

C.R.A.C. N° 121 (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 8 février 2021

*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 visant à la promotion de l'équipement pour les véhicules électriques et à la réforme de la taxation, déposée par M. Antoine, Mme Goffinet, MM. Desquesnes et Matagne (Doc. 227 (2019-2020) N° 1 et 2) – Auditions</i>	1
<i>Auditions</i>	1
<i>La stratégie wallonne de rénovation énergétique du bâtiment</i>	1
<i>Désignation d'un rapporteur</i>	
Intervenants : M. le Président, MM. Douette, Demeuse.....	1
<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.....	2
<i>Exposé de Mme Glineur, Attachée qualifiée de la Direction des bâtiments durables au sein du Département de l'énergie et du bâtiment durable du Service Public de Wallonie (SPW) Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie.</i>	
Intervenants : M. le Président, Mme Glineur, Attachée qualifiée à la Direction des bâtiments durables au sein du Département de l'énergie et du bâtiment durable du Service public de Wallonie (SPW) Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie.....	3
<i>Échange de vues</i>	
Intervenants : M. le Président, MM. Douette, Nemes, Fontaine, Demeuse, Matagne, Mme Nikolic, M. Fourez, Directeur de la Direction des bâtiments durables au sein du Département de l'énergie et du bâtiment durable du Service public de Wallonie (SPW) Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie, Mme Glineur, Attachée qualifiée à la Direction des bâtiments durables au sein du Département de l'énergie et du bâtiment durable du Service public de Wallonie (SPW) Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	9
<i>Confiance au président et au rapporteur</i>	28
<i>Reprise de la séance</i>	28
<i>Interpellations et questions orales</i>	29
<i>Interpellation de M. Nemes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'utilisation des guichets de la SNCB comme lien entre les transports en commun et les modes de mobilité doux » ;</i>	

Question orale de M. Cornillie à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'impact des annonces de la SNCB sur la vision wallonne de multimodalité » ;

Question orale de M. Florent à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'annonce de la SNCB relative à la suppression de 44 guichets de gare » ;

Question orale de Mme Galant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la suppression des guichets de gare » ;

Question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la fermeture des guichets de gare » ;

Question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'impact de la fermeture des guichets de gare pour la mobilité en Wallonie » ;

Question orale de Mme Vandorpe à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'impact de la fermeture des guichets de gare pour l'attractivité du transport ferroviaire »

Intervenants : M. le Président, MM. Nemes, Desquesnes, Fontaine, Cornillie, Florent, Mme Galant, MM. Antoine, Matagne, Mme Vandorpe, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....29

Question orale de M. Heyvaert à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les mesures à prendre par la Wallonie contre le vol de vélos »

Intervenants : M. le Président, M. Heyvaert, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....39

Question orale de M. Clersy à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le bus à haut niveau de service (BHNS) de Charleroi »

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

Question orale de M. Clersy à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'extension du métro de Charleroi »

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

Question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le marché des bornes électriques »

Intervenants : M. le Président, M. Fontaine, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....43

Question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la prise en compte de la pollution des véhicules dans la réforme de la fiscalité automobile » ;

Question orale de M. Nemes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la réforme fiscale automobile wallonne »

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

Question orale de M. Bellot à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le suivi relatif à la mise en place de nouvelles lignes de bus du réseau Express TEC »

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

Question orale de M. le Président à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'allongement de la ligne du tram de Liège »

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

Question orale de M. Cornillie à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le développement de parcours éphémères en Wallonie suite aux confinements »

Intervenants : M. le Président, M. Cornillie, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....49

Question orale de Mme Mathieux à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les évolutions technologiques automobiles et la construction de voitures plus légères »

Intervenants : M. le Président, Mme Mathieux, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité....50

Question orale de Mme Goffinet à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le P+R d'Arlon »

Intervenants : M. le Président, Mme Goffinet, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....51

Question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la lutte contre les nuisances sonores provoquées par la E411 à Wavre »

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

Question orale de M. Beugnies à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les nuisances sonores causées par les autoroutes dans la région montoise »

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

Question orale de Mme Goffinet à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le stationnement illégal des camions sur les bandes d'arrêt d'urgence de la E411 »

Intervenants : M. le Président, Mme Goffinet, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....54

Question orale de Mme Galant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la réfection de l'avenue de la Libération et la rue de Baudour (N50) à Ghlin » ;

Question orale de M. Beugnies à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le lancement d'une pétition par les citoyens pour réclamer la suite des travaux de la N50 »

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

Question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les échéances en matière de projets routiers pour l'année 2021 du plan Mobilité et Infrastructures pour tous 2020-2026 »

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

Question orale de M. Sahli à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la situation du domaine de Claire-Fontaine »

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

Question orale de Mme Galant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les inondations sur la E19 »

Intervenants : M. le Président, Mme Galant, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....59

Question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la mise en place d'une task force sur le plan de relance de la pax eolienica » ;

Question orale de M. Maroy à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le développement des éoliennes dans les zonings industriels » ;

Question orale de M. Nemes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le recul de l'éolien wallon » ;

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

Intervenants : M. le Président, MM. Fontaine, Maroy, Nemes, Demeuse, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....60

Question orale de M. Sahli à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la réforme du système des primes à l'isolation et à la rénovation des bâtiments »

Intervenants : M. le Président, M. Sahli, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....64

Question orale de M. Florent à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la fin des investissements dans les énergies fossiles en Wallonie et en Belgique »

Intervenants : M. le Président, M. Florent, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....64

Question orale de M. Nemes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le système d'échange de quotas d'émission (ETS) »

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

Question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le désenfumage de l'anneau central de Louvain-la-Neuve »

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

Question orale de M. Florent à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la fin des chaudières à mazout et à gaz en Wallonie »

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

Question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la transparence des travaux de la Commission nationale Climat (CNC) »

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

Question orale de M. Nemes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le Capacity Remuneration Mechanism (CRM) »

Intervenants : M. le Président, M. Nemes, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....72

Question orale de Mme Nikolic à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les prosumers et la révision du facteur k »

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

Organisation des travaux (Suite).....74

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites.....74

Liste des intervenants.....75

Abréviations courantes.....76

Présidence de M. Hermant, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 14 heures 1 minute.

M. le Président. – La séance est ouverte.

Bonjour à tout le monde et bienvenue en cette séance de commission.

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. le Président. – Je me permets de vous demander de bien badger avant de prendre la parole et pour les votes également.

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 visant à la promotion de l'équipement pour les véhicules électriques et à la réforme de la taxation, déposée par M. Antoine, Mme Goffinet, MM. Desquesnes et Matagne (Doc. 227 (2019-2020) N° 1 et 2) – Auditions

M. le Président. – Lors de notre dernière réunion, certains membres ont souhaité procéder à des auditions à propos de la proposition de décret visant à la promotion de l'équipement pour les véhicules électriques et à la réforme de la taxation, déposée par M. Antoine, Mme Goffinet, MM. Desquesnes et Matagne (Doc. 227 (2019-2020) N° 1 et 2).

Certains membres ont souhaité pouvoir consulter leur groupe avant de se positionner. Le cas échéant, nous avons décidé que la commission puisse se prononcer sur une liste de personnes ou d'organismes le 1er mars 2021.

Si la commission souhaite procéder à des auditions le 1er mars 2021, afin de structurer nos échanges, je vous propose que les groupes politiques communiquent aux services, par courriel, pour le vendredi 26 février au

plus tard, la liste des personnes ou des organismes qu'ils souhaitent auditionner. Nous pourrions, de la sorte, mettre en commun nos demandes et décider formellement qui nous entendrons en fonction des souhaits de chacun afin de faciliter notre travail.

Quelqu'un demande-t-il la parole ?

Si personne ne demande la parole, je considère que la proposition est acceptée.

Je vous remercie.

AUDITIONS

LA STRATÉGIE WALLONNE DE RÉNOVATION ÉNERGÉTIQUE DU BÂTIMENT

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les auditions sur la stratégie wallonne de rénovation énergétique du bâtiment.

Nous allons entendre M. le Ministre Henry ainsi que M. Fourez et Mme Glineur, Directeur et attachée qualifiée de la Direction des bâtiments durables au sein du Département de l'énergie et du bâtiment durable du Service public de Wallonie (SPW) Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie, sur la stratégie wallonne de rénovation énergétique du bâtiment.

Je vous rappelle que nous avons reçu sur la plateforme, le 27 janvier 2021, un document communiqué par M. le Ministre qui présente la stratégie wallonne de rénovation énergétique à long terme du bâtiment.

Je remercie les personnes qui se sont déplacées d'être présentes dans notre commission.

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. Douette.

M. Douette (MR). – Je propose M. Fontaine comme rapporteur.

M. le Président. – Je déclare le vote ouvert.

M. Demeuse (Ecolo). – Monsieur le Président, je pense que l'on doit pouvoir m'inscrire en remplacement de M. Bierin, qui n'est pas là pour l'instant, mais je ne pense pas être suppléant de la commission. Il faut un mot du chef de groupe ; est-ce bien ainsi que cela doit se faire ? Je vais le demander dans ce cas.

M. le Président. – De toute façon, le quorum est atteint.

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. – Nous vous avons fait savoir que nous étions disponibles pour vous présenter la stratégie de rénovation énergétique à long terme des bâtiments ; c'était le souhait de la commission lors de l'adoption du décret.

C'est évidemment un plaisir de vous présenter cette stratégie qui est un projet de très long terme, mais qui est en même temps très actif dès maintenant. C'est un enjeu majeur à plusieurs titres :

- au vu de la place de l'énergie consommée dans les bâtiments occupe une place importante dans les émissions de gaz à effet de serre ;
- par l'emploi et l'activité que cela représente également en termes de relance – vous savez que c'est un sujet d'actualité ;
- parce que l'état du bâti en Wallonie est très mauvais ;
- parce que la précarité énergétique touche une part trop importante des ménages wallons.

Il s'agit d'un des leviers centraux pour atteindre nos objectifs de réduction de gaz à effet de serre en 2030 et 2050. L'amélioration des performances énergétiques du bâti wallon permet d'agir sur ces différents axes en même temps.

Le Gouvernement s'est engagé à faire de la rénovation des bâtiments et de l'efficacité énergétique un objectif central pour 2030. Dans la Déclaration de politique régionale, on vise une réduction de 55 % de l'ensemble des émissions d'ici 2030. La stratégie qui va être présentée aujourd'hui, qui a été communiquée à l'Union européenne, est compatible avec cet objectif des 55 %.

À l'échéance de 2050 – il y a aussi évidemment des objectifs très ambitieux dans ce terme plus long –, les

logements situés sur le territoire wallon devront être en moyenne de label A décarboné tandis que les bâtiments du secteur tertiaire doivent être efficaces en énergie et neutres en carbone à l'horizon 2040. L'exemplarité des pouvoirs publics est très importante étant donné l'atteinte de cette performance dans les bâtiments centraux et dans les bâtiments scolaires qui est respectivement prévue pour 2030 et 2035.

Ce ne sont pas que des intentions puisque des initiatives ont déjà été prises par le Gouvernement, que ce soit le Plan de rénovation des logements publics accompagné de moyens, de même que des moyens importants qui ont pu être dégagés également pour les bâtiments scolaires, en complément aussi du travail qui peut être fait à la Fédération, notamment dans le cadre du Plan de relance européen.

En termes d'isolation, nous avons une volonté d'accélération très forte de la rénovation à la fois du côté public – avec des politiques spécifiques, notamment du travail sur les bâtiments publics et sur les logements publics –, mais aussi une massification de la rénovation privée via la rénovation par quartier, et une simplification des démarches pour les particuliers. Ce sont des projets qui sont en cours d'atterrissage dans les prochains mois.

La stratégie de rénovation repose en partie sur un renforcement progressif des exigences de performance énergétique : mettre en place un cadre incitatif puis contraignant clair – je rappelle qu'on est ici dans une progression vers 2050 – accompagné de mesures d'accompagnement et de possibilités nouvelles de financement est indispensable pour l'atteinte de notre ambition. Les nouveaux propriétaires devront prendre en compte le coût de l'atteinte de la plus haute performance énergétique possible pour leur bâtiment dès l'achat, et des performances minimales seront mises en place pour autoriser la mise en location d'un bien sur le marché. En ce sens, l'adoption récente de l'indication de « loyer chaud » est un premier pas en avant. Il est également nécessaire de mettre en place des mécanismes qui permettent d'éviter des effets de *lock-in*, c'est à dire des situations où, faute d'anticipation, certains travaux futurs deviennent impossibles ou tellement coûteux qu'ils ne seront pas réalisés. Il est nécessaire que les propriétaires de bâtiments soient incités à développer une vision à long terme de la gestion de leur bâtiment et à anticiper ces évolutions. C'est tout l'objectif de la mise en place de la feuille de route qui accompagnera chaque bâtiment.

Un élément très important, c'est que, outre la consommation d'énergie, la stratégie de rénovation aura de multiples co-bénéfices parmi lesquels la diminution des émissions de gaz à effet de serre, la facture énergétique, le développement des emplois locaux, l'amélioration de la qualité de l'habitat, de la santé, de l'environnement et la lutte contre la précarité.

Dans le contexte économique actuel où nous sommes face à une croissance de la précarité énergétique et à une nécessité de relance économique, il est de notre devoir de diriger les moyens vers les secteurs où l'impact sera le plus important. Le secteur de la construction est majoritairement constitué d'indépendants et de PME est générateur d'emplois non délocalisables.

Je suis en train de mettre sur pied une alliance emploi-énergie-rénovation, comme elle est prévue par l'accord de gouvernement, afin de disposer des moyens humains à la hauteur de nos ambitions. D'autres chantiers sont également en préparation comme la simplification de l'accès aux primes pour des chantiers de petite ampleur et pour la rénovation des toitures.

Enfin, pour conclure, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Parlementaires, comme vous le savez, le challenge est énorme et les efforts seront conséquents. Ils sont dans l'accord de gouvernement, ils reviennent dans le Plan de relance et de résilience, dans Get up Wallonia, dans le Plan de transition. Ce sujet est vraiment tout à fait central. Il est central pour cette législature et pour les suivantes jusqu'à 2050. Ce sera un élément qui restera très important tout au long du chemin.

Dans l'immédiat en 2021, il s'agit de lancer une dynamique de rénovation qui passe par le soutien des acteurs de terrain et de l'ensemble des citoyens. C'est vraiment cette année-ci que nous souhaitons entrer dans le concret du point de vue des outils et de la mobilisation des acteurs pour être à la hauteur de l'ambition de la législature.

Voilà, Monsieur le Président, en guise d'introduction, avant la présentation beaucoup plus détaillée du contenu, notamment à l'aide de la présentation PowerPoint.

Exposé de Mme Glineur, Attachée qualifiée de la Direction des bâtiments durables au sein du Département de l'énergie et du bâtiment durable du Service Public de Wallonie (SPW) Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie.

M. le Président. – La parole est à Mme Glineur.

Mme Glineur, Attachée qualifiée à la Direction des bâtiments durables au sein du Département de l'énergie et du bâtiment durable du Service public de Wallonie (SPW) Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie. – Bonjour, comme vous l'avez expliqué, je travaille au SPW Département de l'Énergie et du Bâtiment durable et j'ai été chargée de mise à jour de la stratégie wallonne de rénovation à long terme des bâtiments.

Ce travail a été réalisé en collaboration en partenariat avec un bureau d'études privé via un marché

public. Il s'agit du bureau Climact, de Financité et en association également avec le CEESE de l'ULB qui était plus versé dans les problématiques notamment liées aux locataires et à la précarité énergétique.

Je vais vous expliquer brièvement le contexte de cette mise à jour, l'approche suivie pour cette mise à jour ainsi que les éléments clés – bien que M. le Ministre a déjà bien synthétisé la plupart des contenus majeurs – et, enfin, en résumé, les actions prioritaires.

Pour commencer, une petite question provocatrice : combien de rénovations énergétiques sont nécessaires chaque jour pour rénover les logements wallons d'ici 2050 ? C'est 125 rénovations énergétiques profondes, c'est vraiment des rénovations importantes de logements, qui sont nécessaires si l'on veut atteindre l'objectif à 2050. Ceci pour montrer l'ampleur des travaux à mettre en œuvre et l'ampleur de l'objectif à atteindre. Cela équivaut à un taux de rénovations de l'ordre de 3 % par an du parc de l'ensemble des logements existants en Wallonie. C'est vous dire que c'est un travail titanesque.

La stratégie à long terme de rénovation énergétique, c'est également l'occasion de faire d'une pierre plusieurs coups. En effet, on rénove rarement uniquement pour des raisons énergétiques, surtout s'il s'agit de rénovations profondes, ce sont souvent des projets globaux. On s'attache à d'autres problématiques, on résout d'autres problèmes, on améliore le bien-être la santé, le confort de l'occupant, on assainit aussi le logement. Tous ces travaux ont un impact important sur l'emploi, un impact également important en tant que bénéfices environnementaux.

Au travers de ces rénovations, il y a également un objectif de qualité de l'air. C'est un objectif important surtout en ces temps de covid. La problématique de la ventilation reste également au cœur de la rénovation des bâtiments.

On estime souvent que 1 euro investi dans des travaux de rénovation permet de générer des bénéfices, des cobénéfices qui varient entre 1 euro et 5 euros, répartis en termes d'économie, d'impact sur la santé, d'impact sur l'amélioration de la sécurité énergétique et surtout d'impacts évités du changement climatique puisque c'est bien ce qui guide cette stratégie, à savoir, pallier les effets négatifs du changement climatique.

La stratégie s'inscrit dans un cadre plus large que celui de la Wallonie. Tout d'abord, le cadre européen puisque c'est ce cadre-là qui a déclenché la nécessité de mettre en place des stratégies de rénovation à long terme et de rencontrer des objectifs au niveau européen. Ces objectifs viennent d'être mis à jour. Le travail de mise à jour de la stratégie de rénovation a débuté avant que l'Europe n'adapte son objectif en 2030 et avant que l'accord de Gouvernement au niveau belge intègre

l'objectif de diminution de -55 % d'émissions de gaz à effets de serre en 2030. Cet objectif figurait déjà dans la DPR et c'est pour cela qu'il est déjà intégré dans le cadre de la révision de la stratégie wallonne de rénovation.

Cette stratégie s'inscrit donc déjà pleinement dans ces objectifs plus globaux et notamment dans la *renovation wave* qui va être publiée incessamment par la Commission, qui reprend toute une série d'actions, de mesures, que l'on retrouve en partie et en grande majorité dans la stratégie wallonne de rénovation. Cela augure d'une bonne concordance entre les futures mesures qui seront prises par l'Europe et ce qui figure déjà dans la stratégie wallonne.

Ceci permet de montrer que la réalisation d'une stratégie de rénovation à long terme n'est pas neuve. Cela date déjà de 2014 avec la première version suite à la directive Efficacité énergétique de 2012. Une première version a été communiquée à la Commission. Cette version a été mise à jour en profondeur en 2017. Elle a été transmise également à la Commission qui a remis un rapport d'analyse en mettant en évidence les points positifs et les points négatifs, points importants qui ont été intégrés pour la mise à jour actuelle.

Entre temps, une nouvelle directive a été adoptée en 2018, la directive relative à la performance énergétique des bâtiments modifiés, qui inclut cette exigence de réaliser par les États membres des stratégies de rénovation à long terme. La mise à jour actuelle fait donc l'objet de la présentation d'aujourd'hui.

Quel regard l'Europe a-t-elle porté sur la stratégie wallonne ? La première stratégie de 2014 n'était pas très bonne. On voit qu'elle était plutôt dans le bas du tableau. Un gros effort a été fait en 2016-2017 pour répondre à tous ces besoins transmis via les *guidelines* de la Commission. L'effort a payé puisqu'en 2017 la stratégie wallonne était classée troisième parmi les stratégies présentées par les États membres. C'est donc un bon socle sur lequel on peut travailler et agir sur le long terme.

La stratégie pose une vision cohérente et anticipable et balise la transformation importante attendue du secteur. Les objectifs de la mise à jour sont d'assurer la conformité de la stratégie en transposant la directive européenne et en répondant aussi aux nouvelles exigences de rapportage.

Une nouveauté dans la directive est de préciser cette notion de rapportage en demandant aux États membres d'adopter une série d'indicateurs qui permettront d'assurer un suivi régulier de la mise en œuvre et de pouvoir alimenter le rapport à transmettre régulièrement à la Commission.

L'objectif est également d'améliorer la qualité de celle de 2017 sur base du *feedback* de la Commission, assurer qu'elle contient les éléments essentiels à la

qualité de son implémentation, c'est-à-dire veiller à ce qu'il y ait une adéquation entre les ambitions et les mesures proposées pour atteindre ces ambitions, assurer également une cohérence avec les autres politiques et, enfin, l'adéquation avec l'objectif de la DPR qui est de diminuer les émissions de gaz à effet de serre de 55 % en 2030 par rapport à 1990.

Quelle approche a été suivie ? La base du travail de mise à jour reste la stratégie de 2017, dont les mesures et les actions restent structurées autour de trois axes qui interfèrent ; l'un ne va pas sans l'autre.

Le premier axe concerne le cadre. Il s'agit de renforcer le cadre pour assurer une transparence, une stabilité et une crédibilité qui sont propices aux investissements énergétiquement efficaces et sur le long terme.

Il s'agit aussi d'améliorer l'offre en la structurant, en renforçant le marché des fournitures et des services au profit d'une meilleure efficacité énergétique et en s'appuyant surtout sur des professionnels compétents. Ce point est vraiment important. Si l'on veut accélérer le nombre de rénovations, il faut augmenter fortement le nombre de professionnels du secteur de la construction qui auront les compétences et qui pourront réaliser les travaux.

Enfin, le troisième axe est agir sur la demande. Il faut vraiment que le public cible puisse adhérer et puisse opter pour des bâtiments énergétiquement performants. Enfin, il faut aussi lui assurer la disponibilité et l'accessibilité au financement nécessaire. C'est un point également stratégique.

Comme je l'ai dit, la directive PEB modifiée précise de nouvelles attentes. Si elle ne demande pas que l'on modifie la structure du rapport de la stratégie, par contre elle demande que l'on insiste davantage en termes de politiques et mesures qui visent à stimuler des rénovations sur plusieurs points, notamment :

- stimuler les rénovations lourdes : essayer que le plus de rénovations possible soient des rénovations profondes en une fois ;
- viser les bâtiments les moins performants ;
- pallier les divergences d'intérêt, entre locataires et propriétaires par exemple ;
- s'attaquer à la précarité énergétique.

Enfin, les mesures doivent viser tous les bâtiments publics.

En termes de financement, il y a lieu également de favoriser l'agrégation de projets, montrer qu'il y a des mesures qui permettent de réduire les risques perçus et encourager à l'utilisation efficace des fonds publics, veiller au financement de la rénovation des bâtiments publics et mettre à disposition des outils de conseil, accessibles et transparents et disponibles pour tous les publics ciblés concernés.

La méthodologie qui a été utilisée pour assurer la mise à jour de la stratégie est présentée ici. Le travail s'est fait en partenariat avec les consultants, l'administration et les parties prenantes. Après une analyse des besoins et des modifications à apporter, les parties prenantes ont été consultées, mais essentiellement sur les points qui devaient être modifiés ou complétés, quelques groupes de travail thématique vraiment ciblés, notamment sur la précarité énergétique et sur les divergences d'intérêt, la mobilisation des investissements et la problématique des bâtiments publics.

Après cette consultation, des propositions ont été faites, le texte a été adapté, présenté au Gouvernement et puis, après la prise d'acte fin novembre, soumis à la Commission européenne. Actuellement, on est donc dans une phase d'implémentation de la stratégie, de suite, puisque la stratégie ne date pas d'aujourd'hui. Certaines mesures actions sont donc déjà en application ou en cours d'implémentation. Cette stratégie devra être monitorée régulièrement. Cette implémentation se fera également avec l'implication des parties prenantes, c'est donc aussi nécessaire non seulement de consulter lors de l'élaboration de la stratégie, mais également lors de sa mise en œuvre.

Les éléments clés portent sur le renforcement du cadre. Pour cela, la stratégie, outre les objectifs globaux que l'on a exposés préalablement aux niveaux européen, belge, wallon, et cetera, la stratégie propose des objectifs spécifiques clairs et ambitieux, pour le logement et pour le tertiaire.

Pour le logement, l'objectif est de tendre vers le label PEB A décarboné en moyenne pour l'ensemble du parc de logements : en 2050 pour le logement privé et en 2040 pour le logement public. Il y a derrière toujours l'idée de, le plus vite possible, mettre à disposition des logements publics de qualité et aussi le rôle d'exemplarité des pouvoirs publics, ce qui explique le timing qui est quand même différent.

On voit que l'ambition est forte, puisque le parc actuel a en moyenne un label F, et il faut amener tous les bâtiments au label A. Cela montre vraiment l'écart qu'il faudra vraiment compenser avec tous les travaux à réaliser.

Pour le tertiaire, il s'agit, pour 2040, de tendre vers un parc de bâtiments tertiaires efficaces en énergie et neutres en carbone. La cible proposée, c'est une réduction de la consommation d'énergie de l'ordre de 64 % par rapport au bilan 2013 et que la consommation résiduelle soit fournie par la production de sources d'énergie renouvelable.

Un point essentiel qui ressortait également des consultations, c'était de pouvoir proposer une gouvernance renforcée : un pilotage pour la mise en œuvre de la stratégie de rénovation. Il y a une

proposition de mécanisme de gouvernance, de pilotage, qui se trouve dans celle-ci au travers de groupes de travail interministériels, groupes de travail interadministration, mais également chaque fois avec la consultation des parties prenantes qui ont une force de proposition et qui peuvent être des partenaires pour vraiment participer à la mise en œuvre des mesures et des actions.

Pour guider l'implémentation, un échéancier est également présenté. On a vu que l'objectif était ambitieux : atteindre le niveau de label A pour les logements. On sait que c'est vraiment un gap important. On sait que tous les bâtiments ne pourront pas faire l'objet d'une rénovation profonde en une fois. Il s'agit d'agir à plusieurs niveaux pour atteindre les objectifs à la fois de 2030 et de 2050. Pour 2030, c'est déjà très ambitieux. Il faut donc augmenter le rythme annuel de rénovation par étape, mais pas seulement, il faut également stimuler les rénovations profondes en une fois vers le label A et agir également pour les bâtiments qui sont déjà un peu performants ou bien performants, en actionnant alors les travaux relatifs au système et au recours aux sources d'énergies renouvelables. Il faut vraiment non seulement agir sur les bâtiments les plus mauvais, les labels E, F, G, pour lesquels il faut vraiment booster les travaux prioritaires dans un premier temps – ce sont par exemple les bouquets et les travaux relatifs à l'enveloppe qui porteraient sur la toiture, mais également les mesures d'assainissement, puis l'isolation des murs, des sols et des fenêtres –, avant de s'attaquer alors aux systèmes et aux sources d'énergies renouvelables. Pour les bâtiments les meilleurs, qui ne sont peut-être pas suffisamment isolés, il y a encore des travaux d'isolation à amener et à vraiment encadrer et promouvoir.

C'est un peu planifier l'ensemble des mesures pour pouvoir mettre des priorités sur les incitants et les mesures d'accompagnement.

Pour réaliser cet échéancier, les priorités doivent porter – on l'a déjà dit – sur un cadre réglementaire. Le cadre réglementaire est important, parce qu'il assure à l'ensemble des acteurs de la visibilité sur l'évolution minimale qui est attendue de la performance des bâtiments pour atteindre les objectifs à moyen et à long terme.

Un outil important est la mise en place du passeport Bâtiment, accompagné de la feuille de route de rénovation.

La feuille de route de rénovation est incluse dans l'audit actuel, l'audit logement. Elle propose de baliser les travaux qui sont nécessaires à partir de l'état du bâtiment pour l'amener progressivement au label A. Les travaux sont structurés en bouquets de travaux et en différentes étapes. Il y a possibilité de réaliser plusieurs étapes en une fois ou vraiment de les séquencer. L'objectif est d'avoir une vision globale et d'éviter les

effets *looking*, c'est-à-dire ne pas faire de travaux qui pourraient mettre en péril par après l'atteinte des objectifs et qui pourraient bloquer l'amélioration future.

Il y a également lieu d'activer des mesures qui permettent d'encourager, comme on l'a dit, la réflexion globale des projets de rénovation en vue d'une rénovation profonde en une fois ou par étapes, améliorer la visibilité aussi – c'est vraiment important – sur l'estimation des coûts de la rénovation profonde le plus en amont possible, en particulier avant l'achat et via le certificat PEB. C'est donc déjà d'inclure une feuille de route qui donne une indication des travaux à réaliser et qui peut aussi proposer une estimation des coûts. C'est important, notamment pour négocier les prêts travaux avec les banques, et cetera, et aussi ne pas acheter des bâtiments qui se révèlent vraiment trop mauvais qui nécessitent des travaux trop importants en fonction des capacités financières des acquéreurs.

Pour le non-résidentiel, l'objectif de – 55 % d'émissions de gaz à effet de serre en 2030 nécessite vraiment que l'on accélère le plus vite possible toutes les mesures qui permettent d'essayer d'atteindre cet objectif.

On peut donc dire que les bâtiments que nous rénovons actuellement, d'ici à 2030, ne feront plus l'objet de travaux. Il faut donc vraiment penser à ce qu'ils soient déjà conformes, pour la plupart, sachant que la première échéance vise spécialement les bâtiments des gouvernements centraux comme, par exemple, les bâtiments de la Région qui sont ciblés et qui devraient être zéro carbone déjà en 2030.

Pour les autres bâtiments publics, notamment les écoles, les bureaux privés et les commerces, l'échéance a été fixée et proposée à 2035. Il reste du parc devrait être zéro carbone en 2040.

C'est vraiment très ambitieux et assez colossal comme effort à faire rapidement pour enclencher toutes ces mesures.

Les actions prioritaires pour renforcer ce rôle exemplaire des bâtiments publics, c'est bien sûr s'attaquer à l'attractivité et la visibilité des investissements par les pouvoirs publics, mais c'est aussi améliorer rapidement la connaissance du parc de bâtiments publics. Trop souvent, on ne sait pas vraiment ce qu'il en est. On ne les connaît pas. On ne connaît pas les consommations d'énergie, et cetera. Formuler aussi le cadre normatif nécessaire pour déclencher la rénovation des bâtiments publics dans les volumes et niveaux de qualité requis. Derrière, c'est donc l'idée d'établir, par chaque pouvoir public ou gestionnaire de bâtiments tertiaires, une stratégie immobilière globale.

Il y a également lieu de structurer au niveau régional en accompagnement et en ressources pour permettre l'élaboration et l'implémentation des stratégies immobilières locales globales à long terme. Les

ressources, c'est souvent le point bloquant pour pas mal d'interlocuteurs pour mettre en place cette vision.

Il faut donc aussi, comme pour le logement, renforcer le cadre réglementaire de manière progressive en offrant un calendrier de renforcement d'exigence minimale en matière de performances énergétiques des bâtiments. C'est donc une condition préalable à l'internalisation de la performance énergétique dans les prix du marché de l'immobilier. Cette internalisation permettra de libérer, on l'espère, la capacité d'investissement. Elle permet aussi d'amorcer la transformation du secteur en modérant les impacts à court terme, si le renforcement des performances minimales est progressif et peut être anticipé suffisamment. Il y a donc lieu d'établir un cadre aussi qui cible en priorité les bâtiments les moins performants. Les bénéfiques sont importants et cela permet alors aussi d'assurer une meilleure santé, un confort de l'occupant et de lutter contre la précarité énergétique. La plupart des ménages précaires au niveau énergétique occupent souvent les logements les moins performants.

Pour le logement, la stratégie propose de mettre des obligations de résultat, c'est-à-dire en renforçant, par exemple, progressivement, le niveau PEB minimum autorisé en essayant qu'il n'y ait plus, progressivement, de mauvais labels, en mettant des obligations de moyens aux moments charnières. Quels sont les moments charnières ? C'est souvent la vente ou les changements de locataires. Ce sont donc des périodes qu'il est important de capter, car le bâtiment est vide et c'est aussi l'occasion de prendre en compte les futurs objectifs et de mettre en place un projet de rénovation pour le long terme.

Ce cadre réglementaire doit quand même veiller aux impacts sur l'accès à la propriété et sur l'offre de logements. Ce n'est vraiment pas évident de mettre en place un cadre de ce type-là, mais c'est nécessaire si l'on veut vraiment accélérer les rénovations.

Également veiller à ce que des aides soient disponibles pour rendre possible la réalisation des travaux.

Pour le secteur tertiaire, mettre des obligations de résultat avec des échéances progressives pour l'amélioration des performances est essentiel. Cela pourrait être appliqué à des ensembles de bâtiments organisés par territoire ou niveaux des compétences, par exemple, et cela peut être traduit dans la stratégie immobilière globale.

L'obligation résulterait donc dans l'établissement de cette stratégie pour tous les détenteurs ou gestionnaires de bâtiments du secteur tertiaire.

Cette stratégie immobilière globale et à long terme est cruciale pour avoir une vision, une planification des investissements et des travaux à réaliser sur un parc de

bâtiments. L'idée est d'inciter puis d'imposer à tout gestionnaire de bâtiment non résidentiel public et aussi privé de plus de 250 mètres carrés, d'élaborer une stratégie immobilière globale et à long terme, une stratégie incluant à son niveau un plan d'action pour la gestion, la performance énergétique des bâtiments.

Cette stratégie devrait être établie pour fin 2025 – c'est ce qui figure dans le texte, mais le temps passe vite – pour les pouvoirs publics et pour 2025 au plus tard pour les acteurs privés.

Cette stratégie immobilière globale devrait préciser au moins les éléments suivants. On devra y retrouver la formulation des besoins actuels et à venir, vraiment voir si les bâtiments correspondent toujours aux besoins en termes d'occupation et aux besoins futurs. Sinon, il faut peut-être se séparer de certains bâtiments et réorienter le choix pour avoir un parc de bâtiments plus efficace.

Un point important c'est de réaliser le cadastre énergétique des bâtiments avec un monitoring des consommations d'énergie. Il faut pouvoir évaluer, de ce fait là, les investissements qui sont nécessaires. Quand on connaît l'état des bâtiments et que l'on connaît l'objectif à atteindre, pour pouvoir évaluer ces investissements et mettre en place une stratégie pour les financer.

Il faut donc des objectifs de résultats qui sont définis de façon générique au niveau régional, portant sur les consommations réelles, un plan d'action et d'investissements pour satisfaire au calendrier d'améliorations, surtout quantifier les ressources en personnel nécessaire pour ce plan d'action. Sans cela, cela ne sera jamais mis en œuvre. Et avoir un plan de mesures et de suivi des impacts.

L'autre axe que l'on retrouve dans la stratégie concerne le renforcement de la demande et une des mesures essentielles prioritaires c'est l'accompagnement.

L'outil clé qui est repris dans la stratégie c'est le guichet unique. C'est de mettre en place un guichet unique, de proposer un accompagnement à la carte, proactif, en fonction des besoins et en fonction des publics auxquels l'on s'adresse.

L'idée est de mutualiser les structures qui existent déjà actuellement en termes de sensibilisation, d'information des publics cibles, d'utiliser la diversité des portes d'entrée, mais d'orienter vers une solution intégrée pour l'ensemble des questions qui sont posées et de proposer un accompagnement ciblé en fonction des besoins. Ici, on a le logement. En fonction des besoins des ménages.

Cet accompagnement peut être décliné de manière assez minimaliste en relayant, par exemple vers des professionnels de qualité qui seraient reconnus par la Région ou vers des solutions de financement.

Pour les ménages qui ont besoin d'un accompagnement plus important tout au long du processus, on peut imaginer qu'un professionnel coach de la rénovation, peut-être un auditeur énergétique, peut l'accompagner.

Et enfin, il faut tenir compte également d'une partie des ménages qui ont peut-être les moyens financiers d'enclencher des rénovations, mais qui ne veulent pas entendre parler parce que cela leur paraît vraiment dépasser leurs compétences ou bien ils n'ont pas l'énergie de s'en occuper et donc de pouvoir faire appel à un gestionnaire de rénovation qui assure le pilotage de la rénovation.

L'idée du guichet unique figurait déjà dans la stratégie de 2017. Elle a été ici rediscutée au sein d'un groupe de travail, notamment lié au groupe de financement, par les parties prenantes. Les parties prenantes ont émis toute une série de balises en réfléchissant pour déterminer comment permettre le succès de ce service. On retrouve, dans la stratégie, plusieurs conditions au point d'attention lors de la mise en place du guichet pour pouvoir vraiment arriver à l'objectif poursuivi.

Agir sur la demande, c'est également renforcer la stratégie pour soutenir en particulier les publics plus vulnérables. C'est vraiment un point d'attention, issu de la directive PEB 2018. On sait que la précarité énergétique, en Wallonie, touche un nombre important de ménages. On estime qu'elle touche, à des degrés divers, 28 % des ménages. C'est dire si s'attaquer à ces problématiques, avec des mesures spécifiques dédiées, est essentiel.

On trouve une série de nouvelles actions qui sont formulées pour soutenir les publics les plus défavorisés dans l'accès à un logement de qualité. Des actions visent également spécifiquement les logements qui sont gérés par les agences immobilières sociales. Bien sûr, pour le logement privé, il y a des actions pour inciter les propriétaires bailleurs – c'est un point important parce que, souvent, les logements qui sont mis en location sont de qualité moindre- à l'amélioration globale de la performance énergétique de leurs bâtiments. Il faut vraiment renforcer une série de mesures pour cibler spécifiquement ceux-ci.

Outre ces mesures, il y a lieu d'assurer la disponibilité et l'accessibilité des moyens financiers. Ils sont gigantesques. Ils ont été évalués à 120 milliards d'euros à mobiliser d'ici 2050 pour assurer la rénovation des logements. Pour les bâtiments en tertiaire, ce sont entre 34 milliards d'euros et 57 milliards d'euros, selon les points de référence, comme le coût au mètre carré. C'est dire si c'est gigantesque.

Maintenant, il faut aussi se dire que 30 ans c'est aussi le cycle de vie d'un bâtiment pour certains éléments. La plupart des bâtiments existants seront

quand même amenés à être rénovés plusieurs fois au cours de cette période. Il faut vraiment profiter de ces moments et de ces rénovations pour intégrer ces critères de performance énergétique, mais pas que, puisqu'il y a également tous les critères de durabilité et de choix des matériaux, d'écoconstruction, et cetera, que l'on peut aussi appliquer dans ce cadre-là.

Une partie de ces budgets seront, de toute façon, déjà affectés à la rénovation, mais il faut vraiment être certain que les objectifs poursuivis seront bien rencontrés.

Dans la stratégie, on retrouve une série de pistes pour le financement qui sont dédiées par type de bâtiment, notamment pour les bâtiments appartenant aux pouvoirs publics. Pour les autres bâtiments, notamment les logements privés, il y a, chaque fois, une série de mesures qui sont proposées : qui existent, qui peuvent être renforcées, améliorées ou innovantes. Elles devront donc être testées et mises en place pour améliorer l'accessibilité au financement. Des mesures sont également spécifiques aux bâtiments qui appartiennent au secteur privé.

En fait, l'essentiel c'est de mobiliser toutes les sources de financement vu l'ampleur des budgets nécessaires. Il s'agit d'essayer de mobiliser l'épargne privée, de mobiliser les fonds européens et de mobiliser les fonds régionaux.

C'est important d'avoir cette stratégie qui répond vraiment aux demandes de l'Europe, qui s'inscrit vraiment dans les objectifs de la Renovation Wave. On peut espérer que, avec les mesures qui sont incluses dans cette stratégie, l'on pourra mobiliser plus facilement, et sans douter de leur efficacité, les fonds européens.

Agir sur l'offre c'est aussi et surtout renforcer les capacités du secteur de la rénovation. C'est un point crucial. Sans disposer de main-d'œuvre compétente et de qualité, on peut faire l'impasse sur les objectifs ambitieux et sur l'augmentation du nombre de rénovations.

Une action phare de la stratégie c'est de construire cette alliance emploi, environnement, rénovation qui devrait permettre de booster également l'innovation, c'est-à-dire pouvoir innover dans les solutions qui sont reproductibles, peut-être plus faciles à mettre en œuvre. Cela peut être pour des éléments de bâtiments, des systèmes, des solutions faciles à mettre en place et qui sont de ce fait-là moins coûteuses et qui permettent en même temps d'augmenter la qualité.

Assurer la qualité de la formation, en formant tous les métiers à la performance énergétique des bâtiments. Métiers de la construction ou de la rénovation.

Mettre en place des programmes d'accompagnement et de formation spécifiques à la rénovation énergétique

profonde pour tous les entrepreneurs du secteur de la construction, formations qui sont déjà actuellement payées via des chèques-entreprises.

Promouvoir l'approche de la rénovation globale profonde d'un bâtiment et les méthodes de coordination entre entreprises pour ce type de chantier. En pratique, faire appel à des entreprises différentes pose parfois de gros soucis surtout dans les chantiers de rénovation. Il est important de stimuler les acteurs au niveau local par la mise en place de grappes d'entreprises locales qui sont capables de proposer, par exemple, aux citoyens une offre de rénovation globale profonde de leurs bâtiments. C'est déjà le cas au travers des plateformes locales de rénovation qui se mettent en place progressivement et qui rencontrent un certain succès dans certaines entités locales.

Enfin, pour pouvoir alimenter toutes ces mesures, ces actions et la mise en œuvre des initiatives pilotes qui devraient être mises en place pour tester et amorcer la pompe. La stratégie en reprend toute une série. Certaines de celles-ci vont être mises en œuvre prochainement. Il s'agit de réaliser, par exemple, au minimum une campagne pilote de rénovation profonde par an en se concentrant sur des cibles spécifiques telles que les bâtiments publics et les logements d'intérêt public. On a cité tantôt la stratégie de rénovation des logements publics. Au niveau des bâtiments de la Fédération Wallonie-Bruxelles, il y a actuellement une réflexion pour établir une stratégie de rénovation des bâtiments scolaires. Cela s'inscrit également dans ces actions pilotes.

Développer l'accompagnement des ménages à travers le principe des guichets uniques.

Promouvoir et soutenir des initiatives pilotes de rénovation profonde par groupes de bâtiment, rénovation profonde aussi d'une copropriété, d'une rue, d'un quartier, d'une commune.

Encourager via une expérience pilote de convention-cadre entre acteurs financiers et SPW – par exemple, les prêts à taux préférentiel et les garanties sur emprunt – de façon à pouvoir augmenter l'accès au financement notamment pour certains ménages qui n'ont pas accès aux crédits classiques, mais qui seraient demandeurs pour entamer des travaux de rénovation.

Enfin, mobiliser les financements privés, par exemple en participant à des plateformes participatives, mener des expériences pilotes de prérénovation énergétique attachée au bâtiment. Ces expériences existent déjà dans d'autres pays et aussi chez nous dans une certaine commune.

Stimuler le développement de l'économie circulaire dans le secteur de la rénovation et pouvoir prendre en compte tout le cycle de vie d'un bâtiment, depuis le début jusqu'à la fin et à sa réaffectation.

En résumé la stratégie reprend toute une série de mesures qui sont prioritaires pour déclencher cette transformation ou cette révolution qui vise à inciter à rénover, tout en assurant que tout projet de rénovation s'inscrit dans une réflexion globale, en veillant à assurer la qualité de mise en œuvre – il ne suffit pas de faire les travaux, il faut encore qu'ils soient effectués correctement pour que les résultats attendus soient au rendez-vous – et aussi assurer une utilisation optimale du bâtiment. Une fois que les travaux sont terminés, il faut pouvoir occuper, utiliser le bâtiment, comprendre son fonctionnement, assurer le suivi et la maintenance.

Ces mesures prioritaires portent – comme je l'ai expliqué – sur une gouvernance et des objectifs à la hauteur du défi :

- assurer la cohérence entre les différentes politiques ;
- mettre en place un cadre réglementaire stable, progressif, qui est techniquement faisable ;
- promouvoir l'émergence d'un guichet unique pour l'accompagnement des ménages, guichet unique qui devrait être proactif du début jusqu'à la fin ;
- montrer l'exemple – c'est important – avec la rénovation des bâtiments publics ;
- renforcer les capacités du secteur de la rénovation ;
- assurer la cohérence et la disponibilité des solutions de financement et au travers des initiatives pilotes pouvoir tester, apprendre, amorcer la pompe ;
- enfin, ne pas faire main basse sur la communication qui doit être adaptée si l'on veut vraiment susciter l'adhésion dans ces projets qui doivent être mis en œuvre.

Avec cette mise à jour, la Wallonie anticipe les révisions à venir des objectifs et des directives européennes. Les objectifs sont formulés de manière claire, accompagnés de l'évolution nécessaire du cadre réglementaire.

Des mesures et des actions complémentaires sont formulées afin d'assurer la conformité de la cohérence et de l'efficacité.

Enfin, on retrouve aussi l'importance des outils clés qui sont renforcés et de l'accompagnement des publics précarisés.

L'alliance emploi-environnement-rénovation, sera donc l'élément central par contre, pour l'implémentation de la stratégie dans les quatre années qui viennent.

Je vous remercie de votre attention. J'espère avoir été suffisamment synthétique.

M. le Président. – Un tout grand merci pour vos exposés.

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

M. Douette (MR). – Tout d'abord merci pour l'initiative et merci en tout cas pour cette présentation. Désolé si j'ai dû m'éclipser, mais j'essayais sur ma commune de reloger 20 migrants pour lesquels il faut trouver une solution pour ce soir. En même temps, vous voudrez bien m'excuser si j'ai dû louper quelques éléments de votre intervention.

Effectivement, le projet que vous nous présentez ici, Monsieur le Ministre, est relativement ambitieux. Cependant, je vois encore beaucoup d'objectifs à atteindre dans ce que vous avez cité. Certes, c'est alléchant, les deux chiffres que vous avez cités, le nombre de rénovations par jour sur 30 ans, les montants, et donc il y a donc vraiment un défi important à relever avec pas mal de pistes qui sont mises sur le tapis. Je souhaiterais que tous ensemble ici – et c'est peut-être le premier vœu que je souhaiterais – c'est que ces pistes deviennent bien entendu réalité et que l'on ne se retrouve pas dans un an ou deux toujours à dire que l'on devrait mettre cela en place.

Je vous avoue qu'une partie de ma profession, avant d'être député, est de travailler dans le domaine de la construction. J'ai pu voir l'évolution positive des guichets au niveau de la rénovation et de la transformation notamment. On vient d'assez loin, il faut quand même bien l'avouer.

J'ai souvent eu l'occasion de faire appel aux différents guichets qui existent pour l'ensemble de mes clients précédemment et c'est vrai qu'il y a un suivi des réponses. Pour quelle raison est-ce important ? Parce qu'il y a eu tellement de changements dans les types de primes, cela a été modifié régulièrement, qu'entre parfois le moment où l'on signait un contrat avec un client et que le client se lançait dans l'aventure, le système changeait.

Pour finir, plus personne ne s'y retrouvait et je me suis déjà retrouvé, notamment, avec des clients qui décidaient d'abandonner le système de primes parce qu'il était plus complexe et donc cette notion de simplification que vous avez citée ici et qui est déjà en route et qui a fait une fameuse avancée, est à mon sens relativement importante et quand on a une ligne de conduite, c'est essayer de la garder parce que l'on parle de 2030 au travers des différents gouvernements. Je suis désolé, mais, quel que soit le ministre qui soit à la tête du système, que l'on ne change pas systématiquement tout le temps parce que là, cela devient relativement complexe.

C'est pour les primes et je suis ravi de voir que l'on parle ici d'un guichet d'information unique et également la partie accompagnement. Vous l'avez cité.

De l'accompagnement, j'ai bien aimé ce que vous avez dit pour deux éléments. Je me retrouve parfois face – et je le fais dans le cadre de ma profession précédente – à accompagner des personnes qui sont précarisées, de les aider à avoir accès à ces primes et parfois même à avoir l'accès bancaire. La Région wallonne fait également nombre d'actions en la matière pour les aider. Je le fais parce que j'ai toujours aimé le bien public. Tous les entrepreneurs n'aiment pas le bien public et voient d'abord leur portefeuille. Ici, il y en a énormément, et des collègues avec qui j'ai pu travailler ont cette vision des choses. Je crois que l'on peut s'appuyer sur cette connaissance. Ce suivi est important, et je suis vraiment ravi de voir que vous parlez d'accompagnement ici.

J'aimerais que vous précisiez un peu plus le type d'accompagnement que vous envisagez pour le public précarisé. Même si l'on arrive à simplifier la méthode de primes et l'accessibilité, il y a des personnes qui sont parfois même analphabètes et qui sont donc dans cette difficulté de pouvoir aborder un document, quel qu'il soit. J'aimerais que vous précisiez ce que vous entendez comme accompagnement.

J'ai eu l'occasion de proposer un principe autour de la table à deux reprises. On pense toujours que l'on va engager quelqu'un qui accompagne ou un tuteur énergie et que l'on va faire du financement du personnel dans les pouvoirs locaux ou à la Région, dans les guichets uniques, mais il faut trouver une bonne stratégie qui soit claire et lisible pour tout le monde, que ce soit pour la Région, que ce soit pour les pouvoirs locaux.

Des concepts existent, notamment avec des coopératives qui se sont lancées dans des projets qui s'appellent Rénov'action. Je suis sûr et certain que vous connaissez le concept. Il y a là des coopératives qui font cet accompagnement pour les personnes en difficulté. J'ai essayé de monter le projet avec deux-trois communes à proximité de mon habitat. On voit que c'est relativement complexe parce que ces coopératives font elles-mêmes un préaudit au départ et puis l'auditeur de la Région arrive.

Après la lisibilité, la simplification des tâches et l'accompagnement, qui est un élément essentiel sur lequel j'aimerais davantage de précisions, il y a la partie audit. Elle est nécessaire dans certains types de travaux, mais elle devient superflue dans d'autres domaines. Je ne vois pas la raison pour laquelle il faut spécialement un audit pour savoir comment isoler une toiture. Il ne faut pas être grand devin pour se dire qu'il y a une dimension de x en isolation et qu'il faut atteindre ce delta. La plupart des fournisseurs savent vous donner, par rapport à la situation existante, ce que vous devez mettre en place. Dans certains cas, l'audit est un frein, que le client soit précarisé ou non.

Vous parliez des gens qui gagnent bien leur vie et qui veulent isoler leur maison, mais qui n'ont pas le

temps ou qui ne s'intéressent pas à cela. Dès que l'on commence avec l'auditeur, et il y a de très bons auditeurs, mais il y a des auditeurs « spépieux » qui sont des coupeurs de cheveux en quatre. Quand vous les avez chez vous, vous faites demi-tour et vous n'avez plus envie d'isoler votre maison.

Il y a des notions pour lesquelles il faudra un audit et un accompagnement et des notions pour lesquelles il n'en faut plus. Là, on peut simplifier.

Vous parliez de l'enveloppe. Même les murs, c'est relativement aisé et il n'y a pas besoin d'un audit dantesque pour savoir comment isoler la toiture et même les murs, voire changer les châssis.

Ces trois points me font plaisir quand je les entends dans votre discours. J'aimerais en savoir davantage de manière un peu plus précise – pas aujourd'hui – ; vous avez peut-être d'autres documents que vous pouvez nous fournir pour ceux qui sont intéressés par cette matière particulière. On est sur la bonne voie quand j'entends ce que vous avez dit, mais j'aimerais plus de précisions.

Je rappelle aussi la nécessité de se baser sur l'associatif. Il y a déjà des choses qui existent ; il ne sert à rien de réinventer le fil à couper le beurre. C'était pour la partie guichet unique.

J'en arrive à la partie exemplarité des pouvoirs publics. À tous les étages, quel que soit le niveau de pouvoir, nous devons avoir cette notion d'exemplarité.

Je suis un peu déçu, en arrivant ici, de voir la façon dont ont été traduits les subsides UREBA. La plupart des pouvoirs publics qui ont rentré des dossiers – de mémoire, 700 étaient en attente, et l'on a eu pas mal de questions sur le sujet – ont été surpris de voir arriver l'ensemble des dossiers qui ont été rabotés. Dire que cela va diminuer, en soi, cela ne me pose pas de problème, mais qu'on le sache.

Quand vous êtes une commune et que vous estimez faire trois-quatre isolations, que vous avez basé votre budget et puis que, sur un prébudget, les auditeurs, ceux qui ont analysé le dossier, vous disent : « OK, vous avez droit à autant », et quand on a le projet final qui est raboté d'autant, sur un projet d'isolation d'école qui coûte 200 000 euros et que l'on vous rabote de 50 000 euros de subsides qui étaient prévus au départ. C'est une école en moins que vous réalisez. Je n'ai pas d'explication à l'heure actuelle, à part me dire que c'est une enveloppe fermée et que l'on ne sait pas l'étendre de manière indéfinie parce qu'il y a eu plus de projets.

Je vous le dis très clairement, je suis en train de rédiger quelques courriers qui seront envoyés officiellement à l'administration pour essayer de comprendre pour quelles raisons l'ensemble de nos dossiers a été raboté.

Dans la commune dont j'ai la gestion, on a retiré un autre projet qui n'est pas de l'isolation pour pouvoir financer les trois ou quatre projets d'isolation que l'on avait prévus en 2021. Si je l'avais su avant, j'aurais travaillé différemment.

On demande à l'ensemble des pouvoirs locaux d'isoler et d'avoir une stratégie des plans d'investissement à 2024, 2030. Là aussi, si l'on change les règles en cours de jeu, cela va poser des problèmes. Cette notion de bien garder les règles en cours de jeu est importante à mon sens.

J'aimerais que l'on puisse aller aussi dans alliance Emploi-Environnement. De mon expérience professionnelle précédente, il y a énormément de difficultés de trouver de l'emploi dans le domaine, qui plus est dans la transformation. C'est tellement spécifique qu'il est plus difficile de trouver de la main-d'œuvre étrangère. Sur une nouvelle construction, maçonner un mur de blocs, on ne va pas s'en cacher, nous avons des filières qui viennent avec des travailleurs de pays de l'Est, voire des pays méditerranéens. Dans la transformation, c'est un peu plus technique, un peu plus complexe, et donc là il y a vraiment une performance à avoir, mais la main-d'œuvre est extrêmement complexe à avoir. Quand vous êtes un petit indépendant et que vous formez la personne en interne, bien souvent, elle part après vers de grosses boîtes puisqu'il y a le jeu des primes que vous pouvez offrir à un des membres du personnel qui sont formés. Il y a aussi, il ne faut pas le nier, de la concurrence entre sociétés qui se volent les travailleurs.

Vous parliez de la Fédération Wallonie-Bruxelles et des bâtiments. On parle du chômage : il y a vraiment des filières entières à mettre en avant, on doit jouer là-dessus. Je suis heureux de vous en entendre parler également.

Je reviens sur la partie des produits homologués. On parle du coût de la transformation. Je remarque depuis des années que la plupart des produits qui sont homologués ou qui sont validés par la Région dans le cadre des primes ont tendance à avoir un coût complémentaire. Il y aura peut-être là une maîtrise à avoir.

Vous avez des produits qui ont des capacités similaires, mais parce qu'ils ne sont pas reconnus par la Région wallonne ont des prix d'achat différents. Certains fournisseurs jouent sur ce biais. On arrive parfois à l'étrangeté du système où il revient parfois moins cher – et j'ai eu le cas dans certaines toitures – d'isoler par d'autres produits non homologués que de prendre un produit homologué parce que, même si vous avez la prime, cela vous revient in fine plus cher. Là, il y a une analyse à faire également. Voire même, les mêmes produits qui ne sont pas homologués dans d'autres pays frontaliers et pour lesquels vous pouvez

aller chercher exactement le même produit en France, en Allemagne, avec des gammes de prix différentes.

Enfin, quand vous parlez de lien – et vous avez parlé de bâtiments qui sont en situation vraiment très loin dans la précarité isolation, précarité isolante –, j'ai remarqué que ce sont souvent généralement des biens qui sont, pour une bonne partie, mis en location avec des AIS. Au niveau de la Région, nous avons aussi un levier puisque le système de l'AIS est merveilleux si l'on veut multiplier les logements publics en Wallonie. D'ailleurs, il y a un lien très fort qui est mis dans la Déclaration de politique générale sur le sujet. On peut faire un lien entre ces logements AIS sur lesquels on devrait mettre au niveau de l'isolation parce que l'on a un lien très fort entre ces AIS, la Région wallonne et on a un parc auquel on a accès avec un lien entre les propriétaires et les locataires. Il y a peut-être une notion que vous n'avez peut-être pas développée dans votre programme et qui peut être intéressante à faire.

Voilà pour la première salve de questions suite à votre intervention. Je vous remercie pour cette présentation qui était vraiment rassurante, mais devrait passer en « faisons-le » ou « c'est fait ».

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

M. Nemes (PTB). – Tout d'abord merci pour cette présentation et d'avoir résumé, en 20 minutes, les centaines de pages que prennent l'ensemble de cette stratégie.

Pour commencer, le constat est de dire qu'il y a vraiment du bon dans cette stratégie. On est vraiment d'accord avec les nombreux constats, les ambitions aussi, en termes de rénovation de logements, notamment celui de tendre, pour l'ensemble du parc, vers le label à décarboné vers 2050, ou encore les besoins d'investissement, qui se chiffrent en centaines de milliards d'euros.

On est aussi heureux de voir que l'on pointe la contradiction qui existe entre les intérêts du propriétaire et du locataire au niveau de la rénovation énergétique, que cela va être un point focal important. C'est vraiment un problème d'autant plus vrai que, par rapport aux conditions d'octroi de prêts, qui sont de moins en moins accessibles pour les petits propriétaires, c'est une contradiction à laquelle je pense qu'il faut vraiment que l'on fasse attention.

Nous sommes également ravis de constater que la Région entend rénover prioritairement les logements les moins performants, et donc les plus susceptibles d'appartenir ou d'être occupés par des ménages qui sont vraiment les plus vulnérables par rapport à la précarité énergétique.

Le PTB est aussi complètement favorable à la mobilisation de l'épargne privée pour la rénovation du bâti public au moyen d'obligations. C'est une solution

que nous prônons depuis longtemps, car oui, au moyen d'une banque publique, il est possible d'investir socialement et écologiquement l'épargne privée des citoyens, tout en garantissant que celle-ci ne soit pas investie dans des fonds spéculatifs. La banque publique d'investissement allemande KfW est vraiment un bon exemple. Avec un capital de près de 4 milliards d'euros chez nos voisins, elle a investi principalement dans la transition écologique, en particulier pour un programme d'efficacité énergétique. Depuis 2001, le bilan est assez positif puisque ces prêts ont permis d'isoler plus de deux millions de maisons, ils ont employé plus de 200 000 personnes par an, et les obligations émises sont garanties par l'État, ce qui donnait une cote AAA sur le marché pour ces obligations.

On a pu constater, dans la présentation, que l'évaluation de la stratégie de la rénovation a montré que la Wallonie était en bas du tableau en 2014, alors que l'Allemagne était troisième sur 27. Ce classement montre que l'effet levier de la banque publique a été évalué avec une cote très bonne.

On parle beaucoup d'effet de levier dans le rapport de la stratégie de rénovation. Nous pensons qu'il s'agit de la bonne direction à prendre, mais on doit donner les moyens des ambitions. C'est pour cela que j'insiste sur cet exemple de la banque KfW en Allemagne, car, avec 1 milliard d'euros d'investissements, cela s'est transformé en 6,5 milliards d'euros de prêts et un investissement total de 18,5 milliards d'euros qui a pu être réalisé, donc c'est 20 fois plus que la subvention publique quand on fait le bilan total de la banque. En termes d'effet de levier, on peut vraiment constater ici que l'on a exactement ce dont on a besoin pour la Wallonie aussi. Ce n'était pas pour des projets privés qui étaient financés tous azimuts, mais pour financer des projets publics.

Dans le cadre global que je viens de tisser, j'ai plusieurs questions, que je vais d'abord adresser à M. le Ministre, mais je ne sais pas si quelqu'un d'autre voudra y répondre.

Y a-t-il une concertation, au niveau fédéral, pour qu'une banque publique dans le même style que celle de la KfW en Allemagne soit mise en place pour permettre la rénovation des logements du pays ?

Autre question : le rapport parle également de fonds d'investissement à développer. C'est une bonne initiative s'il s'agit de fonds publics pour le public. Comment ces fonds vont-ils être mis en place ? Sont-ce les bras financiers de la Wallonie qui vont être les acteurs de la mise en place des fonds pour la stratégie dans laquelle on s'inscrit ici ?

Le gros point que j'aimerais bien aborder ici, qui a été aussi soulevé par M. Douette, c'est la question des résultats des politiques du passé. On a pu constater que, depuis plus de 10 ans, des alliances Emploi-

Environnement ont été mises en route, avec des campagnes d'information, et cetera, comme c'est un petit peu le cas ici. En 2011, c'était déjà le cas, en 2016 aussi, avec, chaque fois, des ambitions affichées tout à fait respectables. Cependant, au niveau des résultats, on doit bien constater que les ambitions n'ont pas été atteintes. Plus de 70 % du bâti wallon est en dessous du PEB D. Il en va de même pour l'emploi.

Si l'on reprend une critique que M. Carnoy de la Confédération de la construction a faite en 2014, il avait indiqué tout un tas de bémols au niveau des objectifs de l'emploi. À l'époque, c'était M. Nollet qui était ministre de l'Énergie, et il avait expliqué qu'il y a avait eu une évaluation un peu maximaliste des emplois créés et que, de manière générale, le secteur wallon de la construction avait perdu 3 000 emplois salariés sur la période de 2012 à 2013. Il pointait que l'alliance avait permis de limiter la casse, mais qu'elle n'avait pas pu tenir ses promesses.

On se demande, Monsieur le Ministre, comment on va garantir la création d'emplois, comment on va garantir le fait que l'on va atteindre les objectifs qui sont là, parce que créer de l'emploi public, pour nous, c'est la meilleure manière d'avoir le contrôle sur cet objectif. Je voulais vous poser la question de ce que vous en pensez, comment vous envisagez ce travail de pouvoir garantir que l'on va atteindre les objectifs à ce niveau-là.

Toujours à propos des garanties, je vais reprendre un reportage de la RTBF de septembre 2019 sur les logements sociaux qui montre qu'un tiers des logements sociaux ne sont pas conformes aux normes de salubrité et de sécurité. C'est d'ailleurs un constat indirect de cette stratégie : on constate l'état déplorable du bâti wallon. C'est pourquoi nous aimerions savoir comment vous pouvez garantir que ce qui est promis aujourd'hui sera bien réalisé, que cela ne restera pas de jolies promesses, mais sera bien des actions concrètes.

C'est vraiment la question de se fixer les exigences, mais surtout de comment vous voulez les atteindre.

On salue, on est vraiment très enthousiaste à l'annonce des intentions, mais on est inquiet au vu des résultats des gouvernements précédents de savoir ce qui va faire la différence ici, avec cette stratégie.

Ma dernière question, toujours pour M. le Ministre – j'en aurai une ensuite pour Mme Glineur –, concerne les agents et les acteurs communaux, je pense particulièrement ici aux conseillers en énergie, dans ce vaste plan de rénovation et d'isolation. Comment l'expertise des agents de terrain peut-elle contribuer à ce plan au-delà de la distribution de l'information.

La stratégie globale qui nous a été présentée doit être établie pour fin 2021 pour les pouvoirs publics et pour 2025 pour les acteurs privés. N'est-ce pas laisser trop de temps filer dans le cadre des acteurs privés, vu

l'urgence dans laquelle on est aujourd'hui au niveau climatique et de l'ambition des objectifs qui sont dans le PNEC ? Pourquoi ne pas utiliser des agents communaux pour parcourir les quartiers avec des caméras thermiques et répertorier cela pour fin 2021 ? Pourquoi attendre du privé, pourquoi ne pas accélérer directement avec ces acteurs-là ?

En plus, ce travail n'a pas nécessairement à être effectué par des professionnels de la construction. On aide comme cela à répondre au manque de professionnels pour ce genre d'audit, par exemple.

Cette question sur l'implication des agents communaux, elle concerne également les guichets uniques. Vous annoncez le passage à un accompagnement proactif – relais, gestionnaires de rénovation, coachs –, c'est une très bonne chose. Là, j'ai quelques questions un peu plus pratico-pratiques. Combien de guichets, Monsieur le Ministre, envisagez-vous en Wallonie ? Comment vont-ils être déployés ? A-t-on déjà une idée de combien de travailleurs seront nécessaires pour réaliser cet accompagnement ?

Dans l'idéal, ne pourrait-on pas carrément envisager un guichet par commune et faire une collaboration avec les équipes communales pour mesurer toutes les rénovations ? C'est vraiment la question globale que je pose par rapport à ceci.

Pour clôturer, une question à Mme Glineur, suite à la présentation, concernant la stratégie de suivi, la SRLT, la stratégie de rénovation à long terme, que vous avez présentée. Je n'ai pas très bien compris pourquoi cette stratégie doit être mise à jour tous les 10 ans et pas à un intervalle suivant un timing plus court. En même temps, on parle d'un monitoring au collet pour bien suivre. Là, je n'ai pas très bien compris le rapport sur le temps de monitoring.

Enfin, vous soulignez l'importance d'un cadastre des bâtiments publics pour pouvoir isoler au plus vite ces bâtiments. Je voulais vous poser la question – je ne sais pas si c'est M. le Ministre ou Mme Glineur qui pourra répondre – où en est-on déjà ? Tout est-il à faire, si l'on estime que l'on est à 20-30-80 % ? Quand estime-t-on pouvoir avoir une connaissance détaillée de l'état de rénovation des bâtiments publics ? On voit que la date limite est mise à 2021, comme renseigné dans le *slide* 28. Est-ce une date réaliste au vu de la réalité de terrain ?

M. le Président. – La parole est à M. Fontaine.

M. Fontaine (PS). – Merci pour cette présentation très intéressante. Même si ce n'est pas moi en général au groupe PS qui m'occupe de la matière bâtiment et énergie, je le fais bien volontiers aujourd'hui et j'ai été très intéressé par ce que vous aviez présenté.

Je voulais simplement dire que le système actuel – tout le monde le dit, ce n'est pas nouveau – est

beaucoup trop complexe. Je crois que le constat est clair : il faut absolument le simplifier. Si l'on veut que les personnes physiques ou morales y adhèrent, il faut mettre en place une solution qui permettrait de renseigner et de conseiller toutes les personnes, ce que vous proposez évidemment dans votre démarche et dans ce que vous nous avez présenté aujourd'hui.

Le nombre de primes et la multitude des primes et des incitants font que, finalement, on ne s'y retrouve plus, que cela soit une personne qui sait comprendre les choses ou une personne encore précarisée qui a encore plus difficile. Il faut donc vraiment donner de la lisibilité, de la cohérence à ce que l'on veut faire, c'est important.

Je sais que cela n'entre pas dans le champ de vos compétences, mais la révision de la fiscalité immobilière wallonne durable devrait être nécessaire et je pense qu'elle doit être réfléchie, Monsieur le Ministre.

Vous l'avez souligné aussi, ceci est un vaste chantier. Tout le monde le reconnaît, mais pour qu'elle soit efficace, il faudra avancer avec les différents niveaux de pouvoir et de façon transversale.

Si l'on avance seul de notre côté, on n'y arrivera pas et il y a des exemples assez criants dernièrement où certaines régions ont voulu avancer sur quelque chose et finalement se sont pris une volée de bois vert des deux autres régions et du Fédéral.

Je pense qu'ici l'expérience fait que l'on devrait en tout cas concerter les autres niveaux de pouvoir.

Attirer votre attention aussi pour que – et là aussi c'est quelque chose d'assez compliqué – moduler les droits de donation, de succession, d'enregistrement et adapter le précompte immobilier en fonction de la performance du bâtiment entre aussi dans le cadre du principe pollueur-payeur.

Sur le principe, nous sommes tout à fait d'accord, il n'y a vraiment aucun problème, mais il ne faudrait pas non plus qu'à un moment donné ces mesures pénalisent à nouveau les personnes moins aisées financièrement, les personnes précaires, où cette frange de population n'a vraiment pas le choix que de faire comme cela.

J'ai une série de questions que je veux adresser à M. le Ministre et à vous et vous voyez qui veut y répondre ou qui peut y répondre. Quelles pistes envisagez-vous pour inciter les propriétaires bailleurs à entreprendre des travaux d'isolation voire de rénovation profonde ? La volonté est là, mes collègues l'ont souligné, qu'envisage-t-on, quelles pistes envisage-t-on pour les inciter ?

Les incitants, vous en avez parlé, mais a-t-on simplement la communication qui va jouer le jeu ? Vous en avez parlé, Madame. Maintenant, y a-t-il autre

chose ? Qu'est-ce qui pourrait les inciter à passer à l'action ?

Il y a la volonté et puis il y a le passage à l'action.

C'est important de viser ces propriétaires, car les locataires, eux, sont des personnes normalement à revenus moyens, des personnes modestes et il faut considérer que c'est peut-être, là, la cible prioritaire.

Vous mentionnez que les passoires énergétiques – et ce n'est pas moi qui le dis – les logements vétustes feront partie des cibles prioritaires. Je pense que tout le monde peut être d'accord.

Ces logements sont occupés par des ménages les plus précaires et je peux vous en faire visiter dans ma région, il y en a un paquet. Une partie d'entre eux vit dans des logements sociaux, mais il y en a aussi qui sont locataires et même propriétaires. Là aussi, il va falloir trouver des solutions parce que tous les propriétaires qui financièrement sont assez aisés et peuvent imaginer ou penser entreprendre des travaux, cela ne veut pas dire qu'ils vont le faire. Je crois qu'il y a un collègue qui l'a dit tout à l'heure, entre la réflexion et le passage de l'audit, qui aussi en rebute plus d'un, et le fait de passer à l'action, il y a une marge et là il y a quelque chose peut-être à faire.

Ne faudrait-il pas non plus prévoir – ce sont des réflexions – un fonds spécial pour les ménages à bas revenus à l'instar de ce qui s'est fait en Région bruxelloise ? La rénovation de l'ensemble des bâtiments contribuera de manière importante, évidemment, à la réduction des gaz à effet de serre, elle aura des impacts non négligeables sur l'environnement, la fracture énergétique des ménages et bien d'autres choses encore.

De ce fait, ne risque-t-on pas de se retrouver dans un scénario où le prix de l'immobilier va continuer à s'envoler, à flamber ? Je pense qu'il faut être réaliste. Les exigences lors des constructions et rénovations de bâtiments vont se répercuter sur les loyers, fort probablement et sur les coûts d'acquisition des logements. Là aussi, il faudrait trouver une solution qui puisse compenser parce qu'à un moment donné, le propriétaire, s'il fait des travaux, il va vouloir récupérer l'argent quelque part. S'il ne l'a pas en aides publiques – ce que je ne préconise pas nécessairement, c'est une réflexion –, il faudra qu'il le retrouve quelque part.

La question est simple. Comment évitez-vous, comment comptez-vous éviter ce scénario, tout simplement ?

L'objectif, dans un premier temps, sera de susciter l'intérêt, je le disais tout à l'heure, et la motivation des parties prenantes pour améliorer les performances de leur logement. Un cadre incitatif sera-t-il mis en place, avec une multitude de solutions ou une complémentarité de celles-ci ?

Si l'intérêt des propriétaires et autres n'est pas au rendez-vous, je le disais précédemment, comment comptez-vous imposer une cadence de sorte à atteindre les objectifs de la stratégie de rénovation, qui est, nous l'avons tous reconnu, ambitieuse ?

Quel taux de rénovation par année prévoyez-vous, en termes de pourcentage ou d'unités, tous secteurs confondus ?

Comptez-vous ajuster les postes budgétaires relatifs aux primes pour les programmes UREBA, AMURE, RenoWatt, les Accesspack et Rénopack ? Je suppose que vous allez faire une réévaluation de l'ensemble de ces choses-là.

En complément, comptez-vous mettre en place de nouveaux dispositifs ou de nouveaux mécanismes d'aides financières directes à ce moment-là ? Y a-t-il quelque chose de prévu ? Si oui, quoi ? Si non, pourquoi ne prévoit-on pas ? Est-ce pour des raisons budgétaires ou autres ?

Comptez-vous également augmenter les crédits pour le fonds des bâtiments scolaires ou infrastructures sportives et plan Piscines ? On sait qu'il y a des choses à charge de la Région wallonne et d'autres pas.

Monsieur le Ministre, vous avez évoqué le terme de renforcer l'efficacité des subventions, mais renforcer l'efficacité ne veut pas spécialement dire augmenter les crédits, si je comprends bien. Comment voulez-vous renforcer l'efficacité ? Quelles manières allez-vous employer ?

Vous évoquez aussi vouloir mettre en place 150 – si mes chiffres sont corrects – coopératives relatives à la rénovation des bâtiments. Comment comptez-vous vous y prendre ? En dehors du dispositif Brasero Kyoto, d'autres incitatifs existent-ils pour le développement de ces coopératives ?

Enfin, quid des rénovations de quartiers ? On sait que les quartiers c'est important, alors quid de ces rénovations ? Pouvez-vous nous en dire plus ? Comment comptez-vous vous y prendre concrètement et votre feuille de route est-elle déjà établie à cet égard ?

J'en terminerai là pour un premier tour de questions, on verra par la suite. Je vais quand même laisser des questions à mes collègues qui doivent encore s'exprimer.

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

M. Demeuse (Ecolo). – Merci, Monsieur Fontaine, d'avoir laissé encore quand même quelques questions, même s'il y en a certaines qui se recouperont. Je pense que cela permettra aussi de compléter. C'est vrai que c'est un dossier extrêmement important et je voulais également vous remercier pour la présentation extrêmement claire et remercier également M. le Ministre.

C'est vrai que cette stratégie rénovation long terme est un des leviers capitaux pour atteindre nos objectifs et nos ambitions en matière climatique. Comme les objectifs sont ambitieux, la stratégie est ambitieuse également. On parle de décarbonation totale du parc immobilier wallon d'ici 2050. Ce n'est évidemment pas rien. Cela suppose non seulement une volonté politique forte – et je pense que c'est l'objectif de cette stratégie – mais aussi une mobilisation totale de l'ensemble des acteurs, que ce soit les acteurs de terrain, mais aussi les citoyens. Je relevais à plusieurs reprises l'importance de continuer ce travail à la fois de communication, mais aussi de travail avec les différentes parties prenantes et avec les citoyens. C'est un élément qui est vraiment important.

J'avais pour commencer deux petites questions qui me semblent peut-être intéressantes à adresser à l'administration, Mme Glineur et M. Fourez, que je remercie encore pour leur présence. La stratégie fixe donc des objectifs spécifiques à atteindre pour 2050 à la fois pour le logement et pour le tertiaire notamment. Pour le logement, vous parlez de label A décarboné. En fait, je me disais que cela pouvait être utile de préciser ce que cela signifie précisément ce label A décarboné. Pouvez-vous en dire un peu plus ? Je serais heureux d'entendre quelques précisions par rapport à cet élément-là.

Pour le tertiaire, là le label utilisé ou en tous cas l'objectif annoncé sont des bâtiments efficaces en énergie et décarbonés. J'aurais voulu savoir s'il y a un objectif plus précis en termes de performances réelles à atteindre pour cibler cette efficacité énergétique. Pouvez-vous m'en dire un peu plus ?

Par ailleurs, la stratégie 2020, vous l'avez dit, est une mise à jour de la stratégie de 2017. Qu'en est-il du coût de l'opérationnalisation des outils clés pour le secteur du logement, en particulier ? C'était pour les quelques questions techniques pour commencer.

De façon plus générale, une série de questions adressées, notamment à M. le Ministre, mais aussi à l'administration, sur cet enjeu économique qui a déjà été soulevé par mes collègues et cette question d'emploi. C'est une opportunité importante en termes de création d'emploi, de soutien et de dynamisation à tout un secteur qui en a bien besoin pour l'instant, à la sortie de la crise et avec ce contexte actuel.

On sait que c'est un fameux défi puisque selon les statistiques du FOREM, il y a de nombreux métiers liés au bâtiment qui sont en pénurie. Il y a toute une série de formations qui sont proposées par les IFAPME, mais je pense qu'il est aussi utile d'avancer vers une forme de cadastre et surtout de proposer de nouvelles formations avec aussi l'enjeu qui me semble important qui est celui d'encourager les gens à suivre ces formations. Il faut évidemment réfléchir aux moyens de le faire via des primes, via des actions de sensibilisation, des

partenariats avec les écoles, les entreprises, mais c'est un vrai défi pour rencontrer les objectifs tout en ayant un impact positif sur le tissu économique wallon. C'est aussi un autre enjeu qui a été soulevé. Évidemment, cet impact positif ne se mesure pas en une année. J'ai entendu des chiffres où on compare une année par rapport à l'autre. Je trouve que cela n'a pas beaucoup de sens. C'est sur une période de cinq ou dix ans que l'on compare l'évolution et la création d'emplois dans ce domaine. C'est une dynamique que l'on doit pouvoir créer. Je souhaiterais donc pouvoir vous entendre, Monsieur le Ministre, sur la façon de booster l'offre de ces métiers.

On l'a cité, on sait qu'un des leviers, c'est cette alliance Emploi-Environnement-Rénovation. Contrairement à ce que j'ai pu entendre, les résultats des alliances précédentes étaient plutôt très positifs et salués par l'ensemble des acteurs. J'aurais donc voulu savoir où en étaient la mise en œuvre et le projet de mise en œuvre de cette nouvelle alliance Emploi-Environnement qui est annoncée par la DPR.

Je pense que c'est aussi important de stimuler la demande pour du personnel localisé en Wallonie. J'aurais donc voulu savoir, par rapport à cela, si cette préoccupation était intégrée à la réflexion et comment.

Le deuxième enjeu, c'est la concrétisation. Ici, ce sont beaucoup d'objectifs très ambitieux, mais il y a un enjeu à mettre cela en musique de manière très rapide avec des mesures concrètes. J'aurais voulu savoir, davantage sur le volet politique, quelles étaient les priorités sur lesquelles travailler à cet égard dans un premier temps. C'était pour la seconde série de questions.

Parmi ces pistes d'actions concrètes, M. Fontaine vient de l'évoquer, mais il y a cette question des stratégies de rénovation par quartier. J'avoue aussi que cela m'a particulièrement intéressé. L'idée est de favoriser ces grandes opérations de rénovation à l'échelle d'un quartier. J'aurais voulu savoir comment cela allait concrètement se mettre en œuvre. Quand cela pourra-t-il démarrer ? Comment sélectionnera-t-on les quartiers ? Pouvez-vous nous en dire un peu plus ?

Un autre élément qui me paraît vraiment fondamental – plusieurs l'ont évoqué – c'est le financement, les leviers de financement de toutes ces politiques. On sait qu'il faudra mobiliser les 120 milliards d'euros, dont beaucoup d'argent privé qui devra être investi. J'aurais voulu, là, entendre un peu plus d'éléments sur cette question, savoir comment on va aller mobiliser cet argent privé. Je pense notamment au système de tiers investisseur, mais aussi – cela fait partie du plan de relance européen et des fiches qui ont été rendues d'un fonds d'investissements publics et privés pour financer l'isolation des bâtiments. Pouvez-vous nous en dire plus sur la mobilisation et le fonctionnement de ces moyens ? Comment stimuler

l'apport du privé de façon générale avec en corollaire, une question liée à un aspect qui me semble important, ce sont les propriétaires – cela a été évoqué et j'en profite pour insister – qui ont des revenus précaires et pour lesquels la rénovation est d'autant plus fondamentale qu'elle permettrait de faire des économies, mais qui, du coup, n'ont pas nécessairement les moyens de faire ces rénovations puisqu'ils n'ont pas des revenus suffisamment élevés. Là aussi, j'aurais donc voulu savoir ce qui était prévu pour permettre à ces ménages de réaliser également une rénovation de leur logement.

On sait que la stratégie de rénovation à long terme, elle s'articule avec la stratégie de rénovation des logements publics. Il y a quelque mois, le ministre Dermagne à l'époque présentait la stratégie de rénovation du logement public en identifiant là aussi une série d'enjeux. Les sociétés de logements publics sont aujourd'hui en train de peaufiner les plans de rénovation de leur parc. Pouvez-vous détailler un peu plus la façon dont cette stratégie de rénovation du logement public, qui est aujourd'hui poursuivie par M. Collignon et l'ensemble du gouvernement, s'intègre dans la stratégie de rénovation à long terme ? Voilà pour les quelques questions que j'avais à poser.

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

M. Matagne (cdH). – Bonjour à toutes et à tous, chers collègues et merci beaucoup Madame et Monsieur pour cette présentation.

Je vais essayer de ne pas répéter les différentes questions qui ont été posées par mes excellents collègues, mais plutôt essayer de les compléter, à commencer par le bâti que j'appelle « remarquable ». Bien entendu, on peut facilement distinguer les bâtiments classés, mais il y a aussi – et on a de la chance dans nos belles régions de Wallonie – de magnifiques maisons en pierres qui on le sait, sont considérées comme des passoires énergétiques bien que les propriétés de certains murs épais avec des inerties très importantes ne sont pas si catastrophiques que cela sur le plan énergétique. J'aurais aimé savoir quelle était la stratégie envisagée pour ce type de bâtiments bien particuliers, chers à certaines personnes dont je fais partie, vous l'aurez compris. Et puis aussi par rapport aux petits propriétaires, ceci a bien été mentionné par mes collègues et je ne dénigre personne en les baptisant « petits propriétaires », mais simplement j'aimerais savoir ce qui est prévu pour ces personnes dont certaines sont résidentes de leur logement et ont du mal à le faire évoluer dans le bon sens. D'autres sont des propriétaires qui louent un bâtiment, mais qui n'ont pas non plus la faculté de faire évoluer ce bâtiment de manière rapide. En tant que propriétaires, ils ont des obligations vis-à-vis de leurs locataires et donc quid de ces personnes ?

J'aimerais aussi avoir davantage de précisions sur la chaîne de valeurs qui est créée au départ de l'euro investi et qui en génère cinq derrières. C'est une bonne chose, évidemment, mais j'aimerais savoir comment on parvient à ventiler la répartition de ces cinq euros. Profite-t-elle davantage à certaines filières plutôt qu'à d'autres ? Est-ce que ce sont nos opérateurs, nos PME wallonnes qui en profitent le plus ou pas ? Est-il possible que cela leur profite davantage ?

Peut-on avoir davantage de précisions à ce sujet ? À titre d'information personnelle, a-t-on une idée ou des chiffres précis de l'évolution du taux de rénovation sur les 10 ou 15 dernières années en Wallonie ? On sait que dans certaines communes, il y a des turnovers importants. C'est donc le moment plébiscité pour rénover un bâtiment. Il y a certaines conditions favorables pour la rénovation d'un bâtiment. Mais on sait aussi que la rénovation d'un bâtiment ne se fait pas toujours de manière optimale et donc j'aurais aimé savoir si on avait des chiffres concrets sur l'évolution du taux de rénovation.

Peut-être une évaluation du système de primes actuelles ? Tous mes collègues en ont parlé et ont pointé les contraintes administratives qu'elles génèrent. Vous qui utilisez, ou en tout cas qui connaissez bien ces systèmes pour en parler quotidiennement, quel est votre avis sur la question ? Et finalement de quelle manière peut-on les faire évoluer correctement ? Vers quel système peut-on se diriger ? Pouvez-vous également nous faire un petit bilan de la manière dont on fonctionne en Wallonie par rapport aux autres régions du pays ? Il serait intéressant de savoir s'il y a de bons exemples de l'autre côté de la frontière. On prend souvent en exemple la Flandre dans ce Parlement. Il y a peut-être des choses qu'ils font bien, mais il y a certainement des choses qu'on fait mieux. Donc j'aimerais savoir si c'est le cas.

Concernant le passeport bâtiment, on sait qu'il y a des réflexions qui sont faites autour d'un passeport unique qui intègre les différentes énergies. J'aimerais avoir votre avis sur la question. Voir de quelle manière il serait possible de l'intégrer dans cette stratégie, voir quel est votre avis plus simplement sur la question.

Enfin, quelle attention particulière porte la stratégie sur les matériaux biosourcés ? Aujourd'hui, on sait que c'est déjà dans les critères pour les aides économiques, mais j'aimerais savoir s'il y a davantage une intention de valoriser ces matériaux ?

Et puis enfin, de quelle manière les enjeux de l'économie circulaires sont-ils intégrés dans votre stratégie de rénovation ? Y a-t-il une vision ou des notions de traitement des déchets qui sont envisagées derrière tout cela ? Je vous remercie d'avance pour vos précisions.

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

Mme Nikolic (MR). – Beaucoup de choses ont déjà été dites par mes collègues, donc je vais un peu charger la barque des questions, mais je vais essayer d’aller directement à mon point. Merci, Monsieur le Ministre et Mme Glineur pour leurs présentations, surtout Mme Glineur pour sa longue présentation très complète. Je l’ai entendu beaucoup de la part de mes collègues, les enjeux sont effectivement gigantesques et le travail à venir est gigantesque aussi, mais voilà, il faut commencer quelque part et il était important et urgent de lancer la dynamique, donc je me réjouis et je ne resterai que sur la note enthousiaste d’être, contrairement à d’autres.

Au niveau des questions, je rejoins celle de M. Demeuse, cela m’avait interpellé pendant la présentation de Mme Glineur, sur le label A décarboné, de quoi parle-t-on ? Label A, label A+, A++ ? Qu’est-ce que, exactement, le label A décarboné par rapport au label A existant ?

Autre élément de réflexion, l’Union européenne demande que la stratégie reprenne, notamment, l’identification des mesures rentables de rénovation et donc je rejoins les questions sur le diagnostic de la situation actuelle, l’évaluation de la situation des rénovations du bâti wallon sur le terrain, l’évaluation du système des primes actuelles et finalement, est-ce que vous disposez de l’identification de ces mesures rentables de rénovation ?

L’Union européenne demande aussi que la stratégie reprenne des mesures spécifiques relatives au financement, alors au niveau des sources de financement, j’ai entendu parler du plan de relance européen, du plan de transition wallon, Get Up Wallonia et cetera, j’ai entendu ce montant compris entre 120 et 170 milliards d’euros. Sur quelle base ce chiffre a-t-il été déterminé, et quelle est la part du public et du privé dans ce chiffre ?

Quelques autres questions plus spécifiques : d’abord, une petite partie de la stratégie, mais qui a aussi été évoquée par des collègues, c’est la rénovation par quartier. Comment, concrètement, cela sera organisé, d’où viendra l’impulsion et notamment où se situera et comment se formalisera le rôle des autorités communales ? Comment tous les outils qui existent déjà, les PDU, les SDT, et cetera, seront pris en compte dans cette stratégie de rénovation par quartier ?

Au niveau des solutions de crédits financés par la Région wallonne, Madame Glineur, vous avez évoqué un projet pilote pour des prêts, est-ce que vous pouvez préciser cette idée et la différence par rapport au mécanisme existant, je pense notamment à Rénopack. Mon collègue, Manu Douette, a posé la question, a soulevé le problème des audits obligatoires pour tous les travaux, et je pense qu’il y a la possibilité de *bypasser* pour de petits travaux ces audits. Est-ce que vous

pouvez nous en dire plus, refaire le point par rapport à où on en est là-dessus ?

Enfin, un aspect un peu plus social aussi, je rejoins des questions que des collègues ont posées. Ici, c’est vraiment sur l’impact sur les loyers de la rénovation des logements les plus précaires, puisque c’est un des objectifs centraux. On sait que l’accès aux primes pour les propriétaires bailleurs est notamment conditionné au respect de la grille des loyers, et vous avez évoqué, Monsieur le Ministre, mais aussi Madame Glineur, le mécanisme de loyer chaud. Il y a néanmoins un risque d’augmentation globale des loyers pour les biens présentant une meilleure efficacité énergétique, sans compter les risques pour les propriétaires de voir leur revenu cadastral réévalué et donc avec un impact sur les loyers également.

Je viens d’une ville, on parle souvent du processus de gentrification des quartiers voire d’une ville dans son ensemble, où un quartier, la ville se modifie au profit de classes sociales dites plus aisées et au détriment de ceux qui y habitaient auparavant, qui étaient peut-être plus modestes. Est-ce un élément de la réflexion, de l’analyse dans cette stratégie ?

Enfin, j’ai une question pour vous, Monsieur le Ministre, un peu plus politique. Qu’en est-il du cadre réglementaire ? Il va certainement falloir adapter, revoir toute une série de dispositifs législatifs. On sait que cela peut prendre du temps. Disposez-vous d’une vision, d’un échéancier en la matière ?

M. le Président. – S’il n’y a plus d’autre demande d’intervention de la part des députés, la parole est à M. Fourez.

M. Fourez, Directeur de la Direction des bâtiments durables au sein du Département de l’énergie et du bâtiment durable du Service public de Wallonie (SPW) Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie. – Je ne sais pas bien comment on pratique. Il y a quand même pas mal de questions, je ne sais pas s’il y en a chaque fois autant. Je ne sais donc pas si l’on va savoir répondre à tout.

(Réaction d’un intervenant)

Beaucoup de succès, d’accord.

Je vais alors piocher à gauche et à droite. Je ne sais pas si je vais répondre à tout maintenant, mais peut-être des choses qui m’ont plus interpellé ou sur lesquelles j’ai des éléments de réponse à apporter. Je pense par exemple à UREBA. UREBA, ce sont des questions que l’on a déjà reçues ; il n’y a pas eu de raboutage. Il y avait enveloppe fermée, de 50 millions d’euros, qui a permis de subsidier « tout ce qui devait l’être ». Toutefois, à l’analyse des dossiers, des critères techniques n’étaient parfois pas respectés et ont fait que certains travaux n’ont pas pu être éligibles au final.

Dans les arrêtés, il y a aussi une précision sur les travaux qui sont éligibles et ceux qui ne le sont pas. On ne peut donc pas absolument tout subsidier. Cela explique pourquoi, à un moment donné, des montants ont paru rabotés par rapport à ce qui était attendu ou prévu de la part de ceux qui ont déposé des dossiers. On peut très bien s'en expliquer.

(Réaction d'un intervenant)

Vous n'êtes pas le seul à relever cette difficulté. De notre côté – parce que l'on peut aussi reconnaître qu'il y a parfois des difficultés dans la manière de communiquer –, peut-être que l'on devrait être plus transparent encore. Pour les UREBA suivants, on va devoir retravailler sur la méthodologie, sur la communication, et cetera. Il y a certainement des choses à améliorer.

On a beaucoup parlé de la difficulté des audits : superflus dans certains cas, pas toujours nécessaires, cela représente un coût, il n'y a pas toujours suffisamment de professionnels pour faire face à la demande. Il y a aussi des questions sur ce système de primes : où en est-il, fonctionne-t-il ou pas ? Ce système a mis un peu de temps à démarrer, mais est suivi de très près par les administrations. Ce système commence à décoller.

Par rapport aux projections que l'on s'était faites au départ, on pensait que le système allait rencontrer un succès plus rapidement. On voit que cela a mis un peu plus de temps à décoller. Maintenant, le décollage est bel et bien là et bel et bien réel. On ne sait pas dans quelle mesure cela a impacté les choses, mais il y a eu aussi la crise covid qui est passée par là et cela a peut-être aussi impacté ou différé certains investissements.

Par contre, en ce qui concerne l'audit, on se rend compte qu'il n'y a pas suffisamment d'auditeurs aujourd'hui pour rencontrer la demande. Là aussi, il faut qu'on puisse travailler assez vite sur la formation de nouveaux auditeurs. On a mis pas mal de temps à mettre le système en place. C'est un système complexe, surtout au niveau de l'administration et du traitement que cela demande derrière. S'il y a des simplifications pour les citoyens qui ont recours à ce système, derrière, pour l'administration, il y a beaucoup de complexité. On a donc mis pas mal de temps à mettre en place le système, on n'a pas été prêt tout de suite. Maintenant, les choses commencent à fonctionner.

Pour ce qui est de l'audit superflu, dans certains cas de figure, peut-être qu'un audit n'est pas nécessaire si l'on envisage des travaux plus ponctuels. On remarque que les projets qui rentrent dans le cadre de cet audit-ci sont généralement des rénovations, ce sont des gens qui envisagent des rénovations plus profondes. C'est pour cela notamment que, dans la DPR – M. le Ministre pourra peut-être vous en parler –, il est également prévu de mettre en place d'autres types de systèmes de primes

en parallèle à ce système de primes existant qui serait un système de prime pour l'isolation, par exemple, des toitures ou pour des petits travaux de moins de 3 000 euros. C'est quelque chose sur laquelle l'administration, sur la demande du ministre, a travaillé. Là, je pense qu'il y a une réflexion qui est en cours et le ministre souhaite porter ce dossier au Gouvernement.

Par contre, il n'en reste pas moins que, pour nous, l'audit est quelque chose de très important. C'est terriblement important au regard de la stratégie de rénovation. Pourquoi ? Parce que, comme on l'a dit, il est vraiment important pour nous que tout bâtiment dispose d'une feuille de route qui explique comment arriver aux objectifs qui sont fixés. Notre grande crainte, c'est qu'il y ait toute une série d'investissements qui soient faits et qui génèrent des effets *lock-in*. Cela, ce sont des choses que l'on a déjà vécues par le passé. Les régimes de primes précédents, il y a des années de cela, il y avait les exigences qui étaient assorties. Aujourd'hui, ces exigences sont dépassées. Il faudrait pouvoir repasser quelque part là-dessus. Or, on sait que pour certains investissements, ils n'arriveront plus une nouvelle fois sur la période de 30 ans qui nous séparent de l'échéance de 2050. Si on parle, par exemple, de travaux sur l'enveloppe, on sait très bien qu'un travail qui est fait aujourd'hui sur l'enveloppe, on ne retravaillera pas sur l'enveloppe d'ici à 2050. Par contre, sur les systèmes, on sait bien que là on va sans doute retravailler dessus, et cetera.

Il faut vraiment que, dès aujourd'hui, on puisse donner des balises pour que les travaux soient réalisés de manière à pouvoir s'assurer qu'ils vont pouvoir atteindre l'objectif fixé. Cette feuille de route pour nous, elle est vraiment très importante. Elle est déjà intégrée dans l'audit. Il y a certainement des améliorations encore à apporter, mais elle se situe déjà dans l'audit. Maintenant, ce que l'on doit encore travailler, c'est à intégrer ce type de feuille de route au niveau du certificat PEB, tout en permettant derrière cette feuille de route aussi d'y associer des coûts, puisque c'est quelque chose que l'on voit aussi dans la stratégie de rénovation et que vous avez abordée plusieurs fois aussi, qui est la question de l'internationalisation des coûts au moment où on doit effectuer un emprunt ou on peut choisir quelque part le bâtiment. L'idée qui est là derrière aussi, c'est de pouvoir jouer aussi sur le coût d'achat et de permettre du coup de dégager des moyens budgétaires pour pouvoir effectuer déjà les travaux. Le fait de l'internaliser, cela va – on l'espère – quelque part impacter le coût de vente des bâtiments les moins performants. Ceux-ci seront peut-être les moins chers, en tout cas, c'est ce que l'on espère. Du coup, on aura plus de possibilités d'investir et de rénover le bâtiment.

Il y a plein de choses un petit peu partout.

J'ai abordé la problématique des audits. J'ai abordé la problématique d'UREBA. Que pourrait-on encore citer ?

Il y a plein de questions. Je ne sais pas dans quel ordre aborder les choses, tellement il y a de questions.

Mme Glineur, Attachée qualifiée à la Direction des bâtiments durables au sein du Département de l'énergie et du bâtiment durable du Service public de Wallonie (SPW) Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie. – Je peux peut-être en prendre quelques-unes.

M. Fourez est plus dans l'implémentation, c'est normal qu'il puisse vous répondre vraiment de manière plus précise en termes d'opérabilité.

M. le Président. – La parole est à Mme Glineur.

Mme Glineur, Attachée qualifiée à la Direction des bâtiments durables au sein du Département de l'énergie et du bâtiment durable du Service public de Wallonie (SPW) Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie. – Il y avait plusieurs questions qui portaient sur le guichet unique. J'ai envie de dire que cela fait partie aussi d'un des projets pilotes que l'on doit mettre en œuvre maintenant. Ce concept doit être élaboré avec les parties prenantes, même si on a déjà entamé la réflexion dans le cadre des groupes de travail, notamment celui lié au financement, puisque cela paraissait une condition à mettre en place pour pouvoir vraiment mobiliser le financement en bonne connaissance de cause. Il est prévu aussi, dans ce guichet, qu'il y ait des missions sociales. On parlait d'accompagnement des publics précarisés. L'idée est aussi de mobiliser les acteurs locaux qui connaissent vraiment bien les ménages et le public, cela peut être au niveau du quartier ou de la commune, pour les intégrer dans l'accompagnement.

On parle d'accompagnement à la carte. C'est vraiment d'avoir à sa disposition une palette de métiers et de profils différents de personnes qui peuvent mieux cibler les publics que l'on souhaite mobiliser. Cela, c'est vraiment l'idée. Maintenant, entre l'idée et la réalité concrète, il y a encore une marge et donc l'occasion de développer des projets pilotes, c'est d'expérimenter cet accompagnement pour pouvoir, après, passer à une échelle supérieure.

Il peut donc y avoir différentes formes de guichets et voir comment ces guichets vont pouvoir être coordonnés entre eux. Ce qui importe, c'est de partager la vision globale, l'objectif à long terme et également, les outils qui sont mis à disposition par la Région. Ce guichet unique peut donc prendre, à mon sens, des formes diversifiées pour autant que l'on puisse coordonner les interventions, les outils mis à disposition ?

Quant à savoir combien de guichets uniques, je dirais que c'est trop tôt pour pouvoir l'indiquer. On peut donc déjà se baser sur les guichets de l'énergie qui existent actuellement, mais pas que. On a parlé des conseillers énergie dans les communes. On parle aussi des agents de la SWCS, et cetera. Il y a donc beaucoup de choses qui existent, mais il faut les fédérer, les

coordonner, les évaluer, déterminer quelles sont les tâches communes à chacun de base et quelles sont les compétences qui sont attendues par ces différents acteurs.

Ce travail a déjà commencé puisqu'il y a déjà une mise en réseau des différents interlocuteurs. Il y a aussi un essai de recentralisation des différents conseillers logement avec les guichets énergie qui sont implémentés là où c'est possible, déjà dans les centres d'information, les CIA, des certaines villes de manière à pouvoir avoir un lieu unique d'information pour les ménages et les publics. Cela ne suffit pas. L'idée est donc de passer à une ampleur supérieure et de pouvoir tester plusieurs modèles d'accompagnement.

Il y avait également une question qui concernait les conseillers énergie dans les communes et de voir comment les mobiliser dans le cadre de la stratégie. Je dirais qu'ils le sont déjà et que ce seront des acteurs, notamment dans le cadre des stratégies immobilières pour les bâtiments publics. Actuellement, les conseillers énergie sont mis en réseau et la plupart des communes qui ont un conseiller énergie ont déjà réalisé le cadastre énergétique de leurs bâtiments. Cela répond aussi à la partie cadastre énergétique, où en est-on ?

L'état d'avancement de cadastres énergétiques varie d'une entité à l'autre. Au niveau des communes, cela avance bien, surtout dans les communes qui font partie de la convention des maires, les communes qui ont à disposition un conseiller énergie, certaines provinces. Par exemple, la Province du Hainaut a un cadastre de ses bâtiments et le parc de bâtiment est très important. Il est déjà bien avancé, si pas complet. Il propose un outil de cadastre qui est aussi partagé par d'autres provinces, notamment la Province de Liège qui a un réseau qui se crée entre les gestionnaires de bâtiments pour mutualiser les outils.

L'objectif de l'administration serait de pouvoir mettre à disposition un outil de cadastre énergétique qui soit commun ou qui consiste en une base minimale puisque l'on doit pouvoir y retrouver des données que l'on peut exploiter.

Cette question des données à mettre dans le cadastre énergétique est assez cruciale puisque chacun peut interpréter ces données d'une certaine manière. Uniformiser au moins la définition de ces données, permettrait d'avancer aussi dans l'évaluation et le suivi de la stratégie et de parler d'une même voie avec tous les interlocuteurs en termes d'objectifs à atteindre au niveau des consommations d'énergie. Voici donc pour le cadastre.

M. le Président. – La parole est à M. Fourez

M. Fourez, Directeur de la Direction des bâtiments durables au sein du Département de l'énergie et du bâtiment durable du Service public de Wallonie (SPW) Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie. – Je vais

rebondir sur ce que Mme Glineur a dit. Il y a aussi eu des questions qui portaient notamment sur le monitoring de la stratégie, je pense que l'on a dit tout à l'heure : « OK, la stratégie, si maintenant on ne compte pas la réviser avant 10 ans, quid derrière ? »

En fait, il y a des PNEC, des Plans nationaux énergie climat qui, eux, vont devoir être rendus à des intervalles beaucoup plus réguliers – je pense que c'est trois ans, de mémoire. Donc, on va devoir intégrer les indicateurs de progression dans les rapports qui vont être transmis au niveau du PNEC. Ce n'est pas parce que l'on ne revoit pas la stratégie que l'on n'a pas d'obligation de communiquer sur l'état d'avancement de cette stratégie. Cela nécessite évidemment de mettre en place toute une série d'indicateurs. Et donc, ce qu'il faut savoir aussi, c'est que lorsque la stratégie de rénovation est passée au Gouvernement, il y a eu la possibilité pour nous d'obtenir trois engagements, et un des engagements que l'on est en train d'opérer va servir à établir les indicateurs et à pouvoir derrière récolter les informations en vue d'alimenter les différents reportages à la Commission européenne pour expliquer où l'on en est dans l'atteinte des objectifs.

Il y a eu une question notamment qui a porté sur le chiffrage de l'investissement nécessaire : les 120 milliards d'euros, les 30 milliards d'euros à 60 milliards d'euros pour tout ce qui est bâtiment non résidentiel. Ce qu'il faut savoir, c'est que le Département de l'énergie est en charge de la transposition de la directive PEB, et au sein de la directive PEB, il nous est demandé d'établir des études qui sont appelées *cost optimum*. L'objectif de ces études, c'est – et cela doit être fait tous les cinq ans – de vérifier que les exigences réglementaires qui sont d'application sont *cost optimales*, c'est-à-dire si les niveaux d'exigence ne sont pas trop faibles par rapport à un coût optimum qui est calculé dans ces études.

Mais ces études, elles vont beaucoup plus loin que cela parce qu'elles doivent modéliser le parc de bâtiments, et donc, derrière, il y a toutes des géométries types de bâtiments qui sont représentatives du parc de bâtiments wallons qui sont établis, et l'on va calculer là-dessus toute une série de mesures d'investissement et voir de quelle manière cela affecte la performance énergétique du bâtiment. Cela veut dire que nous pouvons vraiment identifier les investissements qui sont nécessaires pour atteindre les objectifs et les modéliser sur l'ensemble du parc de bâtiments. Cela vaut ce que cela vaut, mais c'est déjà une bonne approche.

Ce qu'il faut savoir aussi, c'est que ces coûts ne sortent pas de nulle part, et cela a pris énormément de temps parce que dans le cadre des études *cost optimum*, on a eu beaucoup de concertations avec le secteur pour la fixation justement de ces coûts. Les coûts sortent vraiment du secteur de la construction qui a été invité à participer, à construire cette base de données. Je crois que la base de données contient à peu près un millier de

références de coûts différents qui devront être mis à jour tous les cinq ans. C'est un travail assez colossal et c'est ce qui nous permet de chiffrer ces investissements nécessaires.

On a aussi parlé de label A décarboné. Qu'est-ce que cela signifie ? Le label A, c'est le label tel que vous le connaissez déjà aujourd'hui au niveau des certificats de performance énergétique qui présente une échelle de labels. Cela permet de s'assurer que la consommation d'énergie primaire du bâtiment est inférieure à une certaine valeur. Cela veut dire aussi que, nécessairement, le bâtiment aura dû faire l'objet de travaux de rénovation lié à l'enveloppe, aux systèmes, et cetera qui sont inclus dans ce label A, et en plus de cela, on devra avoir une espèce d'autre indicateur qui viendra s'ajouter à cet indicateur de label A et qui pourra vérifier que le solde, ce qui reste de consommation, est d'origine renouvelable. C'est ce qui est utilisé pour pouvoir subvenir aux besoins qui restent qui devra être d'origine renouvelable.

Pour ce qui est des bâtiments tertiaires, là, Mme Glineur peut peut-être prendre.

Mme Glineur, Attachée qualifiée à la Direction des bâtiments durables au sein du Département de l'énergie et du bâtiment durable du Service public de Wallonie (SPW) Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie. – Pour les bâtiments tertiaires, il est indiqué qu'ils doivent être efficaces du point de vue énergétique et neutres en carbone. Contrairement aux logements, il n'y a pas encore de label – c'est en cours de réflexion – qui permette de qualifier la performance énergétique des bâtiments. Toutefois, on a réfléchi à cet exercice dans un premier temps dans l'attente d'informations plus précises qui caractérisent le parc des bâtiments, on a pu quand même mettre une balise.

On retrouve ce balise notamment dans le PWEC et qui consiste à dire qu'un bâtiment de type tertiaire, bureau ou école, est efficace du point de vue énergétique si sa consommation d'énergie finale est inférieure à 80 kilowatts-heures par mètre carré et par année. Cette consommation comprend les usages PEB, c'est-à-dire le chauffage, l'eau chaude sanitaire, la ventilation et l'éclairage, contrairement au logement, mais également les usages de l'électricité, notamment pour les applications informatiques et autres.

On estime qu'à partir de cette balise, on a un bâtiment qui est considéré comme performant. Ceci étant, il faudra le vérifier au fur et à mesure qu'on a des données plus fines au sujet des typologies de bâtiments et de leur consommation au travers notamment de la certification des bâtiments publics qui se met en place progressivement. On commence donc à collecter des données.

On a également des données puisqu'il y a un reportage à faire à la commission par rapport à la

consommation des bâtiments des pouvoirs publics. On a pu calibrer cette consommation comme étant plausible en comparant avec la consommation d'un bâtiment tertiaire neuf Q-ZEN. Cela permet déjà de mettre un ordre de grandeur pour se projeter dans les performances à atteindre.

M. le Président. – La parole est à M. Fourez.

M. Fourez, Directeur de la Direction des bâtiments durables au sein du Département de l'énergie et du bâtiment durable du Service public de Wallonie (SPW) Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie. – On a aussi abordé la question de la main-d'œuvre et de la certification des acteurs. On a parlé de l'IFAPME qui forme des professionnels. On a parlé de cadastre, de nouvelles formations. Il faut savoir avant tout que le cadre légal pour certifier des acteurs, y compris dans les travaux liés à la performance énergétique des bâtiments et à l'efficacité énergétique, donc l'isolation, le placement de systèmes, existe déjà, mais on n'a pas encore eu le temps d'opérationnaliser les choses. C'est évidemment difficile. L'administration a les ressources qu'elle a, elle essaye de faire du mieux qu'elle peut, mais ce n'est pas toujours facile.

Comme on n'a pas su l'internaliser, on a décidé d'y travailler au niveau de l'aspect isolation avec la confédération de la construction wallonne avec laquelle on a une subvention d'un conseiller énergie. Des choses ont été déjà mises en place à cet égard.

Je pense toutefois qu'il faudra aller plus que cela et voir comment faire pour certifier les opérateurs sur le terrain. On va certainement continuer le travail avec la confédération de la construction wallonne, mais il faudra aussi que l'on mette en place derrière un cadre légal qui viendra compléter les arrêtés du Gouvernement qui le permettent déjà.

Effectuer un cadastre des formations et créer de nouvelles formations, on n'y coupera évidemment pas. Je pense d'ailleurs que c'est une des mesures qui est en cours de discussions dans le cadre de l'implémentation de l'alliance Climat-Emploi-Rénovation. C'est une des actions qui a été identifiée comme devant être menée de manière prioritaire, mais M. le ministre pourra en parler mieux que moi.

Il faut savoir aussi que dans les ETP qu'on a obtenus – on en avait obtenu trois –, il y en a un aussi dont il est prévu qu'il travaille sur cet aspect plus particulièrement.

Mme Glineur, Attachée qualifiée à la Direction des bâtiments durables au sein du Département de l'énergie et du bâtiment durable du Service public de Wallonie (SPW) Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie. – Concernant la question relative à la mobilisation ou l'incitation des propriétaires bailleurs à passer à l'action, une série de mesures et d'actions sont proposées dans la stratégie de rénovation. Cela va de l'incitation en leur donnant accès aux primes, ce qui n'était pas le cas il n'y

a pas si longtemps que cela. Il y a donc eu une modification importante puisque les propriétaires bailleurs peuvent actuellement, dans certains cas. Donc, il faut voir s'il ne faut pas élargir ces conditions et peut-être adapter les primes de manière plus spécifique à ce public cible, mais aussi veiller à l'impact sur le propriétaire occupant. On a parlé du « loyer chaud ». C'est l'un des instruments.

À cet égard, je vous inviterai à lire ce passage de la stratégie parce que l'on a fait un travail assez conséquent avec l'ULB pour identifier toute une série de mesures qui pourraient être actionnées, qui ne le sont pas encore maintenant, mais qui ciblent spécifiquement ces publics précarisés, ainsi que les propriétaires bailleurs, pour pallier toutes ces divergences d'intérêt. Il y a des mécanismes originaux qui pourraient être mis en place pour essayer de résoudre ces problèmes spécifiques. Cela fera également l'objet de groupe de travail dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie.

On avait évoqué également la question du bâti remarquable. On n'envisage pas l'isolation, par exemple, par l'extérieur de tous les bâtiments, surtout en Wallonie où beaucoup de bâtiments ont une qualité architecturale et de construction importante. Ils ne sont peut-être plus adaptés à la vie actuelle, mais la structure et les matériaux sont de qualité. Effectivement, cela serait dommage d'aller les envelopper d'une isolation par l'extérieur, du moins toutes les façades.

Il y a là déjà un travail de recherche en cours, les résultats sont sans doute bientôt être publiés, qui s'appelle P-Renewal ; P pour patrimoine. Comment cibler ce type de bâtiment pour proposer des solutions qui permettent aussi d'augmenter leur qualité thermique sans détruire ce caractère qui est intéressant et qui est à conserver. Il y a des solutions multiples, notamment qui passent par l'isolation intérieure, mais ce n'est pas toujours possible non plus, donc il faut envisager du sur-mesure. Il y a une combinaison de mesures, il y a des projets pilotes également dans le cadre de ce projet P-Renewal. Quand les résultats seront publiés, cela pourra alimenter également les porteurs de projet pour trouver des solutions qui sont intéressantes.

Concernant la chaîne de valeurs, je pense que l'on faisait référence à une étude qui a été réalisée. Je pense que les sources étaient citées dans le *slide*, c'était une étude de Climact. Il faudrait retourner dans cette étude pour pouvoir vous répondre.

On a parlé tantôt des résultats des précédentes alliances Emploi-Environnement. La première alliance Emploi-Environnement a été évaluée notamment par l'IWEPS en 2014 ou 2016 ; le rapport est publié sur le site de l'IWEPS. Dans le cadre de cette évaluation faite par l'IWEPS, on retrouve également l'idée de cette chaîne de valeurs, de pouvoir évaluer les montants investis dans les travaux de rénovation et d'isolation et de pouvoir chiffrer les bénéfices qui découlent non pas

uniquement de l'amélioration de la qualité du bâti, mais l'impact en termes d'économie et d'emplois créés notamment, de chaîne de valeurs. Il faudrait pouvoir retourner aussi dans cette étude, mais les sources existent. De mémoire, je ne vais pas vous expliquer cela maintenant, parce que je ne saurais pas le faire.

Il y avait également une question sur le passeport bâtiment. C'est un des outils identifiés comme clés déjà dans la stratégie de 2017 ; on identifiait à ce moment-là comme outil clé la feuille de route et le passeport bâtiment. L'idée du passeport bâtiment est de pouvoir mettre à disposition des propriétaires, pas que des propriétaires, mais la première cible est le citoyen, toute l'information qui concerne leur bâtiment et son logement et cela, de manière informatisée.

L'idée c'est de centraliser cet accès pour pouvoir disposer facilement de toutes les certifications liées aux bâtiments. On parle de la certification PEB, bientôt la certification eau qui va arriver. Cela peut être aussi les documents liés aux permis d'urbanisme, l'audit, les primes. Si des demandes de primes ont été réalisées, on envisage également la possibilité d'actionner la demande de prime via cette plateforme « passeport bâtiment », par exemple.

Dans un premier temps, ce qui est visé c'est de développer le volet « énergie », mais pas que le volet « énergie ». L'idée c'est que ce sera un outil vraiment transversal où d'autres thématiques liées au logement, aux bâtiments, pourront également être accessibles via l'outil, que ce soit des données sols, des données cadastrales, vraiment toute une série d'informations qui sont déjà disponibles dans les sources authentiques auxquelles le citoyen pourrait avoir accès via le « passeport bâtiment ».

C'est un projet assez conséquent qui se met en place progressivement et dont l'application informatique devrait être développée, si tout va bien, fin d'année prochaine.

M. le Président. – La parole est à M. Fourez.

M. Fourez, Directeur de la Direction des bâtiments durables au sein du Département de l'énergie et du bâtiment durable du Service public de Wallonie (SPW) Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie. – Je pourrais juste ajouter que pour le « passeport bâtiment » puisque, comme l'a dit Mme Glineur, il était déjà repris dans la précédente stratégie rénovation et il a été aussi repris dans un projet que l'on a monté à l'Europe pour obtenir des fonds européens, qui s'appelle le « projet Life ».

C'est un projet Life dans lequel on s'est intégré. On a déposé, plutôt, un projet qui a été accepté par la Commission européenne et donc il est développé aussi dans ce cadre-là. On est bien obligé, quelque part derrière aussi, d'essayer de tenir un timing parce qu'on a des obligations vis-à-vis de la Commission à ce niveau-là.

Ce sont des questions que l'on commence à ne plus vouloir trop prendre. Au bout d'un temps... Ou sur lesquelles on commence à avoir plus de mal parce que c'est clair que l'on a aussi nos « dadas », il y a des choses qui sont plus compliquées pour nous, par exemple toutes les questions liées véritablement aux investissements et au financement de la « StratRéno ». Il faut savoir que l'on avait un collaborateur qui était venu nous rejoindre pour travailler sur ces aspects-là, mais il a été détaché au cabinet. C'est très bien, mais du coup, nous on se retrouve sans cet expert-là.

Donc ce sont des questions qui sont excessivement importantes. Je vous ai parlé des trois ETP que l'on avait obtenus dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie réno, le troisième ETP, on compte renforcer avec un économiste qui a plus aussi cette vision stratégie de financement et qui viendra suppléer au départ momentanément de notre collègue, mais de toute façon ils ne seront pas trop de deux que pour pouvoir réfléchir sur la problématique.

Ces questions-là, honnêtement, je ne peux pas y apporter vraiment de réponse satisfaisante de suite. Il faudrait que je retourne ou que je questionne, ce sera plus compliqué.

Il y a énormément de choses aussi, d'une manière générale, dans la stratégie Réno. Tout d'abord, la stratégie Réno, c'est une stratégie, ce n'est pas encore un plan d'action, même si derrière il y a toute une série d'actions ou de mesures qui ont quand même déjà été identifiées.

Je ne sais pas combien il y en a, peut-être 300, je pense, c'est vraiment énorme. Et beaucoup de ces actions, on a essayé de faire un tableau qui les présente et qui montre aussi que le département de l'énergie, et le ministre Henry, n'est pas seul à la barre pour absolument tout.

On a parlé de la fiscalité, c'est clair que ce sont des leviers qui sont importants, sur lesquels il faudra réfléchir, sur les répercussions, on l'a entendu aussi. Il ne faut pas créer plus de précarité énergétique, il ne faut pas créer plus de problèmes, et cetera.

Mais c'est une question, en tout cas, qu'il faudra à un moment donné aborder et traiter. Mais ce n'est pas le département de l'énergie directement qui va travailler sur ces matières-là. Il suivra certainement les travaux, mais ce ne sera pas le leader de ces tâches-là.

On a parlé aussi de matériaux biosourcés, d'économie circulaire. Je pense que vous savez qu'il existe maintenant une stratégie, je pense qu'elle a été adoptée, sur l'économie circulaire. Là, c'est plus nos collègues du département « développement durable » qui sont en charge de ces aspects-là, mais ce sont des choses sur lesquelles il y a déjà une réflexion, et il y a déjà toute une série d'outils qui existent et dont l'utilisation devra peut-être être intensifiée, réglementée.

Moi, je n'en sais rien. Il y a par exemple l'outil « Totem » qui est un outil qui permet d'évaluer la performance environnementale des choix qu'on opère. Il y a les cahiers des charges types où là aussi il y a des aspects sur la circularité, sur les matériaux biosourcés. Enfin voilà, il y a toute une série de choses qui existent à ce niveau-là.

Mme Glineur, Attachée qualifiée à la Direction des bâtiments durables au sein du Département de l'énergie et du bâtiment durable du Service public de Wallonie (SPW) Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie. – Dans la stratégie il y a donc vraiment plusieurs mesures qui sont dédiées pour développer les filières relatives à ces types de matériaux, et également un travail qui est déjà en partie réalisé qui consiste à rédiger des clauses sociales et environnementales à intégrer dans les cahiers des charges et à inviter les pouvoirs publics lorsqu'ils lancent des marchés publics à les intégrer et lier la subvention au respect aussi de ces clauses sociales et environnementales.

Je vais peut-être rajouter, en ce qui concerne la question des propriétaires bailleurs, la mesure spécifique dédiée dans la stratégie, c'est la mesure 28, notamment, qui vise à accompagner et à inciter les propriétaires bailleurs dans l'amélioration globale de la performance énergétique de leur bâtiment. On a dans cette partie-là décliné toute une série de propositions d'actions à mettre en place pour résoudre, essayer de résoudre, les problèmes notamment de divergence d'intérêt et d'incitation à ces propriétaires à passer à l'action.

M. Fourez, Directeur de la Direction des bâtiments durables au sein du Département de l'énergie et du bâtiment durable du Service public de Wallonie (SPW) Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie. – Je pense que tout doucement on commence à avoir fait le tour.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Merci aux représentants de l'administration. Je pense que l'on mesure bien ici le travail de très longue haleine qui est mené, de grande qualité et très approfondi. On est évidemment dans le cadre d'une législation européenne, je veux dire d'un certain nombre d'éléments que nous devons mettre en œuvre qui structurent aussi les différentes étapes. Je crois qu'on a bien pu mesurer au fur et à mesure de la présentation à la fois le caractère vraiment de long terme de la stratégie, et en même temps les éléments très structurants, très précis.

Comme vous l'avez dit évidemment, cela doit se décliner en un certain nombre d'éléments d'action. D'abord, je pense que c'est M. Douette qui évoquait la continuité entre les gouvernements, on est tout à fait là-dedans. C'est-à-dire que vous avez évoqué un certain

nombre d'éléments par exemple sur la question des primes, des audits, des inconvénients, et cetera. à ce stade-ci, nous n'avons pas modifié tout cela parce qu'il y a eu des modifications à la législature juste avant celle-ci, en fin de législature passée. Puis il a été prévu dans l'accord de gouvernement d'avoir un mécanisme simplifié pour l'isolation des toitures et des petits travaux. C'est en cours de réalisation, puisqu'il a fallu préparer une prime alternative beaucoup plus simple. On ne savait pas simplement supprimer l'audit. Mécaniquement ce n'était pas possible, parce que le système n'était pas prévu pour cela. C'est en cours d'implémentation, et je pense que c'est de nature à fortement accélérer au minimum les travaux d'isolation de toiture et de faire une campagne d'information assez large, ce qui peut d'ailleurs toucher aussi fortement certains publics précarisés. Cela ne répond pas à tout, mais enfin quand même c'est un élément important. Donc, on est dans la continuité de ce qui existait, et en particulier au niveau de la stratégie, il y a eu déjà une stratégie envoyée en 2017. On est dans une situation où l'on doit progressivement mettre en œuvre un certain nombre d'actions et renforcer la stratégie pour atteindre les objectifs 2030, 2050, et où l'Europe d'ailleurs nous demande régulièrement une mise à jour, un état des lieux, il y a des indicateurs, et cetera.

Alors, on voit bien qu'évidemment on doit aller vers une progression, vers quelque chose qui se concrétise réellement par des bâtiments de mieux en mieux isolés, et aussi par un rythme d'isolation qui s'accélère. C'est là que l'on a un défi, je pense, le plus important à court terme. Nous n'avons pas misé dans cette législature-ci sur un arsenal d'obligations, on est plutôt dans la construction d'outils et l'amplification de la rénovation, mais on sait très bien qu'au fur et à mesure du temps, d'ici 2030, 2050, il y aura nécessairement à certains moments, une nécessité d'avoir un cadrage plus précis en termes de réglementation, en termes d'obligations, notamment au niveau des propriétaires.

Mais l'idée est plutôt, dans un premier temps, d'accélérer et d'inciter vraiment le mouvement. C'est la raison pour laquelle nous avons des moyens conséquents qui sont dégagés désormais dans le plan de relance et de résilience, à confirmer bien entendu, peut-être dans Get up Wallonia et dans le plan de transition de la Wallonie que nous avons adopté en début de législature.

Cette année-ci, 2021, nous devons réussir à actionner la mobilisation financière, notamment en créant un fonds public-privé qui permettra justement d'améliorer la mobilisation. Vous parlez, Monsieur Nemes, d'une banque publique. D'une certaine façon, c'est un peu cela ; ce sont les pouvoirs publics qui créent un fonds avec des moyens publics, dans lequel on souhaite augmenter, amplifier la capacité d'action en mobilisant des fonds extérieurs puisque, pour atteindre les fameux 120 milliards d'euros – pas sous cette législature-ci, mais dans la durée, ou plus si l'on ajoute

l'ensemble des bâtiments –, c'est clair qu'il faut mobiliser davantage qu'aujourd'hui les fonds privés, et faire en sorte que ces fonds produisent un effet cumulatif et une dynamique d'entraînement.

Évidemment, en même temps que l'on fait cela, on mesure bien que la quantité de travaux doit augmenter en même temps. Si l'on dégage des fonds et que l'on engage des travaux, cela fait plus de travaux qui doivent se réaliser en même temps. Ce qui veut dire que l'on a un énorme enjeu en termes de disponibilité, de personnel, de formation des métiers, de disponibilité des entreprises puisque, bien entendu, en ce qui me concerne et avec mes collègues du Gouvernement nous souhaitons évidemment que les travaux puissent être réalisés en toute grosse majorité par des entreprises de la Région.

On ne veut pas qu'en massifiant on se rende compte que le tissu économique n'est pas disponible, qu'il n'y a pas suffisamment d'entreprises capables d'assurer les travaux ou de travailleurs formés, ou bien on fait des marchés trop importants qui font qu'ils vont être repris par des entreprises étrangères, beaucoup plus grosses, et cetera. Donc, il y a vraiment une intention très spécifique là-dessus, c'est d'ailleurs déjà bien évoqué dans l'accord de Gouvernement, c'est un point sur lequel mes collègues de l'Emploi, de l'Économie sont extrêmement attentifs et nous avons de ce point de vue là un outil, un des outils qui peut être mobilisés, qui est l'alliance Emploi-Rénovation, qui va être mis en place tout prochainement par une décision du Gouvernement, comme c'est aussi prévu par l'accord du gouvernement et qui est une mise en réseau des acteurs, pour faire en sorte que l'on identifie les besoins, mette en relation les différents acteurs du secteur de la construction, prenne les initiatives qui sont nécessaires pour permettre cette disponibilité des entreprises, cette facilité d'adaptation du secteur, et les actions nécessaires du point de vue des pouvoirs publics, par exemple au niveau des marchés publics, pour avoir vraiment des choix pertinents qui soient faits de ce point de vue là. C'est aussi le soutien aux plateformes de rénovations décentralisées, pour avoir précisément une dynamique sous-régionale, où les différents acteurs de la construction peuvent se retrouver et créer ensemble une dynamique importante.

Je crois vraiment beaucoup à cette logique d'alliance, mais c'est sûr que l'on est face à un énorme défi pour les toutes prochaines années. Je pense que dans la durée, on voit bien le cap, on voit bien vers où l'on va. On voit bien aussi que cela va s'inscrire dans plusieurs législatures. Peut-être que Monsieur et Madame devront revenir ici, en commission, dans 10, 15 ou 20 ans, parce que c'est un travail qui va forcément occuper la Wallonie dans la durée, parce que pour y arriver, on doit partir maintenant, on doit accélérer maintenant, dans ces années-ci et, en même temps, on devra continuer jusqu'en 2050 puisque, pour le moment, on rénove 1 % de bâtiments par an – il faut évidemment augmenter cela –, mais, de toute façon, cela va

clairement nous occuper jusqu'à 2050 pour arriver au label A décarboné, c'est-à-dire très très bien isolé, avec le complément qui est assuré par des énergies renouvelables de ce qui est encore consommé en énergie par la maison.

Beaucoup de réponses ont déjà été abordées, je vous en remercie.

Mme Nikolic s'inquiétait sur la question des loyers. C'est évidemment un sujet sur lequel on va devoir rester très attentifs au fil du temps, mais il y a aussi l'élément très important de cette prise en compte du loyer chaud, c'est-à-dire le loyer réel qui est payé par les locataires, le loyer plus les impacts en termes de chauffage ou d'énergie. On a clairement un impact dans les deux sens. C'est un débat qui existe depuis longtemps sur les logements sociaux où souvent le coût de l'énergie représentait finalement un coût plus important que le loyer lui-même. Il faut voir ça globalement, mais il y a aussi du côté des propriétaires et des sociétés de locataires, le fait de s'inscrire progressivement dans cette dynamique de long terme avec le passeport bâtiment qui identifie l'état des lieux. On sait vers où on doit aller à long terme, c'est-à-dire un bâtiment à décarboner. On doit avoir en tête qu'il faudra forcément faire des étapes.

Aujourd'hui, il n'y a pas nécessairement d'obligations immédiates très importantes qui s'imposent à tout le monde. Cela va devoir s'inscrire progressivement dans le temps et reporter n'est pas forcément la bonne option. À un moment donné, des logements vont devenir problématiques à la mise en location parce qu'ils ne répondront plus à cette évolution progressive qui d'ailleurs nous dépasse largement puisque de nouveau, c'est un cadre européen. C'est vraiment une progression, une trajectoire dans laquelle il est important que tout le monde se situe et que le secteur de la construction comprenne bien cet élément-là, de même que l'ensemble des citoyens et des propriétaires. Ceci afin que cette démarche puisse être intégrée et qu'aussi quand on rénove de manière importante une maison ou un ensemble de bâtiments ou de logements, on ait clairement cette idée qu'on ne fasse pas les travaux sans tenir compte des étapes suivantes. On ne sait pas toujours faire tout d'un coup, mais en tout cas quand on fait une certaine quantité de travaux, on sait qu'il sera possible d'aller plus loin à l'étape suivante et non pas qu'on devra tout recommencer. C'est-à-dire que sans doute on ne le fera pas parce que ça coûterait beaucoup trop cher, parce qu'on n'aurait pas été assez loin et qu'on n'aurait pas pris en compte les étapes suivantes de rénovation du bâtiment. Donc je pense que ce sont des éléments vraiment très importants qui doivent petit à petit devenir naturels et bien intégrés par l'ensemble des acteurs.

Monsieur Douette, qu'est-ce qui fait que désormais, cela va fonctionner ? Parce qu'on va travailler beaucoup, parce que tout le monde est mobilisé, parce qu'il y a déjà

eu des étapes. Le Gouvernement a mis une priorité absolument centrale là dessus et la réitère pour le moment dans le cadre du plan de relance et d'autres. C'est tout à fait central.

Les outils doivent être mis en place, c'est prévu : le fond, le guichet unique, le passeport bâtiment, la feuille de route. Les différents outils sont identifiés. Maintenant il faut les mettre en œuvre progressivement. Sur la question de l'audit, j'ai eu l'occasion de le dire.

C'est vrai qu'il y a la question des publics précarisés où nous avons une attention particulière sous différents volets. Cela rejoint plusieurs interventions. Nous avons d'abord des projets qui visent à rénover les « passoires énergétiques », c'est-à-dire les maisons en très mauvais état et en grande précarité énergétique avec un programme spécifique.

Nous avons aussi un travail d'identification des acteurs qui sont spécialement impliqués sur le terrain. Monsieur Nemes, vous me demandiez par rapport à l'implication des agents communaux. Je pense qu'il faut surtout mettre en relation les acteurs. Il n'est pas nécessaire que tout passe forcément par les agents communaux, mais il y a aussi des associations de terrain ou des associations régionales et ce qui compte, c'est de savoir qui fait quoi et que ce soit complémentaire au départ de l'encadrement public.

Nous avons aussi le projet de renforcement des primes Mébard. À la fois en élargissement des travaux qui entrent dans le champ de la prime et également des montants et du public bénéficiaire. C'est vraiment une amplification de ces primes Mébard.

Nous avons alors la question du guichet unique et bien sûr un travail, de manière générale, avec les CPAS pour identifier les mesures précises qui pourraient être mises en œuvre.

J'ai l'impression d'avoir fait plus ou moins parce que beaucoup de choses avaient déjà été évoquées. Si l'un ou l'autre parlementaire souhaite ré-évoquer un sujet, il est possible qu'il y ait eu un oubli. Je pense surtout qu'on a évidemment un vaste débat, beaucoup d'éléments techniques et beaucoup de sujets qui vont poursuivre leur chemin au fur et à mesure de la législature.

M. le Président. – La parole est à M. Fontaine.

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, merci pour ces réponses. On est conscient, pour ma part je suis conscient qu'il y avait une volée de questions et qu'il aurait fallu des heures pour répondre. S'il y a un certain nombre de questions auxquelles vous n'avez pas pu apporter de réponse, ce serait bien que l'on puisse les avoir en version écrite et envoyée aux services ou au président. Ainsi vous aurez plus de temps pour vous plonger dans les questions auxquelles il n'y aurait pas eu de réponse.

J'avais deux choses à dire. Par rapport à l'audit, je l'ai évoqué ainsi que M. Douette, nous plaçons depuis le début pour une suppression de cet audit pour les travaux inférieurs à 3 500 euros. On estime que ce sont de petits travaux et qu'il n'est pas nécessaire d'aller mettre 500, 600 ou 800 euros d'auditeur pour des travaux que l'on sait très bien qu'il faut faire et que c'est la base de tout. Si l'on pouvait arriver à cela, ce ne serait déjà pas mal, en tout cas pour certains travaux.

Pour en terminer, j'ai entendu l'ensemble des réponses, mais il y a quand même une question à laquelle je n'ai pas eu de réponse, ou alors j'étais inattentif ou j'ai dû sortir un moment, c'est concernant les coopératives. C'est peut-être dirigé vers M. le Ministre. Vous avez évoqué de mettre en place 150 coopératives relatives à la rénovation des bâtiments. Comment s'y prend-on ? Le dispositif Brasera Kyoto pourrait-il intervenir dans cette mise en place de ces coopératives ?

Enfin, vous avez dit, Monsieur le Ministre – c'était l'objet de mon deuxième tour de questions – qu'une des missions principales du fonds Kyoto est de financer la rénovation des quartiers. Durant les débats budgétaires du budget initial 2021, vous avez reconnu qu'environ 50 % de ce fonds n'avaient pas été utilisés. Qu'en est-il ? Ce fonds pourra-t-il être utilisé dans le cadre de ces projets-ci ?

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

M. Nemes (PTB). – Effectivement, il y a peut-être encore une ou deux questions que je me pose, mais je les enverrai alors par écrit, histoire que l'on puisse prendre plus de temps sur le fond et le détail de ces questions.

Merci pour tous les éléments de réponse que vous avez déjà apportés. Il y a toutefois deux ou trois points de cadre sur lesquels il y a des choses qui sont encore un peu floues et sur lesquelles M. le Ministre peut amener une précision.

Je vais commencer par dire que je trouve que c'est à travers toute la présentation, tout ce qui a été dit ici, on sent qu'il y a une volonté de s'appuyer sur les acteurs de terrain, sur les communes, et de mettre en réseau, de faire fonctionner au niveau de la Région tout entière, d'avoir un plan global. C'est quelque chose qui transparaît dans le rapport et dans la présentation ici, je tiens à le souligner, je trouve que c'est quelque chose de très important, encore dans la réponse que vous venez de donner.

Se pose la question également, au-delà de cela, de comment on va faire pour le mettre au niveau national. Le problème est autant en Flandre, à Bruxelles et en Wallonie. Sur la question de la collaboration, de comment on va faire au niveau de ces investissements, pourquoi la Région wallonne doit investir toute seule dans son coin, ce qui est mis en place, comment vous

discutez avec vos homologues à ce niveau-là, c'est une question que j'avais posée au début et à laquelle je n'ai pas eu de réponse. Si vous pouviez apporter quelques précisions, ce serait intéressant.

Enfin, concernant la Banque publique d'investissement, au-delà de la subsidiation, c'est important qu'il y ait une autorité publique qui gère cela dans le sens d'un service public.

Encourager les propriétaires à rénover leurs immeubles en tenant compte du statut énergétique, et cetera, c'est très bien, mais il y a aussi tous ceux qui sont dans la difficulté. On en a parlé ici, il y a toute la question de certains qui ne vont pas pouvoir faire les investissements, mais on laisse quand même dans une dynamique relativement individuelle, sur comment on va aller chercher ces aides, même s'il y a une dynamique proactive, et cetera. Je trouve que l'on ne va pas assez loin et je pense que l'on doit s'inspirer d'exemples comme ceux qui ont été présentés en Allemagne, avec la KfW, la banque qui a permis à l'Allemagne d'être bien classée en 2014.

Enfin, pour la question de l'emploi, je me permets d'ouvrir un peu plus le débat, par rapport au manque de personnel qualifié pour faire ces rénovations, on va mettre de l'argent public à disposition. Que faire s'il n'y a pas assez de personnes pour faire les travaux ? Pourquoi ne pas se dire que l'on engage, nous-mêmes en tant que Région wallonne, en tant que pouvoir public, ces gens-là ? Ce serait une bonne occasion de créer de l'emploi public de qualité, bien rémunéré, surtout dans la période de sortie de covid. On sait que cela ne va pas être évident pour beaucoup de gens d'avoir un emploi, surtout avec tous ceux qui sont en train de le perdre pour le moment. N'est-ce pas une piste que l'on pourrait envisager pour avoir nous-mêmes la mainmise sur cette force dont on va avoir besoin pendant 30 ans pour arriver au bout des objectifs qu'on s'est fixés ?

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

M. Douette (MR). – Merci pour toutes ces réponses et tous ces compléments d'information. Juste une petite question. Dans une structure ou dans un pouvoir local, quand vous travaillez déjà par exemple avec une coopérative – je le redis parce que j'y tiens beaucoup – qui fait le lien, qui va déjà chaque année faire ses publicités et qui se base sur les guichets uniques qui sont faits chez vous, qui collecte les données d'une trentaine de personnes par exemple qui veulent faire l'isolation, qui font déjà cet accompagnement, qui vont trouver des entreprises locales, et quand on a un projet comme cela sur trois, quatre ans, entre une commune, une coopérative, les entrepreneurs locaux, qui eux-mêmes engagent parce qu'on remplit leur carnet de commandes, et cetera. Une petite dizaine de communes en Wallonie a déjà lancé ce projet qui fonctionne – qui correspond déjà quelque part de manière miniature à ce que vous présentez ici de manière plus dantesque. Ces

projets, qui existent déjà – et je parle en connaissance de cause puisque c'est un projet que je suis en train de construire, qui n'est pas encore tout à fait finalisé – que vous dites « pilotes », vont-ils pouvoir rentrer dans votre suprastructure ou va-t-on dire : « ah non, terminé, vous êtes arrivés un peu avant l'heure les amis, trop tard pour vous ». Intégrez-vous ces projets pilotes qui existent déjà ? Vous avez parlé de projets pilotes, mais il y en a qui sont déjà peut-être prépilotes. Gembloux a lancé cela, Namur l'a fait également. Je prends les communes dans lesquelles je suis allé chercher ces informations voici un peu plus de deux ans. Ces personnes, ces coopératives – elles sont au nombre de trois, quatre, je pense, sur la Wallonie – ont-elles été consultées ? Va-t-on pouvoir, pour ceux qui ont déjà un projet pilote de cette ampleur, partir de ces projets existant pour dire : « on a déjà une base, on peut peut-être cohabiter et avoir des projets pilotes qui sont lancés ou intégrés à votre structure, pour ne pas les mettre de côté » ?

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

M. Demeuse (Ecolo). – Je voulais juste remercier les différents intervenants pour leurs réponses extrêmement complètes. Évidemment, on sera attentif et on travaillera. On sent la volonté globale d'avancer dans la bonne direction et d'opérationnaliser tous ces beaux objectifs qui sont sur le papier. Cela demande, je le disais tout à l'heure, une mobilisation de l'ensemble des acteurs – M. Douette vient de le dire –, notamment des communes et de l'ensemble des acteurs de terrain. C'est un point fondamental sur lequel je voulais à nouveau insister. Je voulais surtout vous remercier pour vos différentes réponses face à cet exercice qui est extrêmement compliqué. Je préfère souvent être de ce côté-ci plutôt que du vôtre dans ce type de situations ; vous avez plutôt bien relevé l'exercice.

M. le Président. – La parole est à M. Fourez.

M. Fourez, Directeur de la Direction des bâtiments durables au sein du Département de l'énergie et du bâtiment durable du Service public de Wallonie (SPW) Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie. – Il y a eu une première question sur les audits qui ne seraient pas nécessaires pour les petits travaux de moins de 3 500 euros.

(Réaction d'un intervenant)

Ce sur quoi on travaille pour le moment, c'est un mécanisme de prime parallèle. On n'empêchera pas ceux qui veulent aller vers l'audit d'obtenir cette vision globale, mais l'idée est d'avoir un régime de primes qui permette de se passer d'audit pour l'isolation des toitures et pour les petits travaux de moins de 3 000 euros. Ce n'est pas 3 500 euros, c'est 3 000 euros, mais c'est ce qui est sur la table pour le moment. C'est ce sur quoi on travaille avec le cabinet et qui va certainement être porté au gouvernement d'ici peu.

Pour ce qui est des 150 coopératives, je laisserai peut-être le ministre répondre, parce que là je ne connais pas suffisamment que...

M. Douette (MR). – J'ai vu quand j'ai posé la question que vous avez tiqué, donc je me doutais bien que c'est pas vous qui alliez répondre.

M. Fourez, Directeur de la Direction des bâtiments durables au sein du Département de l'énergie et du bâtiment durable du Service public de Wallonie (SPW) Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie. – Je n'ai pas tiqué mais je n'en ai pas directement connaissance.

Il y a eu la question de la collaboration avec les autres régions. Cette collaboration, il faut savoir qu'elle a quand même déjà lieu à toute une série de niveaux. Donc on ne travaille pas toujours tout seul dans notre coin. Quand on pense par exemple, si on parle du passeport bâtiment, c'est quelque chose qui a déjà par exemple été développé – en tout cas il en existe une version – en Flandre. On a été voir ce qui se passait en Flandre et on a trouvé que c'était très intéressant, et donc on s'en inspire grandement. Entre le moment où on l'avait pensé et aujourd'hui où on va travailler sur le développement, la Flandre a avancé plus vite que nous, et là elle a vraiment un exemple d'outil qui est déjà bien développé, sur lequel vraiment on peut s'appuyer, on va bénéficier de leur expérience pour pouvoir développer le passeport bâtiment ici par exemple.

Cela se passe à toute une série d'autres niveaux, que ce soit la performance énergétique, par exemple, les calculs de performance énergétique sur lesquels on se base, la méthode de calcul PEB 9 par exemple, c'est une méthode de calcul qui est travaillée les trois régions ensemble depuis toujours. Les outils sont développés ensemble aussi. Si l'on parle du logiciel PEB, ce n'est pas un logiciel wallon, c'est un logiciel qui a été développé par les trois régions ensemble. Oui, il y a toute une série de cénacles dans lesquels on discute et on échange. Je dirais même que cela va au-delà de la Belgique puisqu'il y a aussi d'autres événements qui sont organisés et qui permettent d'échanger les bonnes pratiques. Il y a notamment tout ce qui est *concerted action*, donc les actions concertées au niveau européen. C'est la commission qui a développé cela depuis la première directive PEB, si je me souviens bien, cela fait plus de 10 ans certainement, même plus, sans doute pratiquement une quinzaine d'années facilement que l'on se réunit très régulièrement avec l'ensemble des pays européens et on s'échange les bonnes pratiques. Cela nous permet aussi d'implémenter toute une série de choses.

Par exemple, l'affichage des indicateurs du certificat dans les publicités, ce sont des exemples de bonne pratique que l'on a été prendre au Portugal, en Irlande. On trouvait que c'était intéressant, on a fait une synthèse et on a fait une proposition qui s'inspirait grandement de cela. Oui, il y a vraiment une discussion qui se fait en

permanence, et on va chercher les bonnes pratiques à gauche à droite. Parfois, c'est nous qui pouvons être aussi inspirants. On a déjà eu pas mal aussi d'actions que l'on a menées et qui ont été reprises aussi par d'autres régions ou d'autres pays. Cela arrive aussi. La Wallonie n'est pas toujours en retard pour tout, et elle est parfois meilleure que la Flandre aussi pour certaines choses, cela peut arriver, y compris dans le domaine de l'énergie. Voilà, je pense que c'est important de le dire aussi.

On a parlé aussi de la banque publique d'investissement, la KfW de laquelle on entend souvent parler, on en entend justement souvent parler en action concertée ou *concerted action*. C'est certainement un exemple duquel il faudrait pouvoir s'inspirer parce qu'effectivement, ils ont des leviers assez importants. Il faudrait effectivement que l'on s'en inspire davantage pour pouvoir essayer de mettre les choses en place ici aussi en Wallonie.

On a parlé aussi, je pense, des coopératives locales et des projets pilotes. Oui, l'idée de ces coopératives locales, c'est vraiment, ici pour le moment des projets pilotes, je pense qu'il y en a cinq, de mémoire je pense qu'il y en a cinq qui ont été sélectionnés dans le cadre de l'appel à projets que l'on avait lancé à ce stade. Il y en a d'autres que l'on connaît aussi et qui ne sont pas rentrés dans le projet. Je pense à Corenove, par exemple qui existe. L'idée n'est pas de leur donner un subside et puis de les abandonner sur le bord de la route, enfin je ne pense pas que ce soit l'objectif. L'objectif était qu'ils cherchent des solutions qui soient après « pérennisables », c'est-à-dire qu'à un moment donné, ils puissent aussi, sans argent public, au bout d'un temps, devenir autonomes et fonctionner de manière autonome. Ici, c'est toujours en cours cette expérience pilote, elle n'est pas encore finalisée. Il y a déjà une volonté aussi de voir comment pouvoir prolonger les choses, et je pense aussi qu'il y a déjà une réflexion sur un appel plus large et justement une espèce de massification de ces types de projets.

L'idée n'est pas de les laisser sur le bord de la route, je ne le pense pas. D'ailleurs, on a bien besoin de – vous avez vu les investissements nécessaires – vous avez vu les travaux et la main-d'œuvre qui seront nécessaires, et cetera, il ne faut absolument tuer aucune initiative, il faut essayer justement que toutes les initiatives soient développées. Il faut que tout s'organise comme il faut, que ce soit coordonné. C'est cela la difficulté finalement de l'exercice ici dans les années à venir. Il existe déjà beaucoup d'initiatives, je pense. Il y a beaucoup d'initiatives à lancer, mais tout ça va devoir être coordonné.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Je vais compléter deux ou trois éléments.

Pour ce qui concerne le soutien aux coopératives, c'est bien l'objectif. L'idée c'est bien de partir de ce qui existe et de susciter d'autres initiatives, notamment par un nouvel appel à projets au départ de plateformes locales. Là, on est vraiment dans cet objectif-là.

Pour ce qui concerne la rénovation par quartier que vous évoquiez, Monsieur Fontaine, donc le projet est bien prévu avec mon collègue Collignon. C'est un projet que nous avons en commun, notamment au départ du plan de transition.

Vous évoquiez le fonds Kyoto. On ne peut pas mélanger toutes les lignes budgétaires. Dans le fonds Kyoto, c'est en grosse partie du code 8, pour la moitié du code 8, c'est-à-dire qu'on ne peut pas l'utiliser pour n'importe quel type de dépenses. Pour cela, on pourra en faire débat à l'occasion du budget. C'est vrai qu'il y a eu en 2020 la difficulté de ne pas pouvoir engager la totalité de ce qui était prévu sur le fonds Kyoto. Je m'en suis expliqué lors du budget 2021 à cause de la crise sanitaire et du fait que différentes entreprises n'avaient pas avancé comme prévu sur toute une série de projets. L'argent n'est pas perdu, c'est-à-dire que c'est un fonds pour lequel les ressources qui se sont accumulées au fil des ans restent dedans. La difficulté, c'est qu'il reste en code 8. C'est une décision d'un gouvernement antérieur qui a donc limité l'utilisation possible à des dépenses de type code 8.

Cela peut changer dans le futur, mais alors il faut rééquilibrer par d'autres modifications budgétaires ailleurs. Il y a notamment dans ce fonds Kyoto le mécanisme Braséro qui lui, est une mission déléguée à la SOWECSOM et donc à W.Alter pour le soutien d'un certain nombre de projets et nous pourrions très bien refaire d'autres initiatives de ce type ou amplifier ces mécanismes. Ce sont différentes pistes sur lesquelles on peut travailler pour la suite.

M. Nemes m'interrogeait d'une part sur les collaborations avec les autres Régions, mais je pense que vous avez eu déjà plusieurs réponses. Au niveau ministériel, il n'y a pas énormément de collaboration sur ce sujet-là. On pourrait aussi avoir des collaborations surtout avec le Fédéral pour éventuellement les compétences qui peuvent parfois s'additionner, notamment la compétence fiscale, et cetera. Là, on pourrait avoir des complémentarités intéressantes. C'est une matière qui a été régionalisée. On a énormément de travail à faire en Wallonie. On doit surtout s'y mettre et c'est pour ça que les différents outils sont en cours. Pour amplifier le mouvement et pour activer les budgets qui ont été rendu disponibles, et cetera, on a énormément de travail à faire. Je ne pense pas qu'il soit prioritairement utile de chercher à travailler avec les autres régions. On doit surtout avancer dans notre région.

Vous évoquez la question des engagements publics. Là, je ne vous suis pas. Je ne pense pas que c'est ça l'enjeu. Toutes les entreprises de la construction vous le

diront. Ils ont du mal à engager. Ce n'est pas le problème de la capacité d'engagement, c'est le problème d'avoir des personnes prêtes, formées et disponibles pour le secteur de la construction comme pour d'autres secteurs. C'est un énorme enjeu qui est bien identifié. C'est à cela que les pouvoirs publics doivent travailler à la fois pour aider les entreprises à engager les personnes et à les accompagner pour mettre en place des structures de formation. Là aussi, il y a des priorités qui sont soit de formation initiale, soit de formation continuée. Il y a aussi des priorités qui sont reprises dans le plan de relance à ce sujet. Je ne pense vraiment pas que l'enjeu ce soit d'engager sous statut public du personnel pour le secteur de la construction. En tout cas à ce stade-ci, ce n'est pas du tout l'optique qui est envisagée. Le problème c'est d'avoir des personnes prêtes ou qui pourront l'être dans un avenir proche.

Voilà, Monsieur le Président. C'est évidemment un débat sans fin. Je pense qu'on a évoqué beaucoup d'éléments et qu'on aura beaucoup d'autres occasions de revenir sur tous ces sujets.

M. le Président. – Un tout grand merci à Mme Glineur et à M. Fourez d'être venus, pour leur exposé et pour leurs réponses très intéressantes aux questions.

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.

Je vous propose une pause technique de cinq minutes.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 16 heures 52 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 16 heures 58 minutes.

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

M. le Président. – La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

INTERPELLATION DE M. NEMES À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'UTILISATION DES GUICHETS DE LA SNCB COMME LIEN ENTRE LES TRANSPORTS EN COMMUN ET LES MODES DE MOBILITÉ DOUX »

QUESTION ORALE DE M. CORNILLIE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'IMPACT DES ANNONCES DE LA SNCB SUR LA VISION WALLONNE DE MULTIMODALITÉ »

QUESTION ORALE DE M. FLORENT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ANNONCE DE LA SNCB RELATIVE À LA SUPPRESSION DE 44 GUICHETS DE GARE »

QUESTION ORALE DE MME GALANT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA SUPPRESSION DES GUICHETS DE GARE »

QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA FERMETURE DES GUICHETS DE GARE »

QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'IMPACT DE LA FERMETURE DES GUICHETS DE GARE POUR LA MOBILITÉ EN WALLONIE »

QUESTION ORALE DE MME VANDORPE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'IMPACT DE LA FERMETURE DES GUICHETS DE GARE POUR L'ATTRACTIVITÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE »

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

- M. Nemes, sur « l'utilisation des guichets de la SNCB comme lien entre les transports en commun et les modes de mobilité doux » ;
- M. Cornillie, sur « l'impact des annonces de la SNCB sur la vision wallonne de multimodalité » ;
- M. Florent, sur « l'annonce de la SNCB relative à la suppression de 44 guichets de gare » ;
- Mme Galant, sur « la suppression des guichets de gare » ;
- M. Antoine, sur « la fermeture des guichets de gare » ;
- M. Matagne, sur « l'impact de la fermeture des guichets de gare pour la mobilité en Wallonie » ;

- Mme Vandorpe, sur « l'impact de la fermeture des guichets de gare pour l'attractivité du transport ferroviaire ».

MM. Desquesnes et Fontaine se joignent à l'interpellation.

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

M. Nemes (PTB). – Monsieur le Ministre, nous avons appris la semaine dernière la décision de la direction de la SNCB de supprimer son service guichet dans 44 gares.

Nous trouvons ce choix particulièrement choquant en 2021. On ne comprend pas comment, avec les enjeux d'emplois, de mobilité et les enjeux climatiques qui se posent à nous, dont on vient de discuter ici pendant deux heures, on peut décider de réduire la qualité de service ferroviaire dans notre pays.

La question de la fracture numérique s'est souvent posée dans ce Parlement. Elle rappelle qu'elle ne concerne pas que les personnes âgées ou les plus de 10 % d'analphabètes dans notre population. Nombreux sont celles et ceux qui ne naissent pas avec un smartphone dans les mains.

Cette question ne concerne pas uniquement le Fédéral. En effet, les gares sont régulièrement identifiées comme de bons endroits pour concrétiser la mobilité multimodale.

Face à la digitalisation, le PTB plaide pour une réflexion sur le nouveau rôle que pourraient remplir les guichets. Trains, mais aussi bus, trams, vélos et voitures partagées : les gares sont souvent des nœuds de mobilité. Nous pensons que c'est une opportunité d'utiliser ces guichets pour en faire les nœuds de la mobilité du futur qui est nécessaire au vu des objectifs climatiques fixés.

Dans ce cadre, j'ai quelques questions à vous poser. Quels contacts avez-vous pris avec votre homologue fédéral sur cette question de fermeture de guichets ? Des projets sont-ils sur la table concernant la transformation des guichets de la SNCB en centres multimodaux ?

Dans le contexte général, défendez-vous en conférence interministérielle le maintien des 44 guichets menacés pour permettre le développement de tels projets innovants et nécessaires dans notre Région ?

M. le Président. – La parole est à M. Desquesnes qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

M. Desquesnes (cdH). – Monsieur le Ministre, je voudrais me joindre à l'interpellation qui vient d'être développée, parce que la décision de la SNCB, validée puis visiblement remise en cause par le ministre – on ne sait finalement pas bien ce qu'il en est –, est très

impactante pour la Wallonie, puisque plus de 20 gares sont concernées par l'opération.

Je voudrais savoir comment vous avez été associé à ce travail et à ce processus de décision. Ce n'est pas un grand mystère qu'il y a une certaine proximité entre vous et le ministre fédéral de la Mobilité, donc je n'oserais pas imaginer ou croire qu'une telle décision n'a pas été prise et concertée d'une certaine façon avec vous.

La première de mes questions est : quels ont été vos échanges avec votre collègue fédéral en charge des chemins de fer sur ce dossier, sur cet enjeu ?

Le deuxième élément sur lequel je voudrais vous entendre, c'est le futur de nos gares. La Déclaration de politique régionale insiste sur la nécessité de développer en Wallonie des points nœuds de mobilité, et les gares sont des éléments fondamentaux dans la structuration de la mobilité à l'échelle intrarégionale. Dans ce cadre-là, l'évolution de nos gares est extrêmement importante.

La décision hypothétique de la SNCB, plus ou moins validée par le ministre fédéral de la Mobilité, donne un sens ou une signification à la suite de l'opération. Malheureusement, on a pu constater au cours des années écoulées que l'on commence par réduire le nombre d'heures d'ouverture des guichets, puis on les ferme, puis la gare a des heures limitées, puis la gare ferme, et cetera. C'est cela qui génère une réaction très importante des navetteurs, des communes concernées – dans ma région du Centre, notamment la gare de Binche est –, celle de dire « Quels sont le devenir et le projet avec la SNCB et le Fédéral ? » De ce point de vue, jusqu'à présent, je n'ai rien entendu de votre part.

Je me joins donc à cette interpellation, Monsieur le Ministre, pour comprendre. Acceptez-vous de partir dans ce jeu, de détricoter des maillons essentiels de la mobilité en Wallonie ? Si ce n'est pas le cas, quelles initiatives prenez-vous ? Comment allez-vous faire pour inverser le cours des choses et doter nos gares des moyens pour qu'elles restent des lieux de convivialité, des lieux de sécurité et également des maillons essentiels dans la chaîne de mobilité wallonne ?

Voilà les éléments sur lesquels j'aurais aimé entendre la Wallonie. Je ne l'ai pas encore entendue, j'espère que ce sera le cas aujourd'hui.

M. le Président. – La parole est à M. Fontaine qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, c'est peu dire que l'annonce faite par la SNCB de fermer 44 guichets : 22 en Wallonie, 20 en Flandre, un bruxellois et un germanophone, et donc de fermer 44 guichets de gare d'ici fin 2021, a suscité un émoi certain, tant auprès de la population que des décideurs, qu'ils soient municipaux ou régionaux.

En effet, cette annonce semble être en totale contradiction avec les dispositifs de *shift* modal que la Wallonie s'est fixés, même si l'on ne parle pas ici de fermeture de lignes, bien que je sois en parfait accord avec ce que M. Desquesnes vient de dire : on ferme les guichets, ensuite on propose de fermer des lignes et puis on ferme finalement les gares. Est-on certain que ce n'est pas le *process* dans lequel on est installé ?

Cela pose en question en matière d'accessibilité de ces zones plus rurales et également la question de la fracture numérique, sur laquelle j'interviens régulièrement chez le ministre Borsus. On est en plein dedans à l'heure actuelle.

Cette décision fait peu de cas de certaines catégories de population, notamment les personnes plus âgées et les plus précarisées quant à l'évolution de la SNCB.

Si une marche arrière quant à cette décision s'avérait totalement impossible, il serait essentiel de renforcer les mesures d'accompagnement – que les choses soient claires : je ne suis pas pour cette solution ; je suis pour la solution du maintien des guichets dans l'ensemble des gares, sauf s'il y a une demande des citoyens – et de les prolonger. La crise actuelle n'est guère propice à l'utilisation des transports en commun, et l'on en est bien conscient.

Une question se pose également en termes de sécurité, la présence d'un guichet étant parfois la seule présence humaine outre les usagers eux-mêmes ; présence rassurante à certaines heures et dans certains lieux. Le Gouvernement l'a rappelé dans sa prise de position pour moins tranchée quant à cette décision : les gares sont souvent des lieux structurants dans certaines communes. Il conviendrait de prêter une attention particulière aux gares visées par la fermeture des guichets.

Enfin, il conviendra de prévoir une concertation avec les transports publics wallons afin de prévoir une articulation optimale des transports en commun ; optimisation indispensable au *shift* modal voulu par tous.

En résumé, problème d'accessibilité, problème de fracture numérique, problème de zones rurales et problème d'articulation dans l'offre des transports en commun.

Avez-vous un retour suite à votre courrier transmis à la SNCB ?

Avez-vous été concerté ?

De quels leviers disposez-vous pour influencer sur cette décision surprenante ?

M. le Président. – La parole est à M. Cornillie pour poser sa question.

M. Cornillie (MR). – Monsieur le Ministre, c'est en effet un signal très contradictoire que vient d'envoyer la SNCB vis-à-vis des objectifs de mobilité wallons. Comme mes collègues l'ont signalé, elle entend fermer 44 guichets de manière imminente endéans l'année 2021 et réduire les heures d'ouverture de certains autres guichets non concernés pas une fermeture pure et simple.

Comme cela a été relevé, nombreuses sont les gares wallonnes à devoir disparaître cette année. Rien qu'en Wallonie picarde, par exemple, puisque je suis élu régional, quatre gares sont concernées : Leuze et Silly, situées sur l'axe Tournai-Bruxelles – ce n'est donc pas une ligne peu empruntée, loin de là –, mais aussi Lessines et Péruwelz, qui ont aussi besoin d'accès direct vers des axes de communication plus densément utilisés.

Ces nouvelles suppressions se justifient, selon la SNCB, par une baisse des opérations aux guichets, qui considère que, vu le taux d'inoccupation de certains agents, il n'y a pas lieu de les maintenir en permanence sur le site, mais aussi par une modification des habitudes de ses clients qui se dirigent de plus en plus vers des solutions digitales.

Convenons que c'est éventuellement le cas et que c'est possible. Dès lors, les usagers font des liens avec un autre secteur qui a connu une forte digitalisation, à savoir celui des banques, et ils craignent le même sort, c'est-à-dire des fermetures de guichets, mais aussi une réduction du service.

À l'heure où l'on tente d'inciter les Wallons et les Wallonnes à renoncer à leur voiture et à emprunter les transports en commun, cette annonce sera, à n'en pas douter, très mal perçue par le citoyen qui s'exprime d'ores et déjà depuis cette fermeture annoncée, relayé par les élus locaux le plus souvent, même il y a des nuances et des tonalités différentes, mais également par les syndicats des travailleurs de la SNCB qui, pour certains d'entre eux, ont annoncé depuis un petit temps cette tendance.

Cette annonce est d'autant plus dommageable qu'elle contrarie les nombreuses actions d'ores et déjà entreprises sous cette législature en Wallonie, pour faire part à la multimodalité. L'essence de ma question est l'impact de ces décisions sur la vision wallonne de multimodalité.

Si je prends simplement le cas de la gare de Leuze-en-Hainaut par exemple, la ville et sa gare ont été choisies par vos services en octobre 2020 comme ville pilote pour le développement de la multimodalité en Wallonie. Difficile de devenir un pôle multimodal dans la région avec une gare fermée. En tout cas, c'est l'image que les usagers en ont et c'est la crainte, in fine, que l'on peut redouter.

Comment, Monsieur le Ministre, réagissez-vous à cette annonce ? Quelles suites comptez-vous y apporter ? Je précise, vous le devinez, que ma question était écrite avant la réaction du Gouvernement ; je suppose que vous évoquerez celle-ci plus en profondeur.

Allons-nous laisser les gares wallonnes – acteurs incontournables du développement de la multimodalité de notre Région – disparaître petit à petit ?

Une rencontre avec votre collègue fédéral en charge de la mobilité est-elle prévue à ce sujet ? J'imagine que vous avez, vu vos affinités, une ligne directe avec ce dernier.

Vous avez, entre-temps, au nom du Gouvernement wallon, réagi quant à cette mesure. Peut-on espérer une révision de celle-ci et quel est le mandat que vous vous êtes donné dans les contacts que vous entreprenez avec l'autre niveau de pouvoir et la société de transport public qu'est la SNCB ?

Peut-on imaginer des cohabitations sur le même site pour faire des gares de plateformes multiservices et des partages de rôles, en ce compris au niveau des agents de la SNCB ? Cela supposera peut-être des modifications de profil, mais je crois qu'il y a des tas de pistes à développer pour garder ces gares ouvertes, en sécurité, qui sont de véritables lieux de vie.

J'espère que vous pourrez, Monsieur le Ministre, nous garantir que tout le poids de la Région wallonne sera utilisé pour négocier, avec les pouvoirs locaux, des perspectives moins catastrophiques qu'annoncées pour les gares.

M. le Président. – La parole est à M. Florent.

M. Florent (Ecolo). – Monsieur le Ministre, comme mes collègues, je déplore sans équivoque cette décision votée à l'unanimité du CA de la SNCB.

Je commencerai par une petite incise. J'ai entendu certains parler d'une décision plus ou moins validée par le ministre de la Mobilité. J'ai plutôt entendu la demande du ministre fédéral de la Mobilité et celle du Gouvernement wallon de demander un réexamen de cette mauvaise décision. Je note surtout l'instruction au préalable et puis le vote à l'unanimité – et donc avec le vote de Mme Jeurissen. Ce n'est pas un vote plus ou moins validé ici ; c'est un vote plein et entier, comme du reste les autres administrateurs.

Il n'y a eu aucune concertation ni information auprès des pouvoirs locaux, même ceux qui sont actuellement en partenariat avec la SNCB afin de trouver des solutions à la problématique des guichets – qui n'est pas neuve. C'est très regrettable.

Sur le fond, nous savons qu'une série de services aux automates ne seront offerts qu'à un guichet. On pense, par exemple, à la confection des cartes MoBIB, des

cartes Student Multi, des familles nombreuses, les cartes BIM, les duplicata en cas de perte ou de vol, certaines excursions et puis, bien entendu, tout l'accompagnement du client dans l'offre tarifaire de la SNCB. Il y a donc, très clairement, pour ces gares-là, une perte de niveau de services sur le terrain.

Par ailleurs, certaines gares qui sont visées par la fermeture des guichets – en tout cas dans ma région, en Province de Luxembourg – sont éloignées à plus de 20 kilomètres ou 30 kilomètres de la première gare avec guichet. Pour toutes les opérations que je viens de citer, les usagers n'auront d'autre possibilité, alternative, que d'aller très loin, à cette gare. C'est totalement décourageant, c'est réhibitoire à l'heure où l'on veut encourager notre population à utiliser davantage les transports en commun.

Nous savons également que certains usagers – cela a été dit – ne sont pas équipés de smartphones ou éprouvent des difficultés à l'utilisation de l'automate. En Belgique, deux millions de personnes ont plus de 65 ans. Par ailleurs, quel que soit l'âge, une partie de la population subit cette fracture numérique et continuera, quoiqu'il arrive, à éprouver des difficultés à l'avenir. Remettre à chaque fois la charge de travail sur le citoyen atteint ses limites.

Il y a toute la question de l'accessibilité des gares, qui est également un enjeu, qui est d'ailleurs dans l'accord de gouvernement. L'accessibilité, c'est aussi l'accessibilité aux automates. Une partie de la population continuera à être sur le carreau vis-à-vis du numérique, vis-à-vis des automates.

Je tiens aussi à aborder un sujet extrêmement important que la SNCB n'a pas considéré dans cette décision, c'est celui de la sécurité. Une gare déserte le soir, que ce soit pour des femmes, pour des personnes âgées, pour des personnes isolées, c'est un véritable repoussoir. Comment va-t-on éviter des dégradations ? Quelles garanties sur le long terme avons-nous que ces gares ne fermeront pas après les guichets suite à des dégradations ? Nous défendons des gares qui restent vivantes, et là le CA de la SNCB rate complètement le coche, n'essaie aucune solution pratique et créative. Venons-en aux automates et à la vente en ligne, qui sont finalement les deux outils numériques avancés pour justifier de la fermeture des guichets. Je les trouve encore très limités dans leurs services. J'ai mentionné en préambule toutes les options qui ne sont pas offertes, ajoutez à cela qu'ils acceptent la monnaie, mais pas les billets, ne serait-il pas légitime, qu'au minimum, la SNCB mette en service une nouvelle génération d'automates qui offrent tous les services, dont peut-être la possibilité de faire un appel à un guichetier via un écran, ce serait un automate skype, lorsqu'un usagé est bloqué, ne comprend pas une question précise. Il pourrait aussi appeler et avoir accès à du personnel de la SNCB.

Un autre exemple flagrant du manque de créativité de la part de la SNCB. Elle concerne les guichetiers, qui, nous dit-on, sont sous-utilisés dans certaines gares. On a vu, pendant cette pandémie que le monde du travail s'est complètement adapté et a utilisé le télétravail, c'est une solution aussi que la SNCB pourrait mettre en œuvre. Pourquoi le guichetier qui est à un moment sous-utilisé ne pourrait pas remplir d'autres tâches utiles à la SNCB en télétravail et donc rester sur place ? Cette possibilité a-t-elle seulement été réfléchie au sein du CA de la SNCB ?

J'en viens à mes questions M. le Ministre, vous avez adressé avec M. Di rupo un courrier à Mme Dutordoir, à la SNCB, pour demander un réexamen de cette décision. La presse s'en est fait l'écho. Vous avez également demandé la prolongation des mesures d'accompagnement et vous proposez une réflexion entre la SNCB et les services de transports publics wallons. Première question : avez-vous reçu une réponse de sa part ? Un dialogue a-t-il initié ? Avez-vous eu, par ailleurs, des contacts avec le ministre fédéral de la Mobilité ? Quelles solutions défendez-vous ? Quelles solutions le Gouvernement wallon défend-il ? Peut-on développer des solutions flexibles pour garder les gares vivantes ? Un partenariat a la clé suivant les situations de terrain, avec des régies de quartier, des coopératives, des SI ou des maisons de tourisme, que sais-je, mais de manière à garder des espaces ouverts, sécurisés et avec du personnel ?

M. le Président. – La parole est à Mme Galant pour poser sa question.

Mme Galant (MR). – Monsieur le Ministre, l'évolution des habitudes des clients, la crise sanitaire ont poussé la SNCB à accélérer la digitalisation de ses points de vente. Quarante-quatre guichets vont encore être supprimés dans les gares du pays.

Pour ce qui concerne l'arrondissement de Mons, que je représente, deux guichets Saint-Ghislain et Jurbise, alors que les travaux de rénovation des guichets viennent tout juste de se terminer.

La SNCB a décidé de développer encore les canaux de vente digitaux et les titres de transport digitaux. En 2020, la vente via les canaux digitaux, en ce compris les automates présents dans toutes les gares, représente plus de 75 % des ventes. De 54 % de transactions aux guichets en 2015, ce nombre est descendu à 34 % en 2018, à 27 % en 2019 et à 20 % en 2020 », et ils ajoutent : « De plus, 97 % des clients utilisent déjà, ou envisagent d'utiliser, l'automate, le site Internet ou l'application. »

Monsieur le Ministre, comme l'on dit certains orateurs, que pensez-vous de cette décision ? Avez-vous été concerté soit par la SNCB soit votre homologue au niveau fédéral ? Je sais que le Gouvernement wallon a écrit au ministre fédéral et à la SNCB, c'était pour voir

si vous aviez déjà eu un retour. Apparemment, je viens de lire une notification comme quoi demain une proposition commune serait faite au CA entre une proposition commune émanant du ministre et de la patronne de la SNCB. Comme je vous l'ai dit en préambule, des travaux de rénovation viennent tout juste de se terminer et les gens ne comprennent pas cette dépense d'argent public pour offrir un service de qualité et puis, quelques mois après, on supprime ce service. Il y a en plus la diminution de l'ensemble des services publics dans nos campagnes, on se plaint souvent du manque de services dans les zones plus rurales. Ici, c'est encore un exemple de suppression d'un service rendu au public et mon collègue, M. Florent, a parlé de la sécurité. C'est vraiment un problème, la sécurité, parce que s'il n'y a pas de concertation avec les autorités locales, qu'il n'y a pas par exemple de présence de caméras, s'il n'y a plus la présence humaine, cela risque vraiment de devenir des lieux d'insécurité où les gens n'oseront plus prendre les transports dès qu'il fera nuit. Il n'y aura plus de présence humaine et la manipulation d'argent est toujours dangereuse.

Voilà, Monsieur le Ministre, je voulais savoir ce que vous pensiez de cette décision et quels avaient été vos contacts en la matière.

M. le Président. – La parole est à M. Antoine pour poser sa question.

M. Antoine (cdH). – Monsieur le Ministre, c'est dire la colère qui est la nôtre aujourd'hui devant l'annonce de la fermeture de ces gares ou de ces guichets de gare. J'ai envie de dire, à l'échelle du Brabant wallon, quel sale temps pour les navetteurs du Brabant wallon. En quelques semaines nous venons d'encaisser le projet de péage à Bruxelles, qui est un véritable hold-up à charge des navetteurs de Wallonie, et singulièrement du Brabant wallon. C'est le projet de billet unique qui a soigneusement éliminé le Brabant wallon, puisqu'il ne concerne que la seule gare de Braine-l'Alleud, Bruxelles et des communes limitrophes du nord du pays, rien d'autre. Malgré votre bonne volonté, aujourd'hui rien n'est acquis pour les navetteurs en termes de billet unique. Les nouvelles lignes rapides pour les TEC sont programmées à plus tard ou reportées, pas de proxibus nouveau.

Reconnaissons qu'aujourd'hui, on a beau dire – et c'est votre discours – « N'utilisez plus la voiture, utilisez d'autres modes de transport », ceux-là ne sont pas gâtés, loin s'en faut, par les décisions.

Plus piquant pour notre région, quatre gares sont concernées, Rixensart, La Hulpe, Wavre et Waterloo, Waterloo dont on venait d'inaugurer le guichet. À peine inauguré, il sera fermé. Avouez qu'il y a de quoi y perdre son latin pour un grand nombre de nos concitoyens. Je ne répéterai pas ce que d'autres ont fort bien dit juste avant mon intervention : le service au public, l'insécurité, on a déshumanisé les gares, on les a

transformées en halls fantômes, sans oublier la fracture numérique.

Plus grave encore, c'est ce qui s'est passé sur le plan politique. Tout à l'heure j'ai entendu l'un de mes excellents collègues relater ce qui s'était passé en conseil d'administration. Je croyais que là ne se trouvait pas le problème, parce Mme Dutordoir a dit à propos de M. Gilkinet : « rupture de confiance ». Après l'avoir vu, lui avoir expliqué, il avait marqué son accord. Je parle ici de relation *intuitu personae* comme elle doit se développer entre un ministre et un conseil d'administration. Il n'y a rien de plus fâcheux pour un administrateur délégué de voir son ministre peu ou prou la conforter et puis la trahir publiquement. C'est un premier point.

J'ai entendu un député libéral, et non des moindres, M. Michel De Maegd, traiter M. Gilkinet de menteur, et à plusieurs reprises. Or il fait partie de la majorité. Chacun appréciera.

Et puis enfin, cette annonce qui vient de tomber cet après-midi : ils se seraient rabibochés, Mme Dutordoir et M. Gilkinet, mais la communication n'en sera faite que demain. Si je lis le communiqué de l'un et de l'autre, c'est très amusant de voir qu'ils règlent le problème sur le dos des communes, puisqu'ils vont inviter les communes à maintenir une présence humaine dans les gares. Cela veut donc dire – et ce n'est pas la première fois – que le Fédéral règle des problèmes sur le dos des communes sans bien sûr prévoir les financements appropriés, et en rejetant la faute « Il n'y a plus personne dans la gare, c'est de la faute de votre collectivité locale ».

Monsieur le Ministre, le Gouvernement a pris une position, courageuse – j'imagine que c'est la vôtre – qui est de refuser ce que M. Gilkinet dans un premier temps avait accepté avant de s'en dédire. Enfin bref, nous sommes dans un psychodrame qui n'est pas très flatteur ni pour le ministre en question ni pour les transports en commun. Vous entendez du reste que, sur tous les bancs de ce Parlement, et il en va même au Fédéral, personne n'approuve.

Certains, bien sûr, retiennent leurs propos par loyauté et on peut les comprendre, je ne vais pas les en blâmer, mais vous ne nous en voudrez pas, à M. Desquesnes, à Mme Vandorpe, à M. Matagne, de dire tout haut ce qui se dit dans les couloirs. C'est une décision évidemment effroyable, le plus mauvais signal que l'on peut donner pour le transport en commun.

Ma question est donc très simple. Même si demain on annonce un déport sur les communes, j'imagine que vous allez réagir et que vous allez défendre les communes, que vous allez défendre le transport en commun qui nécessite que la SNCB organise une présence humaine de qualité, sur des plages longues, afin de servir nos concitoyens, sinon tous les efforts que

l'on peut déployer autour du transport en commun seront particulièrement vains.

Je considère, Monsieur le Ministre, que c'est pour vous un rendez-vous capital de la confiance que vous voulez donner au transport en commun pour nos concitoyens.

M. le Président. – La parole est à M. Matagne pour poser sa question.

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, au vu du nombre de réactions, je ne dois plus vous préciser que cette décision a provoqué un certain émoi sur le terrain. Comme d'autres de mes collègues, à l'heure de déposer cette question, je n'étais pas au courant des épisodes qui vont se dérouler par la suite. Au moment où je l'ai déposée, votre collègue, le ministre fédéral de la Mobilité demandait au CA de corriger le tir suivant quatre balises en l'occurrence.

Plus tard, on apprendra que M. Gilkinet, qui disait ne pas être au courant, était manifestement bien au courant, à l'instar de son commissaire de gouvernement, que je prendrai soin de ne pas nommer, comme certains de mes collègues députés le font, parce qu'au final cela ne permettra pas d'améliorer la situation. Puis je pense que c'est à nous, les politiques, à prendre nos responsabilités lorsque des décisions sont prises et qu'elles ne nous plaisent pas. Seuls les politiques peuvent faire changer les choses, comme vous le savez, Monsieur le Ministre.

M. Gilkinet était donc bien au courant, si j'en crois ce qui est dit dans la presse, dès novembre. Vous avez rencontré M. Gilkinet à l'occasion de deux CIM, en décembre et en janvier, si ma mémoire est bonne. Avait-il pu vous renseigner sur la question, sur l'éventuelle prise de décision dont on a pris connaissance dernièrement ? Puis intervient le Gouvernement wallon, qui regrette cette décision et demande son réexamen.

On vient de le dire, un Belga vient de tomber où l'on apprend que M. Gilkinet tente de calmer le jeu. Dans l'attente, pour nous députés, de la position finale de la SNCB, cette décision met une nouvelle fois en évidence un certain désinvestissement progressif qui s'est opéré au sein de l'opérateur ferroviaire.

Vous savez que je suis un grand défenseur de la mobilité individuelle, mais j'ai aussi les pieds sur terre et je sais que favoriser le transport en commun est une évidence, de mon point de vue. Elle l'est aussi pour votre prédécesseur qui avait « guidé » la vision FAST 2030, qui ambitionnait de passer de 9 % à 15 % l'usage du train.

L'automatisation des services, qui peut être une bonne chose en termes d'efficacité pour un certain public, engendre aussi une certaine désertification des gares et d'autres problèmes pour d'autres citoyens qui

n'ont pas forcément les mêmes attraits pour les systèmes connectés.

De mon point de vue, je ne dis pas qu'il faut conserver absolument une personne derrière un guichet, consacrer uniquement son temps à la vente de billets ; d'ailleurs, ce serait une insulte pour ces personnes, ce serait mal les traiter. Que du contraire, une gare doit être un lieu vivant ; c'est vrai qu'il est très agréable de se promener dans un hall de gare où la vie respire. Je pense que vous fréquentez régulièrement ce type d'infrastructures, M. Gilkinet aussi, puisque tous les matins on a droit à un petit selfie sur le quai. Il est donc bien au courant qu'une gare doit être attractive. Malheureusement, la sienne, où il prend le train tous les matins, n'est pas aussi attractive que d'autres ; peut-être pourrait-on le corriger.

Toujours est-il que j'aimerais savoir, comme je l'ai dit en préambule, si vous aviez été informé de la décision par votre collègue le ministre Gilkinet, ou peut-être aviez-vous quelques éléments d'information ? L'avez-vous interpellé depuis que l'on sait qu'il était parfaitement au courant de la décision ? Quand je parle d'interpellation, je parle au-delà du courrier qui a été rédigé par le Gouvernement wallon envers le CA de la SNCB.

Par ailleurs, concrètement, sur le terrain, pouvez-vous mesurer l'impact de cette décision, si elle devait prendre cours, sur l'ambition de la vision FAST 2030 ? Aujourd'hui, si l'on souhaite corriger cette décision, c'est parce que l'on pense qu'elle pourrait avoir un impact sur la fréquentation du train. Quel serait l'impact si cette décision venait à être rendue effective ?

Envisagez-vous de contacter Infrabel et la SNCB afin de mener une réflexion globale sur les politiques à développer et à coordonner entre les différents acteurs ?

On a beaucoup entendu les communes concernées regretter ne pas avoir été intégrées dans le processus de décision. Elles auraient peut-être été déçues, mais elles n'ont même pas été consultées a priori.

Je sais que vous avez à cœur de discuter de ces réflexions avec vos différents collègues ministres de la Mobilité et j'aimerais avoir votre point de vue sur la question.

Je vous remercie d'avance pour vos précisions.

M. le Président. – La parole est à Mme Vandorpe pour poser sa question.

Mme Vandorpe (cdH). – Monsieur le Ministre, nouveau coup dur pour nos communes, comme expliqué longuement. Pourtant, ces gares constituent un maillon important de l'offre de mobilité.

La Wallonie picarde, très souvent oubliée dans les décisions du Gouvernement, n'est ici pas oubliée

puisque quatre gares sont concernées : Lessines, Silly, Leuze et Péruwelz.

La réflexion qui a été faite par l'ensemble de mes collègues montre l'état d'esprit dans lequel chacun de nous peut être face à cette situation.

Ce qui me dérange, et cela vient d'être dit par André Antoine, c'est que l'on reporte bien souvent cette charge sur les communes. L'annonce qui a été faite aujourd'hui par M. Gilkinet et Mme Dutordoir est d'avoir des collaborations et de développer avec les communes l'accueil des voyageurs.

Je peux vous montrer un exemple précis.

À Mouscron, dans la Commune de Herseaux, il y a quelques années, là aussi, on a décidé de fermer la gare et de mettre uniquement un guichet automatique. Pour assurer un service pour le citoyen, qu'a fait la Commune de Mouscron ? On a mis plusieurs années à aboutir et à négocier avec la SNCB et avec Infrabel pour pouvoir racheter le bâtiment. Le bâtiment est enfin à nous depuis quelques mois maintenant. On y a fait les travaux nécessaires, puisque c'était totalement à l'abandon, et l'on y a mis un concierge pour justement assurer le contact avec le citoyen à l'ouverture et à la fermeture du bâtiment. La charge est donc devenue à 100 % communale.

Il y a là un réel problème. Je peux entendre qu'il faut pouvoir vivre avec son temps, mais pas en reportant la charge sur les communes.

Allez-vous prendre contact avec les autorités des communes impactées par la fermeture de ces guichets afin de réfléchir sur l'impact de cette mesure et sur ses impacts en termes de mobilité ? En déshumanisant les lieux, on fait aussi reculer l'attrait pour ce mode de transport. Il faut donc continuer à proposer des lieux accueillants, chauffés et sécurisés pour les navetteurs.

Pourriez-vous envisager, dans le cadre de votre politique de mobilité, de mener des initiatives afin de préserver l'attractivité de ces gares ? Je pense notamment au développement de points vélo.

Pourriez-vous soutenir, y compris financièrement, une implication des communes dans la préservation de l'attractivité de ces lieux ?

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. – Mesdames et Messieurs les Députés, vu la convergence des nombreuses questions, les réponses seront communes.

La SNCB annonce effectivement la fermeture de guichets dans ses gares. Les arguments avancés en faveur de cette adaptation sont les mêmes que ceux avancés lors de la première vague de fermeture en 2015. Le nombre de clients s'adressant aux guichetiers serait devenu très faible, ceux-ci préférant désormais les canaux digitaux, ce qui génère dans certaines gares jusqu'à 92 % de temps d'inactivité et résulte en un coût de transaction plus élevé que le prix d'un ticket. C'est donc une question de rentabilité et de coût qui est mise en avant par la SNCB.

Le Gouvernement wallon n'a pas été associé, Monsieur Desquesnes, déplore cette décision et a bien entendu réagi à cette annonce qui concerne 22 gares wallonnes, même s'il ne s'agit pas de fermeture de gare à proprement parler, nous avons demandé à la SNCB de revoir sa liste et de mettre en place des mesures pour faciliter la transition aussi vers les évolutions envisagées notamment en termes d'automatisation.

Nous avons d'ailleurs également, cela fait partie aussi des questions que vous avez évoquées, proposé à la SNCB d'avoir aussi des contacts avec les communes concernées, précisément, plutôt que d'apprendre ces décisions de manière un peu brutale par la presse.

Par ailleurs, Monsieur Matagne, vous m'interrogez notamment sur les contacts que je peux avoir directement au niveau ministériel. Bien entendu, j'ai des contacts réguliers avec mon collègue fédéral, mais vous aurez pu voir comme moi qu'il avait également de grosses difficultés quant à la décision qui a été annoncée par la SNCB et c'est d'abord par rapport à cette décision elle-même et au suivi de cette décision, de ce qu'il en arrive que le débat peut se poser puisque, effectivement, j'ai pu lire comme vous, il y a quelques instants, qu'une nouvelle proposition serait formulée, semble-t-il de commun accord, au conseil d'administration.

Je ne vais évidemment pas anticiper sur cette décision que je ne connais pas autrement que ce que j'ai pu en lire comme vous et nous allons, bien entendu, attendre de voir à la fois quelle est cette proposition, quel est son impact, ce qu'il en est pour les communes, comment se positionne le conseil d'administration, et puis il s'agira évidemment de se positionner par rapport à cela.

Les demandes qui ont été formulées par le Gouvernement wallon, finalement, rejoignent assez bien ce qui a été exprimé par mon collègue fédéral. Ce qui était exprimé il y a quelques jours par la SNCB en ce qui concerne les fermetures de guichets, ce n'est pas tout à fait clair puisque, en ce qui concerne la conservation d'un lieu d'attente chauffé et confortable dans les gares concernées, que vous évoquez également, on ne voit pas exactement encore ce qu'il peut en être.

Quoi qu'il en soit, l'absence de ventes au guichet posera des problèmes de toute façon pour certaines

catégories de voyageurs potentiels même si cela représente peu de contacts guichet, peu de personnes, on ne peut pas négliger cette situation et cela aura donc pour résultat un moindre contrôle social aussi dans ces différents lieux d'attente. Je pense que cela rejoint les éléments qui ont été affirmés par les uns et les autres.

J'ai l'impression que de ce point de vue là, il y a une convergence assez claire du côté des différentes expressions wallonnes.

Selon la SNCB, les gares qui ont vu leurs guichets se fermer en 2015 et en 2019 ont suivi les mêmes courbes d'évolution positive du nombre de montées en gare que les autres gares non concernées par ces mesures. Mais il n'en reste pas moins que le signal est négatif et qu'il y a un risque pour le contrôle social et donc la fréquentation de ces gares, pour le lien social également.

Pour enrayer ce risque pouvant impacter nos ambitieux objectifs de transferts modaux, que vous avez également évoqués les uns et les autres, des solutions plus créatives existent, sans aucun doute, qui peuvent être développées en synergie avec différents acteurs privés ou publics, certainement avec les communes, mais cela peut être d'autres acteurs également, pour assurer des services complémentaires aux citoyens.

Je pense qu'il est vraiment nécessaire de réenvisager les choses plus globalement en termes de présence, de services, et de voir ce qui est possible en combinant tous ces éléments.

La SNCB elle-même soulignait en 2015 que des pistes existent pour employer le personnel de façon utile dans les petites gares : par exemple, étendre le nombre de produits et de services proposés, insister davantage sur l'information, réfléchir à des services commerciaux pour l'agent du guichet dans un contexte de franchise, sonder l'intérêt de partenaires externes à reprendre partiellement la fonction de vente dans des points de vente fermés. Il y a un certain nombre de solutions, en tout cas, qui méritent d'être examinées.

À l'instar des timbres ou des billets de bus que l'on peut acheter dans un commerce local agréé, pourquoi ne pas envisager l'achat de billet de train, situé dans certains cas, précisément dans la gare ? Donc il y a là aussi des pistes à investiguer.

La réflexion autour des multi-services dans les gares se doit d'être approfondie.

Je pense également que les transports publics wallons ont un rôle à jouer dans une optique gagnant-gagnant avec la SNCB parce que les transports publics n'ont pas été spécialement consultés non plus du côté de l'OTW ou de l'administration régionale.

Le rail est la colonne vertébrale de la mobilité alternative en Wallonie également, même si c'est une

compétence fédérale, mais elle doit donc s'articuler avec les autres modes de transport collectif.

Nous avons l'ambition de compléter ce réseau d'un réseau TEC express et de restructurer le réseau autour des points nœuds de transport structurant. Un des objectifs de cette restructuration est donc une meilleure articulation avec l'offre SNCB ainsi que le fait que ces offres se renforcent l'une l'autre.

En ce qui concerne les pôles de multimodalité, le travail concret a commencé. En collaboration avec l'administration, la SNCB et d'autres partenaires, des pôles pilotes sont effectivement aujourd'hui envisagés. En parallèle, l'administration travaille aussi à une typologie des mobipôles qui pourra donner lieu à un appel à projets plus large, en fonction des moyens financiers disponibles.

Monsieur le Député Antoine estimait qu'à nouveau, les Brabançons sont victimes de « hold up », je lui laisse son expression. Je tiens à rappeler dans ce cas-ci que le Brabant Wallon bénéficie de services de mobilité importants que vous semblez sous-estimer. Le RER offre déjà des fréquences intéressantes vers Bruxelles – même si je déplore, comme vous, les retards dans ce dossier que nous connaissons – et ces fréquences augmenteront pour atteindre un train tous les quarts d'heure en 2026 – malgré tout, le timing se réduit. Je n'oublie pas non plus les lignes TEC express dont certaines desservent aussi différents points de la capitale. Enfin, les premiers corridors vélo wallon sont prévus dans le Brabant wallon également.

Vous pointez du doigt le désarroi des navetteurs, mais ceux-ci bénéficient en général d'abonnements et sont à mon avis les moins impactés par la fermeture des guichets en Wallonie, que je déplore, comme je l'ai dit, mais ce n'est pas forcément sur les navetteurs que cela s'impacte le plus.

La problématique est plus prégnante pour les personnes âgées et plus généralement pour les personnes souffrant de la fracture numérique.

La SNCB prévoit effectivement des stewards pour accompagner ces personnes dans leur démarche d'achat. Mais cette mesure, telle qu'elle a été annoncée, est temporaire et tombe mal en cette période de crise sanitaire pendant laquelle peu de déplacements se font puisque beaucoup de personnes, surtout les personnes âgées, préfèrent s'abstenir de se déplacer lorsque ce n'est pas nécessaire.

C'est bien pour cela que le Gouvernement wallon a demandé expressément dans son courrier à Madame Dutordoir de postposer ces mesures d'accompagnement ou d'en assurer le maintien plus longtemps dans le cas où les mesures seraient confirmées.

En conclusion, la fermeture de guichets constitue – je vous rejoins évidemment sur ce point – une atteinte

supplémentaire à la qualité du service ferroviaire. La Wallonie n'est pas compétente en matière ferroviaire, mais peut apporter sa pierre à l'édifice en participant à la réflexion sur une évolution des services dans les gares – nous sommes disponibles pour cela – et en faisant évoluer les transports publics wallons vers davantage de complémentarité avec l'offre de la SNCB.

Il s'agira également de se positionner de manière ferme et ambitieuse lors des consultations sur les prochains Plans pluriannuels d'investissement et contrats de gestion. À ce sujet, aucun document n'a encore été soumis à mes services pour consultation, mais je serai particulièrement attentif au suivi de ces dossiers.

Voilà, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Députés, je suis impatient, comme vous, d'en savoir un peu plus quant à la nouvelle proposition qui serait proposée demain au conseil d'administration. Nous aviserons en fonction quant à d'éventuelles initiatives du côté wallon.

M. le Président. – J'ai été très souple dans les temps de parole pendant le premier tour, mais je serai d'une rigueur « robespierrienne » pour les répliques. Le temps dévolu est de trois minutes pour les interpellations et ceux qui s'y sont joints et une minute pour les questions orales.

La parole est à M. Nemes.

M. Nemes (PTB). – Le constat est que, depuis plusieurs années, à coups de fermetures de guichets et de promotions exclusives sur le web, la direction de la SNCB pousse les usagers à se rabattre sur les automates et les applications en ligne.

La baisse de la fréquentation des guichets qui en découle sert aujourd'hui d'excuse pour en fermer davantage. Tout le monde l'a dit, les guichets restent importants pour servir les usagers plus âgés et ceux qui ne sont pas nés un smartphone dans la main. Un guichet toujours utile pour une partie de la population moins familière avec les nouvelles technologies. Sacrifier les personnes âgées ou analphabètes sur l'hôtel de la rentabilité n'est pas notre vision de société.

Les usagers doivent avoir le choix d'acheter leur billet via les guichets ou la voie digitale. C'est dans ce sens qu'une présence dans les gares reste importante et c'est aussi une question de sécurité. Les guichets sont la garantie d'une présence humaine dans la gare. C'est un élément important pour attirer les usagères quand on sait qu'une femme sur trois évite les transports en commun par peur d'une agression.

Enfin, cette fermeture entraînerait la suppression de 77 emplois, soit un emploi sur huit aux guichets dans tout le pays. Est-ce ainsi que l'on remercie le personnel du rail qui a travaillé sans relâche depuis le premier confinement sans aucune protection au début ?

Ces travailleurs font partie des héros de la crise, je pense qu'ils méritent le respect.

La politique de libéralisation du rail, soutenue par l'ensemble des partis traditionnels, montre une fois de plus qu'elle diminue la qualité du service, tout en augmentant son prix et en dégradant les conditions de travail. Aujourd'hui, nous devrions être occupés à savoir comment améliorer nos transports publics dans l'urgence climatique.

Le PTB plaide pour une réflexion sur le nouveau rôle que pourraient remplir les guichets. Trains, mais aussi bus, trams, vélos et voitures partagées : les gares sont souvent des points de mobilité. Les guichets pourraient aussi rendre d'autres services au public : services postaux, points relais pour les colis, services administratifs, centre d'information touristique de base, et cetera. Pourquoi ne pas développer les guichets comme points de référence et d'information pour toute la mobilité douce, mais aussi pour d'autres services au public ? C'est la question que je vous ai posée et, suite à votre réponse, je dépose une motion qui demande que vous et votre Gouvernement preniez clairement et fermement position contre ces fermetures, contre toute réduction d'horaires d'ouverture des guichets, et pour le développement de ces guichets du futur.

En aucun cas l'avenir de notre mobilité ne passe par moins de guichets, mais par plus et mieux de guichets.

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

M. Desquesnes (cdH). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse que je dois malheureusement qualifier de réponse molle. Je m'attendais de votre part à davantage d'engagement clair et ferme.

Je l'ai dit tantôt, la question des guichets, des fermetures et des heures, c'est le risque d'entraînement sur la fermeture des gares ou de la réduction des heures d'ouverture de la gare.

Puis, l'étape suivante, je ne l'ai pas citée tantôt, c'est que le train ne s'arrête plus ou la ligne disparaît. C'est contre cela qu'il faut se battre, parce que ce dont nos concitoyens ont besoin, c'est d'une SNCB efficace sur l'ensemble de notre territoire. Cela passe nécessairement par des gares vivantes.

Le deuxième point que je voudrais relever, c'est la nécessité de votre part de vous engager pour que les gares soient des pôles de mobilité en Wallonie, avec, accrochés à cela, toute une série de services. Cela ne concerne pas que la SNCB, cela concerne largement la compétence de mobilité en Wallonie, mais aussi les TEC ainsi que la mobilité douce. C'est d'ailleurs un engagement de votre Déclaration de politique régionale : les gares doivent être des maillons dans l'accessibilité touristique. Cela concerne essentiellement les zones notamment rurales, au sud du pays ou dans

des coins plus ruraux. C'est important que vous puissiez vous impliquer là-dedans, mais je n'ai pas entendu d'engagement de votre part.

Le troisième point, c'est qu'il ne faut pas laisser les communes seules face à la SNCB. Je vous demande donc de vous engager, ainsi que votre Gouvernement, pour aider les communes face à la SNCB pour que l'on ait des solutions pour que nos gares restent des gares vivantes et agréables pour les utilisateurs du train.

M. le Président. – La parole est à M. Fontaine.

M. Fontaine (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces réponses. J'aurai une réplique très rapide et un exemple concret.

Chacun défend sa région, je suis élu, je défends l'ensemble des gares wallonnes, mais je vais vous donner l'exemple de la gare de Mariembourg. Vous allez me dire : « Mariembourg, c'est le sud du pays ? » Oui, c'est la dernière gare où il y a encore un guichet humain entre Couvin et Charleroi. Quand vous arrivez à la gare de Charleroi pour prendre le train – mon collègue M. Matagne le prend aussi –, quand vous allez vers le guichet, vous avez des stewards qui vous incitent à aller vers les machines. Ils vous conseillent et disent : « vous devriez aller chercher votre ticket à la machine, on va vous aider. » Cela, c'est pour un temps limité.

Pour le groupe PS, nous demandons une concertation avec fermeté avec les communes ; c'est un préalable. Nous marquons notre ferme opposition à toute fermeture de gare – tous les intervenants l'ont dit –, parce que l'on ferme une gare, puis on ferme la ligne. Nous exigeons le maintien d'une présence humaine dans les gares. Enfin, nous souhaitons que le Gouvernement fédéral donne les moyens à la SNCB pour remplir ses missions.

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

M. Cornillie (MR). – C'est la brutalité de la décision qui a surpris tout le monde, puisque l'on parle d'un tiers des guichets ; c'est tout simplement colossal.

Je pense cependant qu'il n'y a pas de fatalité : sous la législature précédente, sept nouvelles gares sont apparues : trois anciennes gares rouvertes et quatre nouvelles gares ouvertes, dont trois sur les sept en Wallonie. Dans un dialogue constructif, avec une véritable ambition et une volonté politique, on peut y arriver.

On verra effectivement quelle est la proposition de compromis entre Mme Dutordoir et M. Gilkinet mise sur la table. En effet, j'ai un passé de municipaliste et j'espère un jour l'être à nouveau, il est hors de question que cela se fasse sur le dos des communes. Certaines d'entre elles ont peut-être des services communaux à y mettre. J'ai proposé les offices du tourisme parce que c'est aussi un acteur de la mobilité douce et du tourisme

diffus qui est créé. Il faut véritablement une logique partenariale et positive. On rejette cette solution un peu facile qui consisterait en ce que la responsabilité retombe sur les communes. Les gares sont des lieux multiservices et de multimodalité que nous devons absolument préserver et y mettre toute notre énergie.

M. le Président. – La parole est à M. Florent.

M. Florent (Ecolo). – Une mauvaise décision qui n'a pas été concertée sur le terrain avec les communes et qui manque de créativité a suscité des réactions unanimes pour refuser ces fermetures de guichets de gare et tous les risques associés.

Tout d'abord, je tiens à saluer la réaction rapide et univoque du Gouvernement wallon.

Nous serons bien entendu attentifs à la proposition commune qui est tombée pendant ce débat entre le ministre fédéral de la Mobilité et la SNCB.

Je suis convaincu que cette question reviendra prochainement lors de nos débats.

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

Mme Galant (MR). – Comme mes collègues, je suis impatiente de voir la nouvelle proposition qui sera sur la table.

J'espère que la concertation avec les autorités locales va commencer, qu'il y aura des échanges avec les différents responsables et que l'on ira vers une offre multiservice. L'exemple de Mouscron est un bon exemple que je ne connaissais pas.

J'espère qu'il y aura le respect des autorités communales parce qu'il faut penser à nos seniors, aux plus faibles, à la fracture numérique et à nos campagnes, qui sont souvent les oubliées par rapport à l'offre des différents services, ainsi qu'à une meilleure utilisation des deniers – mais vous n'y pouvez rien, Monsieur le Ministre Henry – parce que quand on voit que des travaux viennent de se terminer et que l'on ferme le guichet un mois après, et plusieurs exemples ont été cités, le citoyen a du mal à comprendre ces choix qui sont posés.

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

M. Antoine (cdH). – Monsieur le Président, j'ai quatre réactions rapides à l'égard du ministre.

Premièrement, je maintiens le hold-up de 1 400 euros par an puisque le Gouvernement bruxellois a fait complètement fi des objections du Gouvernement wallon en prévoyant 96 millions d'euros pour mettre le système de perception à l'entrée de Bruxelles.

Deuxièmement, les bus rapides, depuis cette législature, je n'en ai pas encore vu. Pardonnez-moi de

rappeler que, lorsque j'étais ministre, j'en ai lancé plusieurs, y compris sur la bande des pneus crevés.

Troisièmement, vous nous renvoyez au RER. La ligne 161 c'est dans six ou sept ans au mieux et la ligne 124 c'est pour 2030. S'il fallait attendre 10 ans pour compenser la fermeture des guichets, comprenez qui pourra.

Enfin, dernier élément, je ne vous ai pas entendu exprimer votre solidarité et votre proactivité envers les communes. Comme pour les pensions, comme pour la police, comme pour les pompiers, ce sont encore les communes qui trinqueront. J'aurais tant voulu vous entendre être l'ambassadeur de celles-ci. Même si elles doivent jouer un rôle à l'avenir, il faut qu'elles en reçoivent les moyens. J'espère que le Gouvernement wallon en prendra compte.

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

M. Matagne (cdH). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour toutes ces précisions.

Je ne m'attendais évidemment pas à ce que vous avouiez être au courant de la décision depuis novembre ou même peu après par votre collègue, M. Gilkinet, mais vous n'avez pas non plus confirmé que vous n'étiez pas au courant, ce qui m'étonne davantage.

C'est la raison pour laquelle je déposerai également une motion, qui se veut constructive – comme nous en avons l'habitude, Monsieur le Ministre –, pour :

- rappeler l'obligation de service public de la SNCB, ce qui me semble être un point crucial ;
- demander que la décision prise par la SNCB concernant la fermeture des guichets et de réduction de service soit réévaluée en concertation avec les autorités communales, ce qui me semble important ;
- demander le maintien des heures d'ouverture des espaces publics des gares afin que celles-ci ne deviennent pas des coupe-gorges ;
- veiller à préserver les gares comme lieux de vie sans reporter la charge de ces lieux sur les autorités communales. L'ensemble des mes collègues l'ont dit, sans doute parce qu'ils ont été ou sont encore municipalistes, ce qui est une très bonne chose ;
- veiller à une concertation entre le Gouvernement wallon, d'une part, et les communes, d'autre part, afin de garantir le niveau de l'offre de transports publics.

Je vous remercie d'avance pour le combat que vous allez mener pour défendre les Wallons et les Wallonnes dans ce dossier.

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

On est dans un vrai cercle vicieux, puisque même dans les propositions faites par certains de mes

collègues aujourd'hui, par exemple les offices du tourisme ou le développement des guichets, on en revient une nouvelle fois à remettre la charge sur les communes. Là, Monsieur le Ministre, je suis désolée, mais vous ne répondez à aucune de mes questions sur les contacts que vous allez prendre avec les autorités des communes pour pouvoir réfléchir à justement cet impact sur la mobilité au niveau communal. Toute votre politique de mobilité pour préserver l'attractivité de ces gares et pour l'aspect multimodal : aucune réponse. Sur l'implication et le lien qu'il pouvait y avoir entre la Région wallonne et l'aide aux communes pour préserver l'attractivité de ces lieux : là non plus, aucune réponse. J'espère vraiment qu'il y aura une réflexion positive par rapport à cela parce que les communes sont au bord du gouffre parce qu'on leur en demande trop.

Des motions ont été déposées en conclusion de l'interpellation de M. Nemes. La première, motivée, a été déposée par MM. Hermant et Nemes (Doc. 456 (2020-2021) N° 1), la deuxième, motivée, a été déposée par M. Florent, Mme Galant et M. Fontaine (Doc. 457 (2020-2021) N° 1) et la troisième, pure et simple, par MM. Matagne, Antoine et Mme Goffinet (Doc. 458 (2020-2021) N° 1).

L'indigent est clos.

QUESTION ORALE DE M. HEYVAERT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES MESURES À PRENDRE PAR LA WALLONIE CONTRE LE VOL DE VÉLOS »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Heyvaert à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les mesures à prendre par la Wallonie contre le vol de vélos ».

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

M. Heyvaert (Ecolo). – Monsieur le Ministre, en 2019, 30 296 vols de vélos ont été signalés en Belgique. Comme seuls environ 35 % d'entre eux sont déclarés, le chiffre réel se situe autour de 85 000 vols de vélos par an, soit une moyenne de 232 vélos volés par jour. Le préjudice total se chiffrerait à plus de 144 millions d'euros l'an dernier.

La pratique du vélo gagne du terrain, on le voit bien ces derniers mois, et d'ailleurs la bicyclette électrique aussi connaît un franc succès.

Nous savons que certaines solutions comme la répression est une compétence fédérale. Par contre, la Région bruxelloise a mis en place un système d'enregistrement des vélos appelé « mybike.brussels ». Ce site permet d'enregistrer votre vélo. L'identité du propriétaire est ainsi liée au vélo qui sera doté d'un numéro unique permettant d'y joindre des spécifications,

des photos et les preuves d'achat. En cas de vol, on peut faire une déclaration correcte à la police à l'aide de la fiche d'identification et l'on peut indiquer le vélo sur ce site comme étant volé. La police pourra faire une recherche de l'historique du vélo à tout moment.

La Région bruxelloise a d'ailleurs mis en place un plan d'action contre le vol des vélos.

Monsieur le Ministre, voici mes questions. Pouvez-vous nous dire ce qui a déjà été fait pour répondre à cette problématique en Wallonie ?

Pouvez-vous nous dire si la Wallonie peut s'inscrire dans la même dynamique que la Région bruxelloise ?

Est-il possible pour la Wallonie de s'inscrire dans la logique d'enregistrement des vélos ?

Ce point est-il abordé en commission interfédérale pour une approche commune contre ce fléau ?

M. le Président. – Mme Ahallouch n'étant pas là et pas connectée, sa question est donc retirée.

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur le Député, le vol de vélos est effectivement une problématique très importante. Il n'y a pas une solution miracle pour lutter contre ce phénomène, qui est également très important dans des pays où la pratique du vélo est bien ancrée comme les Pays-Bas et le Danemark.

Néanmoins plusieurs actions peuvent être menées.

La première mesure est d'augmenter le nombre de stationnements vélos sécurisés. L'appel à projets « Communes pilotes Wallonie cyclable » permettra aux communes de créer des stationnements vélos. J'ai aussi pour ambition de lancer cette année un appel à projets pour installer du stationnement vélo dans les écoles. Les premiers contacts avec les ministres concernés de la Fédération Wallonie-Bruxelles sont très positifs à ce sujet.

Concernant le marquage des vélos, aujourd'hui le système utilisé est celui du gravage du vélo avec le numéro de registre national du propriétaire. Cette solution n'est cependant pas adéquate pour permettre la revente du vélo.

Avoir un numéro unique inscrit dans une base de données répertoriant les identifiants pour retrouver plus facilement les propriétaires est une bien meilleure solution.

C'est pourquoi, dès mon entrée en fonction, je me suis effectivement intéressé au système « My bike » en place à Bruxelles depuis 2019 et j'ai enclenché une concertation avec la Région bruxelloise pour utiliser le

même système en Wallonie. Depuis quelques mois, la Flandre a également rejoint la dynamique. J'ai d'ailleurs mis le sujet à l'ordre du jour de la CIM Mobilité du 19 janvier dernier. Dans la foulée de celle-ci, un groupe de travail rassemblant les trois Régions et le fédéral a été constitué autour de la création de ce registre.

Pour un effet complet du système, il faut également améliorer les sanctions à l'égard des voleurs de vélos et des auteurs de recel de vélos. À cette fin, nous avons également pris un contact avec la justice afin d'investiguer quelle approche pourrait être efficace en la matière.

La combinaison d'un registre et d'un système de sanction efficace aura pour effet de réduire fortement le vol et la revente de vélos volés sur notre territoire puisque l'acquisition d'un vélo volé deviendra très risquée.

En effet, une fois le système mis en place, toute personne qui souhaitera acquérir un vélo enregistré devra dorénavant procéder au transfert de propriété du vélo au niveau du registre afin d'éviter une sanction pour recel de vélo.

M. le Président. – La parole est à M. Heyvaert.

M. Heyvaert (Ecolo). – Je voudrais tout d'abord remercier M. le Ministre pour ses réponses et surtout pour le travail qui a été entamé. En tout cas, de rejoindre Bruxelles et la Flandre aussi. Je pense que c'est dans la dynamique des derniers mois où il y a un travail interfédéral entre les différentes entités en termes de mobilité et ça ne pourra que solutionner beaucoup de problèmes pour les citoyens.

QUESTION ORALE DE M. CLERSY À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) DE CHARLEROI »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Clersy à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le bus à haut niveau de service (BHNS) de Charleroi ».

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

M. Clersy (Ecolo). – Monsieur le Ministre, le territoire de Charleroi-Métropole est concerné par un ambitieux projet de mobilité qui vise à implanter le long de la N5 et de la N53 un bus à haut niveau de service. L'objectif est de mettre à la disposition des usagers des transports en commun une offre en site propre avec des cadences régulières.

On apprenait ce week-end que le dossier du BHNS venait de franchir une étape importante puisque depuis

la fin de la semaine dernière, le dossier est dans les mains du fonctionnaire délégué pour une dernière vérification avant, comme on le sait, d'entamer un long parcours administratif. Il s'agit évidemment d'un dossier remanié sur base des premiers avis qui avaient été émis lors des réunions participatives et qui avaient été mis sur pied par le collège communal de Charleroi.

Sur l'axe de la N5, votre prédécesseur avait fait le choix de limiter la ligne du BHNS au rond-point « Ma Campagne », un lieu relativement isolé. Je ne perçois pas la dimension stratégique qui a conduit à limiter la ligne à cet endroit et c'est le cas également de pas mal de communes situées plus au sud de l'axe qui sont demandeuses de solutions alternatives afin de rejoindre Charleroi via des modes de transports doux. Je pense ici particulièrement aux habitants des entités de Gerpinnes et de Ham-sur-Heure.

Quelle analyse politique faites-vous de ce dossier ?

Des mesures ont-elles été prises afin d'envisager une extension de cette ligne jusqu'au complexe commercial du Bultia voire jusqu'à Bertrantsart ?

D'un point de vue stratégique, cette extension vous paraît-elle pertinente ?

Par ailleurs, pourriez-vous me communiquer les derniers éléments en votre possession quant à l'état d'avancement du projet initial ? J'y ai fait allusion toute à l'heure à travers les articles de presse qui sont parus ce week-end.

Quelles mesures ont été entreprises afin d'intégrer les avis qui ont été exprimés lors de ces rencontres ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur le Député, le projet de BHNS de Charleroi me tient particulièrement à cœur : il va permettre une nette amélioration de la mobilité au sud de Charleroi, tout en rénovant de fond en comble l'espace public, et ce de manière très qualitative.

Concernant la limitation de la ligne BHNS au lieu-dit « Ma Campagne », les raisons en sont les suivantes : il y a des charges de trafic importantes, avec pas moins de 40 000 véhicules par jour sur le tronçon entre le lieu-dit « Ma Campagne » et le Bultia. Ce tronçon de deux kilomètres dispose actuellement de deux voies automobiles par sens.

Le BHNS ne pourrait pas, pour l'heure, bénéficier de bandes en site propre dans les emprises actuelles. Or celles-ci sont nécessaires pour assurer de bonnes performances à la ligne BHNS, notamment en termes de régularité, vu les encombrements récurrents rencontrés actuellement aux abords du Bultia.

Par ailleurs, dans l'état actuel de l'urbanisation du Bultia, le potentiel d'utilisation directe du BHNS par les usagers -résidents, clients, travailleurs, et cetera- du secteur reste limité ; ainsi, le prolongement de la ligne n'est justifié que s'il permet de capter en amont les automobilistes souhaitant rallier le centre ou la gare de Charleroi en transports collectifs, ce qui nécessite la création d'un parc relais.

Or, la densité du bâti au niveau du giratoire du Bultia annihile toute possibilité de création d'un tel ouvrage.

Il faudrait donc en conséquence prolonger le tracé du BHNS encore plus au Sud, au-delà du centre sportif Bertrantsart a minima, pour trouver l'espace nécessaire à l'aménagement d'un parc relais.

Des aménagements de voies bus devraient également être envisagés dans cette zone pour garantir la régularité du BHNS, et le gabarit de ce tronçon est assez contraint pour les y insérer. Pour ces raisons, en l'état, vous comprendrez qu'une insertion du BHNS sur la section Ma Campagne Bultia est difficile à mettre en œuvre dans cette première phase du BHNS, d'autant que le financement régional du projet actuel est déjà très conséquent. La porte n'est toutefois pas fermée pour une extension du tracé, mais le cadre d'intervention et le périmètre d'examen doivent être élargis. En effet, les charges de trafic sur la nationale 5 et plus particulièrement à Gerpinnes et Ham-sur-Heure ne devraient pas diminuer hors période covid, vu les travaux réalisés par la France sur la E420 et la mise en œuvre du contournement de Couvin.

La Région lancera très prochainement une étude de plan urbain de mobilité qui englobera un périmètre plus vaste. Il tiendra compte de l'évolution de la nationale 5 suite aux récents travaux effectués en amont en France et à Couvin. L'extension du BHNS sera également englobée dans la réflexion.

Concernant l'état d'avancement du projet, les permis viennent d'être déposés à la Région auprès du fonctionnaire délégué. La confirmation de la complétude des dossiers est attendue par l'OTW et elle marquera le début de l'instruction des permis.

Enfin, la prise en compte des remarques et avis formulés lors des concertations riveraines menées par la Ville de Charleroi fin 2019 ont bien entendu été analysées et bon nombre d'entre elles ont été intégrées au projet déposé en permis.

M. le Président. – La parole est à M. Clersy.

M. Clersy (Ecolo). – Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse très complète. Je me félicite que cette extension va enfin être étudiée. Cela me paraît primordial parce que de nombreux Carolos font, en effet, leurs courses aussi bien au complexe commercial de Bellefleur qu'à celui du Bultia. J'entends bien qu'il

faut l'analyser dans un cadre encore plus global, comme vous l'avez souligné. L'accroissement du trafic venant de France est extrêmement prégnant.

Je suis conscient que cette extension réclamera sans aucun doute des investissements complémentaires, mais on ne parle ici que de deux kilomètres qui me semblent moins contraignants à aménager qu'en milieu urbain. C'est une zone dégagée qui ne réclame pas énormément d'arrêts supplémentaires entre les deux ronds-points que je viens de citer, et a priori, aucun ouvrage important de génie civil ne doit être mis sur pied.

Cette extension de deux kilomètres me semble pertinente pour répondre aux besoins des habitants de Gerpennes et d'Ham-sur-Heure-Nalinnes, ces deux communes pouvant sans doute réaliser un parc-relais et aider à diminuer ainsi le trafic sur la nationale 5 en direction de Charleroi.

**QUESTION ORALE DE M. CLERSY À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR
« L'EXTENSION DU MÉTRO DE CHARLEROI »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Clersy à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'extension du métro de Charleroi ».

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

M. Clersy (Ecolo). – Monsieur le Ministre, il y a environ une trentaine d'années qu'une extension du métro carolo est envisagée vers l'est et plus précisément, vers Gilly et la commune de Châtelet. Ce dossier a fait couler beaucoup d'encre à l'époque puisque la plupart des travaux d'infrastructures ont été réalisés. Huit stations ont ainsi été créées et ont été laissées malheureusement à l'abandon. Elles font d'ailleurs aujourd'hui régulièrement l'objet d'actes de vandalisme.

Ce dossier d'extension du métro a été retenu par le Gouvernement wallon dans le cadre du plan de relance et de résilience sollicité par l'Europe, ce dont on peut naturellement se réjouir. Ce projet m'amène donc à vous poser quelques questions.

Tout d'abord, comme vous le savez, le site des Viviers à Gilly accueillera bientôt un tout nouvel hôpital. Pourriez-vous me préciser dans quelle mesure ce potentiel prolongement du métro intégrera cette nouvelle donne ?

Des mesures ont-elles été entreprises afin de créer des stations supplémentaires ? Le cas échéant, d'autres modifications sont-elles prévues par rapport au projet initial ?

Et quel est par ailleurs votre calendrier de travail ?

Enfin, Monsieur le Ministre, quelles mesures avez-vous prises afin que des garanties puissent être apportées à l'OTW en matière de moyens de fonctionnement ? On sait que c'est un élément central dans le développement d'un tel projet.

En effet, le nouveau métro nécessitera des coûts d'exploitation supplémentaires, mais aussi des investissements potentiels au niveau des rames. Avez-vous plus de précisions sur ce volet spécifique ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur le Député, le Gouvernement wallon a en effet décidé de proposer à la Commission européenne de financer au travers du Plan de relance et de résilience, pour un montant de 60 millions d'euros la rénovation et l'extension de l'antenne de Châtelet du métro léger de Charleroi. Le projet comprend l'extension de la ligne jusqu'au Grand hôpital. Celui-ci sera donc bien desservi.

Les stations existantes inexploitées ou à l'état de gros œuvre seront intégralement rénovées en vue de leur mise en service. Une station sera créée au niveau du Cora ainsi qu'au terminus de l'hôpital.

Bien entendu, les travaux seront évidemment réalisés dans le respect des normes techniques et de sécurité applicables aujourd'hui.

En termes de calendrier, il faut tout d'abord attendre l'accord de l'Europe, puis l'adoption définitive des projets du plan de relance et de résilience wallon, a priori courant avril 2021.

Ensuite, sur la période 2021-2023, l'OTW réaliserait la phase d'études, d'obtention des permis et de passation des marchés publics nécessaires.

La phase de travaux pourrait alors avoir lieu de 2023 à 2026 ce qui permet d'ailleurs de respecter le calendrier européen.

L'exploitation de la nouvelle antenne nécessite la mise en service de quatre trams supplémentaires. Le TEC dispose déjà de ce matériel, qui doit cependant être rénové en profondeur.

En termes de coûts d'exploitation, ils sont estimés à 3,7 millions d'euros par an. Étant donné la mise en service de cette antenne en 2026, ceux-ci devront être couverts par la Région via le prochain contrat de service public de l'OTW.

Voilà, Monsieur le Député, pour cette importante question.

M. le Président. – La parole est à M. Clersy.

M. Clersy (Ecolo). – Merci, Monsieur le Ministre.

Votre prédécesseur avait mis en œuvre un enterrement de première classe pour ce projet d'extension du métro de Charleroi vers Châtelet, donc je me réjouis aujourd'hui que ce dossier soit relancé. Le réseau ferré constitue en effet un axe structurant autour duquel l'habitat peut être densifié et il en va de même pour la ligne Est d'autant que, comme vous l'avez souligné, le grand hôpital de Charleroi est en construction sur le site des Viviers à Gilly où l'on parle d'une capacité de 1000 lits et de places de jour, l'ouverture étant annoncée pour 2024.

Il me semble donc vraiment primordial d'y développer une offre en transport en commun performante. Je crois vraiment que c'est un point important pour la mobilité et la région de Charleroi.

**QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
MARCHÉ DES BORNES ÉLECTRIQUES »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le marché des bornes électriques ».

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

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, alors que l'engouement pour les voitures électriques est bien présent, le marché des bornes électriques serait difficile à rentabiliser sur notre sol belge. Le manque de rentabilité rapide fait plutôt peur aux investisseurs.

La DPR fait mention de l'objectif du Gouvernement de continuer le processus de sortie progressive des véhicules thermiques et de mise en œuvre d'un plan ambitieux de déploiement de bornes électriques et de gaz naturel comprimé, CNG, ou liquéfié, LNG, de manière équilibrée sur le territoire wallon.

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

Pouvez-vous m'informer sur vos travaux pour la mise en œuvre de ce plan de déploiement ?

Comptez-vous mettre en place des incitants pour les exploitants de bornes électriques, sachant que les investissements sont lourds et peu rentables aujourd'hui ?

Qu'en est-il du temps de recharge pour une voiture électrique, sachant que faire un plein de réservoir pour une voiture thermique dure environ 3 minutes ?

Où en sont les avancées technologiques sur la recharge rapide qui, pour l'instant, varie entre 30 et 45 minutes selon que l'on veut charger à 80 %, voire un peu plus ?

Avez-vous déjà une cartographie des sites sur lesquels l'on pourrait installer des bornes électriques ?

Quels sont les critères du choix de ces endroits ?

Enfin, travaillez-vous également à des incitants pour l'installation de bornes privatives ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur le Député, le déploiement des infrastructures pour carburants et motorisations alternatifs revêt un caractère essentiel dans le cadre de la transition énergétique dans le secteur des transports, et ce, quel que soit le segment de transport.

La Déclaration de politique régionale et la contribution wallonne approuvée dans le cadre du Plan national Énergie-Climat inscrivent la Wallonie dans une dynamique qui doit être résolument orientée vers l'avenir.

Comme vous l'évoquez au travers de votre question, l'approche doit être bien réfléchie afin d'éviter les investissements à perte pour les acteurs, qu'il s'agisse des développeurs de solutions au gaz naturel ou de ceux actifs dans l'électromobilité.

La question des incitants sera, dans tous les cas, cruciale pour amortir le risque des porteurs de projets dans la phase de croissance du marché des véhicules électriques ou au gaz naturel.

Je tiens à rappeler qu'à ce jour, on parle de 5000 voitures électriques pures et 2000 au gaz.

Comme j'ai déjà pu vous le rappeler, le déploiement des bornes de chargement devra répondre à une logique qui prend en compte le fait que la moitié des véhicules wallons disposent de facilités de stationnement à domicile, et le chargement des véhicules électriques se ferait donc essentiellement à ces endroits-là.

Pour le reste, ainsi que pour les déplacements de transit, il sera nécessaire de développer un maillage cohérent qui réponde aux besoins.

Je suis d'ailleurs content que vous évoquiez la question du temps de charge, car cette donnée doit être prise en compte dans la définition des mesures à prendre.

Une infrastructure délivrant 22 kilowatts de puissance – ce qui est la puissance généralement admise pour des charges dites semi-rapides – permettra de

fournir l'énergie nécessaire à effectuer 100 kilomètres en un peu plus d'une demi-heure. Si deux véhicules chargent en même temps, la durée sera quasiment doublée. Ce type de recharge est donc bien plus adaptée lorsque le stationnement est envisagé avec une durée satisfaisante, comme les grandes surfaces ou les parkings publics en ville.

Afin de répondre à des besoins de rechargement en transit, les stations de recharge rapide ou ultrarapide seront nécessaires. On parle de puissances comprises entre 50 et 350 kilowatts, voire plus.

Ces infrastructures répondent à trois problèmes majeurs :

- la disponibilité de la puissance du réseau. Plus la puissance augmentera, plus le recours à la haute tension sera nécessaire. Les bornes les plus rapides sont, d'ailleurs raccordées directement au réseau de ELIA ;
- la limitation technologique des véhicules. En effet, certaines technologies sont totalement incompatibles actuellement avec les niveaux de tension proposés par certains développeurs ;
- les coûts d'installation de ce type d'infrastructures qui ont une incidence sur le coût de la recharge. À titre d'exemple, un opérateur actif en Wallonie propose une recharge ultrarapide à 175 kilowatts à 86 centimes d'Euros au kilowatt heure, ce qui revient à quasi 15,5 euros pour 100 kilomètres.

Néanmoins, si l'on pense à des trajets de longue distance, ces infrastructures qui permettent des recharges complètes en une dizaine de minutes sont nécessaires, mais elles doivent être pensées en tenant compte de ces contraintes techniques.

Les actions d'identification de sites de déploiement font l'objet de réflexions actuellement. Comme je l'ai déjà signalé, nous devons anticiper l'évolution attendue de la directive 2014/94 sur le déploiement d'une infrastructure en carburants alternatifs et lancer une action résolument axée sur les besoins en mobilité.

Dans cette réflexion, la question d'un soutien proportionné sera centrale. Elle couvrira également la question du soutien des infrastructures sur domaine privé ou particulier avec, en toile de fond, les obligations liées à la directive PEB que cette institution, votre Parlement, a récemment adoptées.

M. le Président. – La parole est à M. Fontaine.

M. Fontaine (PS). – Oui, effectivement, comme on le dit, cela revêt un caractère essentiel de pouvoir développer les choses en Belgique puisque, dans tous les pays qui sont autour de nous, les systèmes sont déjà en cours de développement, et se sont déjà excessivement bien développés.

Par rapport au maillage cohérent, je suis tout à fait d'accord avec vous, bien entendu, et je vous remercie pour ces précisions.

Les recharges semi-rapides, 22 kilowatts, c'est bien, mais quand on doit faire des kilomètres, c'est un peu léger. Comme vous le dites bien, je pense que la plupart des véhicules maintenant acceptent les recharges à 50 kilowatts, mais à 350 kilowatts je vous avoue que j'ai même appris – moi qui roule en électrique – que cela pouvait exister. Néanmoins, je comprends qu'à 15 euros les 100 kilomètres, il ne faut pas recharger trop souvent.

Je compte sur vous pour que vous puissiez mener cette réflexion rapidement et en profondeur et que l'on puisse avancer sur ces dossiers éminemment importants.

Je vous remercie.

QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA PRISE EN COMPTE DE LA POLLUTION DES VÉHICULES DANS LA RÉFORME DE LA FISCALITÉ AUTOMOBILE »

QUESTION ORALE DE M. NEMES À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA RÉFORME FISCALE AUTOMOBILE WALLONNE »

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. Fontaine, sur « la prise en compte de la pollution des véhicules dans la réforme de la fiscalité automobile » ;
- M. Nemes, sur « la réforme fiscale automobile wallonne ».

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

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, en novembre dernier, je vous interrogeais sur les travaux en cours concernant la réforme wallonne de fiscalité automobile. Vous m'indiquiez notamment qu'avec votre collègue du Budget vous espériez « arriver avec des propositions concrètes dans les tout prochains mois ».

Vous indiquiez aussi le début des travaux préparatoires concernant cette réforme ; une part importante de la DPR, qui permettrait de moduler la fiscalité automobile, et plus particulièrement la taxe de mise en circulation, plus communément appelée TMC, en fonction des émissions de CO₂ et de la masse-puissance des véhicules.

Ceci permettra ainsi de privilégier des véhicules moins lourds, moins puissants, et disposant d'une meilleure empreinte environnementale. Il est en effet

important d'inclure la dimension relative à la pollution des véhicules dans cette réforme, et non uniquement un critère basé sur la puissance de ceux-ci.

Le timing de cette réforme devient de plus en plus pressant, vous en êtes bien conscient, Monsieur le Ministre. En effet, Bruxelles entame également son projet de réforme où la TMC disparaîtra ou disparaîtrait dans un an pour la capitale. En revanche, votre cabinet indiquait, la semaine dernière, qu'une « réflexion est toujours en cours, toutes les pistes sont envisagées ».

Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous faire le point sur les travaux préparatoires concernant la réforme de la fiscalité automobile ? Quelles pistes sont actuellement envisagées pour mener à bien cette réforme ?

Pouvez-vous nous dresser un premier calendrier des échéances concernant ce dossier ?

La pollution des véhicules, notamment au travers des émissions de CO₂, sera-t-elle bien incluse dans cette réforme et répercutée au niveau de la taxe de mise en circulation ?

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

M. Nemes (PTB). – Monsieur le Ministre, le lundi 1er février, la *La Dernière Heure/Les Sports* a relevé que l'écart de taxation pour la mise en circulation de véhicules hybrides est parfois très important en Wallonie et à Bruxelles par rapport à la Flandre. Ainsi, cette taxe pour la quasi-totalité des véhicules hybrides s'élève au nord du pays à 45,56 euros là où, tant à Bruxelles qu'en Wallonie, elle peut monter jusqu'à 4 957 euros.

En Flandre, une politique plus verte serait mise en place : moins le véhicule émettra de CO₂, moins son propriétaire paiera.

En Wallonie et à Bruxelles, on taxe les nouveaux véhicules sur leur puissance. Les véhicules hybrides sont taxés sur leur puissance thermique et non pas sur leurs émissions.

Allez-vous réformer la taxation automobile en la rendant proportionnelle au poids et à la cylindrée de la voiture ? Allez-vous aussi instaurer une taxe au kilomètre en Wallonie ?

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, je comprends votre impatience, surtout dans le contexte que vous évoquez.

Nous allons proposer les contours d'une réforme du dispositif actuel pour le faire cadrer avec l'évolution du

parc automobile wallon, en tenant compte des technologies plus respectueuses de l'environnement.

La Déclaration de politique régionale implique également une meilleure prise en compte d'autres facteurs à fort impact environnemental au sens large du terme, comme la masse du véhicule et sa puissance, afin de permettre l'émergence de véhicules à plus faible impact accidentogène.

Cette remarque fait le lien avec l'article de presse que vous mentionnez, Monsieur Nemes, dans votre question. Lorsque je me réfère au tableau de l'article, la voiture allemande qui sert de référence a bien une puissance combinée maximale de 340 kilowatts, soit plus de 460 chevaux. Selon les standards wallons, ce véhicule est effectivement taxé au plafond maximum. Maintenant, il convient de rappeler que ce même véhicule, dans lequel l'assistance électrique peut être désactivée aisément, pèse deux tonnes et demie et passe de 0 à 100 kilomètres par heure en 5 secondes, à une vitesse de pointe de plus de 250 kilomètres par heure. C'est donc une voiture très puissante.

Pensez-vous que ses externalités, qui ont un impact sur la sécurité et sur les infrastructures, ne doivent pas pouvoir également être prises en compte ?

L'équation est donc complexe et doit, en outre, permettre d'être implémentée dans le logiciel fiscal wallon actuel parce qu'il y a aussi des contraintes techniques de ce point de vue.

Je vais me permettre de développer un peu plus la question de l'impact climatique que vous évoquez. Comme vous le savez, les émissions sont déjà reprises au niveau du dispositif écomalus actuel. Certains diront que cet impact est insuffisamment pris en compte, surtout en regard des obligations européennes auxquelles sont astreints les constructeurs depuis le 1er janvier de cette année.

Il semblerait donc légitime de disposer d'une base incitative plus en adéquation avec la réalité du parc automobile actuel et des ventes constatées de véhicules. Les dernières statistiques de la FEBIAC établissent ainsi les moyennes d'émissions du parc wallon à un peu plus de 120 grammes de CO₂ au kilomètre alors que le dispositif écomalus débute à 145 grammes.

Quant à savoir si le dispositif doit se marquer au niveau de la taxe de mise en circulation ou de la taxe de circulation, la question reste, à ce stade, ouverte.

En effet, je tiens à rappeler que la pollution, outre les questions d'énergie grise – concernant le cycle de production d'un véhicule –, se marque à l'usage.

Il ne serait dès lors pas illégitime d'ouvrir l'option d'une intégration au niveau de la taxe de circulation. Au-delà, il n'est évidemment pas question de mettre en place une redevance kilométrique, no comme vous le

laissez sous-entendre, Monsieur Nemes, mais bien de travailler à une réforme de la taxe de circulation.

En ce qui concerne la pollution environnementale pure, comme celle due aux particules fines, un lien avec la norme Euro est également envisageable pour autant que ce lien soit réalisé de manière cohérente avec le calendrier de la mise en place d'une zone de basse-émission wallonne et sans que cela ne soit une entrave sociale discriminante pour certains de nos concitoyens. Quoi qu'il en soit, je plaide pour une réforme fiscale qui soit claire à appréhender pour nos concitoyens, afin d'éviter les calculs complexes que nos collègues flamands ont mis en œuvre, par exemple.

La méthode devra permettre à chacun d'appréhender au mieux l'impact fiscal et donc le coût global de son véhicule. Il y a aussi là une vertu pédagogique dans les ventes et achats de véhicules, dans le choix des véhicules, puisque nous visons bien à ce que les choix se fassent en tenant compte de ces critères.

M. le Président. – La parole est à M. Fontaine.

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, je ne pense pas avoir entendu de réponse à deux de mes questions, mais ce n'est pas très grave, je vous remercie déjà pour les éclaircissements que vous avez pu apporter sur au moins une de mes trois questions.

Pour rappeler, cela a déjà été débattu dans d'autres questions, les véhicules électriques, de par leur batterie, sont d'office plus lourds qu'un véhicule thermique. Donc il faudra, et je pense qu'on a pu l'entendre de par certaines personnes que l'on a écoutées, prendre en compte ce facteur-là, parce qu'il ne faudrait pas que les gens qui payent un véhicule électrique déjà actuellement plus cher qu'un véhicule purement thermique soient pénalisés tout simplement par le poids de la batterie. Je compte sur vous par rapport à cela.

Pour terminer rapidement, l'article de presse, nous l'avons tous vu, nous l'avons tous lu, mais je n'avais pas conscience qu'ils avaient pris ce type de véhicule pour faire les tests et ceci explique cela.

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

M. Nemes (PTB). – Monsieur le Ministre, pour le PTB, je pense que c'est assez clair que la taxe de circulation doit être plus équitable et plus durable, et qu'un des axes principaux pour pouvoir ce faire est de le faire proportionnellement au poids et à la puissance de la voiture immatriculée.

J'entends votre argument sur la sécurité, mais j'insiste sur l'impact environnemental, parce que le poids et la puissance d'une voiture sont des indicateurs plus fiables que les tests officiels d'émission qui sont actuellement la référence. Surtout maintenant que l'on sait que les fabricants n'hésitent pas à falsifier les résultats de ces tests d'émissions. Écologiquement

parlant, c'est complètement fou que d'un côté on taxe fortement la petite Peugeot 206 diesel de mamy qui date de 2004, mais quand on découvre que les grands fabricants automobiles falsifient des tests d'émissions, le gouvernement n'intervient pas et laisse faire, car oui, il n'y a pas eu de poursuite judiciaire, il n'y a pas eu de mesures qui ont été prises contre les lobbys ni contre les portes tournantes entre politique et industrie automobile.

On va rester très attentifs, je pense que prendre des mesures écologiques qui sont punitives pour les gens, mais laisser les lobbys falsifier les tests d'émissions est inacceptable et je trouve dommage qu'on ne prenne pas le taureau par les cornes vu qu'on a l'occasion de travailler dessus.

**QUESTION ORALE DE M. BELLOT À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
SUIVI RELATIF À LA MISE EN PLACE DE
NOUVELLES LIGNES DE BUS DU RÉSEAU
EXPRESS TEC »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bellot à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le suivi relatif à la mise en place de nouvelles lignes de bus du réseau Express TEC ».

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

M. Bellot (MR). – Monsieur le Ministre, comme chacun le sait, le TEC a lancé le 01 octobre 2020 un réseau express de bus qui complète le réseau ferroviaire.

Vous avez fait récemment un 1er bilan de l'exploitation de ces lignes qui servent à relier des zones d'activités.

Un mois après leur lancement, le second confinement était décidé : télétravail généralisé, cours en distanciel devenus la norme. Les conséquences de ces événements sur la fréquentation attendue de ces lignes rapides sont sans surprise : les usagers habituels sont moins nombreux et le nouveau public potentiel quasi inexistant.

Même si certaines lignes Express se démarquent par une fréquentation acceptable, comme celle de Namur-Jodoigne avec une moyenne journalière de 577 usagers, ce n'est malheureusement pas le même constat pour l'ensemble de ce réseau théoriquement prometteur. Certaines lignes révèlent ainsi une fréquentation moyenne de 8 voyageurs par jour, ce qui bien entendu est dérisoire.

Une commande de 60 autocars est prévue pour renforcer le parc de véhicules sur ces lignes Express.

Au regard des premières données de votre bilan des lignes, quelle est votre position quant au maintien de cette commande de nouveaux véhicules ? Quelles modifications estimez-vous nécessaires sur ces lignes ?

Des lignes ont aussi été affectées par un manque de personnel. Comment comptez-vous pallier à ce problème ? Sa cause est-elle connue et réglée ?

Les lignes Express sont actuellement en partie sous-traitées. Où va votre préférence actuelle : vers un plein recours aux exploitants privés, vers un maintien du statu quo ou vers l'abandon total du recours au privé ?

Le respect des règles sanitaires sur des lignes de durée plus importante peut provoquer une crainte dans le chef des usagers. Les règles sanitaires sont-elles renforcées sur ces lignes ? Dans l'affirmative, sont-elles suffisantes après ces premiers mois d'utilisation ? Dans la négative, que comptez-vous mettre en place rapidement ? Qu'en est-il de l'arrivée du M-ticketing au premier trimestre 2021 comme moyen de paiement ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur le Député, pour la mise en place de l'offre Express, l'OTW applique le niveau de desserte défini par la Région, et donc par l'Autorité organisatrice du transport, auparavant discuté et validé au sein des organes de consultation de bassins de mobilité. Le potentiel de voyageurs est le premier critère utilisé pour ce faire.

La crise sanitaire a effectivement eu un impact sur leur fréquentation. Il a cependant été décidé de maintenir le niveau d'offre complet sur ces lignes, mais aussi sur le réseau existant. Cela permet de proposer plus de capacité et donc plus d'espace dans les véhicules, tout en garantissant aux clients qu'ils peuvent compter sur leur bus habituel.

Il faut relativiser les chiffres de fréquentation des lignes Express fournis précédemment ; chiffres basés sur les validations. Avec la covid-19, les validations sont bien en deçà des données réelles étant donné la difficulté de valider à l'intérieur des véhicules, et ce particulièrement dans les autocars dont le couloir est plus étroit. Par ailleurs, dans certains autocars, le valideur n'est pas encore accessible à cause de la bâche de protection du chauffeur.

La fréquentation moyenne de huit voyageurs par jour ne concerne qu'une seule ligne Express. Pour être totalement transparent, des problèmes d'absentéisme récurrents ont eu lieu sur cette ligne, en lien avec la crise covid, et cette situation a certainement eu un impact sur la fréquentation de la ligne.

Plus généralement, le taux d'absentéisme est à l'heure actuelle encore supérieur au taux habituel. La

généralisation de la vaccination devrait permettre de redescendre rapidement à des taux normaux. Je ne dispose malheureusement pas d'autre levier qui pourrait résoudre directement cette situation exceptionnelle.

Par ailleurs, il est tout à fait normal qu'une nouvelle ligne mette un certain temps avant de trouver son public et d'ainsi trouver son rythme de croisière.

Je ne compte donc pas remettre en question les récentes commandes de bus. Au contraire, il s'agit bien de développer ce réseau structurant Express dans une vision à long terme, même s'il faudra vérifier que les différentes lignes rencontrent leur public.

L'exploitation des services en régie ou via la sous-traitance relève quant à elle de la responsabilité de l'OTW en fonction des spécificités de chaque trajet : dépôt régie à proximité, véhicules disponibles ou pas, places pour accueillir de nouveaux véhicules, délais pour acquérir des véhicules, limiter les trajets à vide, rentabilité, délai pour l'appel d'offres, contrats avec les loueurs, et cetera.

C'est ainsi que certaines des lignes Express sont opérées en régie et d'autres en sous-traitance.

Les balises sont définies par le contrat de service public en son article 36 : « La part de sous-traitance de l'exploitation des services réguliers doit s'élever à un minimum de 29 % de l'offre – ce qui correspond à la situation préalable au présent contrat – et pourra s'élever au maximum à moins de 50 %.

En ce qui concerne les règles sanitaires, elles sont identiques sur tout le réseau TEC. Il serait peu cohérent et peu lisible pour les clients ainsi que pour le personnel de mettre en place des règles différenciées en fonction du type de trajet.

Enfin, pour votre dernière question sur le M-ticketing via smartphone, la cible actuelle est la rentrée scolaire 2021.

M. le Président. – La parole est à M. Bellot.

M. Bellot (MR). – La mise en service de ce nouveau produit arrive à un mauvais moment à cause du covid qui a complètement bouleversé le modèle.

Il faudra revenir à des jours plus heureux et plus apaisés pour tirer un premier bilan, peut-être réajuster l'offre et les itinéraires suivis, et, pourquoi pas, des corrections indispensables si la demande ne correspondait pas à l'offre et aux espoirs de nouveaux développements et de nouveaux potentiels de clientèle.

(M. Nemes, 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 « L'ALLONGEMENT DE LA
LIGNE DU TRAM DE LIÈGE »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bierin à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'allongement de la ligne du tram de Liège ».

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

M. Bierin (Ecolo) – Monsieur le Ministre, dans le cadre du Plan de relance et de résilience, le Gouvernement a notamment validé une fiche relative à l'allongement de la ligne de tram, en construction en ce moment même à Liège, vers Herstal et Seraing, pour un montant de 105 millions d'euros. Il était initialement prévu que cette ligne puisse atteindre ces deux pôles importants de l'arrondissement liégeois, mais elle avait été réduite au moment de sa conception pour des raisons budgétaires.

Quelles sont les étapes suivantes ? Quel est le calendrier de validation des fiches par la Commission européenne ? Quel sera le calendrier de réalisation de cette extension si elle est bel et bien validée ?

Vous avez annoncé dans la presse que le projet s'arrêterait place Licourt à Herstal plutôt que d'aller jusqu'à Basse Campagne, destination initialement prévue. Ce choix a été posé notamment pour des raisons de délai, les projets devant être achevés pour 2026, et la portion de ligne jusqu'à Basse Campagne nécessitant plusieurs expropriations, en tout cas d'après les informations que vous aviez communiquées à la presse, cette portion pourrait-elle malgré tout voir le jour ?

Avez-vous étudié d'autres possibilités de financement avec un calendrier plus long, par exemple dans le cadre de la future programmation FEDER ou de tout autre moyen possible pour la financer ?

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, on le sait, pour des raisons budgétaires, la Wallonie a limité le tracé du tram de Liège actuellement en construction. Or, l'étude de la ligne tant en termes de mobilité que de pertinence territoriale a montré que le tracé optimal reliait Herstal au nord, donc le terminus en connexion avec l'autoroute E40, à Seraing au sud, le terminus dans la gare bus-train de Jemeppe. C'est ainsi que le Gouvernement wallon a décidé de proposer à la Commission européenne de financer les extensions du tram de Liège au travers du Plan de relance et de résilience pour un montant de 105 millions d'euros.

L'objectif de ce projet est donc de traiter les chaînons manquants de la grande ligne. En termes de

travaux, l'extension nord prolongera la ligne depuis la place Coronmeuse jusqu'à la place Licourt à Herstal. L'extension sud, quant à elle, reliera le stade du Standard à la gare plurimodale de Jemeppe-sur-Meuse.

La première étape sera la validation par la Commission européenne qui est attendue au mois d'avril 2021 et l'adoption définitive des priorités de la Wallonie qui s'en suivra. Ensuite, sur la période 2021-2023, l'OTW réalisera la phase d'études, d'obtention des permis et de passation des marchés publics nécessaires. La phase de construction des extensions couvrira les années 2023 à 2026.

En ce qui concerne l'extension depuis la place Licourt jusqu'à Basse Campagne, il est vrai qu'elle est plus ardue à réaliser dans les délais requis, notamment en raison d'expropriations dans le cadre du calendrier du Plan de relance et de résilience. Elle n'a donc pas été reprise par le Gouvernement wallon. Cela n'empêche pas d'étudier dès à présent l'ensemble de la ligne, pour la totalité des extensions complémentaires, y compris jusqu'à Basse Campagne : c'est bien la position que je porte pour, une fois acquis des financements complémentaires, qui ne sont pas encore définis – comme vous le mentionnez, plusieurs sources sont imaginables –, démarrer au plus vite l'ensemble des travaux.

Je me réjouis de ce projet d'extension qui m'est particulièrement cher. Ces extensions permettront de rendre cet axe structurant de transport en commun encore plus attractif, au bénéfice en premier lieu des Liégeoises et des Liégeois, et d'acquérir une véritable dimension d'arrondissement et non pas uniquement interne au territoire de la Ville de Liège.

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

M. Bierin (Ecolo) – Merci pour vos réponses, Monsieur le Ministre, et merci aussi pour le volontarisme, le vôtre ainsi que celui du Gouvernement, pour la mobilité durable et en particulier pour ce tram liégeois.

J'ai découvert aujourd'hui, à l'occasion d'une autre question, qu'il y avait plusieurs « Basse Campagne » en Wallonie.

(M. Bierin, doyen d'âge, reprend place au fauteuil présidentiel)

**QUESTION ORALE DE M. CORNILLIE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
DÉVELOPPEMENT DE PARCOURS
ÉPHÉMÈRES EN WALLONIE SUITE AUX
CONFINEMENTS »**

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 développement de parcours éphémères en Wallonie suite aux confinements ».

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

M. Cornillie (MR). – Monsieur le Ministre, issus des nombreuses initiatives solidaires nées durant les périodes de confinement, les parcours éphémères en mobilité douce connaissent un succès croissant auprès d'un public avide de s'échapper du climat anxiogène entretenu par le contexte sanitaire en cette période particulièrement troublée et troublante. De plus en plus de clubs de marche ou de course à pied proposent cette formule – notamment parce qu'ils ne peuvent pas organiser leur événement quand il est classique dans leur mode habituel – consistant à tracer des circuits durant une période donnée, généralement un mois, et à les ouvrir à toutes et à tous pour pratiquer du sport qui, comme je le disais en Fédération encore récemment, peut être un excellent dérivatif dans le contexte de difficultés que l'on rencontre, notamment pénalisant la santé mentale de nos concitoyens.

Ces parcours ont la cote auprès de la population wallonne et les adeptes de pratiques en extérieur, tant à pieds qu'à vélo, répondent présents à chaque nouvelle initiative que l'on recense. Il serait cependant malheureux que ces initiatives soient perdues à tout jamais. On peut sans doute regretter que ces différentes initiatives ne soient pas centralisées sur une seule et même banque de données, voire une application conçue à cet effet. Il y en a de multiples et elles sont souvent une initiative privée, j'en conçois bien la limite.

Cette besogne que réalisent néanmoins la plupart des clubs organisateurs en donnant de la visibilité, généralement par leur page Facebook, ils le font aussi aux marches organisées par d'autres.

Auriez-vous entendu parler de cette tendance aux parcours éphémères en Wallonie ? En tout cas, je l'espère.

Des conséquences sur la mobilité douce en Wallonie sont-elles observées dans la pratique notamment du sport, à travers ces formules innovantes et qui s'adaptent à la réalité ?

Des nuisances ont-elles été reportées suite à la multiplication de ce type d'initiatives ? Les circuits tracés par les clubs de manière autonome respectent-ils l'ensemble des codes et des normes ? On a vu, dans

d'autres cas de figure que la cohabitation était parfois difficile, et Mme Tellier notamment est aussi préoccupée et interpellée par ce dossier.

Pensez-vous qu'il est nécessaire de capitaliser sur l'action de ces différentes associations, sur ces différentes initiatives que l'on recense à travers le territoire wallon, en mobilité douce ? Singulièrement, au-delà des circuits permanents qui existent et que vous connaissez.

Comment peut-on faire, si vous l'estimez opportun, pour centraliser ces données et en faire bénéficier un maximum la population wallonne ?

Est-ce que la politique d'« open data » de la Wallonie ne pourrait pas être une piste utile à cette fin pour, comme je l'ai dit, capitaliser sur l'effort des associations et ouvrir de nouvelles perspectives ? Lorsqu'on discute avec vos homologues de la Fédération Wallonie-Bruxelles, on sait qu'une initiative existe de ce genre, semble-t-il, pour les marches ADEPS, puisque le sport est leur compétence actuellement. Peut-être y a-t-il là une porte à ouvrir en Wallonie, et des effets levier à activer et se renforcer mutuellement, finalement, grâce aux données disponibles et aux opportunités que cela offre.

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 crise sanitaire actuelle a certainement fait en sorte que plus de personnes pratiquent la marche et le vélo. Le développement de parcours éphémères auquel vous référez relève du cheminement de loisirs avec les clubs de marche ou de course à pied.

Je pense néanmoins que cet engouement de type récréatif peut avoir des répercussions bénéfiques sur des changements de perception de la pratique du vélo ou de la marche, et pourrait donc avoir indirectement un impact positif sur un report modal dans le cadre de déplacements utilitaires.

En ce qui concerne vos questions précises en matière de nuisance ou encore de capitalisation des itinéraires, s'agissant de promenades récréatives, elles ne relèvent pas de ma compétence en tant que ministre de la Mobilité.

Je vous invite à prendre contact avec mes collègues ministres de l'Environnement en ce qui concerne les nuisances environnementales éventuelles, ou de la Sécurité routière en ce qui concerne le respect de la réglementation en la matière et du Tourisme ou du Sport en ce qui concerne la capitalisation des itinéraires.

Voilà, Monsieur le Député, pour votre question qui ne me concerne donc que très partiellement, même si

bien sûr je n'ai pas de souci à relayer vos préoccupations auprès de mes collègues.

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

M. Cornillie (MR). – Alors, Monsieur le Ministre, faites-le ! Relayez ma préoccupation auprès de vos collègues, même, si vous l'aurez bien compris, je le ferai également. Il est clair que plus de sport a été pratiqué et que la mobilité douce y gagne, et que l'on peut espérer, parce qu'il en reste toujours quelque chose, que grâce à cela le report modal, en ce compris pour les déplacements utilitaires soit renforcé. Je pense que l'on est quand même dans une question de mobilité. Je prends note de ce que vous me dites. Je ne manquerai pas de le faire, mais il faut battre le fer tant qu'il est chaud.

**QUESTION ORALE DE MME MATHIEUX À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES
ÉVOLUTIONS TECHNOLOGIQUES
AUTOMOBILES ET LA CONSTRUCTION DE
VOITURES PLUS LÉGÈRES »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Mathieux à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les évolutions technologiques automobiles et la construction de voitures plus légères ».

La parole est à Mme Mathieux pour poser sa question.

Mme Mathieux (MR). – Monsieur le Ministre, le 9 janvier 2021, le collectif STOP SUV manifestait afin de faire réfléchir sur nos voitures actuelles supposément trop lourdes et afin de lancer une réflexion sur une nouvelle flotte automobile plus légère.

De leur côté, l'IEW et l'ASBL PEVR mettaient en exergue la lettre ouverte de Monsieur Daffé, rédacteur en chef de la revue *Le Moniteur automobile*, dans laquelle il pointe la problématique de lourdeur et la puissance des voitures actuelles qui dénotent avec la volonté d'un réseau de routes privilégiant la mobilité douce et l'économie d'énergie.

La lettre ouverte insistait sur le fait que le poids était une grande partie du problème. L'IEW et l'ASBL PEVR travaillent selon le principe du *light is right*, littéralement « léger, c'est bien », et ont mis en place le concept LISA. Ce concept a pour objectif de sensibiliser le monde politique à la nécessité de limiter certaines caractéristiques fondamentales des voitures pour en réduire l'impact sur la sécurité routière et sur l'environnement.

Dans votre réponse du 29 juin 2020, vous évoquiez une éventuelle homologation LISA. Où en sommes-

nous dans ce dossier ? Quelles sont les prochaines étapes et selon quel échéancier ?

Des mesures sont-elles envisagées à l'échelle wallonne afin de promouvoir ce concept de « light is right » ? Si oui, lesquelles ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Madame la Députée, comme je l'avais signalé à l'occasion d'une question de votre collègue, M. Florent, le modèle que vous évoquez est en cours d'homologation.

À ma connaissance, le dossier n'a pas avancé depuis, l'homologation des véhicules relevant des compétences du Gouvernement fédéral et les frais d'homologation étant à charge du requérant.

Il semble que c'est bien cette question budgétaire qui pose toujours problème. Je ne puis donc donner un calendrier plus précis sur un processus d'homologation qui dure déjà depuis plusieurs années.

Je reste néanmoins intéressé par des approches qui tendent à promouvoir des véhicules plus légers et moins puissants. En effet, quelle que soit la technologie envisagée, le caractère accidentogène de modèles lourds et puissants doit pouvoir également être pris en compte dans l'approche.

Ce sera probablement plus sensible en ce qui concerne certains types de véhicules électriques qui affichent parfois des puissances de plus de 500 chevaux avec une masse de plus de deux tonnes.

Comme je le rappelle par ailleurs, l'approche fiscale déjà basée sur la puissance des véhicules doit également pouvoir refléter les risques pour la population. C'est bien une question d'externalités et la réduire à la seule question des émissions directes de CO2 serait probablement de nature à occulter une grande partie de celle-ci.

M. le Président. – La parole est à Mme Mathieux.

Mme Mathieux (MR). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse et son intérêt.

J'ajouterai qu'il faut, en effet, trouver un équilibre entre confort et sécurité de la voiture face à la sécurité de tous.

Les voitures sont de plus en plus lourdes, car ayant de plus en plus de technologie.

Par exemple, la sonorisation de la voiture est responsable pour 50 kilos du poids total de la voiture.

Il faut dès lors trouver un équilibreur et engager les consommateurs, les constructeurs, à choisir des voitures

propres, environnementales et permettant une sécurité de tous.

**QUESTION ORALE DE MME GOFFINET À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
P+R D'ARLON »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Goffinet à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le P+R d'Arlon ».

La parole est à Mme Goffinet pour poser sa question.

Mme Goffinet (cdH). – Monsieur le Ministre, j'ai déjà pu vous interpeller à plusieurs reprises sur le P+R d'Arlon. Je rappelle que ce projet est essentiel pour la mobilité dans le sud-Luxembourg et répond à des attentes du pays voisin, le Grand-Duché du Luxembourg.

Lors de notre dernier échange sur le sujet, le 30 novembre dernier, vous m'indiquiez que des réunions étaient planifiées sur le sujet courant du mois de décembre et que ce dossier était inscrit à l'ordre du jour de celles-ci.

Monsieur le Ministre, pourriez-vous faire le point sur les décisions prises durant ces réunions concernant le dossier du P+R ? Quelles sont les prochaines échéances ? Un calendrier est-il élaboré ?

La cellule ferroviaire du SPW a-t-elle repris son étude sur le P+R ? Les décisions de ces réunions ont-elles permis de remettre ce dossier sur le haut de la pile des priorités, comme vous l'évoquiez ?

Ce parking des anciens ateliers pourrait dès à présent servir de parking de covoiturage vu sa position idéale puisqu'il est sur le contournement d'Arlon, permet de rejoindre l'autoroute et est tout proche de la nationale 4.

Des contacts ont-ils été pris en ce sens, notamment avec la SNCB et INFRABEL – je ne sais plus bien qui est le propriétaire – pour aménager un tel parking de covoiturage ? Les coûts pour une infrastructure plus adaptée ont-ils été évalués ?

Enfin, où en est la réflexion du TEC sur le transfert du dépôt de la rue des Genêts, en plein cœur d'Arlon, vers le dépôt de Stockem ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Madame la Députée, le P+R d'Arlon a été abordé lors de la réunion de décembre avec le ministre

fédéral belge et le ministre luxembourgeois de la Mobilité, à laquelle vous faites référence.

Pour rappel, le projet de P+R à Stockem est envisagé sur des terrains appartenant à l'opérateur ferroviaire et s'accompagne d'une offre de train revue, avec notamment un train direct de Stockem à Luxembourg. C'est donc bien le Fédéral et la SNCB qui ont les clés de ce projet en main en première instance.

Lors de cette réunion, le ministre Gilkinet a indiqué que la réflexion était en cours avec ses équipes et marqué son intérêt pour le projet, intérêt partagé d'ailleurs avec le ministre luxembourgeois également. Il est prévu de nous revoir tous les trois au printemps et nous pourrions alors voir si le dossier peut avancer.

Concernant le dépôt TEC – là, cela relève de ma compétence – le transfert de toute l'activité du dépôt TEC actuelle de la rue des Genêts vers le site de Stockem est effectivement prévu.

Pour rappel, le transfert de tous les bus à Stockem va avoir certaines implications : cela engendra une modification des lignes régulières TEC partant ou aboutissant à Arlon, mais aussi, et surtout du service urbain d'Arlon, donc les lignes A, B, C, D et E. Les terminus respectifs des lignes concernées devront être adaptés, puisque plusieurs lignes de bus devront effectuer le trajet Stockem – Arlon centre via la gare et inversement. Plutôt que de faire ces trajets à vide, il serait alors proposé d'organiser des « navettes » en charge entre le dépôt, le P+R et le centre-ville.

Sachez en outre qu'en matière de covoiturage, j'ai lancé une dynamique complémentaire qui privilégie la piste de partenariats avec des privés afin d'occuper une partie de leurs parkings déjà construits, situés à des endroits stratégiques – souvent à la croisée d'axes importants – et disponibles en semaine, car dimensionnés pour les pics de fréquentation du week-end. La synergie est donc idéale, car elle permet aux privés de valoriser leur espace et par ailleurs leur image, mais elle permet aussi une meilleure utilisation des fonds publics, sachant que cette formule coûte jusqu'à 10 fois moins cher que de construire un parking.

Les premiers prospects sont identifiés et des contacts sont initiés. Il y en a notamment du côté d'Arlon, mais qu'il est prématuré de les dévoiler.

Vous l'aurez compris, différents projets sont en cours dans cette zone. Pour certains d'entre eux, nous avons la main, pour d'autres moins. Mais je suivrai chacun d'entre eux avec intérêt et veillerai à leur bonne complémentarité.

M. le Président. – La parole est à Mme Goffinet.

Mme Goffinet (cdH). – Merci, Monsieur le Ministre, pour un début de réponse. Je vais retenir trois choses.

La première est le rendez-vous fixé en avril pour une nouvelle question pour poursuivre le sujet.

Deuxièmement, vous faites référence à l'étude sur le covoiturage que vous avez lancée. À Arlon, un partenariat existe déjà, notamment avec l'enseigne IKEA, qui fait déjà partie d'un partenariat avec la Région wallonne.

Je pense que l'on peut également faire un partenariat sur le site en question avec une société autonome, mais surtout une société publique qui est la SNCB. Le parking est là. Il n'y a que quelques aménagements de signalisation à indiquer. C'est donc une piste à envisager très sérieusement, Monsieur le Ministre, puisque c'est au carrefour entre deux routes très fréquentées.

Enfin, il faut dès à présent faire une étude globale du site parce que l'on renvoie soit vers le train, soit vers le TEC, mais je pense qu'il faut mener une étude très importante en termes de mobilité à cet endroit-là. Je vous ai déjà fait état d'avoir une réflexion pour créer un mobipôle. Je réitère donc mon souhait d'avoir une étude de ce genre sur le site.

**QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA
LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES
PROVOQUÉES PAR LA E411 À 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 « la lutte contre les nuisances sonores provoquées par la E411 à Wavre ».

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

M. Antoine (cdH). – Monsieur le Ministre, en achetant ou en attribuant un immeuble à Wavre non loin de l'E411, nous savions tous, admettent les pétitionnaires, que nous allions subir certains désagréments dus à la forte fréquentation de l'axe routier. Voilà déjà le décor campé dans l'expression des centaines de pétitionnaires à l'encontre du bruit constaté chaque jour, matin et soir, le long de l'E411 à Wavre. Il est vrai que la situation de Wavre est particulière, dans un creux. Si on y ajoute l'augmentation du trafic, hors covid bien évidemment, le déboisement, constaté ces dernières années, ainsi qu'un revêtement inadapté ont rendu ce qui était encore acceptable il y a quelques années, totalement insupportable aujourd'hui. Dans une motion adressée par la Ville de Wavre à l'initiative du groupe cdH local et qui a d'ailleurs été voté à l'unanimité de tous les groupes politiques. La ville s'est exprimée à l'attention de votre département et celui de Mme De Bue avec deux mesures particulières. La première, la limitation de la vitesse et d'autre part le

renforcement du dispositif de panneaux antibruit sur le tronçon qui longe l'entité de Wavre.

J'ai conscience que la première, Monsieur le Ministre, que de réduire la vitesse sur une autoroute qui est très fréquentée à 90 ou 80 km/h est peu facile à aménager et organiser. Je ne vais donc pas m'y étendre, sauf si bien sûr vous y étiez favorable. Il ne reste donc qu'une seule possibilité pour atténuer les nuisances constatées dans le chef des riverains, ce sont les panneaux antibruit. Du reste, ils ajoutaient récemment : « si nous ne faisons rien, nous risquons de rater le coche à nous Wavriens de nous mobiliser sur ce terrain-là ».

Alors, Monsieur le Ministre, il semblerait que vous ayez entendu l'appel légitime et fondé des Wavriens puisque vous auriez commandé une étude au service de la direction d'intégration paysagère et environnementale pour étudier la pose de panneaux de plus ou moins 600 mètres entre l'échangeur de Rosière et de Bierges ; de plus ou moins 500 mètres entre la rue du Manille et la sortie 7 ; et de 900 mètres sur la RN25 au niveau des quatre sapins jusqu'à la chaussée de Huy. Malheureusement, ces trois tronçons-là ne couvrent pas la totalité de l'itinéraire qui entraîne de fortes et de graves nuisances dans le chef des riverains. S'il y a cette étude qui a été commandée au service de M. Harold Grandjean, le SPW du Brabant wallon et son directeur, nous ont indiqué qu'il n'y avait aucune décision prise et qu'aucune programmation de la pose des murs n'était envisagée dans un bref avenir.

Nous sommes donc confrontés, d'une part, à de véritables nuisances, indubitables ; à une étude que votre cabinet – mais vous allez me le confirmer – aurait commandée et à une réaction sur le terrain où, faute de budget, faute de décisions, il n'y a rien de prévu.

Alors, Monsieur le Ministre, je pense que depuis le nombre de temps qu'ils attendent qu'ils patientent, ils ont droit aussi à une réaction. Du reste, des murs antibruit ont été posés et jalonnés dans beaucoup d'itinéraires wallons très utilisés. Je crois qu'aujourd'hui, l'heure d'une plus grande sérénité a frappé Wavre. J'espère vraiment que vous allez répondre à l'ensemble de tous les groupes politiques wavriens face à cette demande.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur le Député, je vous confirme avoir reçu une demande de la part des autorités locales de la Ville de Wavre dans une interpellation adressée à ma collègue, Madame la Ministre De Bue et moi-même. Une réponse à cette dernière a d'ailleurs été formulée en son temps, conformément à l'arrêté du gouvernement du 13 mai 2004 transposant la directive 2002/49 des cartographies stratégiques de bruit le long des grands axes routiers sont réalisées tous les cinq ans. La dernière

cartographie concernant les axes dont le trafic dépasse six millions de véhicules par an a été adoptée par le Gouvernement wallon en 2019. La prochaine mise à jour des cartes d'exposition est attendue pour 2022.

Le SPW Mobilité et Infrastructures a développé une méthodologie d'analyse qui s'appuie sur les niveaux d'exposition au bruit et la population exposée. À l'issue de l'analyse, les sites d'action sont identifiés et classés par ordre de priorité d'intervention.

Dans le cadre du plan d'Infrastructures et Mobilité pour tous, ces sites d'action ont été analysés au regard des deux critères suivants : intervenir en priorité sur tous les dispositifs antibruit existants ou présentant des problèmes de stabilité et de sécurité : risque de chute et danger pour les usagers. Investir dans les nouveaux dispositifs et les *upgrade* selon leur classement dans leur cartographie du bruit. L'objectif est de maximiser l'impact sanitaire sur l'ensemble de la population wallonne.

À la suite de cette analyse, j'ai communiqué au SPW Mobilité et Infrastructures, en date du 30 novembre dernier, une liste de 23 projets destinés à être exécutés sur le réseau structurant sur la période 2021 à 2026 afin de protéger la population contre le bruit en provenance du réseau routier wallon.

Concernant l'autoroute E411 à hauteur de Wavre, deux sites situés entre les bornes kilométriques 14.7 à 17.3, c'est-à-dire de Rosières jusqu'à l'aire autoroutière de Bierges, et entre les bornes 19.6 à 20.1, c'est-à-dire après l'échangeur N° 6 Ottignies jusqu'à l'échangeur N.° 7 Louvain-la-Neuve en direction de Namur, ont été retenus.

La planification des différents projets retenus est actuellement réalisée en collaboration avec les différentes directions des routes concernées pour phaser les projets sur toute la période concernée.

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

M. Antoine (cdH). – Monsieur le Ministre, votre réponse va faire grand bruit parce qu'il y a une ouverture – je veux aussi avoir la réalité de le reconnaître –, mais c'est une ouverture phasée dans le temps et partielle. Si je vous entends bien, c'est la période qui va couvrir 2021 à 2026, ce qui veut donc dire que l'on n'a pas de date précise...

(Réaction de M. le Ministre Henry)

Je n'ai pas dit le contraire.

Nous n'avons pas, à ce stade, de date précise sur l'installation des murs. Par contre, nous avons la certitude que les tronçons que vous évoquez ne couvrent pas la totalité de l'itinéraire qui expose un grand nombre de riverains au bruit.

Avant que la décision définitive ne soit prise – et j'espère dans des délais beaucoup plus rapides que ceux que vous exprimez –, vous allez peut-être revoir... Vous n'avez pas confirmé ou non l'existence d'une étude qui semblerait exister dans la direction de M. Harold. Il faudrait la compléter parce que, sans quoi, vous allez trouver une solution partielle et tardive qui ne répondra malheureusement pas à l'attente très légitime des Wavriens.

QUESTION ORALE DE M. BEUGNIES À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES NUISANCES SONORES CAUSÉES PAR LES AUTOROUTES DANS LA RÉGION MONTAISE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Beugnies à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les nuisances sonores causées par les autoroutes dans la région montoise ».

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

M. Beugnies (PTB). – Monsieur le Ministre, vous avez récemment annoncé vouloir consacrer 23 millions d'euros pour des panneaux antibruit en Wallonie.

Pourtant, dans le Grand Mons, les dents grincent. Un collectif s'est formé dans les villages de Saint-Denis, Nimy et Maisières. Là-bas, on vit avec le vacarme du charroi de l'A7 en toile de fond. Des panneaux antibruit avaient pourtant été installés il y a une vingtaine d'années. Mieux, ils ont été remplacés lors de travaux de rénovation de l'autoroute : nouveau béton, murs plus hauts, propriétés acoustiques censées être plus performantes. Pourtant, selon les riverains, la situation est encore pire maintenant.

La zone bénéficie pourtant de toute l'attention des autorités en matière de bruit et des analyses ont été effectuées. Sur la cartographie du SPW, la zone en question est bien reprise en zone rouge et donc prioritaire. Les riverains constatent que l'on a dépensé de l'argent public pour installer de nouveaux panneaux dernier cri qui ne changent pas une virgule à leur situation. Le SPW est bien venu effectuer des mesures, mais c'était en avril dernier, en plein confinement, avec une vitesse limitée à 70 kilomètres par heure, ce qui ne reflète pas la réalité de ce que subissent les riverains en temps normal.

Aujourd'hui, la demande des riverains est claire : ils veulent de nouvelles analyses et pensent qu'il faudrait éventuellement surélever le nouveau panneau, voire même réduire la vitesse sur ce tronçon d'autoroute.

Votre cabinet a indiqué que de nouvelles analyses vont être menées, mais elles doivent être effectuées sous

certaines conditions qui dépendent notamment de la météo.

Quand allez-vous mener les nouvelles analyses ?

Allez-vous rencontrer le collectif qui s'est formé pour avoir un maximum d'informations par rapport aux problèmes de bruit ?

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 du bruit routier fait partie des priorités du Gouvernement. Le plan Infrastructures et Mobilité prévoit une enveloppe de 25 millions d'euros sur la période 2021-2026 afin de réhabiliter les panneaux existants ou d'investir sur de nouveaux sites, comme nous venons d'en parler avec M. Antoine.

Concernant la zone située à hauteur de Saint-Denis, selon mon administration, des mesures réalisées en 2020 ont permis d'établir que les écrans antibruit remplissaient leur rôle. Le rapport technique a été transmis aux différents acteurs, c'est-à-dire les autorités communales et les riverains.

Cependant, les plaintes des riverains de cette zone ne sont pas apaisées. J'ai été interpellé très récemment à ce sujet, et nous sommes en train d'instruire cette question.

À hauteur de Nimy, les travaux ont été terminés en décembre 2020 et les réceptions techniques n'ont pas encore pu être réalisées vu les conditions climatiques. Ces vérifications techniques seront réalisées au cours du printemps. Elles permettront aux équipes du SPW Mobilité et Infrastructures de vérifier le modèle de calcul ayant servi au dimensionnement des écrans antibruit en question.

Ce 29 janvier 2021, le SPW a eu de nombreux contacts avec les riverains afin de mieux appréhender leurs requêtes et de leur exposer la problématique. Ce dossier est donc en cours d'instruction au niveau du SPW afin de comprendre les difficultés rencontrées par les riverains et de déterminer les causes de l'insatisfaction liée à l'installation de ces panneaux antibruit.

Comme déjà signalé aux autorités communales en 2020, le SPW se montre disponible pour venir expliquer les démarches entreprises dans le cadre des dimensionnements et des vérifications techniques des écrans antibruit après travaux. Néanmoins, suite à la pandémie due au coronavirus, cette réunion citoyenne n'a pas pu être organisée. Elle reste néanmoins d'actualité et sera organisée dès que possible.

M. le Président. – La parole est à M. Beugnies.

M. Beugnies (PTB). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses. Finalement, les riverains ne demandent pas grand-chose, juste à pouvoir vivre avec un peu plus de tranquillité sans toujours devoir subir de fortes nuisances sonores.

Moyennant quelques investissements, on pourrait répondre à leurs attentes. Parfois, les gens sont obligés de travailler toute la journée dans des milieux très bruyants, et s'ils ne peuvent même pas être tranquilles à la maison, où peuvent-ils se reposer dans le calme ? Poser la question c'est y répondre. C'est pourquoi on pense que vous devez agir pour ces riverains et faire rapidement de nouvelles analyses pour déterminer, comme vous l'avez mentionné, les causes de ces nuisances malgré la pose des nouveaux panneaux antibruit.

**QUESTION ORALE DE MME GOFFINET À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
STATIONNEMENT ILLÉGAL DES CAMIONS
SUR LES BANDES D'ARRÊT D'URGENCE DE LA
E411 »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Goffinet à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le stationnement illégal des camions sur les bandes d'arrêt d'urgence de la E411 ».

La parole est à Mme Goffinet pour poser sa question.

Mme Goffinet (cdH). – Monsieur le Ministre, du fait de sa position sur un axe de développement économique important, la Province de Luxembourg souffre particulièrement de l'augmentation du trafic des poids lourds. En juillet 2020, je vous avais interpellé au sujet de l'engorgement constaté des aires de repos autoroutières en Province de Luxembourg, en particulier sur la E411. Ce phénomène n'est nullement lié à des problèmes techniques, mais bien à un manque de place sur ces aires de stationnement, ainsi qu'au comportement des chauffeurs de poids lourds.

En réponse à une question de Josy Arens à la Chambre au sujet du contrôle du respect du Code de la route, la ministre de l'Intérieur Mme Verlinden a confirmé que le nombre de poids lourds stationnant sur la bande d'arrêt d'urgence de la E411 était bien lié à un manque de places sur les aires de repos et à proximité de la frontière.

La ministre de l'Intérieur considère d'ailleurs qu'une solution structurelle serait par conséquent de mettre à disposition des conducteurs de poids lourds un plus grand nombre de places de stationnement sur les aires autoroutières. Cela permettrait, selon elle, de résorber le problème d'infraction, tout en évitant aux services de la

Police fédérale de la route d'allouer une partie de leur capacité à de tels contrôles.

Elle évoque également comme autres solutions l'utilisation de panneaux à message variable, ainsi que le développement d'un site web et/ou d'une application, qui permettraient de renseigner les camionneurs quant au nombre de places disponibles sur les aires autoroutières.

Enfin, la ministre de l'Intérieur estimant que ce type d'informations pourrait faire l'objet d'une intégration dans le plan Lumière 4.0 de la Région wallonne, je reviens donc vers vous en tant que ministre de la Mobilité afin de vous encourager à mettre en place, au plus tôt, des solutions pratiques et surtout structurelles à cette réalité qui met en danger la sécurité routière en Province de Luxembourg.

Envisagez-vous d'augmenter, à court ou moyen terme, le nombre de places de stationnement ?

Au sujet de l'utilisation de panneaux à message variables, ainsi que du développement d'un site web et/ou d'une application, évoqués par la ministre de l'Intérieur, le Gouvernement wallon compte-t-il prochainement mettre en place cela, éventuellement dans le cadre du plan Lumière ?

Ne devriez-vous pas mettre en place un plan coordonné entre le Gouvernement wallon et le Fédéral, avec des objectifs précis et chiffrés ? Cela supposerait que vous-même et la ministre de l'Intérieur échangiez sur le sujet.

Avez-vous eu l'occasion de rencontrer la ministre de l'Intérieur pour évoquer ce dossier ? Dans l'affirmative, que ressort-il de ces échanges ?

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, en juillet 2020, à la suite de votre interpellation sur l'engorgement constaté des aires de repos autoroutières en Province de Luxembourg, en particulier sur la E411, je vous ai informée de la difficulté rencontrée pour augmenter l'offre de services – en ce compris les emplacements de parking pour les poids lourds – sur la E411 ou la E25. Cette difficulté réside dans le manque d'intérêt des pétroliers d'implanter des stations autoroutières à proximité du Luxembourg.

Je précisais néanmoins que le taux d'occupation du parking sécurisé de Wanlin tournait autour des 45 %. Son utilisation devrait être encouragée par l'ensemble des acteurs, et ce, notamment en intensifiant l'application d'amendes en cas de stationnement sur la bande d'arrêt d'urgence, le coût d'utilisation du parking sécurisé étant bien inférieur aux amendes routières. Par ailleurs, la question du contrôle du respect du Code de

la route est du ressort exclusif de la Police de la route. Les services du SPW Mobilité et infrastructures y font régulièrement appel.

La présence de poids lourds sur la bande d'arrêt d'urgence est une situation dangereuse pour tous les usagers, que je déplore tout autant que les gestionnaires du réseau autoroutier. Je rappelle que ceux-ci multiplient les initiatives pour faire face à ce phénomène. Des dispositifs tels que le marquage ou la pose de plots sont mis en place aux entrées et sorties des aires pour essayer de limiter le parage des poids lourds sur la bande d'arrêt d'urgence. Lors de chaque renouvellement de concession en fonction du foncier disponible et des besoins de services collectifs, une étude est menée sur les possibilités d'augmentation du nombre de places de parking.

Concrètement, à ce jour, il n'y a pas de projet d'augmenter le nombre de places de stationnement et il ne faut également pas oublier que l'aménagement d'un nouvel emplacement coûte en moyenne plus de 20 000 euros hors TVA par mètre carré. Pour revenir sur l'information dynamique des places de parking disponibles à destination des chauffeurs, à savoir, le projet TRADEMEX, des tests de comptage de véhicules et de validation du système en entrée et en sortie du parking de Horion-Hozémont sont en cours.

Je voudrais par ailleurs préciser que le plan Lumière n'est nullement impliqué dans la problématique de la disponibilité des parkings pour les poids lourds.

Et enfin, je n'ai pas rencontré la ministre de l'Intérieur à ce sujet, mais des contacts entre nos cabinets pourraient avoir lieu prochainement.

M. le Président. – La parole est à Mme Goffinet.

Mme Goffinet (cdH). – Monsieur le Ministre, j'attendais de vous une réponse plus volontariste parce que dire que le manque d'intérêt des pétroliers fait qu'on ne sait pas apporter de solutions par rapport à une augmentation du nombre de places de stationnement pour poids lourds. J'estime aussi que le coût que vous évoquez de 20 000 euros par mètre carré pour installer ce type de dispositif, je trouve que ce n'est pas une réponse par rapport à des enjeux de sécurité que vous avez néanmoins évoqués.

Je pense qu'il y a un réel problème actuellement, que ce n'est plus possible. Cela ne peut plus durer, et je vous invite vivement à prendre contact avec la ministre de l'Intérieur pour avoir une vraie concertation fédérale pour avoir une solution globale pour résoudre ces problèmes parce que je pense qu'il en va de la sécurité de chacun et une solution doit être rapidement trouvée.

**QUESTION ORALE DE MME GALANT À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA
RÉFECTION DE L'AVENUE DE LA LIBÉRATION
ET LA RUE DE BAUDOUR (N50) À GHLIN »**

**QUESTION ORALE DE M. BEUGNIES À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
LANCEMENT D'UNE PÉTITION PAR LES
CITOYENS POUR RÉCLAMER LA SUITE DES
TRAVAUX DE LA N50 »**

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

- Mme Galant, sur « la réfection de l'avenue de la Libération et la rue de Baudour (N50) à Ghlin » ;
- M. Beugnies, sur « le lancement d'une pétition par les citoyens pour réclamer la suite des travaux de la N50 ».

La parole est à Mme Galant pour poser sa question.

Mme Galant (MR). – Monsieur le Ministre, à Ghlin, la N50 fait l'objet d'une rénovation en profondeur. La phase 1 est achevée. La phase 2 devrait se terminer au printemps 2021. Toutefois, une partie très importante de la voirie – avenue de la Libération et rue de Baudour – n'est pas à l'agenda des autorités compétentes, comme j'ai eu l'occasion de vous le signaler lors d'une autre question parlementaire.

À ce sujet, une pétition a été lancée par des riverains afin de poursuivre la rénovation de la N50 du carrefour avec la rue Émile Limalge jusqu'au pont vers Baudour à brève échéance et pas après 2026.

Dans la presse, les riverains réclament une intervention et, surtout, des travaux en profondeur alors que jusqu'à présent ils ont dû se contenter de ce qui s'apparente davantage à un pansement sur une jambe de bois avec seulement des réparations ponctuelles et locales.

Le 5 février, la Région a intégré au Plan infrastructure 2020-2026 de nouveaux projets routiers importants parmi lesquels figure la phase 3 du chantier de la N50. Selon la presse, le budget estimé est de 3 150 000 euros.

Monsieur le Ministre, pourriez-vous nous faire un récapitulatif des budgets qui ont déjà été investis pour la traversée de Ghlin ?

Le trajet Ghlin-Mons pourra-t-il se faire entièrement sur une route rénovée et des pistes cyclables en site propre ?

Concernant la phase 1, les plantations et l'éclairage ne sont pas installés. Pourriez-vous nous indiquer si cela respecte le calendrier initialement prévu ?

Concernant la phase 2, les travaux vont bon train. Pourriez-vous nous indiquer quel est l'état d'avancement de ces travaux ? Le calendrier est-il respecté ?

Quelle devrait être la date précise d'échéance de cette phase ?

Enfin, bien que conséquent, le budget estimé pour cette phase 3 semble plus faible que pour les deux premières phases de réflexion combinées. Seul le revêtement sera refait sans aménagement des pistes cyclables et la rénovation des impétrants.

M. le Président. – La parole est à M. Beugnies pour poser sa question.

M. Beugnies (PTB). – Monsieur le Ministre, depuis le moment où ma question a été écrite jusqu'à la Commission de ce jour, on peut dire que la situation a quand même évolué, ce qui redonne de l'espoir aux riverains de la nationale 50. Ceux-ci avaient lancé une pétition pour réclamer la poursuite des travaux visant la réhabilitation de la traversée de Ghlin jusqu'à Baudour.

En effet, rien n'était prévu pour que le reste de la N50, en direction de Baudour, soit lui aussi réhabilité, et cet axe n'était pas repris au plan Infrastructure 2020-2026. Les riverains ont donc décidé de se mobiliser et d'adresser une pétition à vous, Monsieur le Ministre, en tant que ministre wallon de la Mobilité, mais aussi à la SOFICO et au Bourgmestre de Mons, Nicolas Martin.

Les riverains s'attendaient à la poursuite des travaux en direction du pont de Baudour dans la foulée du premier chantier, mais votre annonce, Monsieur le Ministre, à l'époque, avait anéanti leur espoir. Heureusement, vous avez revu votre copie et c'est tant mieux puisque le revêtement du tronçon qui, au départ, n'allait pas être rénové est vraiment dans un état plus que désastreux depuis des années et est responsable d'importantes nuisances.

Les nombreux poids lourds qui empruntent à toute heure du jour et de la nuit cette portion, pourtant normalement limitée aux véhicules de 5 tonnes sauf desserte locale, font trembler les habitations et les vibrations sont ressenties longtemps avant et après le passage des véhicules, d'après l'auteur de la pétition.

Entre temps, l'annonce a été faite dans la presse que la réhabilitation de la N50 serait bien exécutée jusqu'à Baudour et le chantier devrait débuter en 2022. Voici mes questions, Monsieur le Ministre.

Comme rien dans le budget 2021 ne prévoyait cette réhabilitation, comme dans l'article de presse on emploie le conditionnel pour le début des travaux en 2022, pouvez-vous simplement garantir ce jour, en cette commission, que les travaux commenceront bien en 2022 et peut-être – c'est la cerise sur le gâteau – avez-vous une idée de leur durée ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Madame et Monsieur les Députés, j'ai bien évidemment pu prendre connaissance de la problématique rencontrée par les riverains de la N50 à Ghlin, maintes fois relayée dans la presse. La pétition que vous mentionnez n'est cependant pas encore arrivée jusqu'à mon cabinet.

Suite à la décision du Gouvernement de fin janvier sur l'organisation du phasage du plan Infrastructures et Mobilité pour tous, je peux vous informer que l'erreur de plume qui s'était glissée dans l'intitulé du projet de réhabilitation de la RN50 lors de la publication du plan en juillet a pu être rectifiée.

Ce projet figure donc maintenant à la ligne 198 du plan sous l'intitulé « Réhabilitation de la N50 entre la N552 et le carrefour dit du Lidl » pour un montant de 3,75 d'euros. Je peux également vous informer que l'étude de ce projet pourra ainsi débuter en 2022.

Concernant la phase 1, le planning des travaux est respecté. L'implantation de l'éclairage est prévue par Luwa en mai-juin de cette année.

Les plantations nécessitent un amendement des terres. Ces travaux se feront à la période propice de plantations, et cela, en fonction des conditions météo optimales.

Concernant la phase 2, les travaux en cours subissent un petit retard dans le placement d'une partie de l'égouttage par la SPGE, mais cela ne devrait pas impacter le délai prévu initialement, à savoir fin des travaux en juin 2021.

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

Mme Galant (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces précisions par rapport à la phase 1 et la phase 2 et la bonne nouvelle pour la phase 3.

Vous pourrez donc répondre très rapidement dès que vous recevrez la pétition de l'ensemble des riverains qui attendaient vraiment ces travaux et la finalisation de l'ensemble des phases depuis de très longues années.

M. le Président. – La parole est à M. Beugnies.

M. Beugnies (PTB). – Les riverains ont vraiment besoin d'être rassurés. Cela arrive trop souvent qu'on annonce des travaux, parfois pour l'année suivante, et qu'on les reporte finalement aux calendes grecques pour des raisons budgétaires. Le fait de pouvoir donner des garanties sur ces travaux est rassurant pour les riverains. J'imagine un peu le calvaire que cela doit être pour eux. J'espère vraiment que les délais seront respectés et que les travaux seront bien réalisés en bonne et due forme.

QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES ÉCHÉANCES EN MATIÈRE DE PROJETS ROUTIERS POUR L'ANNÉE 2021 DU PLAN MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURES POUR TOUS 2020-2026 »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les échéances en matière de projets routiers pour l'année 2021 du plan Mobilité et Infrastructures pour tous 2020-2026 ».

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

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, dans le Plan mobilité et infrastructures, vous indiquez prévoir des travaux pour 879 millions d'euros sur la période 2020-2026 pour pas moins de 524 projets routiers géolocalisés ainsi que 46,8 millions d'euros pour des améliorations de sécurité.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous faire le point sur les échéances 2021 en termes de rénovation routière pour 2021 ? Quels axes seront privilégiés pour des réparations et un renouvellement ou un assainissement ?

Pouvez-vous nous faire le point sur les projets 2021 visant à améliorer la sécurité des usagers sur nos routes, particulièrement les usages vulnérables ? Quelles actions comptez-vous mener de concert avec votre collègue en charge de la sécurité routière ?

Enfin, quels sont les montants prévus, en 2021, pour des opérations de raclage-pose afin de refaire le revêtement de nos routes les plus endommagées ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Le Gouvernement wallon vient de s'accorder sur l'organisation du déploiement des chantiers du Plan infrastructures et mobilité pour tous, dont la liste des projets qui seront au programme de ces deux prochaines années et au-delà.

Vous comprendrez qu'il m'est impossible de passer en revue tous les projets prévus en 2021 et de détailler leur état d'avancement.

Cependant, pour votre complète information, je tiens à votre disposition la liste des projets planifiés en 2021 et 2022. Si vous êtes dans l'autre salle, c'est plus compliqué, Monsieur Fontaine. Je pourrai peut-être vous les remettre dans un second temps.

Selon la programmation adoptée, 112 projets devraient être initiés en Wallonie en 2021. Cela ne veut

pas dire que 112 chantiers débiteront en 2021. Les projets ont des stades d'avancement différents : certains sont déjà adjugés, d'autres en cours d'adjudication ou seulement à l'étude. Certains chantiers d'envergure s'étalent par ailleurs sur plusieurs années et ne seront donc pas finis en 2021.

En termes de rénovation routière, on dénombre autour de 30 projets dans la programmation 2021, certains chantiers concernant à la fois le renouvellement du revêtement et des travaux d'aménagement des pistes cyclables ou de cheminements piétons.

En ce qui concerne votre question sur les axes privilégiés, les chantiers s'étendent sur toute la Wallonie, nous n'avons pas privilégié un axe plutôt qu'un autre, mais plutôt veillé à ce que les projets se répartissent selon une répartition géographique plus ou moins équilibrée, pour répartir les travaux sur l'ensemble du territoire et l'ensemble des directions territoriales.

En matière de sécurité routière, tous les projets visent d'une façon ou d'une autre à améliorer la sécurité des usagers sur nos routes. Une quinzaine de projets de la programmation 2021 sont spécifiques à la sécurisation des voiries.

Pour ce qui est du contact avec ma collègue en charge de la sécurité routière, nous organisons régulièrement des réunions concernant nos compétences communes afin de discuter des points d'attention.

Par ailleurs, je souhaite que les chantiers soient en grande majorité visés par la Direction des déplacements doux et de la sécurité des aménagements de voiries afin qu'elle apporte son expertise technique pour favoriser, dans un maximum de cas, les modes actifs que je souhaite évidemment déployer.

Comme pour les chantiers de rénovation, il est difficile à ce stade de voir derrière chacun des projets s'ils se limitent uniquement à du raclage-pose ou s'ils comprennent également des travaux d'investissement.

Je peux toutefois vous dire qu'un montant d'environ 7 millions d'euros de l'article budgétaire 73.16 est prévu pour des travaux de raclage-pose, en plus des projets déjà prévus au Plan infrastructures et mobilité.

M. le Président. – La parole est à M. Fontaine.

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, je ne manquerai pas de remonter quelques instants pour pouvoir disposer de cette liste puisque vous me l'avez aimablement proposée ainsi que la réponse que vous avez faite.

Je vous remercie d'emblée de la complétude de votre réponse.

QUESTION ORALE DE M. SAHLI À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA SITUATION DU DOMAINE DE CLAIRE-FONTAINE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Sahli à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la situation du domaine de Claire-Fontaine ».

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

M. Sahli (PS). – Monsieur le Ministre, le domaine de Claire-Fontaine, situé sur le territoire de la Commune de Chapelle-lez-Herlaimont, par ailleurs la propriété de la Wallonie, est constitué de deux parties distinctes.

La première partie, réservée à la pratique sportive et laissée à l'abandon depuis de nombreuses années, a fait l'objet d'une convention de concession de 25 ans renouvelables conclue avec votre prédécesseur, M. Di Antonio. Cette convention, élaborée à mon initiative, à l'époque, en ma qualité d'échevin des Sports, a été signée en 2014 entre la Wallonie et la Commune de Chapelle. Depuis la commune a procédé à plusieurs rénovations sur le site et, avec le soutien de la Wallonie, à l'installation d'un terrain de football synthétique.

La deuxième partie de ce domaine est composée d'un lac, d'une plage, d'un parc résidentiel de plusieurs caravanes, de plusieurs attractions pour les plus jeunes et d'une brasserie. Cette partie du domaine est gérée par la Province de Hainaut, plus précisément par l'ASBL Les Voies d'eau du Hainaut, sur base d'une convention signée dans les années 1970 avec les autorités wallonnes.

Entre les deux sites, l'un sportif et l'autre touristique, existe un parking accueillant de nombreux touristes d'un jour durant la période estivale ainsi que les nombreux sportifs et spectateurs durant le championnat de football.

C'est justement au sujet de ce parking que je souhaite vous interroger.

En effet, malgré plusieurs milliers de personnes fréquentant les lieux, ce parking, d'une capacité variant de 200 à 300 places, selon mon estimation personnelle, est laissé à l'abandon faute d'investissement du propriétaire, à savoir la Wallonie.

Envisagez-vous la rénovation dudit parking, permettant ainsi d'améliorer l'accueil des visiteurs, en débloquant les moyens budgétaires nécessaires ?

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 le 1er juillet 2014, une partie du domaine de Claire-Fontaine a été concédée à la Commune de Chapelle-lez-

Herlaimont pour une période de 25 ans. Le reste du site est bien en gestion par la Province de Hainaut.

Le parking est utilisé par les usagers et visiteurs du site. Il est donc logique que son entretien soit une charge d'exploitation à charge des gestionnaires du domaine.

La Wallonie n'assurant pas la gestion de ce parking et n'ayant pas été sollicitée jusqu'à présent pour un entretien extraordinaire, aucun budget n'a été prévu.

Je ne peux qu'inviter la ville et la province à prendre contact avec mon administration afin d'étudier la possibilité d'un rachat de cette parcelle pour qu'elles puissent y aménager un parking plus durable.

Voilà, Monsieur le Député, cette synthétique, mais complète réponse à votre question.

M. le Président. – La parole est à M. Sahli.

M. Sahli (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse synthétique et claire.

Cependant, vous conviendrez que, en tant que propriétaire, la Wallonie a complètement désinvesti le site depuis de nombreuses années. Il convient de rappeler que, à côté de ce site, il y a une réserve Natura 2000 que la Wallonie peut valoriser.

Je suggérerai à l'administration communale de Chapelle-lez-Herlaimont et à la Province de Hainaut de prendre contact avec votre administration ; pas nécessairement pour concéder le site à ces deux opérateurs, mais plutôt pour envisager une collaboration entre la Wallonie et les deux pouvoirs locaux, la commune et la province.

Je suis certain que vous réserverez une attention particulière à ce site, quitte à venir le visiter. On vous y invite avec plaisir.

Des investissements de la Wallonie sur ce site apporteraient une réponse aux nombreux citoyens qui viennent, d'autant plus que ce sont souvent des familles modestes qui y viennent parce que c'est un site accessible...

M. le Président. – Monsieur Sahli, votre réplique dure encore plus longtemps que votre question.

M. Sahli (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Président, et j'ai terminé.

QUESTION ORALE DE MME GALANT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES INONDATIONS SUR LA E19 »

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 « les inondations sur la E19 ».

La parole est à Mme Galant pour poser sa question.

Mme Galant (MR). – Monsieur le Ministre, ces dernières semaines, la Région wallonne est confrontée à de fortes intempéries sur l'ensemble de son territoire.

Dans la région de Mons, outre certains villages fortement touchés, l'autoroute E19 était inondée, ce qui a provoqué plusieurs accidents, dont un accident plus important à hauteur de Nimy.

Assez logiquement, des bouchons s'en sont suivis, amplifiés par le fait que la sortie vers Mons était fermée en raison des travaux pour le placement de caméras Automatic Number Plate Recognition, ANPR, qui ont duré plus longtemps que prévu.

D'autres problématiques semblables ont-elles été constatées en Région wallonne sur le réseau routier ?

Qu'est-il prévu par le Gouvernement régional afin d'éviter que les autoroutes wallonnes ne soient inondées et ne soient dès lors la cause d'accidents en raison d'aquaplaning ?

Concernant le placement des caméras ANPR, je pense que c'est plus du ressort de votre collègue Valérie De Bue, en charge de la sécurité routière, mais si vous avez des informations par rapport à ces caméras, je suis preneuse des réponses.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Madame la Députée, les fortes pluies de ce mois de janvier ont, en effet, conduit à une saturation des moyens d'évacuation des eaux sur une zone ponctuelle de l'autoroute E19.

Cette situation est bien connue de mon administration. Des panneaux mentionnant le risque d'aquaplanage sont d'ailleurs présents dans cette zone afin d'attirer l'attention des usagers.

Le SPW-MI tend à supprimer les zones qui connaissent ce type de problème en redimensionnant les moyens d'évacuation, en collectant les eaux de ruissellement et en effectuant des traversées de conduites sous la chaussée. Ces travaux ont été réalisés sur cette zone dans le cadre des travaux de réhabilitation en profondeur de la chaussée dans le sens Bruxelles-

Mons. Cependant, une zone problématique d'environ 600 mètres, qui n'a pas encore fait l'objet d'une réhabilitation, persiste dans le sens Mons-Bruxelles.

De plus, l'entretien régulier du réseau, par le brossage et le curage des avaloirs et des chambres de visite, contribue au bon fonctionnement du système d'égouttage et permet ainsi d'éviter d'avoir un réseau routier sous eau.

À ce jour, je n'ai pas eu connaissance d'autre problème de ce genre sur le réseau régional.

Les caméras ANPR installées le long des autoroutes sont de deux types : les caméras à vocation de comptages – installées par la SOFICO ou l'administration, ces caméras ont pour but de réaliser des comptages permanents le long des routes afin de gérer le trafic et d'évaluer la part du *shadow-toll* dévolu à la SOFICO – et les caméras à vocation policière installées par la police fédérale. Concernant ces dernières, le maillage des installations permet de coupler des caméras pour les transformer en radars tronçons. La ministre de l'Intérieur vient d'ailleurs d'annoncer la mise en service progressive de ces radars.

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

Mme Galant (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. J'espère que pour le dernier bout qui doit faire l'objet des travaux, ceux-ci seront faits parce que c'est récurrent, à cette hauteur, d'avoir des accidents suite à ces inondations. Vous savez que les conséquences sont souvent dramatiques quand il y a un accident sur le réseau autoroutier.

Comme vous le dites aussi, l'entretien récurrent au niveau du curage et du brossage est très important, mais j'espère vraiment qu'au niveau des tuyauteries, ce sera réglé le plus rapidement possible.

QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA MISE EN PLACE D'UNE *TASK FORCE* SUR LE PLAN DE RELANCE DE LA *PAX EOLIENICA* »

QUESTION ORALE DE M. MAROY À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE DÉVELOPPEMENT DES ÉOLIENNES DANS LES ZONINGS INDUSTRIELS »

QUESTION ORALE DE M. NEMES À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE REcul DE L'ÉOLIEN WALLON »

QUESTION ORALE DE M. DEMEUSE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉOLIEN 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. Fontaine, sur « la mise en place d'une *task force* sur le plan de relance de la *pax eolienica* » ;
- M. Maroy, sur « le développement des éoliennes dans les zonings industriels » ;
- M. Nemes, sur « le recul de l'éolien wallon » ;
- M. Demeuse, sur « le développement de l'éolien en Wallonie ».

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

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, je vous avais interrogé, il y a deux semaines, sur les problèmes auxquels sont confrontés les porteurs de projets de parcs éoliens.

En effet, dû à diverses raisons, tantôt l'insécurité juridique, tantôt le nombre important de recours intentés par les citoyens, les parcs éoliens en Wallonie sont en net recul par rapport à l'année précédente.

C'est une situation dommageable, car nous devons mobiliser toutes nos forces et investir dans chaque filière si nous voulons atteindre nos objectifs en 2030.

Le 28 janvier, vous réagissiez aux constats posés la veille par Edora, en annonçant qu'un plan de relance de la *pax eolienica* devrait être présenté au Gouvernement dans le courant de ce mois-ci. Une *task force* serait ainsi mise en place pour identifier et analyser toutes les difficultés soulevées par l'éolien, en collaboration avec tous les acteurs concernés, pour reprendre vos propos.

Je suis heureux d'apprendre que vous souhaitez revoir cette *pax* afin de tenir compte des réalités d'aujourd'hui.

Pouvez-vous d'ores et déjà nous dire, Monsieur le Ministre, quels seront les acteurs qui seront conviés à cette *task force* ?

Quels seront les contours de cette *task force* ?

Pouvez-vous nous donner davantage de détails ?

M. le Président. – La parole est à M. Maroy pour poser sa question.

M. Maroy (MR). – Monsieur le Ministre, il y a deux semaines, Luminus et Rossel ont inauguré une éolienne qui alimente en électricité les rotatives de *Le Soir* et de Sudpresse dans le zoning industriel de Nivelles. L'éolienne en question devrait assurer en circuit court entre 60 % et 70 % de la consommation en électricité de l'imprimerie, soit environ 5 000 mégawattheures par an. Elle permettra, par ailleurs, de réduire la production de CO2 de 1 400 tonnes par an. Autre avantage non négligeable, la proximité, qui fait que l'électricité est meilleur marché pour les entreprises puisqu'elles s'affranchissent des frais de réseau de transport et des frais de distribution.

Ne serait-il pas souhaitable de systématiser l'emplacement d'éoliennes dans les zonings industriels du pays afin de garantir l'usage d'électricité propre et produite en circuit court par les entreprises qui s'y installent ?

De plus, la proximité fait que l'électricité est meilleur marché pour les entreprises, puisqu'elles s'affranchissent des frais de réseaux de transport et de distribution.

La *pax eolienica* lancée par le ministre Crucke en 2018 identifiait 15 mesures pour favoriser le développement de la filière éolienne en Wallonie. L'une d'entre elles stipulait que « le Gouvernement wallon proposera la modification du décret électricité afin d'autoriser le déploiement de réseaux alternatifs en zones d'activité économique afin de rapprocher les lieux de production et de consommation des énergies renouvelables et d'ainsi accroître l'autonomie énergétique des entreprises ».

Où en est-on aujourd'hui dans la réalisation de cet objectif ?

Cette mesure fera-t-elle l'objet d'une attention particulière dans le cadre du plan de relance de la *pax eolienica* que vous comptez présenter dans le courant de ce mois ?

Plus globalement, c'est toute la filière de l'éolien qui aurait bien besoin d'être regonflée. L'année 2020 a vu en effet le nombre de nouveaux mâts diminuer de moitié par rapport à 2019. En cause : la contestation croissante des permis octroyés. Les recours devant le Conseil d'État ont augmenté de 50 %.

Vous avez annoncé la mise en place d'une *task force* pour analyser les difficultés rencontrées.

Quels sont vos objectifs ?

Quel est le calendrier ?

Comment faire en sorte que le droit de recours des riverains soit garanti tout en évitant qu'un si grand nombre de projets soit bloqué pendant des années ?

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

M. Nemes (PTB). – Monsieur le Ministre, en 2020, un recul de l'éolien wallon a été constaté de 45 % par rapport à 2019. Selon Edora, cela est dû à une insécurité juridique de plus en plus grande. Il y a d'ailleurs eu une augmentation de près de 50 % des projets dont le permis serait en recours devant le Conseil d'État.

À cela, vous avez répondu dans la presse qu'une nouvelle *pax eolienica* serait présentée en février par le Gouvernement wallon.

On en profite donc pour vous interroger, non pas sur le fond du pacte éolien, mais sur les balises.

Allez-vous donc définir un nouveau potentiel éolien wallon avec ce nouveau *pax eolienica* ?

Allez-vous mettre en place une société publique d'investissement dans l'éolien ayant des ancrages locaux afin de permettre le meilleur dialogue possible avec les citoyens ?

Qu'avez-vous mis en place comme balises pour tenir compte de l'avis des citoyens dans ce nouveau pacte ?

D'autre part, en Wallonie, on voit que les projets éoliens revendus aux mains des citoyens ou des communes mitoyennes sont en général en deçà du taux recommandé dans le cadre de référence éolien. En 2018, on voit que 3,8 % de la puissance éolienne installée en Wallonie étaient aux mains de coopératives. Cette part s'élève à 1,1 % pour les communes, 5,1 % pour les intercommunales, selon les chiffres de l'APERe.

Dans le cadre de l'appropriation de la transition énergétique par les citoyens – car pour être les plus efficaces possible et avoir les meilleurs résultats la plus grande adhésion des citoyens est nécessaire –, allez-vous définir un objectif de participation citoyenne dans les projets éoliens ? Comment allez-vous augmenter drastiquement la part communale ou intercommunale dans ces projets ?

M. le Président. – La parole est à M. Demeuse pour poser sa question.

M. Demeuse (Ecolo). – Monsieur le Ministre, ma question ne sera pas très originale, puisque mes collègues ont déjà largement brossé le tableau.

L'année 2019 avait été une année record pour le développement éolien en Wallonie, le cap total des 1 000 mégawatts avait été franchi, cette progression a été freinée en 2020. Selon Edora, ce recul s'expliquerait notamment par une insécurité juridique croissante et une augmentation significative de près de 50 % en un an des projets contestés devant le Conseil d'État.

Or, on sait que le potentiel existe. Il y a 2 500 mégawatts de projets éoliens qui existent à l'heure actuelle et qui permettraient d'atteindre largement nos objectifs. Il n'y a donc heureusement rien d'irréversible en la matière, mais des mesures sont nécessaires.

Pour répondre à cet enjeu, la DPR prévoit une adaptation de la *pax eolienica* pour soutenir le développement du secteur tout en veillant particulièrement à la participation des citoyens et des pouvoirs locaux, ainsi qu'en favorisant la fluidité des procédures.

Vous avez indiqué qu'un plan de relance de la *pax eolienica* devrait être présenté en février au Gouvernement, avec la mise en place d'une *task force* pour identifier et analyser les difficultés soulevées dans le cadre du développement de l'éolien. Dès lors, quelle est votre analyse des causes du ralentissement du développement éolien en 2020 ? Partagez-vous les constats et analyses d'Edora ?

Quels seront les grands enjeux du plan de relance annoncé ? Quelle est votre ambition en la matière ? Quels sont les points de travail qui s'annoncent pour vous ?

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, comme vous le savez, le développement de la filière éolienne a connu une baisse significative des capacités de production mises en fonction en 2020 par rapport à l'année précédente. La valeur exacte de cette baisse n'est pas encore connue, car le constat résulte des chiffres annoncés par Edora et non des données officielles validées. Néanmoins, elle traduit un ralentissement du déploiement des installations de production d'énergie renouvelable, ce qui est inquiétant. Nous devons absolument identifier les principaux points de blocage et dégager des solutions.

Edora, la fédération des entreprises du renouvelable, pointe notamment une augmentation du nombre de projets en recours au Conseil d'État. Force est donc de constater la quasi-systématisation des recours au Conseil d'État pour les projets éoliens, ce qui agit comme un frein et un goulot d'étranglement pour le développement de la filière du fait notamment de la durée des procédures et de l'incertitude quant à l'aboutissement.

Une rationalisation de celles-ci serait certainement susceptible d'améliorer la situation. Ces modifications sont à mener en parallèle avec une amélioration de la cohérence entre projets, afin de pallier au phénomène de multiplication des projets dans une même zone susceptible d'exacerber les tensions avec les riverains et d'entraîner le rejet de cette technologie.

Outre ces aspects, de nombreux autres éléments peuvent expliquer la situation que nous connaissons. Certains ont trait aux caractéristiques de notre Région – densité et répartition de l'habitat, espace disponible, potentiel énergétique renouvelable disponible, et cetera –, tandis que d'autres résultent des intérêts et ambitions parfois divergents des acteurs de notre territoire.

Ces différentes réalités participent à créer des tensions qui débouchent parfois sur des situations de blocage. Afin d'aplanir ces tensions et permettre un développement plus serein de la filière, le Gouvernement s'est engagé à adapter la *pax eolienica*. Celle-ci comprend actuellement une compilation de mesures destinées à compléter le cadre réglementaire déjà en place.

Comme j'ai récemment eu l'occasion de le mentionner, ce travail d'adaptation va être réalisé par une *task force* à mettre en place par le Gouvernement. Ce choix s'explique par l'aspect multidimensionnel des mesures de la *pax eolienica* et, de façon plus globale, de la thématique éolienne dans son ensemble, ce qui se traduit au niveau du Gouvernement par une implication de différentes compétences ministérielles.

Cette approche vise également à intégrer une dimension consultative importante. Il s'agira notamment de prévoir des mécanismes de concertation avec les représentants des acteurs concernés : les administrations, les pôles du CESE, les gestionnaires de réseaux, les fédérations du secteur éolien, la fédération des coopératives citoyennes, l'Union des villes et communes de Wallonie, les associations actives dans le domaine de l'aménagement du territoire, de l'énergie, de l'environnement, et cetera.

Actuellement, des échanges ont lieu entre mes collaborateurs et ceux des ministres Tellier et Borsus afin de finaliser une note au Gouvernement qui précisera la composition, les modalités de fonctionnement, les étapes, objectifs, et le timing des missions confiées à cette *task force*. Je ne peux donc pas encore vous en donner les détails précis.

La *task force* se penchera sur les différents éléments soulevés par les acteurs et proposera une adaptation de la *pax eolienica* en tenant compte des *inputs* qui lui ont été transmis par ces derniers. Ainsi, les différents éléments que vous soulevez feront évidemment partie de l'analyse. J'entendais par exemple M. Maroy concernant les zones d'activités économiques. On doit faire aussi le lien dans ce sujet avec le déploiement des

communautés d'énergie, qui est un autre dossier également en cours de déploiement.

En outre, les thématiques déjà reprises dans la version actuelle de la *pax eolienica*, qui feront l'objet d'une analyse puis d'une comparaison avec les besoins et attentes actuels, il s'agira également d'apporter des réponses aux demandes fortes concernant des thématiques qui ne sont actuellement pas reprises dans la première version, et ce qu'il s'agisse de thématiques nouvelles ou déjà reprises par ailleurs dans d'autres documents, par exemple la question des participations citoyennes et/ou communales, ou encore celle du potentiel énergétique que vous soulevez.

De plus, la *pax* révisée intégrera utilement des concepts qui découlent de dispositions européennes en la matière et notamment celui de communautés d'énergies que j'évoquais, et d'autres formes de partage d'énergie.

Ces derniers éléments pourraient constituer des atouts importants en termes d'intégration citoyenne dans la dynamique de transition énergétique et participent à améliorer l'acceptabilité des projets éoliens. Ils permettraient également en partie de répondre aux attentes spécifiques concernant les zones d'activités économiques.

Enfin, pour conclure, j'estime que l'approche ici proposée pour adapter le cadre global dans lequel est amenée à évoluer la filière éolienne a le grand avantage d'apporter une vision transversale, et est donc de nature à permettre de poursuivre le développement harmonieux de cette filière, dont notre région, et le climat bien sûr, ont besoin.

M. le Président. – La parole est à M. Fontaine.

M. Fontaine (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse très complète. Je ne serai pas beaucoup plus long, et nous reviendrons et serons attentifs évidemment à la suite de ce dossier qui est ô combien certes complexe, mais important.

M. le Président. – La parole est à M. Maroy.

M. Maroy (MR). – Je me réjouis évidemment de la réaction et de la réactivité du ministre, et au-delà, de l'ensemble du Gouvernement, parce qu'on ne pouvait pas mettre la tête dans le sable plus longtemps. Il y a près de 500 mégawatts de projets qui sont bloqués en ce moment par des recours de riverains. Généralement cela prend des années et des années. Il y a visiblement des incompréhensions mutuelles entre d'une part des gens qui évidemment veulent préserver un petit peu le cadre de vie dans lequel ils évoluent, et d'autre part, des projets ambitieux pour la Wallonie. J'ai, pas loin de chez moi, dans ma région, la plaine de Boneffe, un exemple bien précis de cette espèce d'opposition. Cela fait, je pense, quatre ou cinq projets qui ont été réintroduits sans qu'on ne parvienne à rabibocher les parties. Je

pense que l'attitude du ministre est la bonne : mettre tout le monde autour d'une table, et d'essayer d'identifier les problématiques qui peuvent être levées.

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

M. Nemes (PTB). – On va suivre attentivement ce *pax eolienica*, mais nous restons convaincus que cette transition doit se faire en créant la plus grande unité possible dans la population, et cela demande des actes, pas seulement des paroles. Les gens doivent se sentir inclus. Les recours de plus en plus systématiques au Conseil d'État sont le symptôme très clair que les gens ne se sentent pas inclus, ne sont pas inclus dans le défi de la transition énergétique. À notre sens cela ne peut se faire qu'au moyen d'une entreprise démocratique publique. Nous avons aujourd'hui tout en main pour être les précurseurs de la plus grande société publique énergétique : il s'agirait d'Elicio. Une fusion entre Elicio, la SRIW et la SOCOFE pourrait être le début d'une nouvelle ère. Il y a encore du potentiel au niveau énergétique dans lequel Elicio pourrait investir. Elle peut donc devenir un acteur majeur pour la transition énergétique, et je pense qu'on doit saisir cette opportunité.

Il faut vraiment tout faire pour garder cette société dans le giron public. Cette société a quand même fait 32 millions d'euros de bénéfices en 2020. Il faut s'assurer que cet argent reste dans le giron public et serve l'intérêt commun. J'espère que c'est dans ce sens que va aller la proposition à venir que vous allez amener au Parlement wallon et on va continuer de surveiller ce dossier avec attention.

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

M. Demeuse (Ecolo). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Il faut d'abord rappeler que les ambitions de la Wallonie en termes d'énergie renouvelable sont extrêmement élevées. Pour y parvenir, il faudra activer l'ensemble des filières. L'éolien est l'une de ces filières. Une filière importante, mais évidemment pas la seule. En matière de développement éolien, le dialogue est fondamental avec les citoyens, avec les pouvoirs locaux, avec les auteurs de projets. Je me réjouis d'avoir entendu qu'une grande consultation était annoncée et que la procédure serait participative. C'est un élément important.

L'autre élément de travail que vous avez souligné, c'est cette question de la clarté de la sécurité juridique. C'est évidemment un des enjeux. J'interrogerai d'ailleurs aussi le Ministre Borsus demain parce qu'on sait qu'il y a aussi un enjeu en matière d'aménagement du territoire en la matière. Il faudra avancer sur des sujets qui ont été sans doute insuffisamment explorés dans le premier volet de la Pax et vous l'avez cité, toujours en matière de participation citoyenne et du coup de communauté d'énergie. J'étais vraiment heureux de vous entendre sur ces deux éléments-là.

Pour habiter juste à côté du plus grand parc éolien de Wallonie, à Villers-le-Bouillet, le fait d'avoir eu cette première éolienne citoyenne communale de Wallonie, cela a participé à l'acceptation du parc par la population voisine. Je pense vraiment que c'est une des voies dans lesquelles on doit pouvoir poursuivre dans le dialogue et dans la concertation maximale pour réussir ce développement éolien en Wallonie.

QUESTION ORALE DE M. SAHLI À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA RÉFORME DU SYSTÈME DES PRIMES À L'ISOLATION ET À LA RÉNOVATION DES BÂTIMENTS »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Sahli à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la réforme du système des primes à l'isolation et à la rénovation des bâtiments ».

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

M. Sahli (PS). – Monsieur le Ministre, en mars 2020, je vous interrogeais sur l'audit énergétique obligatoire en matière de rénovation de bâtiments pour les particuliers. Cet audit obligatoire payant constitue notamment un frein pour les citoyens à bas revenus ou à revenus précaires, qui veulent entreprendre des travaux de rénovation.

Vous aviez évoqué la nécessité de travailler prioritairement à la suppression de l'obligation de l'audit dans le cas de la seule isolation de toiture et de travaux inférieurs à 3 000 euros.

Monsieur le Ministre, qu'en est-il aujourd'hui de cette proposition ? Envisagez-vous des mesures de simplification ? Dans l'affirmative, quand entreront-elles en vigueur ?

Qu'en est-il de la mise en œuvre de l'exonération pour l'isolation de toiture et de travaux inférieurs à 3 000 euros ?

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'entrée en vigueur du régime des primes simplifiées est prévue pour l'automne 2021, à condition bien entendu que le dossier ne rencontre pas de problème dans son parcours législatif.

Ce régime de primes répond à vos préoccupations étant donné qu'il inclurait :

- la suppression de l'audit énergétique, conformément aux objectifs fixés dans la DPR qui prévoit que « l'audit énergétique restera

obligatoire sauf pour l'isolation du toit et les travaux dont le montant est inférieur à 3 000 euros » ;

- un traitement simplifié des dossiers de demandes, notamment au niveau de l'introduction des dossiers de demande de prime et en ce qui concerne le calcul des primes ;

Enfin, une des spécificités de cette nouvelle prime est entre autres que les travaux d'isolation de toiture pourraient être réalisés par un entrepreneur ou par le particulier lui-même, avec une limitation du montant de facture afin d'éviter les dépassements budgétaires. Une majoration des primes serait également envisageable, comme c'est le cas dans la prime habitation, pour les ménages à bas revenus, et ce, pour chacune des primes visées.

En ce qui concerne l'exonération fiscale pour ces travaux, une réduction d'impôt de 30 % pour les travaux de toiture est, à ce jour, existant au niveau fédéral.

Je pense que nous avons là l'essentiel, Monsieur le Député. La rénovation par quartier se veut un mouvement de rénovation de plus grande ampleur ainsi que l'ensemble des points que nous avons évoqués tout à l'heure dans le cadre de la stratégie de rénovation. Je pense avoir couvert vos questions spécifiques dans le cadre de cette question.

M. le Président. – La parole est à M. Sahli.

M. Sahli (PS). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

QUESTION ORALE DE M. FLORENT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA FIN DES INVESTISSEMENTS DANS LES ÉNERGIES FOSSILES EN WALLONIE ET EN BELGIQUE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Florent à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la fin des investissements dans les énergies fossiles en Wallonie et en Belgique ».

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

M. Florent (Ecolo). – Monsieur le Ministre, cette semaine, en Commission chargée de questions européennes, le chef de service du SPF Climat, M. Peter Wittoeck, faisait part d'un projet au niveau fédéral, à savoir la mise en place d'un inventaire belge des subsides publics aux énergies fossiles.

C'est l'occasion pour moi de faire le point sur le cadastre que la Wallonie est en train d'établir de son côté.

Pouvez-vous partager avec nous l'état d'avancement du projet wallon de cadastre des subsides, placements et investissements dans les énergies fossiles ?

Vous nous aviez expliqué, en juin 2020, votre volonté d'établir une méthode scientifiquement robuste et de capturer une information exhaustive au travers du SPW et des UAP. Cette méthodologie est-elle arrêtée ?

Avez-vous pris contact avec le SPF pour établir des ponts entre les deux initiatives ? L'initiative fédérale utilise-t-elle une méthodologie comparable ? Pourra-t-elle être intégrée dans les chiffres wallons ?

À votre connaissance, cet inventaire fédéral correspond-il à une volonté du Fédéral ou des deux autres Régions de mettre fin aux subsides, placements et investissements dans les énergies fossiles, comme s'apprête à le faire 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, l'intervention de M. Peter Wittoeck concernant l'inventaire fédéral des subsides aux combustibles fossiles a retenu toute mon attention.

Mon administration a d'ailleurs pris l'initiative, courant novembre 2020, de rencontrer les personnes en charge de cette question, aussi bien au niveau du Fédéral que des autres Régions.

Notre méthodologie d'inventaire des subsides, placements et investissements se base sur des documents issus de l'OCDE, de l'UNEP et de l'OMC ; documents également utilisés par le Fédéral.

Même s'il n'existe pas actuellement de guidance clairement établie sur le sujet à l'échelle internationale, il sera possible d'intégrer nos données dans l'inventaire national requis au niveau du plan national Énergie-Climat.

En revanche, l'intégration des composantes « placements » et « investissements » est propre au cadastre wallon et démontre son ambition et son originalité. La proposition wallonne est alignée avec les ambitions exprimées dans les travaux les plus avancées en la matière.

De nouveaux échanges seront organisés avec le Fédéral et les autres Régions sur les différents points.

En ce qui concerne la finalité des plans d'action, le PNEC et la Déclaration de politique régionale sont en phase sur l'intention de supprimer progressivement les subsides aux combustibles fossiles. La DPR vise leur élimination d'ici 2025 au plus tard, pour autant qu'il existe des alternatives durables. Le Gouvernement

wallon travaille également pour rendre viables ces différentes alternatives.

Le comité de pilotage relatif au programme wallon d'abandon des subsides, placements et investissements dans les énergies fossiles s'est déjà réuni à trois reprises afin de planifier le cadastre. Ce comité de pilotage, coordonné de manière conjointe par l'AWAC et l'administration, se compose dans sa configuration actuelle de représentants des différentes directions générales du SPW, des cabinets ministériels des vice-présidents et président wallons, et de l'IWEPS.

À ce jour, le comité de pilotage a validé les solutions, les règles, les cibles et les outils visant une collecte optimale des données du cadastre SPW. La thématique étant complexe à appréhender, il a également été décidé de mettre en place un *call center* afin d'assister les utilisateurs lors de l'encodage de leurs données. En parallèle, des réunions bilatérales seront organisées avec les unités qui rencontreraient des difficultés spécifiques dans le cadre de la récolte.

Le cadastre du SPW débutera en mars 2021 après la réalisation d'une phase test du tableur qui concernera exclusivement les services des membres du comité de pilotage.

Dès le lancement du cadastre SPW, un travail spécifique sera réalisé pour identifier et intégrer les UAP pertinentes parmi lesquelles certaines seront invitées à siéger au comité de pilotage.

Finalement, en lien avec votre dernière question, je dirais que les signaux en provenance de l'Union européenne et de la grande majorité des États membres nous confortent sur l'existence d'un momentum et d'une volonté d'aller de l'avant globalement partagée par les citoyens wallons, belges et européens.

Je reste donc positif sur la volonté d'avancer exprimée par le Fédéral et les autres Régions, mais en même temps alerte sur sa mise en place. En ce qui concerne la Wallonie, je suis convaincu que c'est un défi soutenu par la population et les institutions politiques et que nos administrations, SPW et UAP, ont la capacité de le relever.

M. le Président. – La parole est à M. Florent.

M. Florent (Ecolo). – Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse exhaustive sur un sujet assez technique. Je me réjouis simplement de l'avancement du projet wallon.

**QUESTION ORALE DE M. NEMES À M. HENRY,
MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE
LA MOBILITÉ, SUR « LE SYSTÈME
D'ÉCHANGE DE QUOTAS D'ÉMISSION (ETS) »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Nemes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le système d'échange de quotas d'émission (ETS) ».

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

M. Nemes (PTB). – Monsieur le Ministre, d'après le bureau d'études néerlandais CE Delft, l'industrie belge aurait gagné 2,1 milliards d'euros grâce au système ETS.

Un article récemment paru en décembre en Flandre prend l'exemple de Tata Steel, entreprise bien connue à Liège. Dans le rapport financier annuel de Tata Steel Europe de 2019, les recettes provenant de la vente de droits d'émission sont mentionnées : et tenez-vous bien 234,4 millions d'euros pour 2019. Ceci est exceptionnel, normalement toutes les entreprises cachent les profits faits sur le marché carbone.

Des recherches montrent que, depuis le début du marché carbone, ce système de revente a rapporté 646 millions d'euros supplémentaires à Tata Steel, alors que ce système a été conçu pour faire payer normalement les grands pollueurs. Enfin, c'est là la cerise sur le gâteau, les émissions de CO₂ de Tata Steel Europe n'ont pas été réduites en même temps. Au niveau européen, le groupe est même devenu plus polluant.

Par ailleurs, donner des droits d'émission gratuits est inefficace et ne fait qu'augmenter les bénéfices des entreprises. Celles-ci les revendent et en font payer le prix à leur client alors qu'elles les ont reçus gratuitement. Cela représente 1,5 milliard d'euros de profits supplémentaires pour le seul Tata Steel Europe. D'après le directeur politique du Carbon Market Watch, si rien n'est fait, les États européens perdront 165 milliards d'euros en donnant gratuitement des droits d'émission.

Pour le PTB, ce marché carbone est inefficace et antisocial. C'est dans ce cadre que je vous pose les deux questions suivantes.

Qu'allez-vous faire pour que les grandes multinationales polluantes ne reçoivent plus de droits d'émission gratuits et qu'elles cessent de profiter de la transition climatique pour s'enrichir ?

Et enfin, allez-vous plaider à la CIM Climat pour que la Belgique s'oppose à ce système et mette en place des normes environnementales vraiment contraignantes pour les grands pollueurs ?

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 commencerai ma réponse en rappelant que je ne suis ni pour ni contre l'ETS. C'est, en effet, la pierre angulaire de la politique européenne de lutte contre le changement climatique et l'outil clé mis en place pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, avec lequel nous devons composer et à propos duquel il n'existe d'ailleurs aucun débat européen autour de son abolition pour le remplacer par un autre système, autre système qui présenterait certainement aussi des failles et autres erreurs de jeunesse.

Prenons par exemple l'instauration d'une taxe, mais à condition que le signal prix soit suffisamment robuste, ou de normes, mais qui pourraient entraîner des délocalisations et donner aux entreprises le temps de réformer leurs outils existants non encore rentabilisés.

Je pense même que toute autre réforme poserait sans doute le même genre de problèmes que nous avons dû résoudre avec l'ETS. Cela fait plus de 15 ans que ce système est régulièrement amendé et repartir de zéro, avec un nouvel outil législatif, pourrait faire plus de tort que de bien pour l'atteinte de nos objectifs climatiques et le maintien de notre économie.

C'est pourquoi je concentre mes efforts pour que notre système ETS soit le plus efficace possible. Je peux à nouveau affirmer qu'en la matière, beaucoup de progrès ont été accomplis ces dernières années, notamment depuis la mise en place d'une réserve de stabilité pour éviter les surplus de quotas sur le marché qui entraînent mécaniquement une baisse de leur prix.

Avec l'entrée en vigueur de la phase IV, depuis ce 1er janvier 2021, de nouvelles mesures sont venues renforcer le système. On aura notamment une allocation gratuite de quotas aux entreprises à risque de délocalisation qui sera beaucoup plus dynamique en prenant mieux en compte l'évolution réelle des niveaux de production. Ceci pour éviter de donner des quotas à des entreprises qui choisissent de délocaliser leur production, comme ce fut trop souvent le cas par le passé – sur ce point je vous rejoins entièrement.

À terme, je souhaite un système qui fixe des niveaux d'ambition élevés, en ligne avec nos objectifs de -55 % en 2030 et de neutralité carbone en 2050, tout en mettant en place des politiques qui évitent le piège des délocalisations de nos outils de production. C'est sur ces points que je continuerai de plaider activement dans les mois et années à venir.

Enfin pour finir sur une bonne nouvelle, on constate que malgré la crise, le prix du quota s'est renchéri d'environ 30 % en 2020. Il est aujourd'hui de l'ordre de 33 euros par tonne de CO₂. J'y vois là l'anticipation par le marché du carbone des effets de l'entrée en vigueur de la phase IV de l'ETS, précisément.

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

M. Nemes (PTB). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse, même si vous vous en doutez, elle ne me satisfait pas tout à fait.

En fait, là où je suis vraiment embêté, c'est qu'il y a une différence de traitement au niveau de la transition énergétique. D'un côté, on a des multinationales polluantes qui reçoivent des cadeaux, comme les 14 millions d'euros que votre Gouvernement prévoit de donner par le système du *carbon leakage* et de l'autre côté, on a les gens à qui on est en train de faire payer par exemple des taxes kilométriques, et cetera.

Et on estime que c'est vraiment la mauvaise méthode de travailler comme cela et je pense vraiment qu'en tant que ministre wallon, vous devez tout faire pour influencer les décisions pour que l'on fasse vraiment payer ceux qui sont les plus gros pollueurs.

Le Carbon Market Watch, c'est une institution qui est très sérieuse, elle est formelle, les États européens perdront 165 milliards d'euros en donnant gratuitement des droits d'émission.

Le système ETS ne fonctionne pas, on a encore une fois ici la preuve avec Tata Steel et vous me dites qu'effectivement, chaque fois, on l'adapte un tout petit peu, mais en attendant plus ces entreprises font pression en disant : « On va délocaliser », plus on leur donne de subsides et on se rend compte que finalement elles ne réduisent pas leurs émissions, mais que, à côté de cela, elles empochent le pactole.

Je pense vraiment que des normes contraignantes peuvent être mises en place pour les grands pollueurs. On le fait bien pour les gens qui ne vont pas avoir le choix, ils vont devoir changer de voiture. Pourquoi ne met-on pas ce même genre de normes, et même on pourrait aller plus loin, des normes contraignantes, avec une voie claire : des émissions négatives en 2050.

Je pense que c'est vers cela que l'on doit aller et pas vers une transition qui est inégalitaire, du coup inefficace et antisociale in fine.

**QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
DÉSENFUMAGE DE L'ANNEAU CENTRAL DE
LOUVAIN-LA-NEUVE »**

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 désenfumage de l'anneau central de Louvain-la-Neuve ».

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

M. Antoine (cdH). – Monsieur le Ministre, c'est un dossier complexe, il est vrai, qui remonte à 2008 à un moment où le rapport des pompiers était particulièrement alarmant et exigeait des autorités académiques, mais surtout de la ville qui est compétente en la matière, la nécessité d'installer un système efficace de désenfumage.

Il concerne les plus anciens tronçons de l'anneau central, sous la dalle, telle qu'elle avait été imaginée par Michel Woitrin fin des années 1960, début des années 1970. La partie la plus ancienne parce que depuis 2008, vous devez le savoir, le nouveau passage souterrain correspond, lui, et respecte les dimensions environnementales tant sur le plan de la sécurité que de la sortie de ces fumées.

Pour l'instant, quand vous traversez Louvain-la-Neuve sous la dalle, les gaz d'échappement des voitures arrivent péniblement encore à sortir naturellement des voies souterraines. Mais la dalle, nous le savons, elle représente environ 9 hectares aujourd'hui sur les 13 telle qu'elle était prévue, Monsieur le Ministre, va encore progresser à l'avenir et là, il n'y aura plus de possibilité, de faculté naturelle d'évacuation de la fumée. Ce qui va donc poser des problèmes non seulement de sécurité grave, mais je dirais même de vitalité du centre de Louvain-la-Neuve qui est quand même et qui reste, après 50 ans, le plus beau projet de l'après-guerre.

Ce qui veut dire que la question du désenfumage doit donc être réglée d'ici là.

Compte tenu de l'importance des travaux à y réaliser et de sa facture totale, puisque l'on évoque 9 millions d'euros, la Ville d'Ottignies ne compte pas être la seule à assumer ce chantier. C'est pourquoi, au nom de la ville, et je soutiens sa démarche, l'échevin de la mobilité David da Câmara Gomes souhaite ardemment que la Région reprenne cette voirie dans son giron ou que, pour le moins, elle intervienne aux côtés de la ville pour régler définitivement ce problème qui maintenant prend des allures beaucoup plus interpellantes pour les différentes autorités.

Je dirais que M. da Câmara Gomes ne manque pas d'arguments pertinents et légitimes puisque l'anneau central est appelé à être le plus long tunnel routier de Belgique. Aucun ouvrage d'art de ce type n'est géré par une commune et, vous le comprendrez comme moi, il dépasse largement à la fois la capacité technique d'une municipalité, mais surtout ses facultés financières pour faire face à de tels travaux.

De manière très responsable, le collège d'Ottignies vous a même présenté un échange : ils sont prêts à reprendre le boulevard de Lauzelle, qu'ils voudraient modifier, pour rendre plus sereine l'extension du quartier Athéna-Lauzelle et pour en faire une voirie communale, largement plus favorable aux modes doux,

alors qu'aujourd'hui le boulevard de Lauzelle ressemble davantage à une voie rapide.

Ce serait là un *win-win* qui pourrait être intéressant pour la Ville d'Ottignies et pour votre département, même si les enjeux ne sont pas les mêmes en termes financiers.

Monsieur le Ministre, il y a 50 ans, des pionniers, des visionnaires s'étaient lancés dans un pari un peu fou, celui de construire une nouvelle ville, et ils l'ont fait rapidement : une ville médiévale qui a montré toute sa pertinence, encore aujourd'hui, en faisant la part belle aux piétons, aux cyclistes, et en cachant les voitures sous la dalle. Aujourd'hui, ces voitures posent un autre problème, celui des fumées toxiques qu'elles échappent.

Vu l'importance du pôle académique, scientifique, économique et culturel de Louvain-la-Neuve, êtes-vous prêt à reprendre le passage souterrain ou pour le moins d'intervenir au côté de la ville pour trouver enfin une réponse à cette délicate question ?

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, j'ai bien connaissance de ce dossier complexe datant déjà de plusieurs législatures. Avant d'aller plus loin, je tiens à rappeler le contexte : les tunnels de Louvain-la-Neuve appartiennent au domaine de l'UCL et une grande partie des bâtiments sur la dalle fait l'objet d'emphytéoses à de nombreux propriétaires. La gestion des voiries est quant à elle à charge de la Ville d'Ottignies et les parkings souterrains pour la plupart payants sont gérés par des sociétés privées. Ceux-ci rejettent probablement également des fumées dans le tunnel.

La prise en charge de l'obligation légale de désenfumer ces tunnels concerne donc ces différents partenaires. J'imagine qu'une répartition de la prise en charge des coûts de désenfumage existe entre les différents protagonistes. La Ville d'Ottignies a en effet sollicité la Région pour une reprise de l'anneau central. A priori, cette voirie n'a ni la vocation ni le profil pour se retrouver dans le réseau régional étant donné qu'elle dessert essentiellement des parkings et des quais de déchargement. Ce n'est pas le rôle de la Région d'intégrer dans son réseau des voiries communales en raison de leurs coûts ou de leurs difficultés de gestion.

Toutefois, je suis conscient de l'enjeu du dossier pour la Ville d'Ottignies. C'est pourquoi j'ai demandé au SPW de lancer une étude de mobilité spécifique à Louvain-la-Neuve, intégrant ses tunnels et ses boulevards. Sans préjuger des résultats de cette étude, je pense par exemple qu'un partenariat pourrait être envisagé avec la ville pour intégrer la télésurveillance de ces tunnels au système du centre Perex. Laissons d'abord les experts faire leur travail, nous devrions recevoir le résultat de cette étude dans les prochains

mois. Nous verrons alors ce qu'il y a comme possibilité par rapport à ce dossier important pour la ville, comme vous l'avez évoqué.

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

M. Antoine (cdH). – Que ce soit clair, je ne voulais pas charger le ministre d'une situation dont il hérite, mais qui est aujourd'hui extrêmement problématique. Vous l'avez indiqué, il y a plusieurs partenaires autour de la table, principalement la ville, mais d'autres pourraient intervenir.

Si la Région n'intervient pas, ne fût-ce qu'en partie sur le plan financier, jamais il n'y aura de solution, au risque là – pardonnez-moi l'expression malheureuse – d'étouffer le développement de Louvain-la-Neuve et de régler les questions de sécurité qui s'imposent.

Je note donc avec plaisir qu'une étude a été engagée, peut-être va-t-elle englober la gare des bus, parce qu'il y avait là aussi des projets sur la dalle, et que nous pourrions dans quelques semaines, dans quelques mois, revenir à la charge. Dites-vous bien qu'à travers ma voix c'est tout un collège, une université et tous les usagers de cet anneau qui se font entendre auprès de vous.

QUESTION ORALE DE M. FLORENT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA FIN DES CHAUDIÈRES À MAZOUT ET À GAZ EN WALLONIE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Florent à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la fin des chaudières à mazout et à gaz en Wallonie ».

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

M. Florent (Ecolo). – Monsieur le Ministre, la France réfléchit à interdire l'installation de nouvelles chaudières à mazout au 1er janvier 2022. Une mesure similaire a été décidée en Belgique au sein du pacte énergétique interfédéral de 2017 avec une interdiction d'ici 2035.

Néanmoins, les trois Régions ont choisi des timings différents : la Flandre le fait au 1er janvier 2021, la Région bruxelloise en 2025. En toute hypothèse, la Wallonie devrait y passer d'ici 2035 pour le mazout et 2050 pour le gaz.

Notre DPR prévoit, en outre, que le Gouvernement aidera les ménages à sortir du chauffage à partir du pétrole lampant, de charbon et de mazout en privilégiant les alternatives renouvelables. Cette sortie sera décidée et accompagnée par les pouvoirs publics dans le plan, le PACE 2030. C'est un enjeu de taille puisque 52 % des ménages en Wallonie se chauffent au mazout, 29 % au

gaz naturel et seulement un wallon sur dix utilise le bois.

Toutefois, il existe un potentiel certain pour développer des alternatives, comme la biomasse. Cette dernière présenterait de nombreux avantages : emplois locaux, autonomie des ressources premières, énergies issues de ressources renouvelables et un prix attractif. Quant à l'un des points noirs souvent épinglés, à savoir un taux de particules fines élevé, il ne s'applique plus aux nouvelles chaudières à biomasse pourvues d'un processus de production contrôlé. C'est notamment le cas de la brique compressée qui peut bénéficier d'un processus de production contrôlé permettant de limiter le taux de particules fines.

Monsieur le Ministre, voici mes questions :

Quelle est votre analyse de cette mesure du « Pacte énergétique interfédéral » qui concerne l'interdiction des chaudières à mazout ?

Quelle perspective désirez-vous promouvoir à l'avenir pour les alternatives de chauffage aux énergies fossiles ?

Dans quelle mesure la biomasse peut-elle être intégrée ?

L'enjeu de la qualité des combustibles et des installations est-il étudié par vos services ?

La brique compressée fait-elle partie des alternatives étudiées ?

Une impulsion peut-elle être lancée pour mettre en place des « réseaux de chaleur » par quartier ?

Enfin, la Wallonie investit considérablement dans la rénovation énergétique des bâtiments scolaires. Cette question du renouvellement ou du remplacement de chaudières à mazout peut-elle être également privilégiée dans ce cadre ?

L'échéance de 2035 ne pourrait-elle pas être avancée dans le cadre des objectifs climatiques et de lutte contre la pollution de l'air et pour le climat de 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, il faut noter qu'il n'y a, à ce jour, pas de prescription légale en Wallonie pour interdire ou limiter le chauffage au mazout. Il est toutefois certain que, à l'horizon 2050, la Wallonie s'est mis comme objectif de n'utiliser que des sources d'énergie renouvelable.

Nous devons donc avoir totalement abandonné les énergies fossiles d'ici là. Les travaux prévus cette année sur la hausse de l'objectif du PACE à -55 % de gaz à

effet de serre seront l'occasion d'aborder cette question et d'augmenter, le cas échéant, les mesures existantes de sortie du mazout.

Comme vous le savez, la Région wallonne s'est récemment dotée d'une stratégie à long terme de rénovation des bâtiments et c'est également dans ce cadre que le changement vers un système de chauffage durable doit être envisagé.

Il conviendra de tirer parti des différentes technologies disponibles suivant le contexte et les possibilités propres de chaque bâtiment en Wallonie en ne perdant pas de vue la qualité de l'air, notamment en milieu urbain.

Il sera généralement possible de placer une chaudière biomasse ou une pompe à chaleur dans les cas où il n'y a pas accès au réseau de gaz. Ainsi, le nombre de cas problématiques qui pourraient se présenter en cas d'interdiction du mazout serait a priori limité et, en tout cas, pas uniquement déterminé par la disponibilité du réseau de gaz.

Il est certain que l'approche de rénovation par quartier, mais également les différents plans de rénovation des logements publics, des bâtiments publics ou encore le plan piscine, pour ne citer que des exemples, sont des opportunités à ne pas manquer pour mener une réflexion à une échelle plus large que celle d'un bâtiment unique.

Il y a un potentiel important de mise en place de réseaux de chaleur. Ceux-ci permettent le déploiement de la chaleur renouvelable via la valorisation, par exemple, de la chaleur fatale. Mais cela permet également de réaliser des économies d'échelle et donc combiner plusieurs technologies ou de mettre en place des technologies plus performantes et plus propres. C'est le cas notamment des cogénérations biomasse.

La biomasse a très certainement sa place dans la production de chaleur renouvelable dans notre région. En 2020, la part de la chaleur consommée en Wallonie d'origine renouvelable devrait être de 14,7 %. Le PWEC 2030 prévoit que cette part doit atteindre 24,7 % à l'horizon 2030 dont la biomasse devrait compter pour 83 % de l'objectif en chaleur renouvelable.

Le plan air climat énergie doit être prochainement revu afin de tenir compte de notre ambition de diminution de 55 % de gaz à effet de serre d'ici 2030. Ce sera l'occasion de refaire le point sur nos objectifs et le mix énergétique souhaité en matière de chaleur. La fin de l'utilisation des technologies fossiles pourra également être revue dans ce cadre.

Le niveau de détail du plan ne va pas jusqu'à la brique compressée, mais aucune alternative durable n'a été écartée.

La qualité des combustibles et des installations est un point d'attention important. Toutefois, nous devons tenir compte de la répartition des compétences en la matière.

La qualité des combustibles mis sur le marché est du ressort du SPF Économie et du SPF Santé publique. Le rôle de la Région se limite à la mise en place d'exigences sur les types d'appareils de chauffage à combustion. Le département de la police et du contrôle de l'administration est compétent uniquement dans le cas où les combustibles utilisés sont impropres : bois traité, plans de travail de cuisine mi-plastique mi-bois par exemple, de grandes quantités de papier, et cetera. Le constat de ces infractions est cependant assez laborieux en pratique.

Enfin, prendre des mesures stratégiques sur l'utilisation ou non d'une technologie de chauffage en particulier reste difficile tant que la connaissance du parc d'équipements en Wallonie est limitée. La prise de décision sera facilitée par le Passeport bâtiment qui donnera à terme une vue globale sur la situation de la Région au niveau du bâti, ainsi que par la mise en place d'un cadastre informatisé des systèmes techniques des bâtiments, à commencer par les installations de chauffage. Ceci permettra une gestion moderne du parc de bâtiments et de ses installations techniques.

Enfin, sur le plan des bâtiments scolaires, ceux-ci ont fait l'objet d'un programme UREBA exceptionnel qui s'est clôturé en 2020. Ce programme ne mettait pas l'accent sur un abandon du gaz ou du mazout. Seuls quelques rares projets ont opté pour une nouvelle chaufferie à la biomasse. De manière générale, en l'absence d'échéance clairement énoncée sur une sortie du mazout, la réflexion au niveau des bâtiments scolaires n'a pas vraiment eu lieu. Étant donné qu'il est plus simple et souvent moins cher de remplacer son mode de production de chaleur à l'identique, bon nombre de bâtiments équipés au mazout restent sur ce mode de production. Je travaille toutefois déjà à une réforme des différentes aides, afin d'inciter au changement vers une source de chaleur durable.

M. le Président. – La parole est à M. Florent.

M. Florent (Ecolo). – Merci pour cette réponse 360 degrés. On se rend bien compte que tout est dans tout. Je retiens en tous cas de votre réponse l'importance que vous accordez à la cogénération par biomasse. Je retiens également l'importance du diagnostic via le Passeport des bâtiments. Je pense qu'effectivement, pour pouvoir se projeter dans un avenir sans fossile, il est aussi important de savoir où on en est exactement. Néanmoins, je suis aussi convaincu comme vous que l'ambition, la vision finale, ce sera une fin des énergies fossiles, et qu'il est imposant de la phaser, et également de l'annoncer et de la préparer.

QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA TRANSPARENCE DES TRAVAUX DE LA COMMISSION NATIONALE CLIMAT (CNC) »

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 transparence des travaux de la Commission nationale Climat (CNC) ».

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

M. Desquesnes (cdH). – Monsieur le Ministre, le 28 janvier dernier, dans ce Parlement, nous avons l'occasion de réaliser une série d'auditions dans le cadre de la commission chargée des questions européennes, et à cette occasion-là nous avons parlé d'un sujet qui m'intéresse fort, qui est la gouvernance de la Commission nationale Climat.

Pour l'instant, la Wallonie, devrais-je dire plutôt : vous-même, Monsieur le Ministre, vous assumez la présidence de la Commission nationale Climat. Dans le cadre de la réunion de la commission chargée des questions européennes, M. Van Nuffel, qui est le président de la coalition Climat, nous expliquait qu'il faudrait améliorer la gouvernance et la transparence de cette CNC. Il disait et je le cite : « bien souvent, on obtient que des décisions finales de la CNC. Nous, il nous semble qu'il faudrait pouvoir en faire une entité transparente avec des procès-verbaux publiés et qui disent quelle a été la teneur des débats au sein de cette Commission nationale Climat ».

Ce n'est pas une question nouvelle, Monsieur le Ministre. Vous le savez – vous avez été sénateur, et à l'époque je l'étais également – vous avez dans ce cadre-là, dans le cadre du Sénat, nous avons adopté collectivement, un texte pour faire une série de recommandations en matière de gouvernance climat. C'était ma collègue Véronique Poirot je pense qui était également impliquée à l'époque dans les discussions. Parmi celles-là, il y avait des recommandations pour améliorer la transparence et la gouvernance de la CNC. Je voudrais savoir, maintenant que vous êtes passé de l'autre côté, du côté du ministre, si vous avez pu appréhender pleinement les choses et si vous jugez qu'aujourd'hui la CNC est suffisamment transparente. Est-ce qu'elle est suffisamment efficace ? Est-ce qu'au contraire, il ne faudrait pas que les recommandations adoptées en 2017 au Sénat soient transposées, soient implémentées dans le mode de fonctionnement de la CNC ?

Quel meilleur moment que celui où vous présidez la CNC comme entité wallonne pour justement faire ce changement. Je voudrais donc vous entendre sur les modifications que vous comptez impulser dans le cadre

de la présidence de la CNC que vous assumez depuis le 1er janvier.

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, concernant les recommandations du Sénat, le Gouvernement wallon avait approuvé en mai 2017 sa réaction aux 26 recommandations du Sénat, la plupart des éléments de la réaction wallonne sont repris dans la réaction officielle de la CNC, disponible sur le site de la CNC que je vous invite à consulter.

Il en ressort que de nombreuses recommandations sont déjà mises en œuvre et que la CNC se montrait ouverte par rapport à la majorité des autres recommandations, même si certaines demanderaient à être mieux précisées.

Je rappelle aussi que ce rapport du Sénat concernait le processus décisionnel intrabelge en matière de répartition de l'effort climatique au regard des objectifs climatiques, c'est-à-dire la conclusion du *burdensharing*, et pas spécifiquement la CNC.

Concernant la transparence, la CNC avait décidé lors de sa réunion du 30 janvier 2015 de mettre en ligne ses décisions sur son site internet. À la demande de certains membres de la CNC, il a été décidé de ne pas publier les PV de réunion. Par contre, conformément à ce que prévoit l'accord de coopération de 2002 et le règlement d'ordre intérieur, ses décisions sont publiées.

Le 21 février 2018, suite aux recommandations du Sénat, la CNC a en outre décidé d'approuver la mise en ligne par défaut des documents, sauf si la CNC décide explicitement qu'un document ne doit pas être publié. Il y a donc eu des progrès significatifs en termes de transparence, je suis favorable à une publication plus complète encore des documents, mais ceci nécessiterait un accord de chacune des entités représentées, forcément.

Concernant les PV, certaines discussions peuvent être politiquement sensibles et certains membres ne souhaitent pas les publier systématiquement.

De la même façon, le comité de concertation publie ses décisions, mais pas nécessairement les discussions politiques qui ont mené à ces décisions.

Au niveau de la gouvernance, la CNC a mis en place le 30 janvier 2019 un groupe de travail de gouvernance dont la mission est de réaliser un examen des propositions issues de diverses institutions et organisations et d'en faire rapport à la CNC dans le but de mettre en œuvre une série d'actions permettant de renforcer la gouvernance climatique.

Le groupe de travail a remis un premier rapport et le 3 décembre 2020, la CNC a mandaté le groupe de travail gouvernance pour concrétiser les propositions faites.

En ce qui concerne la cohérence, entre la CNC et Concert, l'organe de concertation belge en matière d'énergie.

Ceci reflète la nécessité d'une collaboration de plus en plus étroite entre les deux organismes, en particulier dans le cadre de la mise en place du Plan énergie-climat, qui est une des priorités actuelles.

Compte tenu de l'urgence d'avancer également sur le *burdensharing*, il n'est pas prévu d'autres priorités à court terme concernant l'amélioration de la gouvernance climatique. En effet, outre le PNEC et le *burdensharing*, la négociation du Green Deal mobilise également les ressources et le contexte est donc peu propice à une réflexion des entités sur la gouvernance dont l'amélioration pourrait nécessiter une révision de l'accord de coopération de 2002 établissant la CNC ou encore une révision de la Constitution ou une loi climat. Ces sujets ne sont pas oubliés, mais il y a beaucoup d'autres urgences sur la table de travail de la CNC.

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

M. Desquesnes (cdH). – J'entends bien votre réponse et l'état des lieux que vous avez dressé, mais ce n'est pas tous les jours que la Wallonie et a fortiori vous, présidez la CNC. C'est l'occasion de faire avancer concrètement ce dossier. Visiblement, la transparence est un des éléments qui pourraient également être utiles pour assurer à la fois une participation plus importante, plus effective de la société civile, je rappelle les manifestations qui ont appuyé fortement l'engagement belge à s'engager dans les réductions d'émissions de gaz à effet de serre, ce sont des alliés, et donc la gouvernance ne peut pas être regardée comme une question accessoire et la transparence du processus décisionnel n'est pas une condition accessoire, je pense que c'est une vraie condition pour faire avancer sur le fond les débats et peut-être passer au-delà de certains clivages ou blocages de nature politique, et donc je ne peux que vous encourager, pendant cette présidence wallonne, à poigner le dossier, à faire en sorte qu'il ne soit pas considéré comme un élément secondaire. Je pense qu'il fait partie de la solution.

Vous avez aujourd'hui l'avantage de fixer l'agenda, l'avantage de pouvoir mettre des points à l'agenda. Utilisez-le pour qu'on avance dans cette transparence. Je pense que la société civile, les acteurs de la coalition Climat le demandent. Ce serait une occasion ratée si l'on ne le faisait pas.

J'espère que vous pourrez avancer là-dessus. Je reviendrai dans quelques mois pour m'assurer que ce dossier ne reste pas sur le côté parce que, à mes yeux, il

reste un élément fondamental si l'on veut avancer par rapport à nos ambitions en Belgique.

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

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Nemes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le Capacity Remuneration Mechanism (CRM) ».

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

M. Nemes (PTB). – Monsieur le Ministre, ce lundi 30 janvier 2021, on pouvait lire dans la presse que le coût du CRM, ce subside aux géants de l'énergie mis en place pour compenser l'arrêt des centrales nucléaires, allait diminuer.

Ce subside est « technologiquement neutre », il vous concerne donc aussi en tant que ministre responsable de la production d'électricité renouvelable.

Cependant, de plus en plus de voix s'élèvent pour dire qu'il n'y a pas besoin du CRM. D'après la CREG, le régulateur fédéral, IEW, maintenant c'est une nouvelle association, APERe, qui a publié un article expliquant que nous n'avons pas besoin de centrales au gaz.

C'est dans ce contexte que j'ai deux questions à vous poser.

Lors des consultations CONCERE, les Régions ont leur mot à dire sur le CRM.

Allez-vous plaider pour que l'on revienne en arrière et que l'on ne subsidie pas de nouvelles centrales au gaz ?

Enfin, lors de ma question orale du 13 juillet de l'année dernière, vous aviez répondu que votre administration analyserait les documents de la CREG quant à la nécessité d'un CRM.

Cela a-t-il été fait et quelles conclusions en sont ressorties ?

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, conformément à la loi de sortie du nucléaire de 2003, les deux derniers réacteurs nucléaires devraient cesser leur activité de production en 2025. Pour s'y préparer et pour accompagner cette sortie, il est prévu de subsidier et de favoriser de nouveaux moyens de production d'électricité, principalement des centrales à gaz, via un

mécanisme de rémunération, que l'on appelle, effectivement, le CRM.

Outre ce CRM, cette sortie devra s'accompagner de mesures de meilleure gestion de la demande et du stockage.

La complexité de ce dossier aboutit à l'existence de nombreuses divergences dans les avis des différents acteurs de ce mécanisme, tant au niveau de l'implémentation, du coût et de l'existence, comme vous le soulignez. Une nouvelle étude portée par le cabinet de la ministre fédérale de l'Énergie, Tinne Van der Straeten, remet en cause son coût réel. Nous parlons ici d'une réforme du marché de l'énergie et la Commission européenne examine actuellement le système CRM pour vérifier qu'il n'y a pas d'aides d'État illégales.

Dans le dossier CRM, je ne peux que constater avec vous les divergences de vues des différents acteurs de l'énergie. En effet, l'implémentation du mécanisme CRM a pour objectif de stimuler des capacités de production nouvelles pour compenser la fermeture de certaines centrales arrivées en bout de cycle, et alors que la production d'électricité d'origine renouvelable ne sera pas disponible en suffisance. C'est notamment le cas lorsqu'il y a peu de vent et peu de soleil.

Tant que l'électricité nucléaire était disponible en abondance, l'incitant pour installer de nouvelles unités de production d'électricité à partir de sources renouvelables restait limité. La sortie du nucléaire rendra ces nouvelles unités de production plus rentables, favorisant la transition énergétique que nous souhaitons.

Toutefois, dans un premier temps au moins, de nouvelles unités de production classiques sont nécessaires, le temps de voir émerger de nouvelles unités de production à partir du renouvelable. La bonne nouvelle, c'est que ces unités classiques fonctionneront peu d'heures, puisque la priorité sera donnée au renouvelable. C'est justement parce qu'elles tourneront fort peu qu'il est nécessaire de les subsidier.

Les études de la CREG et d'Elia convergent pour estimer que le CRM est nécessaire. La différence se situe essentiellement sur le niveau des besoins. En gros, cela va du simple au double, de deux gigawatts à quatre gigawatts.

Nous avons pris contact avec les différents producteurs qui comptent introduire des projets dans le cadre de ce CRM en Wallonie. Certains projets sont manifestement utiles pour accompagner la transition énergétique et progresser vers une production d'électricité totalement décarbonée. Pour différents projets, le combustible futur pourra être du biogaz et/ou de l'hydrogène. Cela représente donc de réelles opportunités.

Ma position aujourd'hui est donc que certaines nouvelles centrales sont utiles, pour autant qu'elles

s'inscrivent dans un projet global de décarbonation. Mais il n'en faut pas trop. Je veux m'assurer que, en priorité, l'on mette en œuvre toutes les capacités de flexibilité, notamment une gestion active de la demande, pour faire correspondre au mieux la demande d'électricité à l'offre de renouvelable. La gestion flexible est, de loin, l'option la plus économique. Elle n'est pas toujours suffisamment prise en compte dans certaines études. C'est cette flexibilité que j'entends privilégier par une tarification incitative pour l'utilisation des réseaux de l'électricité, au bénéfice de tous les consommateurs.

On en reparlera prochainement, puisque je travaille actuellement à un projet de décret allant dans ce sens. Bien entendu, lors des consultations concertées, nous serons très attentifs à ce que l'impact du système sur les consommateurs d'électricité soit le plus faible possible et choisirons de défendre le meilleur mécanisme pour le bien de tous les participants au secteur de l'énergie et surtout des consommateurs.

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

M. Nemes (PTB). – Le CRM est un cadeau de plusieurs milliards d'euros qui montre bien que la libéralisation du marché de l'énergie ne fonctionne pas. Sinon, il n'y aurait pas besoin de subsides pour que les entreprises investissent dans de nouvelles capacités de production d'électricité. Cela a au moins le mérite de montrer qu'il y a une certaine cacophonie institutionnelle dans laquelle on est avec la compétence de l'énergie qui est à la fois fédérale et régionale. On voit que la production d'électricité par les énergies fossiles est une compétence fédérale, mais le permis pour une centrale à gaz doit être obtenu au niveau régional. Il en va de même pour le nucléaire. La production d'énergie renouvelable est une compétence régionale, mais le CRM se discute surtout au niveau fédéral alors qu'il est soi-disant technologiquement neutre et donc aussi valable pour les énergies renouvelables.

Après ce que vous dites, même au niveau de la consultation et de l'élaboration du CRM, ce n'est quand même pas toujours très clair quant à qui dit quoi et qui va faire. Bref, on ne comprend plus rien. Je pense qu'il est grand temps de refédéraliser la compétence de l'énergie pour plus de clarté à ce niveau-là. Quant à la nécessité même du CRM, il est important de se pencher sur les raisons qui font que les différences vont du simple au double entre les acteurs qui ont un intérêt à voir du gaz sur le réseau et les autres. Selon moi, il n'y a vraiment pas besoin du CRM et on n'a pas besoin de nouvelles centrales à gaz. L'important est de mettre le paquet sur les énergies renouvelables au moyen de sociétés publiques comme Elicio, par exemple.

QUESTION ORALE DE MME NIKOLIC À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES PROSUMERS ET LA RÉVISION DU FACTEUR K »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Nikolic à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les *prosumers* et la révision du facteur k ».

La parole est à Mme Nikolic pour poser sa question.

Mme Nikolic (MR). – Monsieur le Ministre, je n'ai pas l'intention d'expliquer ce qu'est le facteur k. En 2014, une modification du système des certificats verts est intervenue. Concrètement, la durée d'octroi des certificats verts est passée de quinze à dix ans, avec toutefois la possibilité, pour les propriétaires, de demander plus de certificats verts si la rentabilité de leur installation n'est pas suffisante. Cette rentabilité est calculée sur base de ce facteur k qui est, pour schématiser, une sorte de facteur de rentabilité, mais vous allez peut-être me reprendre, Monsieur le Ministre.

Toujours est-il que le 26 janvier 2021, Test Achat publiait un article sur son site, recommandant aux propriétaires wallons de panneaux photovoltaïques d'être vigilants : « Si vous avez posé des panneaux en 2011, avant le 30 novembre 2011, n'oubliez pas d'introduire votre recours en ligne pour la révision de la durée d'octroi de certificats verts », parce que cette demande doit être introduite avant le dixième anniversaire de l'obtention des premiers certificats verts pour pouvoir être traité.

Le même jour, le 26 janvier 2021, vous répondiez à une question écrite : « Vu le nombre important de demandes, j'ai décidé de déléguer à l'administration la prise de décision relative à l'octroi ou non d'un facteur k différent de celui prévu par l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 novembre 2006. Avant cela, un temps d'analyse a été nécessaire, notamment afin de s'assurer que l'information communiquée aux *prosumers* sur la rentabilité de leurs installations était complète et exacte. De nombreuses demandes sont en attente de suivi. Il y a donc effectivement un arriéré à résorber. La mise en place de la délégation des décisions à l'administration permet de traiter les dossiers plus efficacement. C'est maintenant chose faite. L'administration met tout en œuvre pour que l'ensemble des dossiers soit traité au plus vite. Les titulaires des dossiers devraient donc recevoir une réponse prochainement ».

Monsieur le Ministre, les propriétaires wallons de panneaux photovoltaïques peuvent-ils être rassurés ?

Voulez-vous bien nous en dire davantage sur l'étendue de la délégation que vous avez accordée à votre administration ?

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, en ce qui concerne votre première question, les propriétaires wallons de panneaux photovoltaïques peuvent être rassurés : à ce jour, 2 382 demandes de révision ont déjà été solutionnées par l'Administration. Le traitement des demandes reçues suit son cours et les demandes encore en attente recevront prochainement une réponse.

L'Administration est en train de mettre au point un traitement automatisé des demandes, qui devrait permettre de résorber plus rapidement le retard accumulé. Bon nombre de dossiers doivent toutefois faire l'objet d'un examen approfondi, afin d'assurer que le demandeur reçoit bien l'aide à laquelle il a droit.

En ce qui concerne l'étendue de la délégation accordée à l'Administration dans le cadre du recours administratif, comme vous le savez probablement, un arrêté ministériel de délégation a été pris le 3 novembre 2020 et est entré en vigueur le 29 novembre 2020. Depuis cette date, la Direction administrative chargée de la gestion du mécanisme des certificats verts est compétente pour prendre les décisions d'octroi et de refus d'un facteur « k » propre à l'installation photovoltaïque concernée, sur base d'une demande du producteur. Le facteur « k » ainsi éventuellement accordé est déterminé en fonction de l'âge et de la rentabilité de l'installation photovoltaïque concernée.

Cette délégation est encadrée par la possibilité pour les producteurs concernés d'introduire un recours devant le ministre de l'Énergie. Ce recours est organisé par l'article 42bis/1 du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité. Il n'a pas d'effet suspensif et doit être introduit dans les deux mois suivant la notification de la décision de l'Administration. La décision du ministre est rendue dans les deux mois de la réception de la plainte, ou, le cas échéant, dans les deux mois de la réception d'un complément d'information.

Il me semble dès lors que tous les éléments sont bien en place pour rassurer les propriétaires de panneaux photovoltaïques sur le traitement de leur demande et les possibilités de recours le cas échéant, le tout dans des délais raisonnables.

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

Mme Nikolic (MR). – Merci, Monsieur le Ministre. Je me réjouis de ces paroles rassurantes. Vous avez bien dit qu'une majorité des dossiers était solutionnée ou en voie de l'être.

Il serait peut-être intéressant de connaître la ventilation de ceux qui ont été acceptés ou non, mais j'y reviendrai par le biais d'une question écrite le cas échéant.

Test Achats, toujours dans le même article, pointait une relative absence de transparence par rapport au traitement de ces dossiers. Le fait qu'il y ait cette possibilité de recours que vous venez d'expliquer peut aussi rassurer. Je vous remercie pour vos réponses et peut-être que pour des éléments plus de chiffres et de données, je reviendrai par voie de question écrite.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. – Les questions orales de :

- Mme Ahallouch, sur « le renforcement des mesures contre le vol de vélos » ;
- M. Matagne, sur « les suivis des engagements concernant l'abandon du projet de la RN54 » ;
- M. Collin, sur « la concession de services pour la construction d'un hôtel à Marche-en-Famenne » ;
- M. Desquesnes, sur « l'arrêt de la Cour constitutionnelle sur la tarification des coûts de réseau » ;
- M. Desquesnes, sur « le processus participatif relatif au climat en Wallonie » ;
- M. Douette, sur « le Plan wallon de rénovation énergétique par quartier » ;
- M. Cornillie, sur « l'élaboration d'une alliance wallonne Emploi-Rénovation-Climat » ;
- Mme de Coster-Bauchau, sur « la proposition de la société Decathlon de rachat de l'énergie verte produite par ses clients » à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sont transformées en questions écrites.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- La séance est levée à 20 heures 43 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. André Antoine, cdH
M. François Bellot, MR
M. John Beugnies, PTB
M. Olivier Bierin, Ecolo
M. Christophe Clersy, Ecolo
M. Hervé Cornillie, MR
M. Rodrigue Demeuse, Ecolo
M. François Desquesnes, cdH
M. Manu Douette, MR
M. Jean-Philippe Florent, Ecolo
M. Eddy Fontaine, PS
M. Benoît Fourez, Directeur de la Direction des bâtiments durables au sein du Département de l'énergie et du bâtiment durable du Service public de Wallonie (SPW) Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie
Mme Jacqueline Galant, MR
Mme Monique Glineur, Attachée qualifiée à la Direction des bâtiments durables au sein du Département de l'énergie et du bâtiment durable du Service public de Wallonie (SPW) Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie
Mme Anne-Catherine Goffinet, cdH
M. Philippe Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité
M. Antoine Hermant, Président
M. Laurent Heyvaert, Ecolo
M. Olivier Maroy, MR
M. Julien Matagne, cdH
Mme Françoise Mathieux, MR
M. Samuel Nemes, PTB
Mme Diana Nikolic, MR
M. Mourad Sahli, PS
Mme Mathilde Vandorpe, cdH

ABRÉVIATIONS COURANTES

ADEPS	Administration de l'éducation physique et des sports
AIS	agence(s) immobilière(s) sociale(s)
AMURE	amélioration de l'efficacité énergétique et la promotion d'une utilisation plus rationnelle de l'énergie du secteur privé (programme d'octroi de subventions)
ANPR	automatic number plate recognition (reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation)
APERe	Association pour la promotion des énergies renouvelables
ASBL	association sans but lucratif
AWAC	Agence wallonne de l'air et du climat
BHNS	bus à haut niveau de service
BIM	building information model (modélisation des données du bâtiment)
CA	conseil d'administration
CESE	Conseil économique, social et environnemental
CIA	Central Intelligence Agency (Agence centrale du renseignement)
CIM	conférence interministérielle
CNC	Commission nationale du climat
CNG	compressed natural gas (gaz naturel comprimé)
CO2	dioxyde de carbone
CONCERE	Groupe de travail qui réunit des experts au sujet d'un thème tel l'énergie renouvelable ou l'efficacité énergétique
covid	coronavirus disease (maladie à coronavirus)
covid-19	coronavirus disease 2019 (maladie à coronavirus 2019)
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CREG	Commission de régulation de l'électricité et du gaz
CRM	capacity remuneration mechanism (mécanisme de rémunération de la capacité)
DPR	Déclaration de politique régionale
Edora	Fédération des producteurs d'énergie renouvelable
Elia	gestionnaire de réseau de transport d'électricité
ETP	équivalent temps plein
ETS	Emission Trading Scheme (Système communautaire d'échange de quotas d'émission)
FAST	Fluidité, accessibilité, santé/sécurité et transfert modal (plan)
FEBIAC	Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle (anciennement Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle)
FEDER	Fonds européen de développement régional
FOREm	Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi
IEW	Inter-Environnement Wallonie
IFAPME	Institut wallon de formation en alternance et des indépendants et petites et moyennes entreprises
Infrabel	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
IWEPS	Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique
LISA	light and safe (car) (voiture sûre et légère)
LNG	liquefied natural gas (gaz naturel liquéfié)
OCDE	Organisation de coopération et de développement économique
OMC	Organisation mondiale du commerce
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PACE	plan Air-Climat-Énergie
PDU	Perspective de développement urbain (outil)
PEB	Performance énergétique des bâtiments
Perex	Centre de trafic de la Région wallonne
PME	petite(s) et moyenne(s) entreprise(s)
PNEC	Plan national pour l'énergie et le climat
PV	procès-verbal
PWEC	plan wallon Énergie-Climat 2030

Q-ZEN	quasi zéro énergie
RenoWatt	filière du GRE-Liège
RER	Réseau express régional
RTBF	Radio-télévision belge de la Communauté française
SDT	Schéma de développement territorial
SI	syndicat d'initiative
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOCOFE	Société coopérative de financement en matière d'énergie
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SOWECSOM	Société wallonne d'économie sociale marchande (devenue W.Alter en 2020)
SPF	service public fédéral
SPGE	Société publique de gestion de l'eau (SA)
SPW	service(s) public(s) de Wallonie
SPW-MI	Service public de Wallonie – Mobilité et Infrastructures
SRIW	Société régionale d'investissement de Wallonie
SUV	sport utility vehicle (véhicule utilitaire sport)
SWCS	Société wallonne du crédit social
TEC	Société de transport en commun
TMC	taxe de mise en circulation
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UAP	unité(s) d'administration publique
UCL	Université catholique de Louvain
ULB	Université libre de Bruxelles
UREBA	renovation énergétique des bâtiments (subventions)