens, ainsi que de la mobilisation des acteurs sur le terrain, les communes sont les pièces maîtresses des défis de demain. En effet, l'engagement de nos territoires vers une économie bas carbone, plus résiliente aux crises, est plus que jamais indispensable, tant du point de vue environnemental qu'économique.

Consciente de l'importance de soutenir ces acteurs, la Wallonie soutient depuis plusieurs années le projet POLLEC, coordonné par l'ASBL APERE, avec l'appui de l'Agence wallonne de l'air et du climat et de l'Union des villes et des communes de Wallonie, POLLEC est une campagne qui vise à aider les autorités locales wallonnes à mettre en place une politique Énergie-Climat dans le cadre de la Convention des maires.

Pour rappel, la Convention des maires est une initiative européenne. Elle rassemble les collectivités locales et régionales, majoritairement européennes, désireuses de lutter contre le changement climatique et de mettre en œuvre des politiques énergétiques durables. Elle fonctionne sur la base de l'engagement volontaire des communes signataires.

En septembre 2019, la Convention des maires comptait 9 664 signataires, dont 170 villes et communes wallonnes.

POLLEC constitue une véritable aide pour favoriser la mise en œuvre concrète à court terme de projets en efficacité énergétique et de production d'énergie à partir de sources renouvelables. Au travers de ce programme, la Wallonie a soutenu l'engagement des communes dans la Convention des maires.

Cet engagement des collectivités locales permet de répondre de manière concrète aux enjeux identifiés par la Wallonie :

- implémentation de l'accord de Paris sur le climat ;
- le décret régional Climat et la mise en œuvre du plan régional Air-Climat-Énergie ;
- la stratégie régionale de rénovation des bâtiments ;
- les objectifs de développement des énergies renouvelables.

En tant que signataires de la Convention des maires, les pouvoirs locaux sont amenés à se positionner auprès

de leurs citoyens comme des leaders exemplaires en matière d'efficacité énergétique et de source d'énergies renouvelables.

Concrètement, trois campagnes POLLEC ont été lancées par la Wallonie entre 2012 et 2017. Les communes participant éventuellement à des campagnes ont bénéficié d'une aide financière pour un accompagnement externe. Des subventions pour la réalisation d'une mission de coordination territoriale ont également été attribuées aux structures supracommunales participantes, les provinces, les intercommunales, les groupes d'action locale.

La campagne 2020 vise à répondre au constat d'un manque de personnel au niveau communal, puisqu'un des axes vise à soutenir le recrutement d'un coordinateur communal pour une durée de deux ans. Il s'agit de mesures de soutien importantes pour les communes, mais pour lesquelles la disponibilité financière sur le budget régional 2020 impose des délais de candidature effectivement relativement courts. Les formulaires de candidature ont déjà été simplifiés au maximum et une décision du collège pour le 20 novembre est requise, mais pas celle du conseil.

Je peux préciser que 183 communes ont participé, ainsi que 11 coordinateurs supracommunaux, pour un montant total d'environ 18 millions d'euros, sous réserve de l'acceptation finale des dossiers en cours d'examen.

Au vu de ce succès, j'ai chargé mes services d'analyser l'opportunité de lancer un nouvel appel en 2021, en identifiant les possibilités d'articuler celui-ci avec le processus participatif relatif à l'objectif 55 % de réduction de gaz à effet de serre d'ici 2030, qui est le processus sur lequel nous travaillons.

Voilà, une mobilisation très forte des communes, malgré un contexte compliqué à leur niveau. Nous prolongerons par d'autres initiatives.

M. le Président. - La parole est à Mme Galant.

Mme Galant (MR). - J'espère vraiment que ce genre d'appel à projets sera renouvelé et que les délais seront plus larges, parce que j'avais peur qu'Ecolo fasse comme le cdH sous l'ancienne mandature où nous recevions l'appel à projets quand c'était déjà bouclé.

Pour des petites communes rurales, comme la mienne, c'est compliqué de répondre à un projet aussi intéressant en si peu de temps.

Je vais quand même vérifier, mais je suis quasiment sûre que c'est pour le 20 novembre que cela doit passer au niveau du conseil communal.

Je pense que les communes rurales veulent s'investir dans ce genre de projet, mais cela demande évidemment un investissement conséquent. Nous n'avons pas les

ressources humaines nécessaires pour rentrer ce genre de projet très volumineux. Dans le cadre de la crise ici, j'aurais pu espérer que les délais soient rallongés. J'espère qu'il y aura un autre appel à candidatures et que vous serez moins exigeant au niveau des délais pour pouvoir rentrer un tel projet qui, je le rappelle, est vraiment intéressant pour la commune et pour l'ensemble de la population.

QUESTION ORALE DE M. CORNILLIE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE SUIVI DE L'OPÉRATION RENOWINDOW »

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 suivi de l'opération RenoWindow ».

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

M. Cornillie (MR). - Mes excuses pour tantôt, mais j'étais en train de développer une question chez M. Crucke, désolé, ce sera pour une autre fois.

Monsieur le Ministre, en réponse à ma question écrite vis-à-vis du projet wallon RenoWindow, lancé durant la précédente législature, vous m'assuriez que le projet était effectif et lancé depuis le 16 mars 2019.

Vous vous attendiez, au vu du degré de préparation du projet, à des résultats rapides sur les objectifs suivants : l'installation de 35 000 mètres carrés de vitrages par an, soit une cinquantaine de chantiers dans le secteur tertiaire avec les entreprises et les pouvoirs publics, mais aussi, car le travail se fait là aussi chez les privés et les particuliers, la rénovation du vitrage de 5 000 logements par an chez les particuliers.

Avec une campagne qui soutenait l'opération, une campagne assez intéressante qui travaillait aussi sur cette idée auprès des particuliers singulièrement que l'on pouvait changer de vitrages sans nécessairement changer de châssis et collaborer ainsi également à l'utilisation rationnelle de l'énergie, donc consommer moins d'énergie et travailler aussi sur le volume de CO₂ rejeté.

Les premiers rapports trimestriels, me disiez-vous également, de cette initiative publique dans laquelle la Région est prête à investir, si mes souvenirs sont bons, 8 millions d'euros à travers un prélèvement sur le fonds Kyoto, les premiers résultats, étaient attendus pour les rapports et le rapportage vers la fin du premier trimestre 2020.

Vous me voyez venir, Monsieur le Ministre. Peut-on faire un premier point de cette opération RenoWindow ?

Les résultats rapides escomptés ont-ils été contestés sur le terrain au regard des objectifs précités ?

Les premiers rapports trimestriels mentionnés ont-ils été délivrés à votre administration ? Si oui, qu'en ressort-il ? Sinon, un retard a-t-il été pris ? On pourrait imaginer que les circonstances actuelles l'expliquent, mais il y a peut-être d'autres paramètres dont vous souhaitez nous faire part.

Monsieur le Ministre, comment évaluez-vous la collaboration avec les acteurs désignés pour l'implémentation du projet ? On parle d'AGC en ce qui concerne la Wallonie et l'opérateur privé.

L'installation des vitrages VIG et U 0,8 se déroule-t-elle bien ? La technologie tient-elle toutes ses promesses ?

Merci, Monsieur le Ministre, pour ce que vous nous direz 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. - Monsieur le Député, je me permets tout d'abord de mettre l'emphase sur le côté commercial de cette initiative et sur l'impératif besoin de ne pas transmettre publiquement les données qui pourraient nuire à son activité ou à la réputation de la société.

L'initiative RenoWindow se trouve à la SRIW sous BE Fin, comme vous le savez, et est mise en œuvre par AGC dans son implémentation pratique. Il s'agit d'un financement du fonds Kyoto en code 8 et qui répond, de ce fait, à des conditions restrictives afin de ne pas entrer dans le périmètre de la dette régionale. L'AWAC est l'administration en charge du suivi de cette initiative. Les rapports d'activité lui sont envoyés.

Commencée fin 2019, l'opération RenoWindow, comme beaucoup d'autres initiatives, est considérablement freinée par la covid-19. Toutefois, le carnet de commandes se remplit et dépasse la capacité actuelle de placement. L'initiative cherche des professionnels compétents pour la pose afin d'équilibrer la demande et l'offre. On peut donc dire que dans ces conditions particulières qui sont les nôtres depuis le début 2020, l'initiative obtient de bons résultats.

L'articulation avec les différentes composantes du projet est également perturbée par la situation sanitaire, mais donne satisfaction pour le moment.

Vous posez une question sur les vitrages VIG, le *vacuum insulating glazing*. AGC a développé un vitrage aussi fin et transparent qu'un simple vitrage. Il isole toutefois le bâtiment aussi bien que les meilleurs triples vitrages. Cette solution permet de conserver les châssis existants quand leur état le permet et de remplacer le

vitrage par une solution donnant à la fenêtre une performance énergétique de haut niveau.

Pour l'autre produit que vous citez, il s'agit d'un double vitrage avec un niveau d'isolation de 0,8 watt par mètre carré kelvin. C'est un vitrage de haute technologie comprenant une double couche de verre isolante combinée avec un remplissage avec un gaz spécifique. Ce produit a été également conçu spécifiquement pour la rénovation.

La commercialisation pour ces deux solutions est en constante augmentation et nous pouvons donc considérer que le lancement de l'initiative est en très bonne voie.

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

M. Cornillie (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ce premier bilan.

Vous nous dites que les commandes sont supérieures aux placements techniquement possibles en raison des ressources humaines. C'est un indicateur de succès a priori.

Je comprends que me fassiez une remarque sur les données à caractère commercial qui devaient être confidentielles. On est dans un projet soutenu par des pouvoirs publics. La question de l'efficacité des politiques publiques que l'on met en place peut se poser et peut être, en tout cas ici, développée.

Les premiers retours sont bons. Je peux concevoir qu'il faut encore attendre pour en avoir la confirmation. Ne doutez pas un instant que je le ferai.

Je signalais que l'on agit, notamment, sur base des châssis existants, même s'il y a une situation d'étranglement, insister à nouveau auprès des particuliers que participer à l'effort collectif peut se faire aussi par la pose d'un vitrage sur des châssis existants, en réactivant certaines campagnes, me semble utile même si je sais que l'on a du mal à suivre dans la chaîne d'installation.

**QUESTION ORALE DE M. JANSSEN À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA
COMPENSATION CARBONE DANS LE
SECTEUR AGRICOLE »**

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 « la compensation carbone dans le secteur agricole ».

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

M. Janssen (MR). - Monsieur le Ministre, nombreux sont les citoyens et organismes se mobilisant pour la transition climatique. Un premier objectif est souvent de diminuer leurs émissions de CO₂ et ensuite, pour la partie de leurs émissions qu'ils ne peuvent éviter, ils optent de plus en plus souvent pour une forme de compensation volontaire du carbone émis.

Ces compensations servent souvent des projets à l'étranger notamment dans les pays en développement.

Ma question, dès lors : pourquoi ne pas permettre que ces compensations volontaires contribuent à financer l'engagement de nos agriculteurs pour la transition ?

En France, un label certifié le permet. Le projet « Blanc bleu cœur » l'a, par exemple, obtenu, ce qui lui permet de mettre sur le marché les tonnes de CO₂ épargnées grâce à l'alimentation enrichie en oméga 3 des élevages bovins via des graines de lin et fourrage vert qui réduit de 15 % environ leurs émissions de méthane.

Et des études menées avec l'Institut national de recherche agronomique en France ont démontré, en effet, une corrélation entre alimentation et rejet de gaz entérique, le méthane, par les vaches laitières.

L'association peut ainsi vendre les près de 9000 tonnes de CO₂ économisées, entre 15 et 22 euros la tonne, aux particuliers et entreprises qui souhaitent compenser leurs émissions.

Et adopté en 2019, le label « bas carbone » en France, c'est donc un cadre de certification climatique volontaire et une garantie que les projets de réduction ou séquestration de carbone sur le territoire national contribuent correctement et de manière transparente à atteindre les objectifs grâce à des méthodes de comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre.

Autre exemple : au Royaume-Uni, The Woodland Carbon Code est un label du marché volontaire pour les projets et reboisements.

Il y a un code des meilleures pratiques : The best practice, qui régleme les programmes de compensation volontaire.

Ce type de modèle pourrait-il être répliqué chez nous ? Et donc, ma question est simple : des projets de compensation volontaire pourraient-ils soutenir nos agriculteurs prêts à diminuer leurs émissions de CO₂ ?

Comme vous le savez peut-être, l'ASBL Alliance Centre BW a présenté récemment avec des entreprises belges un projet à ce sujet. Il y avait, visiblement, une grande demande de la part des entreprises concernant des certificats ou des labels reconnus. Et c'est vrai qu'on le constate de plus en plus souvent, les acteurs économiques comme les citoyens cherchent à réduire

leurs CO₂, mais quand ils n'y arrivent pas, ils sont à la recherche de formes de compensation du carbone émis et de préférence dans nos contrées.

Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre 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, les projets de compensation volontaires ne sont pas inclus dans les mesures du plan wallon Énergie-Climat 2023-2030 adopté par le Gouvernement wallon en décembre 2019.

Au niveau du secteur agricole, le PWEC actuel s'appuie plutôt sur divers financements disponibles via la politique agricole commune et les mesures agroenvironnementales.

Un travail est également en cours dans le cadre de la mise en place des écorégimes qui pourrait constituer un levier complémentaire pour certaines modifications de pratiques agricoles.

Les quatre axes d'action sont :

- la gestion durable des apports d'intrants : le PGDA, agro-environnement, amélioration des conditions d'utilisation et de stockage des effluents d'élevages ;
- la promotion et le recours à des combustibles plus neutres du point de vue climatique : bois, taillis de courte rotation, miscanthus, biométhanisation ;
- la gestion territoriale : maintien des stocks de carbone notamment en évitant le retournement des prairies permanentes ;
- l'amélioration énergétique des exploitations agricoles.

D'autres mesures existantes contribuent aussi au stockage de carbone comme les primes à la replantation en province du Luxembourg ou l'objectif de plantation des 4 000 kilomètres de haies repris dans la DPR.

En élevage bovin, des pistes comme l'alimentation ou la sélection génétique méritent également d'être étudiées. La compensation volontaire constitue certainement une approche intéressante qui pourrait éventuellement être discutée dans le cadre du processus participatif que nous mettons en place dans le cadre de l'objectif de réduction de 55 % d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 donc dans le courant de l'année 2020-2021. Nous pourrions donc dans le futur intégrer certains de ces éléments. Cependant, je tiens à rappeler que ce type de mesure ne peut s'envisager sans une réflexion complète sur plusieurs écueils potentiels. Il ne faut pas perdre de vue la nécessité de réduire et d'éviter les émissions avant de compenser les émissions résiduelles. Il faut en outre tenir compte du facteur temps. Si l'on compense les émissions par un

investissement forestier, les tonnes de CO₂ absorbé correspondent à l'absorption sur 50-60 ans, alors que l'on continue à accroître à court terme la quantité de CO₂ dans l'atmosphère.

Par ailleurs, les projets de compensation doivent répondre à des exigences de réduction réelles, vérifiables additionnelles et permanentes. Cela veut dire le maintien à long terme des plantations effectuées. Dans certains cas comme le stockage dans les sols, les coûts de monitoring et le faible prix de la tonne de CO₂ peuvent rendre ces projets peu attractifs par rapport à l'ampleur des changements de pratique nécessaires.

Les crédits achetés pas l'organisme doivent être retirés du marché et ne doivent pas être revendus afin d'éviter tout double comptage des réductions. Ainsi, c'est la réduction déjà comptabilisée dans les objectifs régionaux via les inventaires d'émission, cette même réduction ne peut pas être vendue comme compensation à un tiers à moins d'annuler une quantité équivalente d'unités CO₂ dans la comptabilisation régionale.

En conclusion, ces projets sont à envisager avec prudence, avec une pleine compréhension des enjeux, des modalités de comptabilisation des réductions et de la permanence des réductions envisagées. Enfin, il faut éviter de laisser penser au public qu'il y aurait des produits ou des activités sans impact que l'on pourrait consommer sans modération, mais moyennant ces différents éléments, cela constitue des pistes que nous pouvons investiguer.

M. le Président. - La parole est à M. Janssen.

M. Janssen (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments d'information. Je constate une certaine prudence de votre part et c'est certainement tout à fait louable de mener une réflexion comme celle que vous avez évoquée pour éviter certains des écueils que vous avez cités.

Par ailleurs, je suis heureux de voir que vous n'avez pas rejeté, que vous êtes prêt à envisager le plan Air climat et les réflexions en 2021 et les années suivantes. Je pense qu'il y a une réelle volonté, on voit énormément d'entreprises et de particuliers qui vont dans ce sens. Je suis ravi que dans certains cas, cela permette de soutenir des projets qui se font dans des pays en développement, mais on ne peut pas nier qu'il y a une volonté et une demande croissante de la part d'acteurs économiques et de citoyens de soutenir de toute manière des projets chez nous.

Et donc je trouve cela vraiment dommage qu'ils soient obligés de s'orienter et de soutenir des projets de compensation volontaire loin de chez nous alors qu'au contraire, on sent que ce serait une forme de motivation, que ce serait un incitant de plus s'ils pouvaient soutenir de cette manière par exemple des agriculteurs wallons. Une fois de plus, il faut éviter les écueils que vous avez cités, mais je pense que l'exemple – et c'est juste un

exemple parmi d'autre, mais que j'ai donné de ce projet en France – montre que cela peut vraiment aller dans le sens aussi de toute une série de démarches menées par les agriculteurs, mais que les agriculteurs ont parfois certains freins aussi parce que cela représente un budget. Mais si de cette manière ils peuvent obtenir un financement ou un soutien pour mettre ce type de mesure en place, je pense que l'on est vraiment tous gagnants. J'espère que vos réflexions iront dans ce sens également.

QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA STRATÉGIE WALLONNE DE RÉNOVATION ÉNERGÉTIQUE »

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 stratégie wallonne de rénovation énergétique ».

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

M. Desquesnes (cdH). - Monsieur le Ministre, nous avons eu l'occasion d'en débattre déjà tout à l'heure, dans la solution du mix énergétique et des solutions à mettre en œuvre pour lutter contre le réchauffement climatique et les émissions de CO₂. Bien sûr, la consommation, ou plutôt la non-consommation d'énergie est certainement la première des réponses à mettre en œuvre et je vous fustigeais peut-être un peu excessivement tantôt en vous disant qu'il n'y avait encore rien qui était arrivé en ce qui concerne le logement privé dans ma réplique, mais c'est vrai que, depuis lors, vous avez fait une communication, en tout cas la semaine passée, sur le sujet.

C'était la raison pour laquelle, d'ailleurs, j'avais posé une question dont certains des éléments doivent bien sûr être actualisés en fonction notamment du communiqué de presse que vous avez publié jeudi dernier.

La DPR – puisque c'est elle qui est le socle de votre gouvernement, l'accord politique de votre Gouvernement – prévoyait que, pour le 1er avril 2020 au plus tard, en concertation avec les secteurs concernés, les objectifs et le rythme de réalisation de la stratégie de rénovation du bâti wallon seraient adaptés aux objectifs climatiques fixés pour 2030.

Ce que vous avez appelé un objectif intermédiaire 2030 revu à la hausse.

En quoi avez-vous décidé de cette hausse des objectifs pour 2030 ? Précisément, quelle est la décision que vous avez prise de ce point de vue là ?

Au départ, l'intitulé, puisque, au moment où j'ai rédigé la question, je n'avais que l'intitulé de l'ordre du jour de ce 12 novembre, était inscrit l'engagement, la stratégie wallonne de rénovation énergétique avec l'engagement de trois personnes.

Cela semblait assez creux, assez limité comme point mis au Gouvernement. J'aimerais que vous puissiez m'expliquer, Monsieur le Ministre, quelle est la vraie décision du Gouvernement parce que j'ai lu, j'ai relu attentivement le communiqué de presse que vous avez fait ce 12 novembre. Effectivement, on y reparle d'une stratégie, d'une ambition historique. Les mots sont avec des superlatifs, on montre qu'on veut aller loin et fort, mais concrètement, les objectifs n'apparaissent pas dans votre communication de jeudi dernier.

De même, sur les moyens à mettre en œuvre, il n'y a pas grand-chose, sauf une petite phrase : « Finalement, un cadre normatif est nécessaire pour déclencher la rénovation dans les volumes et niveaux de qualité requis. Pour atteindre ces objectifs, les propriétaires seront incités – doit-on lire « forcés » – à rénover leurs bâtiments en profondeur et, en tout cas, avoir une vision à long terme des travaux à réaliser pour atteindre la meilleure performance énergétique. La Région mettra en place les aides nécessaires pour déclencher ces rénovations. » Heureusement, il y aura quand même une carotte.

Dès lors, ma question est : derrière ce processus législatif, que visez-vous précisément ? Allez-vous dire que pour telle période, telle maison doit atteindre telle performance, et cetera sinon il y a des sanctions ? Vous dirigez-vous vers cela ?

Par ailleurs, quand vous dites à la fin : « La Région mettra en place les aides nécessaires pour déclencher ces rénovations. » Quels sont les budgets, moyens que vous avez pu dégager ? Votre collègue, votre ancien collègue M. Dermagne était parvenu à faire chiquer au Gouvernement wallon un budget de 1 milliard 250 millions pour le logement public et vous, Monsieur le Ministre, pour le logement privé – en sachant évidemment que les besoins sont encore plus importants – vous citez 120 milliards d'euros pour les logements privés. Que faites-vous ? Qu'avez-vous comme moyens ? Quelle est la vraie décision du Gouvernement wallon au-delà du ton superlatif et très impressionnant du titre de votre communiqué de presse, « une ambition historique de la Wallonie en importance et en nombre de rénovations de ces bâtiments », mais quelle est la réalité concrète ? Combien en termes de budget ? Quels types d'actions ? Est-ce que ce sera avec sanction à la clé ou sans sanction ? Quel est le calendrier précis ? C'est sur ces éléments-là de votre stratégie que vous avez annoncé, en tout cas à avoir adopté, jeudi dernier que je voudrais vous interroger, 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, revoir la stratégie est une obligation reprise dans la directive européenne de 2012 relative à l'efficacité énergétique.

L'obligation d'établir pareille stratégie a été renforcée et intégrée dans la directive européenne relative à la performance énergétique des bâtiments adoptée en 2018.

Des lignes directrices détaillées précisent les contenus de la stratégie.

Afin d'assurer la transposition de la directive de 2018 et d'adapter la stratégie de rénovation à long terme de 2017 tout en intégrant les objectifs du PWEC et de la déclaration de politique régionale, différents groupes de travail ont été organisés avec les acteurs et experts liés aux thématiques à renforcer : *split incentive*, précarité énergétique, bâtiments publics, financement.

Le Gouvernement a pris acte de la stratégie de rénovation à long terme des bâtiments révisés donc ce jeudi 12 novembre. Elle fixe des objectifs à atteindre en 2030, 2040, 2050 pour l'ensemble des bâtiments existants en Wallonie.

Les objectifs sont globaux et spécifiques pour le secteur résidentiel et tertiaire, public et privé, et s'inscrivent dans le cadre régional de l'objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre de 55 % en 2030, et d'arriver à un parc de bâtiments décarboné en 2050.

Elle reprend notamment une description synthétique du parc de bâtiments, l'identification des mesures rentables de rénovation, un ensemble de politiques et mesures dont celles relatives au financement, afin de stimuler la rénovation, les économies d'énergie et les cobénéfices attendus, ainsi que les indicateurs nécessaires au suivi de la mise en œuvre. C'est une étape importante, il y en aura d'autres.

La mise en œuvre et le suivi de cette ambition stratégique nécessitent un pilotage et un rapportage continu, en cohérence avec les autres plans et stratégies wallonnes. Parmi les actions prioritaires figurent celles relatives à la gouvernance et au financement, ainsi que la mise en place et le pilotage de la nouvelle alliance Emploi-Environnement-Rénovation. C'est à ces mesures et actions prioritaires à réaliser durant les quatre années à venir que seront affectés les trois attachés de niveau A à recruter.

À partir de cette stratégie, l'alliance sera développée sur base d'actions concrètes répondant aux attentes du secteur et permettant d'accélérer rapidement les rénovations en Wallonie, pour rendre nos bâtiments plus performants au niveau énergétique.

Pour identifier les actions prioritaires à mener, j'ai organisé une consultation d'acteurs clés du secteur ; sur

cette base, je vais aussi définir des groupes de travail à mettre en place pour les opérationnaliser, de manière à ce qu'ils aient une implication forte de tous les acteurs dans la phase de mise en œuvre. Je devrais pouvoir vous revenir prochainement, après validation par le Gouvernement de ces actions prioritaires et des groupes de travail.

Sachez que je souhaite avancer rapidement dans la mise en œuvre de cette alliance, et y travailler tout au long de la législature. Elle concernera tous les acteurs, et aura des effets directs sur l'offre et sur la demande, sur le cadre législatif en matière de rénovation durable, ainsi que sur les moyens de financements privés et publics à développer.

Le secteur de la construction est un partenaire essentiel pour l'élaboration et la mise en œuvre de l'alliance. Ses capacités pour répondre à la demande devront être démultipliées : augmenter l'offre de produits et services et le nombre de professionnels qualifiés sera un des objectifs majeurs de cette alliance.

Il en résultera davantage d'activités économiques, plus de bien-être aussi pour nos concitoyens dans leurs logements, une diminution de notre dépendance énergétique et un pas important en faveur de la protection du climat. Voilà pourquoi, Monsieur le Député, c'est une étape très importante, mais qui va se concrétiser progressivement dans les quatre années à venir.

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

M. Desquesnes (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, juste une précision : vous avez dit le que le Gouvernement a fait une prise d'acte. Cela veut dire qu'il n'a pas validé ?

M. le Président. - Normalement, les questions ne sont pas permises.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Je vous ai répondu, Monsieur le Député. Le Gouvernement a pris acte de stratégie qui est transmise au niveau européen et qui va se décliner dans les actions concrètes que le Gouvernement adoptera.

M. Desquesnes (cdH). - Merci, mais je vais souligner un des propos qui est le vôtre, Monsieur le Ministre. Vous avez dit : « Il faut accélérer rapidement ». Accélérer rapidement, c'est le moins qu'on puisse dire dans un dossier dont on sait que c'est un chantier extrêmement important, et vous nous dites aujourd'hui, 14 mois après avoir adopté la DPR que vous avez revu l'ambition et que vous allez engager quatre personnes qui vont commencer les groupes de travail avec le secteur, pour voir comment on va faire pour traduire concrètement ces objectifs ambitieux dans des mesures concrètes. Et à chaque fois, vous dites : « on va le faire rapidement ».

J'espère que le rapidement que vous annoncez ici n'est pas le rapidement que vous annonciez et que votre DPR annonçait il y a plus d'un an et qui ne s'est pas concrétisé, parce que c'est un chantier extrêmement important. Et je m'étonne de la lenteur qui est celle de votre action et de celle du gouvernement en matière de logements privés aujourd'hui.

Pas un chiffre cité sur les moyens ; je vous pose la question de savoir si vous envisagez un décret avec des sanctions pour obliger les propriétaires à adapter telle ou telle attitude : pas de réponse. On est encore dans le flou le plus total. On a remis un bulletin pour « répondre aux exigences de la directive européenne », mais dans le concret : rien, j'en suis fort désolé. J'espère que vous allez vraiment appuyer sur l'accélérateur.

QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE DÉVELOPPEMENT DES INSTALLATIONS HYDROÉLECTRIQUES EN WALLONIE »

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 développement des installations hydroélectriques en Wallonie ».

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

M. Antoine (cdH). - Monsieur le Ministre, le plus grand barrage hydroélectrique de Wallonie est en train de voir le jour à Liège, puisqu'il pourra fournir de l'électricité pour plus d'un millier de ménages, projet d'autant plus remarquable qu'il est porté par 10 000 coopérateurs. En 10 ans, le nombre d'installations hydroélectrique est passé de 90 à plus de 150, principalement à cause de petites structures qui ont été construites souvent sur des sites d'ancien moulin à eau.

L'hydroélectrique en Belgique, c'est mineur, c'est 0,3 % de notre production d'électricité, c'est même extrêmement faible, précisait Damien Ernst, mais des potentialités non négligeables subsistent encore dans notre Région.

Ainsi, même si le Brabant wallon ne compte que trois sites de production certifiés par la CWaPE avec une puissance électrique nette développable de 21,85 kilowattheures, le projet Hydrogen a répertorié pour la seule vallée de la Dyle et de ses affluents 17 sites hydrauliques potentiels. C'est assez remarquable.

Rappelons l'intérêt de l'hydroélectricité qui fonctionne en moyenne 3 300 heures, alors que les panneaux solaires ne fonctionnent que 900 heures et 2 190 heures pour l'éolien. C'est donc dire s'il y a une production plus permanente, c'est du reste un des

enjeux que nous connaissons en matière de stockage de l'énergie.

L'histoire, le passé récent, nous conforte dans cet intérêt pour cette source d'énergie, dès lors que, voici un siècle, la Belgique comptait 3 000 moulins hydrauliques. Les spécialistes évoquent une capacité supplémentaire d'environ 20 mégawatts d'électricité verte, si elles sont bien exploitées.

Quelle stratégie d'identification des sites potentiels et de leur développement économique la Wallonie déploie-t-elle ou va-t-elle déployer ?

Quel type d'aides hors certificats verts – c'est dans la production, mais c'est en amont, au-delà de l'identification pour installer les unités de production – proposez-vous aux différents promoteurs ? Un facilitateur a-t-il été désigné à cet effet ? Il serait le bienvenu.

Quelle est votre analyse du potentiel hydroélectrique dans notre Région ?

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 problématique de l'énergie renouvelable est au cœur de nombreux enjeux à court et moyen terme afin de relever les défis environnementaux auxquels nous devons faire face. La composante hydroélectrique fait partie intégrante des solutions du mix énergétique.

Fin décembre 2018, le parc wallon se compose de 132 sites et 156 turbines pour une puissance nette installée de 105 mégawatts et une production de 257 gigawattheures. L'essentiel de la puissance, 83 %, est au fil de l'eau. Les barrages, qui représentent 17 % de la puissance, qui sont exploités par l'hydroénergie, sont localisés :

- à Beversée, à Malmedy ;
- à Butchenbach, sur le complexe de la Vesdre ;
- sur le complexe de l'Ourthe à Nadrin ;
- sur l'Eau d'Heure à La Gileppe, Verviers ;
- sur la Vierre à Chiny.

La part de l'énergie hydroélectrique pour la production d'électricité nette en Wallonie est de 5,8 %.

Le Plan wallon énergie climat à l'horizon 2030 a pour objectif de développer la filière hydroélectrique à hauteur de 440 gigawattheures, soit +40 % par rapport à la production enregistrée en 2015.

La technique pour cette filière est très mature et il n'est pas attendu d'innovation majeure, si ce n'est des équipements qui permettent de mieux respecter la biodiversité aquatique, notamment des turbines dites ichtyocompatibles ou des aménagements de passes à poissons, par exemple.

L'augmentation de puissance installée reste actuellement la principale source de développement attendu dans le secteur. Les sites disposant d'un potentiel de puissance significative, donc plus d'un mégawatt, sont souvent déjà équipés en Wallonie. Il reste cependant de nombreux moulins, comme vous l'évoquiez, ou barrages non équipés disposant d'un potentiel de puissance plus faible, 10 à 500 kilowatts, qui permettront d'atteindre les objectifs fixés par le PWEC.

Ce développement s'inscrit dans une approche de production-consommation locale de l'énergie qui est l'un des piliers de la transformation énergétique. Le développement de concessions sur certains des cours d'eau navigables et non navigables de première, deuxième et troisième catégorie dans le domaine public pourra également permettre à terme une augmentation sensible de la puissance installée, tout en améliorant le contrôle sur l'optimisation environnementale de ces sites.

Le développement des centrales de pompage-turbinage, permettant une augmentation de la puissance installée et surtout un stockage d'énergie, doit également être une piste de développement. Le référencement systématique des sites potentiels ainsi que l'étude du potentiel énergétique de ces sites constitueront une étape indispensable au développement de cette filière.

Enfin, le développement de l'hydroélectricité sera également qualitatif au travers de l'émergence de projets de mix énergétique et d'optimisation de certaines centrales existantes au cœur de projets d'autoconsommation locale.

Étant donné le potentiel de développement de cette filière de production d'énergie renouvelable et ses contraintes d'implantation physique sur le territoire, il n'y a pas de stratégie d'identification des sites à développer. L'identification des sites potentiels est laissée à l'appréciation des porteurs de projets. L'administration évalue la pertinence des projets au cas par cas.

Outre les certificats verts, le porteur de projet bénéficie des aides à l'investissement à hauteur de 20 % pour les PME via les mécanismes UDE et de la déduction fiscale à hauteur de 13,5 % initialement qui été augmentée par le Fédéral à 20 % dans le cadre de la crise sanitaire.

Des aides du petit patrimoine populaire wallon sont également disponibles pour un montant maximal de 7 500 euros pour l'entretien, la réfection, la rénovation et la restauration des roues à aubes sous certaines conditions.

Voilà, Monsieur le Député, pour ce sujet qui a donc différents aspects de concrétisation pour parvenir à maximiser le potentiel de l'hydroélectricité.

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

M. Antoine (cdH). - Je remercie M. le Ministre de convenir avec moi qu'il y a un intérêt évident. Même si nous savons bien que la production sera limitée et qu'il s'agira essentiellement d'une consommation locale, le maillage d'autant d'unités de production soulage d'autant l'ensemble de la production.

Je note avec plaisir les différents incitants qui existent au-delà des certificats verts, que ce soit l'aide à l'investissement, à la déduction fiscale ou encore le petit patrimoine populaire. C'est plus difficile parce qu'il faut qu'il y ait un patrimoine de base qui soit présent et qui soit suffisamment remarquable.

Par contre, je me permets encore de plaider pour la présence d'un facilitateur parce que j'ai le sentiment qu'il pourrait amener un déclic dans le chef d'un certain nombre de personnes privées qui s'interrogent si cela vaut la peine ou pas. Ce facilitateur – on l'a d'ailleurs vu dans d'autres domaines –, parce qu'ils doivent atteindre des résultats, pourrait fouetter un certain nombre de dossiers.

J'en termine, Monsieur le Président, pour dire que, derrière tout cela, il y a une technologie tout à fait intéressante. Il y a un intérêt à la fois sur le plan de l'énergie et à la fois sur le plan industriel.

Si vous voulez bien retenir l'idée d'un facilitateur, le coût en serait limité, mais les effets seraient considérables.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

Interpellations et questions orales retirées

M. le Président. - Les questions orales de :

- M. Antoine, sur « les évolutions intervenues dans le cadre de la négociation intrarégionale sur le péage urbain en Région de Bruxelles-Capitale » ;
- M. Cornillie, sur « les partenariats entre la Région et les communes wallonnes vis-à-vis des offres P+R » ;
- M. Cornillie, sur « le déploiement de nouvelles technologies d'information pour la mobilité dans les centres-villes » ;
- M. Cornillie, sur « la mise en œuvre du plan Piéton » 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 17 heures 8 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. André Antoine, cdH
M. Christophe Bastin, cdH
M. Olivier Bierin, Ecolo
M. Hervé Cornillie, MR
M. Rodrigue Demeuse, Ecolo
M. François Desquesnes, cdH
M. Philippe Dodrimont, MR
M. Manu Douette, MR
M. Eddy Fontaine, PS
M. André Frédéric, PS
Mme Jacqueline Galant, MR
Mme Alda Greoli, cdH
M. Philippe Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité
M. Antoine Hermant, Président
M. Nicolas Janssen, MR
M. Julien Matagne, cdH
M. Samuel Nemes, PTB
Mme Diana Nikolic, MR
Mme Mathilde Vandorpe, cdH

ABRÉVIATIONS COURANTES

AGC	Asahi Glass Company
AOT	Autorité organisatrice du transport
APERe	Association pour la promotion des énergies renouvelables
ASBL	association sans but lucratif
ASTA	Association des services de transport adapté pour personnes à mobilité réduite (ASBL)
AWAC	Agence wallonne de l'air et du climat
CESE	Conseil économique, social et environnemental
CHU	centre hospitalier universitaire
CO ₂	dioxyde de carbone
CODECO	Comité de concertation
covid	coronavirus disease (maladie à coronavirus)
covid-19	coronavirus disease 2019 (maladie à coronavirus 2019)
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CSC	Confédération des syndicats chrétiens de Belgique
CWaPE	Commission wallonne pour l'énergie
DPR	Déclaration de politique régionale
FEBEG	Fédération belge des entreprises électriques et gazières
FGTB	Fédération générale du travail de Belgique
GRD	gestionnaire(s) des réseaux de distribution
LED	light-emitting diode (diode électroluminescente)
ORES	Opérateur des réseaux gaz et électricité
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PAEDC	Plan d'action en faveur de l'énergie durable et du climat
PGDA	Programme de gestion durable de l'azote en agriculture
PME	petite(s) et moyenne(s) entreprise(s)
PMR	personne à mobilité réduite
PNEC	Plan national pour l'énergie et le climat
POLLEC	Politique locale énergie climat
PWEC	plan wallon Énergie-Climat 2030
RER	Réseau express régional
RTBF	Radio-télévision belge de la Communauté française
RWADE	Réseau wallon pour l'accès durable à l'énergie
RWLP	Réseau wallon de lutte contre la pauvreté
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SPW	service(s) public(s) de Wallonie
SRIW	Société régionale d'investissement de Wallonie
Synergrid	Fédération des gestionnaires de réseaux électricité et gaz en Belgique
TC	taxe de circulation
TEC	Société de transport en commun
UDE	utilisation durable de l'énergie
ULB	Université libre de Bruxelles