

C.R.A.C. N° 165 (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 26 avril 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>Dialogue interparlementaire pour le Climat</i>	1
<i>Auditions</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 à 4)</i>	1
<i>Exposé de M. Ducart, Porte-parole de Test-Achats.</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Ducart, Porte-parole de Test-Achats.....	1
<i>Échange de vues</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Matagne.....	5
<i>Désignation d'un corapporteur</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Florent.....	6
<i>Échange de vues (Suite)</i>	
Intervenants : M. le Président, MM. Fontaine, Nemes, Florent, M. Ducart, Porte-parole de Test-Achats.....	6
<i>Exposé de M. Warichet, Administrateur d'Inter-Regies.</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Warichet, Administrateur d'Inter-Regies.....	9
<i>Échange de vues</i>	
Intervenants : M. le Président, MM. Douette, Fontaine, Florent, Mme Nikolic, M. Matagne, M. Warichet, Administrateur d'Inter-Regies, M. Nemes.....	14
<i>Projets et propositions</i>	21
<i>Huitième rapport annuel (01.01.2019 au 31.12.2019) adressé au Parlement wallon par le Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne (Doc. 494 (2020-2021) N° 1)</i>	21
<i>Désignation d'un rapporteur</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Heyvaert.....	21

Exposé de M. Bertrand, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne

Intervenants : M. le Président, M. Bertrand, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne.....21

Échange de vues

Intervenants : M. le Président, MM. Nemes, Douette, Matagne, Frédéric, Florent, Fontaine, M. Bertrand, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....24

Confiance au président et au rapporteur.....30

Projet de décret portant assentiment à la Convention entre la Région flamande, la Région wallonne, et le Gouvernement de la République française, relative à l'aménagement de la Lys mitoyenne entre Deülémont en France et Menin en Belgique signée à Bruxelles le 19 novembre 2018 (Doc. 541 (2020-2021) N° 1).....30

Désignation d'un rapporteur

Intervenants : M. le Président, M. Wahl.....30

Exposé de M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité

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

Discussion générale

Intervenants : M. le Président, Mme Mathieux, MM. Agache, Matagne, Nemes, Léonard, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....31

Examen et vote de l'article unique.....33

Vote sur l'ensemble.....34

Confiance au président et au rapporteur.....34

Projet de décret portant confirmation des arrêtés du Gouvernement wallon de pouvoirs spéciaux pris dans le cadre de la gestion de la crise sanitaire lors de la deuxième vague du Covid-19 (Doc. 542 (2020-2021) N° 1 à 1 ter).....34

Désignation d'un rapporteur

Intervenants : M. le Président, M. Léonard.....34

Exposé de M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité

Intervenants : M. le Président, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....34

Discussion générale

Intervenants : M. le Président, MM. Léonard, Nemes, Fontaine, Florent, Douette, Matagne, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....35

Examen et vote des articles

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

Confiance au président et au rapporteur.....40

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

Proposition de décret modifiant les articles 33bis/1, 33bis/2, 33ter, 34, 34bis et 35 du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité et les articles 31ter et 31quater du décret du 19 décembre 2002 relatif à l'organisation du marché régional du gaz en vue d'interdire les coupures d'électricité et de gaz pour les ménages, déposée par MM. Hermant, Mugemangango, Nemes, Mmes Bernard, Pavet et M. Beugnies (Doc. 362 (2020-2021) N° 1).....40

Discussion générale (Suite)

Intervenants : Mme la Présidente, MM. Frédéric, Hermant, Bierin, Wahl, Matagne.....40

Pétition sur la gestion catastrophique du débit de l'Ourthe en aval du barrage de Nisramont et ses conséquences sur la faune.....42

Échange de vues

Intervenants : M. le Président, MM. Florent, Fontaine, Mme Nikolic, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....42

Confiance au président et au rapporteur.....42

Organisation des travaux.....43

Dialogue interparlementaire pour le Climat (Suite)

Intervenants : M. le Président, MM. Hermant, Douette, Florent, Léonard, Matagne.....43

Reprise de la séance.....45

Interpellations et questions orales.....45

Interpellation de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le plan de déploiement des bornes de rechargement pour véhicules électriques » ;

Question orale de M. Bellot à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les conséquences de la fin de la vente des véhicules thermiques »

Intervenants : M. le Président, M. Matagne, Mme Nikolic, M. Bellot, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....45

Interpellation de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'échec des négociations à propos de la taxe kilométrique bruxelloise »

Intervenants : M. le Président, MM. Matagne, Nemes, Wahl, Florent, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....51

Question orale de M. Florent à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la cyclologistique urbaine en Wallonie »

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

Question orale de M. Bellot à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le repérage automatique des camions surchargés en Région wallonne »

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

Question orale de Mme Mathieux à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le plan Wallonie cyclable (WaCy) »

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

Question orale de M. Florent à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les conventions de partenariats de la SNCB pour les « gares vivantes » »

Intervenants : M. le Président, M. Florent, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....61

Question orale de Mme Nikolic à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le projet de bus à haut niveau de service en région liégeoise »

Intervenants : M. le Président, Mme Nikolic, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....62

Question orale de M. Cornillie à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le projet d'interdiction de camions en transit dans la Région des Hauts-de-France »

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

Question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les déclarations du directeur marketing des TEC à propos des horaires scolaires »

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

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

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

Question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la réforme de la fiscalité automobile dans le cadre du Plan de relance et de résilience belge »

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

Question orale de Mme Goffinet à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'étude de la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) sur le réseau routier soumis au prélèvement kilométrique pour poids lourds »

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

Question orale de M. Di Mattia à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le développement des ports autonomes wallons »

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

Interpellation de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la difficulté des ménages pour le paiement de leur facture d'énergie »

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

Question orale de M. Demeuse à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le soutien à la rénovation énergétique dans le cadre du plan Grandes Villes »

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

Question orale de M. Bellot à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le projet Hayrport relatif au développement d'une filière à hydrogène comme énergie alternative »

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

Question orale de M. Demeuse à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'intégration des communautés d'énergie dans la stratégie de consommation de chaleur de la Wallonie »

Intervenants : M. le Président, M. Demeuse, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....76

Organisation des travaux (Suite).....78

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites.....78

Interpellations et questions orales retirées.....78

Liste des intervenants.....79

Abréviations courantes.....80

Présidence de M. Hermant, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 14 heures 11 minutes.

M. le Président. – La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

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

Dialogue interparlementaire pour le Climat

M. le Président. – Je voudrais faire une communication à propos du dialogue interparlementaire sur le climat : un texte qui comporte quelques éléments que les partis présents au Parlement wallon voulaient communiquer à la commission pour que le président puisse rédiger un texte martyr et ensuite en discuter dans la commission interparlementaire sur le climat doit être envoyé aujourd'hui de la part du Parlement wallon. Le travail a été fait dans le groupe de travail avant cette commission. Le texte va être finalisé et envoyé à tous les membres de la commission d'ici peu. Je propose de revenir sur ce point après les auditions si cela convient à tout le monde.

Il s'agira de donner un feu vert pour envoyer ce texte au président de la commission interparlementaire sur le climat.

Je vous remercie.

AUDITIONS

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 À 4)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les auditions sur 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 à 4).

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

Exposé de M. Ducart, Porte-parole de Test-Achats.

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

M. Ducart, Porte-parole de Test-Achats. – Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les membres de la commission, tout d'abord un grand merci pour votre invitation. Ce n'est pas tous les jours que l'on vient en audition au Parlement wallon. Nous allons régulièrement au Parlement fédéral, mais pas encore assez au Parlement wallon et nous allons donc rattraper le temps perdu.

J'avais préparé une présentation, mais il semblerait qu'il y ait un problème technique concernant le partage de mes informations. Par ailleurs, je pense que vous avez reçu cette présentation via la voie classique du mail ou du papier. Je vais donc quand même essayer de vous le commenter si vous l'avez sous les yeux.

Je réitère les remerciements pour l'invitation à ce sujet très important. J'avais intitulé la présentation « la promotion des voitures propres », je dirai évidemment un mot sur la proposition de décret qui est sur la table, mais je peux d'ores et déjà vous dire que toute initiative dans le sens d'une promotion de voitures plus propres est une nouvelle bienvenue pour Test-Achats.

Je suis Jean-Philippe Ducart, j'ai été porte-parole pendant 13 ans de notre organisation qui est la principale organisation de consommateurs belges et,

depuis six ans, je suis manager *public affairs and media relations*. *Public affairs* concerne les relations institutionnelles, raison pour laquelle je suis parmi vous aujourd'hui de manière virtuelle. *Media relations* concerne toutes les relations avec la presse et vous savez que nous avons une activité médiatique assez importante. J'en suis le responsable et je suis aussi accessoirement le porte-parole de l'organisation, outre le fait d'être manager.

Qui est Test-Achats ? Vous savez que c'est une organisation de consommateurs qui a été fondée en 1957 sur le modèle anglo-saxon directement inspiré du modèle américain et britannique. Nous sommes membres fondateurs du BEUC, le Bureau européen des unions de consommateurs – j'avais d'ailleurs parlé aujourd'hui notamment d'une étude que nous avons réalisée avec le BEUC, le Bureau européen des unions de consommateurs – ; membres fondateurs du Conseil belge de la consommation sur le terrain, nous avons mis en place en 1986, pour l'anecdote, une cellule lobby puisque nous ne sommes pas qu'un magazine, nous ne sommes pas qu'un site web. Nous ne sommes pas qu'un service d'aide individuelle, nous sommes aussi une organisation qui estime avoir un pouvoir en la matière, celui de porter la voix des consommateurs.

Dès lors, notre mission, bien évidemment, c'est celle de défendre les intérêts de consommateurs, d'informer et de conseiller au mieux sur les droits des consommateurs, assister et représenter les consommateurs, leur octroyer une aide individuelle et promouvoir certains services. Voilà pour la présentation, n'hésitez pas à poser d'autres questions, si nécessaire, juste après.

Je voulais aussi rappeler que lorsqu'on parle de promotion de ventes de voitures propres ou de la voiture électrique, cela ne date pas d'aujourd'hui que nous nous positionnons en la matière, puisque nous sommes montés au créneau dans la bataille du Dieselgate. Pour rappel, Test-Achats et les voitures propres, c'est aussi un combat que nous menons depuis plus de cinq ans, notamment via une action collective en Belgique et aussi dans d'autres pays européens et, pour rappel, nous sommes malheureusement parmi les premiers à avoir introduit ce type d'action, mais sans doute que les Belges seront les derniers à être indemnisés ; juste au passage pour l'anecdote.

Si je vous reparle du Dieselgate – et ce n'est évidemment pas anodin –, je parle de voitures propres et de la confiance que les consommateurs ont ou n'ont pas dans les constructeurs, dans les fabricants automobiles. La question du Dieselgate, évidemment c'est la question d'une tromperie, de la tromperie de la confiance du consommateur. En matière de voiture électrique, de voiture propre, on a aussi encore pas mal de problèmes, puisque nous avons réalisé une étude, il y a quelques mois, sur l'autonomie des voitures électriques où l'on démontrait que l'on nous cachait quand même bien la

vérité – évidemment, responsabilité des fabricants essentiellement – et, d'autre part, que lorsque l'on compare les différents modèles et les différentes motorisations, il y a encore énormément de problèmes entre ce que l'on annonce en termes d'émissions de CO₂, voire de particules fines pour un certain nombre de modèles, évidemment moins pour les voitures électriques puisque ne posent pas le problème des particules fines notamment, mais par contre, en termes d'émissions de CO₂, on a encore de gros soucis. Je voulais rappeler dans le contexte et dans l'introduction.

Les Belges et la voiture propre : le Belge est encore évidemment très mitigé. Dans les *slides* que vous avez reçus, vous avez quelques éléments de réponse par rapport à l'attitude ou les intentions d'achat des Belges en matière d'achat de voitures et de voitures plus propres. C'est quelque chose qui n'a pas encore été dévoilé dans le grand public donc le Parlement wallon en a la primeur à quelques jours près. Les questions qui se posaient et qui ont été posées à 2840 répondants étaient : « les automobilistes belges se soucient-ils de l'environnement lorsqu'ils choisissent un véhicule ? Accueillent-ils favorablement les taxes et les réglementations censées favoriser la baisse des émissions ? » Toute une série d'autres questions et c'est cadré dans une étude européenne que nous menons à la demande de la Commission, donc nous avons également énormément d'éléments d'information pour vous et donc je voudrais ici insister : si les membres de la commission ou d'autres parlementaires sont intéressés par d'autres aux éléments d'information à ce sujet, nous pouvons aller dans le détail. Nous avons énormément d'informations qui peuvent aussi orienter ou, en tout cas, mieux vous informer sur ces questions, notamment d'achat de voitures propres.

Et donc, les résultats, c'est que les aspects environnementaux ont de plus en plus d'influence sur la décision d'achat du véhicule, en tout cas une influence certaine pour 37 %, une grande influence pour 12 %, mais ces chiffres ne font que progresser et, lorsque l'on voit comment les consommateurs veulent choisir leur prochain véhicule, on voit qu'ils vont se tourner de plus en plus vers des voitures électriques ou des voitures hybrides. Par conséquent, ce n'est pas nécessairement quelque chose de très nouveau pour vous, mais en tout cas, les parts de marché de l'essence et du diesel sont évidemment en train de diminuer, mais j'y reviendrai un peu plus tard.

Se pose évidemment la question du choix pour le consommateur. Aujourd'hui, c'est de plus en plus compliqué de faire ce choix. C'est la raison pour laquelle nous sommes là, nous avons développé beaucoup d'informations. Nous avons notamment, au travers du projet Mile21, développé une information « My Twenty One » c'est « More Information Less Emissions », c'est également un projet que nous avons développé à la demande de la Commission européenne et qui permet à tout un chacun d'aller voir quelle est la

consommation réelle en carburant de son véhicule, et ce, sur une base participative ou collaborative puisque l'on demande au consommateur d'alimenter la banque de données.

Autre exemple pour ce qui concerne le choix vers des véhicules plus propres, c'est le projet « Green NCAP ». Comme vous le savez peut-être, Test-Achats participe au consortium Euro NCAP qui concerne la sécurité des passagers et la sécurité des véhicules, avec ces fameux crash tests dont tout le monde connaît les images spectaculaires d'airbags qui explosent lors de la collision avec un poteau ou avec un mur. Nous avons un peu la même philosophie en ce qui concerne le choix d'un véhicule plus propre, d'un véhicule plus vert. Green NCAP nous permet, aujourd'hui, d'octroyer des scores avec des étoiles pour les voitures les plus propres présentes sur le marché.

La question que vous vous posez évidemment : la voiture de demain sera-t-elle électrique ? C'est une question que l'on peut évoquer à perte de vue, mais en tout cas les ventes de voiture électriques progressent à grands pas.

Dans le slide numéro 11, vous avez l'évolution de la vente des voitures entre 2017 et 2020. On voit clairement une tendance à l'augmentation et une diminution dont un certain nombre de modèles notamment le diesel qui s'effondre quelque peu. Cela fait déjà les choux gras de l'actualité et de la presse. Je ne vais pas nécessairement y revenir.

Par contre, ce qui est important, et ce sont également des résultats que nous allons révéler cette semaine avec le BEUC, c'est la question du coût total d'une voiture et donc, la voiture électrique, aujourd'hui, est en train de prendre une place privilégiée de par notamment ce fameux coût total des voitures.

Donc le projet Tisséo que nous menons avec le Bureau des unions des consommateurs envisage l'ensemble des coûts d'utilisation des véhicules pour différentes motorisations : essence, diesel, hybride, classique, rechargeable, 100 % électrique voire même des modèles avec piles à combustible pouvant rouler à l'hydrogène.

On intègre l'ensemble des coûts, des taxes et de l'amortissement pour arriver à des conclusions qui nous font dire qu'à partir de 2025, la balance penchera clairement en faveur de l'électrique. Donc la voiture de demain ne sera peut-être pas full électrique, mais en tout cas l'électrique prendra une place prépondérante.

Si vous regardez le slide page 11, 2025 est clairement une année charnière. Vous avez les courbes d'évolution en termes de coût des différents modèles : hydrogène, essence, électrique, *plug-in* hybride diesel, *plug-in* hybride essence, full hybride essence, full hybride diesel et diesel. Nous sommes assez exhaustifs et nous avons estimé, simulé et extrapolé le coût pour

déterminer quand, effectivement, en 2025, un certain nombre de modèles électriques notamment les petites citadines, vont prendre une place prépondérante et donc un achat en 2020 d'une citadine électrique est aujourd'hui d'un coût de 62 000 euros. Il sera estimé, en 2025, à 53 000 euros et en 2030 à 48 000 euros.

Si je prends un autre modèle, un modèle familial, la différence est encore plus grande. Un achat d'une familiale dont aujourd'hui le coût est de 110 000 euros, en 2025 il devrait coûter 86 000 euros et en 2030 75 000 euros.

Ces chiffres que vous allez retrouver cette semaine dans une étude commune à plusieurs pays européens et au BEUC démontrent à suffisance l'intérêt de l'électrique et une évolution intéressante pour le consommateur que nous représentons.

Je vais déjà glisser tout doucement vers la fin.

La voiture de demain sera-t-elle électrique ? Elle peut être électrique, mais à quel prix ?

J'é mets, dans le slide à la page 12, huit exigences qui ont trait au développement de la voiture électrique et c'est le sens de la proposition de décret qui est sur la table, c'est comment pouvons-nous faire en sorte que la voiture électrique puisse être la plus accessible et la plus rentable possible, à la fois d'un point de vue économique et financier, mais aussi d'un point de vue environnemental.

Lorsque vous voyez le *slide* 12, j'aurais espéré vous le montrer, vous cliquez sur le lien renseigné. Nous avons réalisé au Portugal, en Italie, en Espagne et en Belgique – les quatre pays de notre groupe européen – un parcours du combattant entre deux points géographiques, et nous avons simulé un parcours d'un simple conducteur avec une foule électrique. Malheureusement, nous avons constaté toute une série de problèmes.

C'est la base sur laquelle nous émettons un certain nombre d'exigences. Lorsque la proposition de décret parle de développer les réseaux publics, nous sommes tout à fait en faveur de ce développement. Nous pensons que, pour donner plus de chance à tout un chacun, il faudrait aussi permettre un meilleur chargement à domicile. Ce chargement à domicile peut être exclusivement privé, mais peut être aussi partagé. On pense à une rue, on pense à plusieurs personnes dans un lotissement. Sachant que le *home charging*, le chargement à domicile, aujourd'hui, avec un chargement ordinaire, vous chargez à peine cinq kilomètres par heure. Avec une borne spécifique, vous pouvez aller jusqu'à 30 kilomètres par heure. Il y a là une demande évidente pour permettre le chargement à domicile.

Le chargement à domicile s'entend au sens large, ce n'est pas seulement le chargement privé, cela peut être le chargement partagé ; cela peut être aussi le chargement

auprès de son employeur puisque vous savez qu'une grande partie des voitures des sociétés sont en train de passer au *plug-in* hybride voire au *full* électrique. Il y a là un élément de revendication pour nous.

Deuxièmement, toujours au *slide* 12, il faut des stations de recharge plus rapides. D'abord, les stations de recharge sont trop peu nombreuses, il y en a beaucoup trop peu. Les stations de recharge *faster charging* sont au nombre d'une dizaine aujourd'hui en Belgique. Le différentiel est important entre une station de recharge normale et une station de recharge qualifiée de super chargeur. Il y a là un problème : trop peu, trop cher, en tout cas beaucoup plus cher en avantages comparatifs que l'essence et le diesel à ce jour.

Malheureusement, les *fast charging*, les super chargeurs, ne sont pas accessibles à tous les véhicules. D'accord pour une Tesla – évidemment ce n'est pas la voiture de tout le monde –, par contre pour une Nissan Leaf vous pouvez toujours essayer d'aller sur un super chargeur.

Troisièmement, les super chargeurs doivent être disponibles plutôt du côté des axes principaux, donc les autoroutes et les principaux axes. Aujourd'hui vous avez quelques stations-services qui prévoient qui ont des super chargeurs en Europe, mais où il n'y a qu'un seul point de charge, donc c'est un problème. Il y a également un problème de niveau de charge, c'est-à-dire qu'avec 50 kilowatts par heure on arrive à un minimum acceptable ; aujourd'hui c'est trop peu le cas.

Quatrièmement, plus de 50 kilomètres entre les bornes de recharge : 50 kilomètres, ce n'est pas sucé de notre pouce, c'est que nous avons constaté en Europe qu'aujourd'hui on est à une moyenne de 100 kilomètres entre deux bornes de recharge. Cela peut même aller, en Espagne, jusqu'à 170 kilomètres, en Italie jusqu'à 120 kilomètres. En Belgique, le problème se pose peut-être un peu moins parce que les distances sont un peu moins espacées. Néanmoins, nous pensons qu'avec 50 kilomètres on arrive à une moyenne acceptable.

Cinquièmement, l'interopérabilité entre les opérateurs plutôt que les stations, comme indiqué dans le *slide*, donc entre les réseaux, c'est-à-dire une seule carte pour tous les réseaux. En Belgique, en Wallonie particulièrement, mais aussi sur l'ensemble du territoire belge, vous devez signer des contrats avec plusieurs opérateurs pour être sûr d'avoir une couverture suffisante. Il y a aussi des éléments à améliorer.

Sixièmement, le système de paiement unique est lié à la carte, mais pas seulement. Aujourd'hui, lorsque vous avez une carte avec un opérateur, vous avez une carte de crédit qui est liée à cet opérateur. Nous estimons que, pour permettre à des utilisateurs occasionnels, à des touristes, voire lorsque vous avez simplement oublié votre carte ou votre téléphone mobile, vous devriez pouvoir payer pour recharger, par

prepaid card, par carte de débit, voire même en cash. Aujourd'hui, c'est absolument impossible.

La septième demande, c'est une tarification équitable et transparente. C'est évident, aujourd'hui, que la tarification, c'est un peu la *black box*. Vous vous présentez dans une station de chargement, vous ne savez pas à quelle sauce vous allez être réellement mangé. Il y a véritablement un problème, cela enfreint même certains principes de base de la protection du droit des consommateurs, à savoir qu'il faut connaître le prix, il doit être affiché et vous devez savoir exactement ce que cela va vous coûter. Aujourd'hui, c'est pratiquement impossible, si ce n'est via une application si l'opérateur a prévu le calcul en temps réel, mais c'est loin d'être évident. Il y a aussi du travail et un fameux chantier à mettre en œuvre.

Enfin, on a beaucoup de soucis avec les applications sur le marché, parce qu'elles sont souvent peu claires, parfois peu efficaces. Nous avons même été contraints, dans notre parcours du combattant, comme je l'ai appelé au début de cette partie, de téléphoner à l'opérateur pour avoir des informations sur les bornes de recharge, notamment aussi par le *mapping* des bornes de recharge, à savoir que certaines bornes de recharge renseignées sur les applications n'existent même pas ou ne sont pas opérationnelles. Cela nous fait dire que, là aussi, nous sommes dans un véritable parcours du combattant pour pouvoir charger ce type de véhicule.

Je vais conclure en disant qu'aujourd'hui, sur la table, il y a la proposition de décret qui fait l'objet des travaux de votre commission. Nous pensons que, dans les grandes lignes, cette proposition de décret va dans le bon sens. Elle s'oriente vers la question du développement du réseau public – je comprends tout à fait que les autorités se chargent de cet aspect-là des choses –, mais dans les exigences que je viens d'évoquer, il y a des demandes, des exigences, des revendications qui sont hors décret, et qui posent d'autres types de problèmes ou qui doivent répondre à d'autres types de problèmes auxquels sont confrontés les utilisateurs de voitures électriques.

La semaine dernière, on a bien entendu le message du ministre fédéral des finances concernant la « défiscalisation » des voitures de société. Elles le sont déjà en partie, vous le savez, mais pour nous, c'est un élément important et on doit sans doute aller dans ce sens-là. Même si ce n'est pas de la compétence du Parlement wallon, c'est en tout cas un incitant évident pour changer, modifier et avoir une évolution suffisamment positive du parc automobile dans les prochaines années.

Comme je vous l'ai dit, 2025 va être une année charnière, avec la baisse des coûts de toute une série d'éléments : le coût de la voiture électrique, mais aussi d'autres éléments qui font que, aujourd'hui, et surtout demain et après-demain, la voiture électrique deviendra

sans doute plus attrayante et plus intéressante. La voiture de demain sera sans doute électrique, mais elle devra aussi être autonome à notre sens. L'idée n'est pas de se focaliser sur la voiture électrique et seulement la voiture électrique, mais d'envisager la mobilité de manière plus globale. C'est un aspect plus politique qui est de votre ressort et du ministre de la Mobilité et de l'Environnement en Région wallonne.

C'est un dossier que nous suivons déjà depuis plusieurs années. J'ai mentionné le *dieselgate*, mais bien avant le *dieselgate*, ce sont des éléments que nous fournissons à nos membres, aux consommateurs, et nous le faisons derrière une plateforme qui s'appelle *mobiguide.be* et sur laquelle vous pouvez retrouver énormément d'informations, tant sur la voiture que sur la promotion des voitures plus propres et de la voiture électrique en particulier.

Je vous remercie et répondrai à vos questions dans la mesure du possible, sachant que je ne suis pas expert. Je dis souvent que suis spécialiste en tout et expert en rien, mais si jamais des questions plus techniques ou plus précises devaient être posées, je ne manquerai pas de revenir vers vous avec des éléments que les experts pourront compléter.

Échange de vues

M. le Président. – Merci, Monsieur Ducart, pour votre exposé. J'ai bien noté votre proposition de revenir dans notre parlement ; nous vous inviterons avec grand plaisir.

Nous allons maintenant procéder à un échange de vues. Quelqu'un a-t-il une question à poser à M. Ducart sur son exposé ?

La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (cdH). – Merci à M. Ducart pour son intervention très constructive. Je remercie aussi M. Ducart d'avoir traité la mobilité électrique et future autonome dans son ensemble et de ne pas s'être focalisé sur le décret en tant que tel, parce que la mobilité doit bien entendu être traitée dans son ensemble.

Je vais essayer d'aller droit au but parce que je sais que vous n'avez pas beaucoup de temps. Concernant la vie du véhicule, on sait que l'une des principales inquiétudes pour le consommateur, hormis l'autonomie de la batterie, est la batterie en elle-même. On sait que la durée de vie est limitée et que la capacité de la batterie se dégrade avec le temps ou encore avec la météo. J'aimerais savoir quel retour d'information du client vous avez concrètement à ce sujet, et particulièrement pour les véhicules électriques qui vont se retrouver sur le marché de l'occasion. On sait que c'est aussi un élément déterminant pour la vie future du véhicule.

Au niveau des véhicules de société, vous en avez touché un mot, je crois avoir entendu que vous trouviez que c'était un incitant évident pour la transition énergétique, en particulier dans le domaine de la mobilité des véhicules de société. J'aimerais savoir comment Test-Achats envisage finalement l'arrivée massive d'un parc de sociétés électrique, à savoir que, bien entendu, il faudra des infrastructures dans les centres d'activité, dans les zones d'activité. J'aimerais savoir comment vous pouvez l'envisager de manière globale.

La proposition de décret envisage une série de réductions pour les publics plutôt fragiles, pour résumer, mais aussi pour les familles nombreuses. En l'occurrence, très concrètement, ce sont 15 % de réduction, envisagés sur la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation. Évidemment, ce n'est jamais assez, ou toujours de trop, mais j'aimerais savoir quelle est votre position sur le sujet. La réduction envisagée est-elle proportionnelle aux coûts supplémentaires que cela va générer ou bien estimez-vous que l'on pourrait envisager une réduction supplémentaire, voire inférieure ? Je pense déjà connaître l'orientation.

Vous avez parlé d'un prix idéal du véhicule électrique, et c'est quelque chose que l'on évoque très peu, que ce soit dans l'automobile ou dans les installations de chauffage à la maison. On peut faire un parallèle relativement rapide. J'aimerais savoir quel serait le seuil idéal pour booster l'achat du véhicule électrique. Dès le moment où l'on connaît ce seuil, on peut envisager des primes en conséquence. On pourrait en tous cas les envisager, mais c'est la politique que l'on voudra bien développer ou non. Quel serait le prix idéal pour envisager un passage, une acceptation plus facile du véhicule électrique ?

Vous avez déjà évoqué votre expérience quant à votre parcours du combattant sur le territoire belge, donc je ne reviendrai pas sur le sujet.

J'ai parlé de la problématique de la batterie. Qu'en est-il au niveau des bornes de rechargement ? Ont-elles aussi des fragilités particulières au-delà de l'emplacement, de l'accessibilité pour les personnes qui n'ont pas forcément un terrain privé sur lequel l'installer et doivent donc la partager avec d'autres utilisateurs ? Y a-t-il des éléments qui font qu'une borne sera mieux utilisée qu'une autre ? Par exemple, il existe des bornes où le câble de chargement n'est pas lié à la borne, donc il faut absolument avoir le sien dans le coffre de sa voiture. Or, pour les distraits comme moi par exemple, on peut rapidement oublier son câble à la maison et l'on se retrouve dans des difficultés importantes pour continuer à se déplacer.

Par ailleurs, on parle évidemment du véhicule électrique de manière généralisée, puisque c'est celui qui est le plus mis en avant et par les consommateurs et par les constructeurs. Le véhicule à hydrogène est présent,

on en parle un tout petit peu dans les médias spécifiquement dédiés à l'automobile, mais on voit qu'aujourd'hui c'est encore très peu répandu, même sur l'ensemble du territoire européen ; or certains pays vont en ce sens. J'aimerais savoir si l'on doit aussi envisager un jour de faire fonctionner parallèlement la voiture électrique et la voiture à hydrogène – qui est indirectement un véhicule électrique, mais alimenté par une source différente. J'aimerais savoir si l'on doit d'ores et déjà envisager la question ou bien si l'on peut encore patienter et focaliser toute notre attention sur le développement du véhicule électrique et de ses infrastructures.

Je vous remercie d'avance pour toutes vos précisions, Monsieur Ducart.

M. le Président. – Avant de donner peut-être la parole à une autre personne, on me signale que M. Léonard, qui était rapporteur pour cet échange, n'est pas là pour le moment. Il va donc falloir désigner un corapporteur.

Désignation d'un corapporteur

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

La parole est à M. Florent.

M. Florent (Ecolo). – Je propose M. Bierin comme rapporteur.

M. le Président. – À l'unanimité des membres, M. Bierin est désigné en qualité de corapporteur.

Échange de vues (Suite)

M. le Président. – Y a-t-il d'autres demandes d'interventions ou de questions concernant l'exposé de M. Ducart ?

La parole est à M. Fontaine.

M. Fontaine (PS). – Merci, Monsieur Ducart, pour votre exposé très clair, très succinct. Je vais essayer de faire de même. Je vais zapper toutes les considérations politiques sur ce qui n'a pas été fait auparavant et ce qui est en train de se faire maintenant, et donc passer directement aux questions précises.

Dans certains modèles proposés par des études universitaires qui ont été commandées par le Gouvernement lors de la précédente législature, Monsieur Ducart, il est surtout question de CO2 et de puissance. Toutefois, il existe des véhicules lourds et imposants. Après, les gros 4x4 qui sont probablement souvent égarés en ville et qui représentent souvent des

risques pour les piétons et pour les cyclistes, il y a aussi d'autres véhicules. J'aurais voulu vous demander : pensez-vous qu'il est ou qu'il serait pertinent d'intégrer ces variables, comme la masse, dans la future réforme de la fiscalité automobile ? En effet, certains estiment que le critère de la masse ne serait pas crucial vu la corrélation qui existe entre puissance et masse.

Deuxième question : l'étude universitaire de l'époque ainsi que nombre de régions et pays d'Europe semblent vouloir eux pénaliser de manière prioritaire les véhicules alimentés au diesel. J'aurais voulu savoir, selon vous, ce ciblage des véhicules spécifiquement diesel est-il la solution miracle, et donc la panacée ?

Ensuite, de quelle manière, selon vous, les ménages aux revenus les moins élevés peuvent-ils être aidés dans le cadre d'un verdissement de la fiscalité automobile ? Vous l'avez un peu évoqué sur le coût, le prix de revient, ms enfin il y a l'achat de base qui est conséquent. Je roule moi-même en véhicule électrique, donc je sais de quoi je parle. L'achat de base est de 38 000 euros minimum, jusqu'à des sommes, comme vous avez en avez citées, des 100 000 euros pour les Tesla, pour ne pas citer la marque. Quels sont selon vous les mécanismes le plus pertinents à mettre en œuvre afin d'aider ces ménages qui n'ont financièrement pas les moyens de passer ce cap ?

Il y aura peut-être, comme mon collègue l'a dit, un marché de l'occasion, mais le marché de l'occasion est lié à la durée de vie de la batterie et des différents composants. On sait que les batteries sont garanties – dans mon cas, c'est une dizaine d'années – et c'est en général le cas dans toutes les marques. Quid de l'après ? Parce que si l'on revend sa voiture après 10 ans, il faudra changer la batterie et l'on sait que sur un véhicule électrique, c'est essentiellement la batterie qui coûte cher.

Pas mal d'institutions en Belgique sont de ferventes supportrices de la taxation kilométrique avec une TMC intégrée au paiement du prélèvement. On taxerait donc plus l'utilisation que l'achat. Si l'on voit tout de suite en quoi cela peut-être intéressant pour le secteur automobile, on peut également tout de suite voir l'impact que cela aurait sur les gens qui sont forcés de prendre leur voiture pour des raisons que l'on évitera de commenter ici ; pour aller au boulot ou parce qu'ils habitent en région rurale et que, de toute façon, pour la moindre course, ils doivent prendre leur voiture.

Ma question est très simple : est-il nécessaire d'opposer les deux systèmes ? Ne pourrait-on pas, selon vous, conserver une TMC pour les véhicules lourds et dangereux, et donc polluants, tout en instaurant un système de taxation à l'utilisation ?

Enfin, cette étude universitaire démontre assez bien que les véhicules électriques ne sont pas la panacée, non seulement en termes environnementaux, mais également

surtout en termes sociaux, sachant quels minerais il est nécessaire d'exploiter pour constituer ces batteries. Ces véhicules sont souvent assez chers et assez puissants. Méritent-ils, à vos yeux, une taxation plus avantageuse en comparaison avec le véhicule à combustible interne ? Évidemment, je prêche contre ma chapelle ici, vous l'aurez bien compris. Mais voilà, c'est une analyse objective que l'on vous demande.

Quand je reviens à la masse, ne pas oublier non plus que si l'on taxe plus la masse, les véhicules électriques risquent d'être plus impactés puisqu'il y a déjà le poids de la batterie qui, on le sait, est très important dans certains véhicules.

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

M. Nemes (PTB). – Je vais simplement rebondir sur le fait que, comme vous l'avez signalé en fin de présentation, la mobilité doit être envisagée de manière globale, comme vous l'avez rappelé. En effet, la voiture individuelle reste un acteur important pour la mobilité de demain, mais intégré dans un plan national de développement de la SNCB, du TEC et de la mobilité douce.

Les questions que je voulais vous poser concernent les incitants fiscaux et comment l'on fait pour opérer cette transition. Les premiers à demander les incitants et la réforme de la fiscalité, c'est la FEBIAC, la Fédération belge de l'automobile et du cycle, dont les membres sont notamment les importateurs et fabricants de voitures ou encore les sociétés de leasing. Bref, on retrouve des géants comme Audi, BMW, Opel, tout un tas de sociétés empêtrées dans le scandale du *dieselgate*, dont vous avez rappelé l'impact en Belgique en début de présentation : un impact sur le portefeuille, mais aussi un impact sur la santé, avec des centaines de morts prématurées en Belgique liée à cette fraude d'ampleur européenne.

Comment Test-Achats envisage-t-elle la possibilité de faire contribuer à la transition, au niveau national et européen, ces géants de l'automobile, et ce, afin d'éviter de faire reposer toute la charge de la transition sur les épaules des ménages ?

Enfin, comment envisagez-vous la protection des gens sur le marché de l'automobile ? On a déjà fait les frais de la recherche de profit de ces multinationales, mais, du coup, comment s'assurer, comment renforcer la législation pour éviter que l'histoire ne se reproduise, par exemple par rapport à la confiance que l'on peut avoir sur l'autonomie d'un véhicule ou pas ?

Merci d'avance pour vos éléments de réponse.

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

M. Florent (Ecolo). – Merci pour votre présentation.

Sans répéter les autres questions qui ont déjà été posées, complémentaires à toutes ces informations, avez-vous également un benchmark par rapport aux incitants fiscaux dans les autres régions : bien entendu, en Flandre, mais dans d'autres régions d'Europe pour voir un peu où se situe la Wallonie par rapport à ses voisins ?

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

M. Ducart, Porte-parole de Test-Achats. – Je vous remercie. Toutes les questions sont évidemment très pertinentes. Les réponses ne le seront peut-être pas tout autant. Je vous propose donc de vous donner des compléments d'information sur un certain nombre de points parce qu'il y a vraiment des réponses plus d'expertise, voire d'expertise fiscale. Nous avons cette expertise-là aussi, mais je vais consigner un certain nombre de ces questions. Je vais déjà essayer de répondre à un certain nombre d'entre elles.

Merci, Messieurs Matagne, Fontaine, Nemes et Florent, pour vos questions. Je vais reprendre par le début et dans l'ordre, même s'il y aura sans doute des recoupements aussi dans les réponses.

Tout d'abord, sur la durée de vie des batteries, d'après ce que l'on sait et d'après la littérature, l'évolution technologique est très positive à ce niveau-là. Vous avez parlé tout à l'heure de garantie allant jusqu'à dix ans. Effectivement, là on a un élément très important : c'est que l'on peut aller jusqu'à 350 000 kilomètres, 400 000 kilomètres d'utilisation d'une batterie, ce qui réduit considérablement les frais de remplacement, de révision ou d'entretien. Je n'aurais pas pu tenir ce discours il y a quatre ou cinq ans. Ce sont des choses qui sont importantes, même si, à nouveau, reste le problème des matières premières et des ressources naturelles, notamment le minerai – tout le monde se pose cette question-là –, mais on le couple aussi – et cela faisait partie d'une des questions de M. Matagne – au développement de l'hydrogène. Nous sommes donc particulièrement convaincus que le développement de cette énergie, de cette source d'énergie, va permettre aussi des alternatives, d'avoir une source d'approvisionnement qui, à notre sens, doit être développée en Belgique. Nous sommes déjà en train de prendre du retard par rapport aux états voisins, notamment par rapport aux Pays-Bas, mais aussi par rapport à l'Allemagne particulièrement – ce n'est vraiment pas loin –, alors que la Belgique n'est, pour ainsi dire, pratiquement nulle part. C'est toujours évidemment un peu la question de la poule et de l'œuf, à savoir si les constructeurs développent l'hydrogène, on va développer l'énergie et il va y avoir des incitants. Évidemment, le lobbying des constructeurs est omniprésent. Nous pensons néanmoins que l'hydrogène est un élément de développement important. Celui-ci pourrait permettre de répondre à un certain nombre de problèmes qui sont posés aujourd'hui par le développement de certaines voitures propres ou

certaines motorisations. Concernant la durée de vie, je pense que l'on va dans la bonne direction, même si se pose la question des ressources naturelles. Nous nous posons tous cette question.

Concernant la question des réductions – à savoir s'il faut les accentuer, notamment en matière de taxe de circulation ou de mise en circulation –, nous pensons que plutôt qu'à nouveau penser uniquement achat d'un véhicule, il faut penser utilisation d'un véhicule. Il faut voir la mobilité comme un service pour répondre à plusieurs réflexions ou questions. À un moment donné, il doit pouvoir être possible, pour certaines catégories plus fragilisées qui ne peuvent de toute façon pas accéder à la propriété d'un véhicule, de leur donner d'autres moyens de se déplacer ; on pense notamment aux voitures partagées, mais aussi au développement d'alternatives de mobilité beaucoup plus douces que simplement un véhicule.

Aujourd'hui, le niveau d'achat d'un véhicule électrique est évidemment, la plupart du temps, inaccessible. Néanmoins, ce qu'on peut penser en termes de développement, ce sont les questions de financement de l'achat d'un véhicule. De plus en plus de sociétés de leasing permettent certaines modalités ou certaines conditions plus particulières. On peut aussi travailler sur cette voie-là pour essayer de promouvoir le véhicule plus propre et pour le rendre accessible au plus grand nombre.

La question a été posée de savoir si on devait envisager la question de la saturation du marché. Si tout le monde se dirige vers les voitures électriques, comment va-t-on gérer cette question ? C'est une crainte que nous avons effectivement. Il y aura sans doute des points de rupture. Je vous ai parlé de 2025 où il y aura sans doute un basculement vers plus de voitures électriques. La progression va sans doute être plus fulgurante à ce moment-là. Effectivement, les points de revendication que j'ai développés tout à l'heure sont, pour nous, quasi des préalables nécessaires pour permettre la transition vers des véhicules plus propres.

Concernant le prix, il n'y a pas de prix idéal aujourd'hui. Pour l'achat d'un véhicule, nous développons pas mal d'outils de simulation, des modules sur la consommation, sur l'achat d'un véhicule, sur le coût total d'un véhicule. Vous pouvez les retrouver sur notre site. Vous les retrouverez sans doute de manière plus évidente dans les prochains mois. Nous développons ces outils avec la collaboration d'autres organisations européennes, mais aussi surtout avec la Commission européenne. Nous pensons que le prix idéal n'existe pas, mais qu'il y aura des seuils. L'étude dont je vous ai parlée sur le coût total des véhicules démontre à suffisance que des seuils sont envisagés. L'accès à la voiture à un prix plus ou moins idéal en fonction de votre profil sera présent sur le marché dont les trois ou quatre années à venir. Je partage avec vous évidemment l'ensemble de ces résultats si c'est possible.

Cela démontre ainsi que le profil ou le prix idéal peut se rapprocher de la réalité d'un certain nombre de profils. Il y a les profils d'acheteurs, des profils d'achat qui peuvent donner lieu à des prix qui peuvent être considérés comme plus acceptables ou plus raisonnables. C'est une évolution que j'ai déjà mentionnée à plusieurs reprises.

En ce qui concerne les bornes de recharge et leur utilisation, nous n'avons pas encore fait de tests sur les bornes de recharge, si c'est cela la question. Je ne pense pas que ce soit cela la question. C'est surtout, pour nous, la question de l'interopérabilité, c'est-à-dire que vous avez plusieurs réseaux, plusieurs opérateurs, plusieurs câbles. C'est la traduction concrète pour l'utilisateur. Nous pensons qu'il y a, là aussi, un chantier à mettre en œuvre. Évitions que de nombreux opérateurs se développent sur le marché, qu'il y ait une concurrence entre les marchés, sans penser à l'interopérabilité des réseaux, des cartes, des câbles, de toute une série d'autres éléments plus techniques, mais qui rendent la vie plus facile aux consommateurs. Là, il y a certainement des choses à faire.

Je crois avoir répondu à la question de l'hydrogène. Pour nous, c'est un élément important de la transition, qui est aussi intégré dans les plans de relance voulus par la Commission européenne. Je pense que le développement de l'hydrogène est, en effet, une voie d'avenir.

Pour la question relative à cette fameuse étude universitaire soulevée par M. Fontaine : quels sont les paramètres qu'il faut mettre en œuvre pour essayer, autant que possible, d'obtenir une fiscalité la plus équitable et la plus équilibrée possible ? Je pense qu'il faut, là, évidemment se baser à nouveau sur un certain nombre de profils de consommateur, non pas uniquement sur les voitures telles qu'elles seront mises sur le marché. Je pense que l'on doit modaliser la fiscalité.

« Modaliser la fiscalité », cela veut dire que, à certains moments, cette fiscalité peut être dissuasive et elle peut être incitative à d'autres. Donc, c'est une question que je pourrai aussi compléter sur base d'une lecture un peu plus circonstanciée de cette étude universitaire, mais aussi sur base d'éléments factuels que je pourrai vous transmettre. Hélas, cela nécessite un petit contrôle de notre part, et donc j'aimerais y revenir, le cas échéant.

Concernant les ménages moins aisés, je pense avoir déjà répondu. Je pense qu'il ne faut pas se focaliser sur l'achat d'un véhicule, mais sur l'utilisation. Donc, dans notre étude sur le coût total d'un véhicule, nous démontrons que le marché de l'occasion, notamment des *full* électriques, va devenir très intéressant. Cela est effectivement lié à la question de la durée de vie des véhicules et de la durée de vie des batteries, mais nous sommes convaincus qu'un marché de deuxième main,

voire de troisième main et de véhicules, peut-être, à usage partagé, est tout à fait envisageable. Donc, les véhicules électriques qui sont aujourd'hui beaucoup plus chers que leurs comparses à essence ou au diesel deviendront, avec le temps et l'amortissement, beaucoup moins chers. Le marché de l'occasion sera un marché tout à fait fiable et pour lequel il y a certainement un avenir.

Concernant les questions de transition pour les ménages que M. Nemes a formulées, je pense y avoir plus ou moins répondu, sauf s'il veut que je complète, mais, en ce qui concerne la protection des consommateurs en général, par rapport à cette donnée de promotion des véhicules propres, de promotion de la voiture électrique, comme je l'ai signalé, il reste pas mal de problèmes. Les annonces des constructeurs, c'est une chose ; la réalité, c'est autre chose. La promotion des véhicules propres n'y échappe pas vraiment.

Dans les *slides*, je crois avoir montré un tableau dans lequel nous avons un certain nombre d'interrogations. Ce à quoi nous devons travailler et ce à quoi nous avons travaillé ces dernières années avec d'autres organisations européennes, avec le BEUC et d'autres organisations environnementales, c'est à la promotion de normes d'émission réalistes, acceptables, surtout en matière d'environnement, contrôlables et contrôlés. C'est ce à quoi nous nous sommes attachés, notamment après le *dieselgate*.

Nous avons obtenu, avec d'autres et avec la collaboration, dans certains cas, des autorités, que les normes soient renforcées, mais le contrôle reste encore parfois un peu aléatoire et nous devons malheureusement reconnaître que, aujourd'hui, dans un certain nombre de cas, dans un certain nombre d'hypothèses, les annonces ne sont pas toujours suivies d'effets. La réalité est parfois beaucoup moins rose que ce que notamment la publicité nous annonce. C'est un problème qui reste, malheureusement, récurrent.

Enfin, dernier élément : M. Florent nous demande si j'ai un benchmark sur la fiscalité des différentes régions, voire avec les États voisins. Non, je n'en dispose pas, mais c'est quelque chose que nous pourrions fournir à très moyen terme.

Voilà, j'espère avoir répondu ou, en tout cas, réagi à la plupart des questions. Si ce n'est pas le cas, merci de me le faire savoir.

M. le Président. – Un tout grand merci encore pour vos réponses, Monsieur Ducart. Il me reste donc à vous remercier pour votre présence et à très bientôt je l'espère.

Exposé de M. Warichet, Administrateur d'Inter-Regies

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

M. Warichet, Administrateur d'Inter-Regies. – Monsieur le Ministre, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres parlementaires de cette commission, merci pour cette invitation. Mon nom est donc Luc Warichet. Je suis directeur général adjoint de Resa. Resa est un gestionnaire de réseaux de distribution en électricité et en gaz, actif sur la province de Liège.

Cette invitation a été adressée à un représentant d'Inter-Regies, duquel évidemment Resa fait partie. Cela me permet de rappeler peut-être quelle est cette structure. Inter-Regies c'est une plateforme qui regroupe ce qu'on a appelé historiquement les GRD purs. Purs de par leur actionariat : 100 % détenus par les entités publiques, par les communes. Cette structure, c'est quatre GRD en réalité, c'est l'AIESH, l'AIEG, la Régie de Wavre et Resa. Nous sommes fréquemment interrogés sur les travaux de votre commission. Nous sommes interrogés de manière écrite. Nous avons le plaisir aujourd'hui de réagir de manière orale. Je remercie une fois de plus donc cette invitation pour répondre à cet exercice sur les travaux relatifs à l'électromobilité, ou la mobilité électrique.

Je dois aussi vous dire qu'au-delà du fait qu'il s'agit d'une position d'Inter-Regies, il convient aussi de vous dire que c'est une présentation qui a été largement concertée, partagée, discutée avec l'autre grand GRD en Wallonie, ORES, et donc quelque part je peux vous dire qu'aujourd'hui cette présentation fait l'objet d'un large consensus auprès de l'ensemble des gestionnaires de réseaux en Wallonie.

J'ai deux précautions oratoires avant de me lancer dans la présentation. D'abord vous dire que – et l'exemple aujourd'hui est parlant – ce sont des sujets qui sont en pleine discussion à la fois côté politique, mais aussi dans des transpositions de décrets européens, de directives européennes. Ce sont des discussions qui sont aussi en cours au sein des GRD. Je vous ai dit, cette présentation a fait l'objet de pas mal d'échanges entre nous. Aussi d'échanges entre autres acteurs publics. Je vais citer par exemple les ADT, les Agences de développement territorial, avec lesquelles nous discutons de ce sujet de déploiement des bornes sur le domaine public, et puis aussi le ministre avec son cabinet, qui nous a déjà sollicités pour avancer dans ce dossier important pour la Wallonie.

La deuxième précaution oratoire, elle est importante, c'est qu'aujourd'hui vous allez entendre une position sur le rôle du GRD et uniquement celui-ci. Au travers de l'interview de M. Ducart juste avant, il y a des positionnements à avoir sur par exemple la technologie du véhicule, sur la technologie des batteries, sur certains aspects de fiscalité, auxquels évidemment le GRD ne

peut pas répondre en tant que tel, de par ses compétences. Il m'importait de le souligner.

Aujourd'hui, on va se concentrer sur le rôle que nous pensons être celui qu'un gestionnaire de réseaux doit avoir. Je vous dirais simplement que si vous devez retenir deux termes, c'est d'abord le terme de « facilitateur ». Nous pensons que nous devons être ce facilitateur d'énergie dans ce dossier, faciliter les politiques ambitieuses de la Wallonie sur le sujet, de mettre quelque part aussi toute l'huile nécessaire dans les rouages du monde parfois difficile de l'énergie. Le deuxième rôle, c'est le rôle de « gestionnaire de la donnée » et des données, qui va être évoqué dans cette présentation, pas à but commercial, je le dis d'emblée, mais vraiment pour un bon fonctionnement du réseau. Tous les autres aspects, tous les autres rôles supplémentaires sont des rôles « et plus si affinités ». Le gestionnaire de réseaux peut évidemment faire plus, il pourrait par exemple être propriétaire des bornes, mais cela, il convient que ce soit un débat d'ordre politique pour savoir si les transpositions notamment des directives européennes acceptent le fait que le GRD pourrait faire plus que prévu actuellement au travers des textes qui vous sont soumis.

La présentation aura donc lieu en trois parties. La première c'est le contexte. J'irai très vite sur le sujet, parce que je suis sûr que vous avez déjà vu toute une série de chiffres.

Deuxièmement, la proposition de décret puisque c'est bien ce qu'il nous est demandé aujourd'hui, d'analyser concrètement les huit articles de cette proposition de décret.

Enfin, je terminerai par le positionnement du GRD par rapport à ces articles.

Je vous l'ai dit, je passe rapidement en vue le contexte, mais n'hésitez pas à revenir sur certains points lors des questions. Cette présentation vous a été distribuée.

Une directive européenne fixe un objectif de 21 000 points de rechargement pour les véhicules électriques en Belgique. Vous connaissez la nuance entre point de chargement et borne puisqu'une borne peut contenir plusieurs points de recharge. Donc, généralement vous divisez par 2 à 2,5 pour passer du nombre de points de recharge au nombre de bornes.

Vous disposez aussi d'un pacte interfédéral qui prévoit l'installation d'un nombre suffisant de bornes de rechargement. Les objectifs du PNEC, le plan Air-Climat 2030 Wallonie a traduit ces objectifs dans une ambition pour la Wallonie en 6 900 points de recharge sur le domaine public et les a traduits aussi en 85 000 points en B2B. Vous voyez donc qu'il y a une répartition assez forte sur le domaine privé, mais une partie quand même importante – presque 7 000 points de recharge – est prévue sur le domaine public.

Là, vous retrouvez le chiffre que je viens de vous citer, les 6 900 points de recharge sur le domaine public, ce qui représente à peu près 3 000 bornes. C'est ce que la Wallonie s'est donné comme objectif à l'horizon 2030. Vous avez vu dans la proposition de décret le statut actuel et le nombre de bornes existantes. On est à plus ou moins 600 bornes, de mémoire, 597 bornes pour être précis. Cela évolue tous les jours, mais vous voyez qu'il y a quand même une marge de manœuvre assez forte pour atteindre cet objectif en 9 ans et nous sommes déjà en 2021. C'est donc bien sur cela que l'on va se concentrer.

Je pense que M. Ducart l'a évoqué tout à l'heure, le domaine public n'occupe que – c'est un ordre de grandeur – 10 % à 15 % des recharges sur le domaine public. Vous avez donc 80 % à 90 % prévus pour le domicile privé, le bureau, et cetera.

Nous allons donc nous concentrer sur ces 10 % à 15 %. Cela semble peu, mais d'un autre côté, c'est ce qu'on appelle les rechargements de secours et de confort, même si on a des moyennes assez stables dans les parcours que nous effectuons dans la vie quotidienne, nous avons tous envie d'avoir un sentiment de confort, de sécurité, au cas où nous devons nous recharger sur le domaine public.

Finalement, certes ces 10 % ne représentent pas un chiffre important, mais en termes d'impact, d'acceptation de cette mobilité électrique, je pense que c'est assez important de concentrer cet effort sur une stratégie en matière de déploiement de bornes publiques.

L'autre statistique est importante, c'est de vous dire les ordres de grandeur de temps de recharge sur ces bornes dites « semi-rapides » qu'on envisage sur le domaine public. Vous avez, sur la gauche, les recharges dites « lentes », donc typiquement les recharges à la maison, 3,7 kilowatts, et vous mettez environ huit heures pour vous recharger. C'est largement suffisant quand vous déposez votre voiture le soir pour la reprendre le matin en étant chargée, mais il faut quand même huit heures pour être rechargé. On s'est basé, dans ce cas-ci, sur une autonomie de 160 kilomètres. Cependant, les autonomies commencent à exploser pour sur le véhicule, on est plutôt à 300, 400 et parfois 500. Vous imaginez donc ce que cela représente si vous devez recharger, par exemple, une voiture de 500 kilomètres d'autonomie.

Les charges rapides ont été évoquées dans la présentation précédente. Les *Fast* chargeurs qui sont disponibles des stations souvent détenues par des groupes tels que Total ou équivalent. Ce sont souvent des chargeurs quand vous êtes sur des axes autoroutiers et vous mettez alors 30 minutes, par exemple, pour recharger un véhicule de 160 kilomètres d'autonomie.

Ensuite, le positionnement que l'on pense être le plus adapté pour le domaine public est un positionnement intermédiaire, dit « semi-rapide » ou il faut environ deux heures pour recharger entièrement un véhicule. Vous le voyez aussi en bleu, c'est l'autre métrique, en cinq minutes, vous savez déjà recharger six à sept kilomètres, ce qui vous permet déjà « en mode secours », peut-être, d'atteindre soit votre domicile, soit d'aller chercher un super chargeur.

Les objectifs de ces déploiements de bornes sur le domaine public sont triples :

- offrir une alternative au chargement privé ou sur le lieu de travail ;
- garantir un chargement de secours ouvert à tous : la notion d'interopérabilité, j'y reviendrai plus après, c'est très important que l'on ait la facilité, qu'importe l'endroit, et qu'importe la borne publique à laquelle vous allez recharger, d'être interopérable en fonction par exemple d'un contrat que vous auriez avec un fournisseur d'énergie ;
- proposer une même approche sur toute la Wallonie : c'est pour cela que je disais en introduction qu'il nous semblait important que cette présentation soit bien confirmée, concertée entre l'ensemble des acteurs. La Wallonie est en soi un petit territoire en matière de mobilité, si l'on regarde une carte européenne par exemple, donc tâchons d'apporter une approche similaire sur l'ensemble du territoire.

On citait tout à l'heure des benchmarks dans les questions. On a remis ici, dans la présentation, quatre exemples : à la fois les deux autres Régions, la Flandre et Bruxelles, où des modèles sont déjà en place, notamment en Flandre avec une obligation de service public auprès du gestionnaire de réseau, Fluvius, qui a mis en place un marché public pour ensuite l'attribuer à un prestataire qui s'appelle Allego pour développer toute une série de bornes. Il y a aussi un objectif de bornes publiques assez ambitieux de 5 000 bornes d'ici 2020, qu'ils n'ont pas atteint. Toutes ces difficultés en matière de choix d'endroit doivent être concertées notamment avec les autorités communales qui font quand même l'objet de pas mal de discussions.

Bruxelles a des ambitions importantes sur le sujet. Une concession est déjà mise en place par la Région bruxelloise. Il y a une ordonnance assez récente par le ministre Maron pour donner un rôle de facilitateur aux gestionnaires de réseaux. Je disais tout à l'heure que je pense que c'est un rôle important de pouvoir confier aux gestionnaires de réseaux l'ensemble des opérations qui vont mener à déployer un réseau optimal sur le territoire wallon.

Au Luxembourg, il y a quelques exemples. Il s'agit aussi d'un rôle confié aux gestionnaires de réseaux.

En Norvège, un exemple un peu plus loin, mais il y a un déploiement beaucoup plus massif, beaucoup plus important. C'est un peu l'œuf et la poule, il y a beaucoup de véhicules électriques, donc un réseau de bornes s'est développé de manière assez conséquente.

J'en arrive à la deuxième partie de ma présentation, le cadre légal existant et la proposition de décret qui nous est soumise. Vous avez connaissance, en tant que membres de la Commission de l'énergie, du paquet de directives européennes qui sont aujourd'hui sur la table et qui doivent être transposées dans les différents États membres et dans les différentes régions. Cette directive européenne parle déjà d'une possibilité des États membres de confier un rôle aux gestionnaires de réseaux. En réalité, il est fait par dérogation et sous forme de conditions, je vous les rappelle ici.

Il faut qu'un appel d'offres ouvert, transparent et non discriminatoire soit lancé afin de pouvoir consacrer une saine concurrence entre des acteurs qui voudraient se positionner sur ce secteur. En réalité, c'est une opération qui a déjà eu lieu puisque, lors de la précédente législature – là je *switche* sur le décret existant –, le décret Électricité, qui avait déjà traduit une partie de cette directive, consacre déjà la possibilité de confier ce rôle aux gestionnaires de réseau. La précédente législature avait décidé de lancer cet appel d'offres. En 2019, un appel d'offres public avait déjà été lancé et, à ma connaissance, il n'avait pas remporté un franc succès, il n'y avait pas eu cette émulation espérée d'acteurs privés.

Le constat que nous posons aujourd'hui, c'est que le secteur privé s'intéresse peu aux bornes sur le domaine public. Ils sont très intéressés par les 90 % principaux de recharge à domicile, dans les PME ou au bureau, très peu sur le domaine public. Quand on parle de secours ou de confort, cela nécessite peut-être des investissements importants d'une part, mais moins de consommation qu'à domicile ou au bureau. Je pense que le secteur privé ne s'intéresse pas énormément à ce secteur, à ce domaine.

C'est la raison pour laquelle nous pensons qu'une procédure ouverte et publique est tout à fait envisageable. Cependant, il existe aussi d'autres moyens de considérer cet élément, par exemple en confiant aux gestionnaires de réseaux non pas comme une activité commerciale, mais comme une activité régulée, comme une activité publique, un rôle fort en matière de déploiement des bornes de rechargement.

Cette directive est en pleine transposition, c'est donc le moment de réfléchir aux modèles que le Gouvernement souhaite mettre en place. Vous travaillez à ces transcriptions et vous aurez bientôt l'occasion de vous saisir de l'étude de ce texte. Il conviendra, à cet égard, de pouvoir transposer correctement les finalités de cette directive européenne en ambitions pour la Région wallonne d'une part, mais aussi en missions que

vous allez confier tout ou en partie, je vous l'ai dit en introduction, aux gestionnaires de réseaux.

Sur la proposition de décret en tant que telle, nous apprécions fortement que ce décret ait vraiment une approche relativement globale, assez holistique. Nous n'avons pas à nous prononcer en tant que tel sur le domaine de compétence qui n'est pas le nôtre, à savoir l'article premier et l'article 2 qui mettent en avant un certain nombre de propositions sur la fiscalité. Par contre, les articles 3 et 4 parlent déjà d'une structuration au travers de permis, soit individuels ou permis d'urbanisation, de réfléchir à l'accueil de bornes. Les gestionnaires de réseaux doivent d'ores et déjà y réfléchir, mais surtout structurer une approche, notamment en termes de branchements.

L'idée, c'est que, par exemple, on propose une solution dès le départ pour avoir un compte ou un sous-comptage spécifique par rapport aux bornes de rechargement électrique. Les directives européennes le prévoient. Ceci faciliterait le comptage spécifique de ce qui est à l'intérieur des maisons versus ce qui est consacré aux véhicules électriques. Je pense aussi aux immeubles à appartements qui sont souvent structurés en copropriétés. Là aussi, il faudra prévoir techniquement d'avoir des compteurs spécifiques pour comptabiliser les recharges sur les véhicules. Les articles 3 et 4 sont bien évidemment des articles dans lesquels on s'inscrit et les GRD doivent faciliter l'arrivée de mesures qui pourraient être prises en matière de permis.

Nous sommes évidemment plus en lien avec l'article 6 et l'article 7 puisqu'on consacre un rôle aux GRD, sous le contrôle du régulateur wallon, ce qui est bien évidemment logique. Le politique donne l'impulsion et le régulateur confie ensuite un rôle en tant qu'autorité de régulation aux gestionnaires de réseaux. Nous apprécions le fait que le GRD se retrouve dans cette proposition.

Il y a aussi une nécessité d'investissement à travers le texte, on le ressent bien. C'est important que le gestionnaire de réseaux, au travers de ce métier, puisse aussi déployer les investissements nécessaires, notamment en termes de puissance puisque l'arrivée massive de ces véhicules va certainement engendrer des investissements sur notre réseau.

Enfin, nous attirons votre attention lorsqu'il s'agira d'être en phase, en liaison avec les directives européennes. Il y a des exceptions qui sont tout à fait possibles de mettre en place. Il conviendra évidemment que le rôle qui est donné aux GRD soit un rôle qui soit conforté au travers de textes qui puissent transposer ces directives de manière tout à fait légale.

Je reviens sur la partie la plus concrète de ma présentation, mais n'hésitez pas dans les questions tout à l'heure à revenir sur certains points. Nous pensons que

nous sommes au cœur de cette transition énergétique. La DPR le consacre avec deux passages. Je ne vous fais pas l'affront de vous lire ces passages de la DPR, mais on parle de diversifier les activités des GRD. On est vraiment là-dedans, au rôle de la transition énergétique. On s'inscrit pleinement dans cette ambition de diversifier notre activité pour mettre en place un réseau de banques publiques.

Un élément qui est quand même essentiel dans ce dossier, c'est aussi toute la cartographie. Nous avons des outils existants au sein des GRD. Nous avons des SIG - des systèmes d'information géographique - qui permettent déjà de cartographier toute une série d'éléments. On le fait évidemment sur le volet « réseau électrique », mais rien n'empêche de recevoir des contraintes, des informations qui viendraient de toute une série d'entités, de tierces parties, si je puis dire. L'exemple concret, ce sont les communes qui nous fourniraient leurs endroits préférentiels pour installer des bornes sur base de leurs critères - par exemple, d'un plan de mobilité, de zones d'écovoiturage -, de recevoir de l'input de la part de la Région et des services qui traitent de l'aménagement du territoire ou de la mobilité, des zones d'intérêt économique, des zones comme des gares. Tout cela, ce sont des informations que l'on sait intégrer dans nos systèmes d'information pour fournir une forme de proposition de cartographie optimale avec un maillage suffisant pour qu'entre chaque borne, il y ait des distances minimales. On ne va pas mettre toutes les bornes au même endroit. Autrement dit, il faut vraiment qu'il y ait un maillage adapté pour que l'on ait le sentiment d'être toujours en zone de confort dès qu'on s'écarte par exemple d'une zone un peu plus urbaine.

Je vous le disais, l'expertise, je pense modestement que les GRD en disposent. On a notamment fait une étude assez poussée au sein de Synagri qui est une étude fédérale avec les gestionnaires flamands et bruxellois sur base de l'arrivée d'un million de véhicules électriques : que se passe-t-il si demain on a l'arrivée massive de ces véhicules électriques ?

La bonne nouvelle est que le réseau ne va pas s'effondrer. Par contre, il faut absolument qu'on ait la maîtrise sur cette charge. L'idée est que tous ces véhicules ne se rechargent pas au même moment, et principalement liée aux conditions classiques de la vie, c'est-à-dire que vous rentrez par exemple du travail à 18 heures. Le sentiment que tout le monde pourrait se recharger à ce moment-là. Il faut qu'on ait la capacité de décaler les charges au fil de la journée. Par exemple, autoriser toute une série de recharges à 18 heures, puis à 19 heures, à 20 heures.

Il faut que le confort de la personne qui roule en voiture n'en soit pas ressenti. Mais si le matin, sa volonté est d'avoir une recharge suffisante, on peut décaler un certain nombre de recharges. C'est déjà ce qu'on fait avec les incitants d'heures pleines et d'heures

creuses. Derrière cela, il doit y avoir une tarification adaptée, pour faciliter l'arrivée massive de ces charges.

C'est à la fois pas tous en même temps, mais pas tous au même endroit aussi. C'est en cela que le maillage est très important et que nous devons identifier clairement les zones où il y a de la congestion parce que le réseau est moins adapté, parce que le réseau n'a pas été bien dimensionné à l'époque. Cet outil de cartographie servira aussi à prévoir des investissements sur 5 ans, sur 10 ans, pour renforcer certaines zones.

Vous connaissez la problématique du photovoltaïque à certains endroits, on est ici dans un même raisonnement de bien identifier les zones qui feraient l'objet de renforcements nécessaires.

J'en viens au rôle le plus important. Je me suis permis de vous faire un petit schéma. C'est le rôle de la gestion de la donnée électrique. C'est déjà un rôle qu'on a au travers du décret qui parle de flexibilité. Il s'agit d'un rôle très important qui nous est confié pour assurer l'équilibre de réseaux.

Je me suis permis de vous donner un exemple de cartographie. Je vous en ai parlé tout à l'heure. C'est tellement petit que vous ne pourrez pas le voir. Mais, c'est vraiment le raisonnement d'outils cartographiques qui sont déjà dans les mains des GRD. Autant s'en servir.

L'exemple que je voulais vous montrer est l'exemple de M. Dubois qui achète une nouvelle voiture électrique. Je précise que c'est un exemple qui a été fait en partenariat avec ORES. Il souhaite contracter une offre spéciale pour l'énergie de recharge de sa voiture. Quelle est cette offre spéciale au niveau du rechargeur de sa voiture ? Il va se retrouver chez lui, à son domicile, où il va recharger sa voiture sur sa borne dans son garage ou sur son parking. Il y a un compteur communiquant – vous avez eu un traité de ce sujet au sein de cette commission – qui compte l'ensemble, tout. Il compte à la fois le véhicule, mais il compte aussi les utilisations au sein de la maison.

Nous vous proposons de mettre en place un nouveau rôle pour le GRD qui est un rôle d'*energy roaming operator* : ERO. De quoi s'agit-il ? Au travers d'un petit module et d'un protocole de communication interopérable qu'on va établir, on va aller capter l'information à travers une plateforme qui appartiendrait à l'ensemble des GRD, on va aller chercher directement l'information au niveau de la borne de recharge. Tous les opérateurs fournissent des bornes qui sont avec un petit module de communication. On va aller chercher l'information de comptage et l'on va créer un équivalent de compteur virtuel, si je puis dire. Il va compter ce que va consommer la voiture électrique. Comme on aura aussi la consommation totale, vous comprenez facilement qu'on pourra soustraire et isoler ce que

consomme la maison d'une part, et ce que consomme le véhicule d'autre part.

Jusque là, il n'y a rien de bien extraordinaire. Là où l'on pense qu'il y a une avancée supplémentaire à faire, c'est quand M. Dubois sera sur le domaine public. Ce fameux approvisionnement supplémentaire, quand il sera sur le domaine public avec une borne publique, cette plateforme que le GRD propose de développer va aussi capter l'information de cette borne publique, et pourra identifier M. Dubois et reconnaître la partie qu'il aura consommée sur le domaine public.

Cela veut dire que, par exemple, à la fin du mois, nous pourrions envoyer deux factures :

- une première facture à son fournisseur classique, son fournisseur historique à la maison ;
- une deuxième facture, des deuxièmes informations nécessaires à la facture pour son *mobility energy supplier*.

Le message que je suis en train de vous faire passer est que, nous, nous ne serons pas le fournisseur. Les choses sont bien claires : un gestionnaire de réseaux ne peut pas être fournisseur d'énergie. Nous ne souhaitons pas non plus être le *mobility energy supplier*. Nous sommes vraiment l'intermédiaire, c'est-à-dire celui qui va transmettre les informations. C'est ce qu'on fait déjà aujourd'hui pour monsieur et madame tout le monde au sein des foyers. Pourquoi ne pas finalement le faire aussi pour ce réseau de bornes, qu'il soit à l'intérieur de la maison ou sur le domaine public. Cela facilite évidemment aussi une forme de transparence par rapport à cette facture de la mobilité électrique et du reste de la consommation, ce qui pourrait aussi faciliter, pour ceux qui sont détenteurs de véhicules de fonction, d'envoyer cette facture à la société de leasing ou à l'employeur.

J'en termine par ceci, en vous disant donc que c'est déjà une expertise qu'on développe, puisqu'on a une plateforme pilote qui existe déjà. On a souhaité ne pas aller plus loin parce que je pense que maintenant, il faut que ce rôle nous soit réellement confié au travers de propositions de décrets, mais sachez que ce sont des choses qui existent déjà en mode pilote.

On attire évidemment votre attention sur un tout dernier point qui est : les tarifs. Nous pensons qu'il faut aussi que la tarification soit adaptée. C'est une compétence du régulateur. Il faut que les tarifs du raccordement de cette borne soient incitatifs. Aujourd'hui, la construction du modèle tarifaire fait que nous considérons que ces bornes sont assimilées finalement à une maison ou à une PME en termes de puissance. Il faudrait, je pense, un système de tarification plus adapté, puisque a priori les charges de ces bornes publiques ne seront pas utilisées de la même manière que les charges qui sont à l'intérieur d'une maison ou d'une entreprise. Il faut donc des tarifs spécifiques pour lancer un peu le mouvement et pour

qu'il y ait des incitants suffisants pour qu'il n'y ait pas un frein au raccordement de ces bornes.

Je vous ai mis à la fin, si cela vous intéresse, quelques ordres de grandeur sur les prix à la fois des bornes, à la fois du raccordement, un ordre de grandeur de l'achat et de la mise en place d'une plateforme pour développer ce rôle d'*energy roaming operator*, un ordre de grandeur sur la consommation des bornes et sur les recettes potentielles, c'est à déterminer évidemment. On est quand même sur des CapEx relativement importants. On est sur 30 millions d'euros si on veut environ 2 000 bornes publiques et 2 millions d'euros environ d'exploitation annuelle. Cela veut dire qu'il faut un soutien relativement important. Il y a évidemment des recettes, mais qui sont aujourd'hui plutôt incertaines, sur base notamment du nombre de véhicules électriques en circulation. Les recettes sont à ce stade-ci prévisionnelles, mais ne permettent pas, je pense, d'avoir un *business case* florissant. Je pense que c'est la raison pour laquelle il faut très certainement un soutien public pour lancer le mouvement.

En conclusion, nous saluons évidemment l'initiative du Parlement wallon et le débat qui va en découler. Les GRD dans leur ensemble, j'insiste, sont vraiment disposés à mettre leur expertise au service d'un plan de déploiement de bornes de recharge publiques. Les GRD sont évidemment ouverts aussi à la collaboration avec d'autres acteurs institutionnels, les communes par exemple, les Agences de développement territorial, ou d'autres acteurs qui voudraient se greffer à ce projet public.

J'en termine là et je suis bien évidemment à votre disposition pour répondre à vos questions.

Échange de vues

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

M. Douette (MR). – Je vais aller très vite. J'avais plein de questions, mais je ne vais en poser que deux ou trois.

La première, effectivement, merci pour toute la stratégie, et je vois les compteurs communicants que vous avez cités. Dans d'autres décrets, nous avons voté ici la possibilité de cette installation de compteurs communicants. Est-ce que vous estimez qu'entre ce que propose la Région wallonne actuellement et le défi à obtenir dans ce décret – la vitesse d'installation des compteurs communicants en Wallonie par rapport à l'installation des bornes, parce que je pense que l'un ne va pas sans l'autre – est-ce que ces deux décrets, selon vous, si vous avez déjà fait cette analyse, quelque part, sont contigus, ou ne faudrait-il pas modifier peut-être la vitesse d'installation de l'autre décret au niveau des compteurs communicants le cas échéant ? Vous avez cité l'exemple néerlandophone. Je pense qu'en Flandre

ils vont plus vite que nous sur des compteurs communicants. Donc, il serait peut-être intéressant d'avoir ce comparatif. Je ne sais pas ce qu'il en est à Bruxelles.

Savez-vous si le modèle flamand ou le modèle bruxellois peut être applicable ici en Wallonie ?

Nous avons écouté le bureau d'études mandaté par la Région wallonne et la CWaPE et, après vous avoir auditionné, il nous a fait part d'une vision d'avenir sur le développement électrique en Wallonie et bien entendu pour arriver in fine à une tarification. Lors de cette audition, l'on nous a clairement montré un modèle mathématique qui intégrait toute la modernisation du réseau.

Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de suivre cette audition, d'ailleurs on vous a demandé des compléments par écrit, mais tout ce que vous nous avez présenté ici pour développer ce futur réseau de bornes électriques est-ce bien compris dans le modèle mathématique que l'on nous a présenté il y a maintenant quelques semaines ?

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

M. Fontaine (PS). – Monsieur Warichet, je vous remercie par rapport à votre présentation.

Juste une évocation que je peux confirmer à titre personnel, c'est que pour l'instant – je ne sais pas comment cela se passe dans d'autres régions –, la région qui est couverte par un de vos membres, pour ne pas la citer l'AIESH, fait tout pour dissuader les gens d'installer les bornes chez eux.

Pour simplement renforcer un compteur d'une maison – c'est simplement un changement de barrettes, on ne va pas rentrer dans les détails techniques, mais c'est une manœuvre qui se fait très rapidement –, on demande entre 2 500 et 3 000 euros. Cette somme pour permettre à l'utilisateur d'une voiture électrique de mettre une borne qui va recharger un tout petit peu plus rapidement.

Je confirme les durées de charge évoquées par vous et le précédent orateur.

L'on est, pour l'instant en tout cas, je tenais à le signaler, tout à fait à l'effet inverse que vous avez évoqué et que vous souhaitez vous-même.

La justification de l'opérateur est de dire que si tout le monde le demande, à un moment donné, l'on va devoir changer notre cabine. Si l'on doit changer notre cabine, on aura donc des frais, ce qui est logique économiquement. Cela va à l'encontre de ce que l'on essaie de mettre en place.

La cartographie des bornes, c'est très bien parce qu'effectivement il y a plusieurs types de cartographie

pour l'instant disponibles dans les GPS et autres. Des bornes qui ne sont pas toujours là où elles sont cartographiées ou des bornes qui n'existent pas, tout simplement.

Comme avant-dernier point, il ne faut pas oublier les régions rurales. C'est vrai que dans un milieu urbain, cela pourrait être plus rentable, cela pourrait être plus facile, je ne suis pas un technicien donc vous m'en excuserez. Il ne faut pas oublier les régions rurales parce que in fine, ce sont les gens qui habitent dans les régions rurales qui ont besoin de plus de charges, de plus d'autonomie au niveau de leur véhicule pour rejoindre soit leur boulot. Les gens qui habitent en milieu urbain, c'est plus simple pour rejoindre leur boulot parce qu'il y a déjà tous les transports en commun, c'est peut-être moins simple pour recharger.

Il faudra juste adapter et bien réfléchir à la situation.

Une chose à laquelle j'ai réfléchi et qui a été évoquée, en collaboration – je m'adresse peut-être à M. le Ministre – avec votre collègue M. le Ministre Borsus, c'est d'imposer maintenant à tout renouvellement de permis d'environnement ou tout nouveau permis d'environnement pour une station-service, la pause de bornes électriques. Cela coule de source. Bien que j'ai pu constater qu'une station inaugurée il y a quelques mois n'avait pas de bornes électriques. C'est dommage parce que l'on est tous d'accord sur le fait que cela évolue dans ce sens. Le précédent orateur l'a bien dit, 2025 sera une année clé.

Il faudrait peut-être imaginer cela, mais c'est plutôt à l'adresse de M. le Ministre.

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

M. Florent (Ecolo). – Je vous remercie pour la présentation. J'ai deux questions qui sont dans la même perspective. Le fait que le coût de l'énergie sur le réseau varie fortement par rapport à la période de la journée.

Vous avez parlé de tarifs spécifiques selon les bornes publiques, les bornes privées.

Est-il envisagé, à l'avenir, d'avoir une modification des tarifs de recharge selon la période de la journée à laquelle on recharge puisque l'on sait que la nuit ou le soir, comme une grande partie des usagers le font ou vont continuer à le faire, c'est aussi le moment où les énergies renouvelables, en tout cas le photovoltaïque ne produit pas.

Même question, mais à l'envers, car c'est quelque chose que l'on entend également, est-il envisagé, étudié à l'avenir que les batteries des voitures servent non pas pour recharger, mais pour se décharger et pour entretenir le réseau lorsqu'il y a un pic de consommation et, inversement, une diminution de la production ? Resa y réfléchit-il ? Y a-t-il des plans en ce sens ?

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

Mme Nikolic (MR). – Un *slide* qui m'a interpellé – je pense que c'était l'un des premiers –, était celui faisant état que 90 % des recharges se font à domicile et sur le lieu de travail, les 10 % restants sont de confort. Je n'ai pas les chiffres et mon excellent collègue M. Fontaine vient de le dire, il y a un sérieux biais pour certains habitants de zones rurales, souvent les plus reculées ou ceux de centres urbains plus densément peuplés. D'ailleurs, concernant le déploiement de solutions dans les stations-service, je trouve la proposition de M. Fontaine excellente. On l'a d'ailleurs formalisée dans une proposition qui sera bientôt déposée dans ce Parlement et que M. Fontaine cosigne par ailleurs.

Je reviens sur le déploiement dans les villes et certaines communes rurales. Je sais que certaines communes se sont lancées, mais elles sont souvent freinées par le coût. Je vais parler d'un cas que je connais bien et que Resa connaît bien, c'est la Ville de Liège. La Ville de Liège a prévu de lancer une étude préliminaire permettant d'identifier les besoins et le potentiel sur son territoire, quartier par quartier pour déployer des bornes dans le futur. On est au niveau de l'étude, mais c'est déjà un premier pas dans la bonne direction. Je me demandais si les GRD – Resa avec la Ville de Liège, mais d'autres également, vous êtes là pour parler au nom d'Inter-Régies – collaborent avec d'autres communes dans le même sens. On sait aussi qu'il y a beaucoup de communes qui sont en attente d'une impulsion de la Région, justement pour mobiliser les acteurs du secteur. Soit le privé, mais vous l'avez souligné, il y a eu peu d'intérêt lors de l'appel à projets récent, soit via des acteurs publics tels que les GRD par exemple. Il a été question d'interopérabilité tout à l'heure et c'est aussi important d'y veiller et autant avoir une offre publique uniforme sur le territoire wallon.

J'ai entendu que vous collaboriez avec les agences de développement territorial, je trouve ça très bien, car je pense qu'elles ont effectivement un rôle à jouer, notamment en termes de cartographie, comme les communes d'ailleurs, d'où ma question portant sur les synergies avec les communes. On reste là, finalement, dans une approche un peu *top-down* et je voulais savoir ce que vous pensiez d'une approche un peu plus *bottom-up*. J'ai un exemple, c'est le droit à la prise. Le droit à la prise est le fait d'associer des habitants des villes et des communes à la détermination de leurs besoins. Ce droit à la prise existe notamment à Amsterdam, c'est-à-dire que les habitants qui souhaitent acheter une voiture ont accès depuis de nombreuses années à cette possibilité, ce droit à la prise, leur permettant de demander l'installation d'une borne à proximité de leur domicile. Cela permet de dépasser ce frein actuel, la question de l'œuf ou la poule. Les gens n'investissent-ils pas dans un véhicule électrique, car ils n'ont pas de possibilité de recharger ou l'inverse ? Je crois que cela permettrait d'aider à cartographier les besoins et à planifier le déploiement en fonction.

Ma question est de savoir si, techniquement ces points à la demande sont-ils réalistes ? J'imagine que s'il y a plusieurs personnes dans un même quartier qui le demandent, on ne va pas en installer devant chaque domicile. Est-ce quelque chose que vous avez déjà étudié, cela vous semble-t-il techniquement réaliste ?

Toujours d'un point de vue technique, je rejoins les questions de M. Douette sur l'adaptation du réseau et l'impact sur la tarification. Vous avez aussi évoqué les investissements en matière de puissance, mais j'avais deux autres questions. On sait qu'actuellement, beaucoup de communes se sont engagées dans le renouvellement de leur éclairage public, la Wallonie le fait aussi sur ses voiries régionales. Peut-on envisager la recharge via ces poteaux d'éclairage public ? Je crois que cela se fait aussi ailleurs. Techniquement, est-ce possible ? L'avez-vous déjà étudié ?

Je citais Amsterdam, et je crois que toujours Amsterdam ou peut-être plus largement aux Pays-Bas, lors de travaux d'impétrants, il est quasi systématiquement analysé la possibilité de tirer des câbles pour une installation future de borne électrique. Est-ce que c'est quelque chose qui est déjà intégré dans la réflexion lors de travaux ? Si non, cela pourrait-il être quelque chose que l'on pourrait proposer pour l'avenir ? Ce sont les questions que je voulais vous soumettre.

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

M. Matagne (cdH). – Merci pour cette belle présentation qui montre de jolies perspectives dans le développement du véhicule électrique. J'aimerais aussi remercier mes collègues qui mettent en avant des points déjà présents dans la proposition de décret. J'espère que la proposition recueillera un accueil chaleureux.

J'aimerais revenir sur le chiffre évoqué par vous, mais aussi par ma collègue Diana Nikolic et précédemment par le ministre qui consiste à dire que 90 % des charges vont s'effectuer à la maison ou au travail. Vous estimez que le reste des charges sera une solution de secours. Quid pour toutes ces personnes qui vont se retrouver dans des quartiers où ils n'ont pas la possibilité de charger leur véhicule sur une borne privée ? Ils vont devoir la partager. Ils ne vont pas pouvoir en disposer tout le temps qu'ils le souhaitent.

Par ailleurs, vous avez aussi estimé – c'est une raison technique – que tout le monde ne pouvait pas charger en même temps et au même endroit. Faudrait-il envisager des bornes publiques techniquement différentes en fonction du lieu où elles sont installées ? À savoir que dans les zones résidentielles où on a chacun la possibilité de se parquer sur un parking privé avec sa borne personnelle, on n'a pas besoin autour d'une infrastructure performante et puissante. En revanche, dans les quartiers où il faut davantage partager l'infrastructure, la performance, la puissance de la borne

aurait toute sa légitimité. C'est une question à laquelle je ne prétends pas avoir la réponse, entendons-nous bien.

Quel est, selon vous, le moment où une borne devient rentable ? Quelle est l'aide financière que les pouvoirs publics doivent apporter aux GRD pour qu'ils puissent mettre en œuvre le nombre de bornes suffisantes ? Vous me direz que cela varie de la puissance de celle-ci, mais à partir de quel moment une borne peut-elle être considérée comme rentable ? À savoir le nombre de charges par jour, le nombre d'utilisateurs ou encore la quantité d'énergie qu'elle va fournir.

J'ai trouvé particulièrement intéressante la faculté que le gestionnaire de réseau aura d'identifier la personne qui charge son véhicule, que ce soit à la maison ou à l'extérieur. Cela permet d'identifier la quantité d'énergie consommée pour un véhicule. C'est important pour la suite dans 10, 15, 20 ans en termes de fiscalité. Mais cela pose-t-il des problèmes en termes de RGPD, de protection de la vie privée ? On sait qu'aujourd'hui, on remet en considération les compteurs intelligents pour toutes formes d'excuses qui n'en sont pas de mon point de vue. On pourra clairement identifier qu'une personne a chargé son véhicule sur la borne numéro 267 à Fosses-la-Ville. J'aimerais savoir si cela pose des questions en termes de traitement des données de la vie privée.

Par ailleurs, j'avais déjà eu l'opportunité d'interroger certains de vos collègues de chez Ores qui me disaient que les bornes prendraient place dans un premier temps dans les secteurs où on trouve le plus de véhicules électriques, en l'occurrence dans les zones favorisées ou où on compte beaucoup de véhicules de société.

Par ailleurs, dans les endroits où le réseau électrique est déjà modernisé. J'aimerais savoir ce qu'on entend par « modernisé », parce que pour un néophyte comme je suis, ce ne sont jamais que des câbles qui font passer une énergie. J'aimerais savoir à partir de quel stade on considère qu'un réseau est moderne.

Enfin en termes de maillage, vous laissez la faculté aux privés de développer des bornes sur les axes autoroutiers ou sur le réseau principal. Sauf que, aujourd'hui, on sait qu'il faut de plus en plus de bornes sur ces grands axes et qu'il n'y a pas de stations-services à des fréquences suffisamment importantes.

Quel serait l'intérêt pour le gestionnaire de réseau de s'intéresser à ce marché qui, me semble-t-il, est prometteur ?

On voit d'ailleurs que les hôtels situés à proximité des liaisons autoroutières sont les principaux fournisseurs de bornes de recharge électrique ; principalement pour une grande marque américaine de véhicules.

Voilà mes questions dans un premier temps.

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

M. Warichet, Administrateur d'Inter-Regies. – Je vous remercie pour l'ensemble de ces questions et j'espère pouvoir répondre autant que faire se peut avec le plus de pertinence possible. Il y a évidemment des sujets qui se recoupent, mais je propose de les prendre par chacune des interventions.

Monsieur Douette, tout d'abord, sur les compteurs communicants, c'est un peu délicat de vous en parler parce qu'il y a un décret existant, mais qui va très certainement être modifié. Les discussions sur le sujet vont arriver, notamment dans le cadre aussi du paquet de transposition des directives européennes qui doit fixer un cap pour la Région wallonne.

Les GRD se sont déjà manifestés et prononcés pour un déploiement plus ambitieux – ce n'est pas un secret, c'est un positionnement clair de notre part –, à la fois pour une vue sociétale – par exemple, l'utilisation rationnelle de l'énergie et l'arrivée des communautés d'énergie –, mais aussi pour un volet technique qui concerne une gestion plus optimale des réseaux. Il faudra être relativement ambitieux. L'exemple que je vous ai montré tout à l'heure est un troisième exemple. Si l'on veut compter précisément ce que l'utilisateur d'un véhicule électrique consomme, il faut descendre dans une granulométrie qui imposera un compteur communicant.

Ces nouveaux sujets, que sont les communautés d'énergie et l'électromobilité, sont peut-être aussi une forme d'incitant pour accepter cette technologie parce que nous savons qu'il y a certaines réticences par rapport à ces compteurs. Ces exemples concrets et pratiques vont peut-être, je l'espère, faire accepter plus facilement l'arrivée de ces compteurs.

Vous citez l'exemple de la Flandre. Celle-ci réalise un déploiement massif de ces compteurs. Dans quatre ans, ils arriveront à 90 % de couverture sur le territoire flamand.

Ici, nous sommes partis avec le décret existant, qui va donc être soumis à révision, certes, mais sur une période d'environ 30 ans. Cela vous donne l'ordre de grandeur. Nous pensons qu'il est intéressant de se fixer une ambition forte en matière de déploiement de compteurs.

Votre deuxième question portait sur l'étude Schwartz, qui a fait l'objet d'une audition ici. Nous avons eu des interactions en amont avec ce bureau d'études et avec le régulateur. Nous avons perdu depuis le fil conducteur, nous sommes rentrés dans une *blackbox*, notamment pour sortir des calculs précis. Nous n'avons pas eu l'interaction nécessaire que pour comprendre les calculs qui ont été faits. Nous avons d'ailleurs été clairs et nous nous sommes positionnés sur le sujet en disant que nous aimerions comprendre un peu mieux comment cette étude a sorti des objectifs qui,

selon nous, ne sont pas non plus aussi ambitieux concernant la transition énergétique puisque, selon ce rapport, qui devra encore faire l'objet d'une discussion au sein du régulateur – il a prévenu qu'il n'en ferait peut-être pas un pour un sa décision finale, je dois prendre cette précaution –, la transition énergétique ne nécessitera pas des investissements supplémentaires chez le gestionnaire de réseau. Nous avons été assez surpris puisque, à la fois sur l'électromobilité, mais demain aussi sur l'intermittence de nos réseaux, nous pensons que nous devons consacrer plus d'investissements sur ces réseaux. Actuellement, c'est toujours en discussion et nous attendons des interactions supplémentaires avec cette étude.

Monsieur Fontaine, concernant le tarif, c'est une réalité. Nous vivons avec des tarifs approuvés jusque 2023 et donc chaque GRD doit appliquer ces tarifs qui sont publiés et qui sont suivis par le régulateur. Nous sommes donc dans cette période tarifaire. Quelque part, le sujet qui doit être évoqué ici, c'est pour la prochaine période tarifaire, la période 2024-2028, mais qui, en réalité, est déjà en pleine discussion puisque, pour parvenir à cette étape, il faut déjà discuter au niveau d'un décret tarifaire et puis des transpositions qui doivent ensuite être validées et mises en place par le régulateur. C'est le moment de discuter de tarifs plus incitatifs pour demain. L'exemple que vous prenez du changement de barrette, nous sommes confrontés à des citoyens qui ne comprennent pas le lien entre l'opération d'un simple changement de barrette d'un compteur et la valeur de la puissance en réalité. Vous avez pris le bon exemple : aujourd'hui, nos tarifs sont sociabilisés et la dernière malheureusement personne, si je puis dire, qui solliciterait le dernier kVA nécessaire, on ne lui fait pas payer l'ensemble de la construction d'une nouvelle cabine électrique qui coûterait par exemple dans un quartier 50 000 euros. C'est ventilé, la puissance est ventilée sur l'ensemble de ces demandes. C'est pour cela que vous n'avez pas toujours un lien un peu facilement compréhensible. Entre la transaction sur place qui coûte 3 000 ou 3 500 euros et la valeur derrière de la puissance que cela peut représenter sur un réseau. C'est pour cela que l'on pense que, sur ces sujets liés à l'électromobilité, il faut peut-être revoir le raisonnement. C'est l'autre débat qui est en cours : quelle est la tarification demain appropriée pour le client résidentiel et pour les utilisateurs ? Avec notamment cette notion, cela me permet de réagir à l'autre question de tarif adapté notamment à la période de la journée ou la période du mois ou de l'année, d'envisager des plages horaires différentes de celles d'aujourd'hui. Historiquement, le réseau a été construit pour faire des plages horaires de journée et de nuit. Sans rentrer dans les détails, principalement par le stockage qui était possible à Coe et par le fait aussi qu'il y avait moins de consommation la nuit et donc un intérêt à activer toute une série de charges.

Aujourd'hui, on n'est plus dans cette logique similaire, il n'y a vraiment plus cette attraction avec

l'énergie renouvelable qui est soit présente parce qu'il y a du soleil et donc plutôt pendant le courant de la journée ou avec le vent qui lui est variable en fonction de l'effet saisonnier. On travaille à mieux calibrer ces périodes tarifaires, avec une proposition pour 2024-2028, au travers de tarifs, à la fois sur des plages horaires et probablement aussi sur un volet capacitaire qui consisterait à dire qu'il est important, non seulement, de bien réfléchir au dimensionnement de son installation pour ne pas prendre trop de puissance et donc au détriment d'une puissance qui pourrait être utilisée par la collectivité. Il faut trouver ce fin équilibre entre un bon dimensionnement du capacitaire et quand même un tarif incitatif qui, lui, est lié au kilowattheure, c'est-à-dire à ce que vous consommez réellement. C'est tout l'exercice qui est en cours, à la fois par une impulsion d'un décret tarifaire sous la responsabilité du ministre de l'Énergie et puis ensuite une application dans des tarifs précis, et cela, sous la responsabilité du régulateur.

Finalement, dans cet exercice, on se verra appliquer ces décisions d'ordre politique et régulateur, même si nous soumettons des avis, nous avons des idées, nous avons des propositions. Mais, je pense que chacun doit aussi faire son travail et son exercice. Nous n'avons pas la main mise directement sur la création de ces nouveaux tarifs.

Concernant la cartographie, je vous rejoins, à la fois Mme Nikolic et M. Fontaine, sur la nécessité de ne pas oublier les zones rurales. Je pense même que cela pourrait être des critères qui sont définis en tant que tels ou en tout cas une orientation qui est prise dès le départ dans un décret, ce qui nous permettrait de les intégrer comme contrainte en disant : « Il faut un maillage suffisant dans les zones rurales, il faut au minimum deux, trois, quatre bornes », en fonction aussi d'un critère de population par exemple. Ce qui donnerait aussi un message rassurant et clair vis-à-vis des habitants de ces zones rurales. Nous avons en réalité parfois un peu moins de contraintes dans ces zones rurales qu'en zones urbaines. Pourquoi ? Parce qu'il y a la place. Généralement, il y a plus de place dans les zones urbaines. C'est donc plus facile. Cette cartographie, c'est un enjeu à la fois sur ces zones rurales, mais aussi sur ces zones urbaines. Pour rebondir sur cela, l'ordre de grandeur que je vous ai dit, moi-même, il me surprend un peu. Aujourd'hui, c'est la statistique d'utilisation actuelle des véhicules. Je me dis que c'est peut-être dû au fait que les gens, dans les villes, n'achètent pas de voitures vu cette contrainte. Probablement que demain, ce pourcentage de 90-10 risque probablement d'augmenter avec plus de gens qui voudront avoir accès au domaine public, parce qu'étant situés dans une zone où ils n'ont pas de garage, pas de place de parking, et cetera. On doit donc être très attentifs à cela et nous étudions des « alternatives » – je vais le dire comme cela – et nous avons lu attentivement ce droit à la prise qui est existant dans certains pays. Je rappelle peut-être que, ce rôle, nous ne l'avons pas

aujourd'hui. Donc, les études que nous faisons à ce stade-ci, nous le faisons en mode d'initiatives pilotes et de réflexions internes, mais le GRD n'a pas aujourd'hui la capacité d'aller beaucoup plus loin puisque le décret ne lui confère pas – c'est bien l'objectif de ce débat – un rôle clair en la matière de déploiement des bornes.

Ce que nous faisons, nous le faisons en mode exploratoire et prototype. Effectivement, cette idée d'avoir un droit à la prise, je pense qu'il existe dans certains pays et l'ordonnance bruxelloise sur le sujet parle notamment d'un rayon possible de 500 mètres minimum où chaque citoyen bruxellois pourrait avoir un accès à un point de recharge. Ce qui est très intéressant évidemment, c'est cette approche *bottom-up* qui permettrait aussi aux citoyens de se manifester, parce que la difficulté que nous avons aujourd'hui en tant que GRD, mais les autorités communales font face au même problème, c'est que nous ne savons pas qui est détenteur d'un véhicule électrique. Quelque part, c'est la liberté individuelle de chacun d'opter pour un véhicule et c'est très bien comme cela, mais, demain, on se dit, si l'on veut réfléchir à cette approche un peu intégrée de maillage précis et optimal, il faudra que l'on ait cherché cette information et que le citoyen se manifeste comme étant intéressé à participer à un réseau de bornes publiques. Celui qui n'en voudra pas et qui aura sa recharge à la maison, il ne se manifester pas, mais à l'inverse, ce serait un élément très intéressant d'avoir la manifestation du propriétaire du véhicule.

Aujourd'hui, un propriétaire de panneaux photovoltaïques doit se manifester auprès de son gestionnaire de réseau, parce qu'il y a des conditions plus techniques derrière, mais on pourrait avoir cette logique d'un propriétaire de véhicule électrique qui se manifesterait auprès de son gestionnaire de réseau pour que l'on puisse utiliser ses données, non pas à objectif commercial, je répète souvent, dans un objectif de déploiement optimal des bornes.

En matière de projets pilotes, c'est effectivement avec la Ville de Liège que l'on réfléchit le plus aujourd'hui.

Nous, l'outil de cartographie se situe à un échelon inférieur, puisque la ville travaille d'abord sur une stratégie, c'est-à-dire de recueillir toutes ces informations, notamment des habitants qui désirent avoir une recharge, mais aussi d'un plan de mobilité, de zones piétonnières, de zones d'accès à des zones d'intérêt, par exemple la gare, les musées, les sorties d'autoroute, et cetera. Nous, finalement, nous serons en deuxième temps, en deuxième phase, nous allons recevoir ces informations et nous allons les recouper avec des informations de réseaux. C'est un peu comme cela d'ailleurs que l'on voyait l'approche cartographie demain, nous sommes les réceptacles de toute une série d'indicateurs et de critères qui nous permettent d'avoir une cartographie tout à fait optimale.

Pour répondre très vite sur l'éclairage public, c'est techniquement possible d'intégrer une borne à un poteau d'éclairage, mais ce sont souvent des puissances un peu plus faibles, simplement dues à un encombrement dont on dispose avec cet éclairage. Certains fabricants d'éclairage vous fournissent des solutions clé sur porte. Vous avez l'éclairage et une borne intégrée, mais on est dans de plus faibles puissances. C'est peut-être une piste à certains endroits qui seraient plus difficilement accessibles à des places réservées. C'est facile d'en mettre quelques-unes sur une commune, mais mettre des places réservées partout, vous serez alors en conflit quelque part avec ceux qui n'ont pas de véhicule. Je crois que ce n'est pas non plus l'objectif de ce type de projet.

Concernant la collaboration entre les ADT, comme je vous l'ai dit, c'est un des acteurs parmi d'autres. Ils ont une connaissance claire au niveau des zonings et ils ont des expertises, notamment en matière de développement territorial. Les communes sont un acteur clé aussi. Il faudra peut-être, avec l'Union des villes et des communes ou des acteurs qui fédèrent les intérêts des communes, trouver aussi une collaboration pour un déploiement optimal.

Concernant les questions de M. Florent, je vous rejoins, les tarifs sont actuellement à l'étude. On est vraiment en train de réfléchir au bon dosage que l'on doit mettre pour que ce tarif soit à la fois incitatif, mais aussi qu'il ne crée pas une forme de dualité dans la société, ceux qui sauront participer et ceux qui ne seront pas. Il y a quand même une forme de solidarité aussi à assurer pour ne pas qu'il y ait des trous de raquette. On fait, pour l'instant, pas mal de simulations parce qu'il y a des concepts qui sont là, un tarif capacitaire, des périodes différentes durant la journée. Maintenant, il faut des chiffres. Il faut dire : une famille représentative urbaine, une famille représentative rurale, une famille modeste, une famille avec des revenus un peu plus importants, que cela donne-t-il concrètement en euros ? C'est en cela que, dans les six mois, à mon avis, qui sont devant nous, on aura cette capacité en discussion avec le régulateur et le ministre de l'Énergie, de faire des propositions en matière d'évolution du tarif.

Concernant la batterie, nous n'avons pas, à ce stade-ci, d'expérience concernant le déchargement du véhicule vers le réseau. Aujourd'hui, ce n'est pas compatible. Les constructeurs commencent simplement à se structurer, mais il n'y a pas aujourd'hui compatibilité de la prise pour envoyer de l'énergie. Une sécurité se met en place, mais pourquoi pas demain réfléchir à cette solution ? On parle notamment de réserve stratégique. Alors, ce n'est pas à l'échelon régional, mais c'est à l'échelon fédéral que des réserves stratégiques d'énergie doivent se mettre en place pour potentiellement la fin du nucléaire, et de manière plus générale sur l'intermittence. Ce potentiel de flexibilité – c'est le terme qui est utilisé – des véhicules électriques pourrait être vraiment un important vecteur pour

finalement fournir de l'énergie au bon moment, c'est-à-dire au moment où il n'y a pas assez de production sur le réseau, et valoriser cela aussi pour le propriétaire du véhicule qui verrait un incitant supplémentaire s'il est d'accord de délester à certains moments son véhicule. Tout cela s'inscrit dans une démarche à mon avis de sécurité d'approvisionnement fédéral et des produits qui sont notamment aujourd'hui gérés par le gestionnaire de transport qui est Elia, qui pourrait rémunérer demain de la capacité pour ces véhicules.

Concernant – peut-être un dernier point – ce sur quoi nous devons travailler, je pense le plus, c'est de définir deux choses.

Les prescriptions techniques qui vont venir avec l'association d'un compteur ou d'un sous-compteur spécifique pour le citoyen. Cela veut dire que si demain vous voulez un raccordement, à la fois un renforcement, mais aussi un comptage spécifique, il faut qu'on définisse les prescriptions techniques qui vont avec cela. Il ne faut pas qu'elles soient trop contraignantes pour reprendre l'expression de M. Fontaine, parce que sinon, on va rajouter de la contrainte aux contraintes, donc il faut que cela soit assez simple, si je puis dire, d'installer un sous-comptage ou un comptage pour son véhicule électrique.

Par ailleurs, c'est vraiment cette notion de protocole de communication qu'on doit bien établir. Donc, il faut à mon avis que des arrêtés du Gouvernement ou des prescriptions du régulateur précisent quel est ce protocole de communication qu'on met en place pour que, que vous soyez à la mer du Nord, à Bruxelles ou en Wallonie, que vous soyez dans une zone rurale, une zone semi-rurale ou une zone urbaine, que vous soyez à la maison, au bureau ou sur le domaine public, finalement, ces informations puissent transiter, puissent être échangées dans des protocoles bien connus en matière de communication.

Ce sont deux aspects sur lesquels le GRD, je pense, va devoir se positionner : les prescriptions techniques de branchement et les protocoles de communication d'une autre part.

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

M. Fontaine (PS). – Très rapidement, Monsieur le Président. Juste une petite réflexion. Ce n'est peut-être pas vous, mais si vous êtes amené un jour à développer des bornes publiques sur le réseau de la Wallonie, il s'avère que dans certaines villes moyennes ou même rurales – vous direz que je reviens toujours avec la ruralité, mais voilà, c'est mon quotidien – une borne avec deux prises, deux voitures peuvent se connecter. La voiture, une fois qu'elle est chargée, elle peut rester connectée puisque le propriétaire est peut-être en train de dormir. Est-ce qu'il n'y a pas moyen de réfléchir – mais bon, ce n'est pas moi qui vais le faire, je ne suis pas du tout compétent là-dedans – à une sorte de

multiprises où des voitures pourraient venir se connecter sur une borne et dire voilà, à un moment donné, quand il y a deux voitures qui sont connectées, on charge la voiture à 80 % et puis elle *switch* sur la voiture suivante. Quand il y en a trois qui sont connectées, c'est peut-être 60 %. Comme cela, le propriétaire le sait d'emblée, puisqu'il vient se connecter sur une borne où il y a déjà deux voitures, il sait que sa voiture ne pourra pas être chargée à plus de 60 %. Ce sont des exemples, cela n'a ni queue ni tête, mais c'est une réflexion, parce que cela arrive quand même plus fréquemment qu'on ne pense. On arrive à un endroit où la borne est cartographiée, manque de bol, toutes les bornes sont déjà prises. Peut-être avoir une solution alternative sans pour autant nécessairement augmenter les frais et remettre des bornes et des bornes. Un système de multiprises quoi.

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

M. Warichet, Administrateur d'Inter-Regies. – La question est très pertinente. Ceux qui facturent en fait l'énergie, les *mobile service provider*, généralement, déjà aujourd'hui, font deux termes. Un terme lié aux kilowattheures que vous consommez, et puis un terme fixe qui est souvent lié à la durée, comme un parking en fait, comme un système classique. C'est un élément, mais alors plutôt dissuasif pour ne pas rester trop longtemps sur la place, une partie fixe. Le fait d'avoir plusieurs possibilités de recharge, c'est très lié à l'encombrement disponible, donc souvent ce qui est le plus pratique c'est quand vous êtes dans un grand parking où vous avez souvent une borne qui sait en fait délivrer quatre voitures, parce que vous avez une borne centrale et puis vous avez les quatre places de parking autour. Il y a aussi une longueur de câble derrière tout cela, parce que si l'on imagine que l'on est plutôt en ligne – si je puis dire – le long d'un trottoir, par exemple il y a la distance du câble qui commence à poser problème, pas tellement techniquement parce que l'on peut tirer un câble, mais plutôt en termes d'encombrement et de risques de collisions avec des piétons ou la voiture qui manœuvrait. Il y a donc quand même de vraies contraintes d'espace, malheureusement. Mais par contre, les bornes peuvent faire quatre, six, huit entrées. Et alors, la puissance est répartie en fonction généralement de ce que vous demandez. Ce que vous pouvez faire, c'est demander une charge d'urgence en disant : « j'ai besoin, dans la demi-heure, d'avoir vraiment un coup de *boost* », et là vous payez un peu plus cher. Ou, au contraire, vous dites : « je suis là pour trois, quatre heures et remplissez-moi simplement un quart ou un tiers de mon réservoir », donc c'est tout à fait possible aujourd'hui avec les solutions qui sont applicables. Il s'agit de la réflexion que l'on a à ce stade-ci, le futur, dans le secteur de l'énergie, il est passionnant et peut-être que demain, la logique, ce sera une voiture de logique plutôt autonome. Et là, vous enlevez cette contrainte parce que vous avez une voiture qui est capable d'aller dans des zones beaucoup plus espacées, même au sein d'une ville. Aux abords d'une ville, vous délestez alors ce charroi de véhicule

autonome qui va se recharger à cet endroit et puis qui revient se positionner au bon endroit près de nos habitants, mais là je pense qu'on est évidemment dans une projection à 10, 20 ou plus. Pour l'instant, la réalité, c'est de devoir trouver des solutions sur des voitures qui sont aujourd'hui situées très proches des habitations des citoyens.

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

M. Nemes (PTB). – J'ai une petite question d'éclaircissement relative au tableau des investissements repris au *slide* 27 de votre présentation. Si je comprends bien le tableau, vous estimez que le coût total pour les 2 000 bornes serait de 34 millions d'euros pour équiper et entretenir les bornes de l'espace public. Est-ce que vous pourriez préciser un petit peu le calcul et expliquer pourquoi vous estimez ou vous supposez que cela n'aura pas d'impact sur le tarif de distribution ? Merci.

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

M. Warichet, Administrateur d'Inter-Regies. – Oui, cela me permet de réagir à une autre question que j'avais oubliée sur le rendement potentiel de la borne. Effectivement, les coûts que vous voyez là sont des coûts que nous avons compilés sur base de ce que l'on trouve aujourd'hui sur le marché. Quand vous devez acheter une borne de 22 kilowatts qui est la borne semi-rapide, que j'ai expliquée en introduction, vous êtes aujourd'hui aux alentours 8 000 euros à 9 000 euros, donc vous faites x 2 000 pour arriver au montant de 16 millions. Puis, effectivement, il y a la partie fournitures du branchement, du raccordement, donc le câble en tant que tel et puis la puissance qui est mise à disposition. C'est tarifé aujourd'hui et c'est approuvé jusque 2023, ce sont les tarifs d'application. C'est comme cela qu'on arrive à ces ordres de grandeur.

L'idée, est que si demain il y a un appel public qui se met en place ou que le rôle est confié à un GRD, c'est qu'il y a un marché global qui soit passé et en espérant évidemment qu'il y ait un effet d'échelle assez important, c'est-à-dire une réduction assez importante du coût de ces bornes afin de ne pas devoir les acheter par petites grappes, 10 par là, une commune qui prend une initiative. Vraiment, je pense qu'il y a un effet de taille et d'échelle à mettre en avant, mais là, ce sont les coûts aujourd'hui unitaires qui sont disponibles. Et au niveau du rendement, c'est un peu compliqué puisqu'il n'y a pas suffisamment de voitures, mais vous avez vu que le coût moyen – je pense que c'est dans le texte du décret – c'est environ entre quatre et cinq euros pour cent kilomètres. Quand vous voyez le coût d'une borne qui est plus ou moins de 15 000 euros, vous faites le coût de la borne et du raccordement, c'est plus ou moins 15 000 euros, quelque part, vous pouvez trouver un rendement sur dix ans. Il faudrait presque le diviser par 10, ce qui est un peu à mon avis l'amortissement moyen d'une borne. À quatre euros le kilomètre, vous pouvez retrouver facilement le nombre de kilomètres

nécessaires, et donc potentiellement le nombre de véhicules associés à cela. Aujourd'hui, les taux de charges de ces bornes publiques sont très faibles. On parle de trois, quatre, cinq pour cent, certains endroits bien situés montent à 15 %, 20 %, mais aujourd'hui, il faudrait au moins arriver à un seuil de 20 % à 25 % de charges pour atteindre un seuil minimal de rendement.

Pour répondre à votre question sur les tarifs, il y a deux manières de voir les choses. Soit on considère que cet investissement, c'est le GRD en tant que tel qui le fait et il fait passer cela dans ses enveloppes tarifaires, donc c'est ce qu'on appelle un modèle d'obligation de service public, par exemple. Cela veut dire qu'on prend en charge les coûts et ils sont traduits dans la facture d'énergie, et là il y a une augmentation mathématique, une cascade tarifaire et donc il y a une augmentation qui serait prévue. Maintenant, pour vous dire quand même l'ordre de grandeur ici, cela paraît évidemment élevé, 30 millions d'euros, mais Resa seul, par exemple, c'est environ 90 millions d'investissements chaque année. Il faudrait évidemment étaler ces 30 millions sur 10 ans et puis cumuler avec les autres GRD, mais effectivement cela aura un impact sur le tarif. Ce qu'on propose ici, pour ne pas qu'il y ait cet impact sur la tarification, c'est qu'il y ait un investissement en fait sur une enveloppe régionale. L'idée, c'est de dire que pour atteindre les objectifs de la Région, peut-être aussi dans le cadre d'un Plan de relance, je sais que ce sont des sujets qui sont actuellement débattus au niveau fédéral, mais aussi transposés au niveau régional, est-ce que c'est une enveloppe qui pourrait venir au niveau d'un Plan de relance et donc qui viendrait être soustraite de la facture d'énergie, mais pour atteindre des objectifs ambitieux, tels que celui expliqué en introduction.

M. le Président. – Je vous remercie pour votre présence et pour votre exposé, Monsieur Warichet.

PROJETS ET PROPOSITIONS

HUITIÈME RAPPORT ANNUEL (01.01.2019 AU 31.12.2019) ADRESSÉ AU PARLEMENT WALLON PAR LE MÉDIATEUR COMMUN À LA COMMUNAUTÉ FRANÇAISE ET À LA RÉGION WALLONNE (DOC. 494 (2020-2021) N° 1)

Aides à l'énergie et au logement pp. 154 à 157

Mobilité et infrastructures pp. 266 à 269

Transports pp. 270 à 273

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen du huitième rapport annuel (01.01.2019 au 31.12.2019) adressé au Parlement wallon par le Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne (Doc. 494 (2020-2021) N° 1).

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à M. Heyvaert.

M. Heyvaert (Ecolo). – Je propose M. Bierin comme rapporteur.

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

Exposé de M. Bertrand, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne

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

M. Bertrand, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne. – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les Députés, tout d'abord merci de m'accueillir comme chaque année devant votre commission pour exposer le rapport annuel, en l'occurrence ici 2019 du médiateur.

Pour ceux qui auraient pris connaissance du rapport en dehors des chapitres concernés à la commission, vous aurez vu que comme chaque année nous traitons à peu près 3 500 réclamations, avec une répartition deux tiers pour la Région wallonne, un tiers pour la Fédération Wallonie-Bruxelles, qu'à partir de ces réclamations, nous formulons un ensemble de recommandations générales et spécifiques. Les générales ont déjà été présentées, discutées dans la commission Fonction publique, mais bien entendu, je suis toujours disponible si l'un ou l'autre parlementaire avait l'une ou l'autre question relative à ces recommandations d'ordre général, qui concernent les

relations entre l'administration et le citoyen et d'autre part, les recommandations relatives à la fonction de médiateur.

Peut-être, ici dans cette commission, vous attendez plus spécifiquement mon exposé relatif au domaine de compétences de votre commission, et je commencerai par les aides à l'énergie et au logement.

Durant cet exercice, évidemment c'est un exercice 2019 où il y a eu un changement de législation, puisqu'il y a eu la fusion des deux primes énergie et rénovation. Je m'attarderai plus spécifiquement sur quelques points relatifs à la mise en œuvre de ce nouveau régime.

Le premier – je crois que vous en êtes tous conscients, vous avez certainement été interpellés de cette difficulté – pour certains demandeurs, le recours à un auditeur – vous connaissez la procédure, il y faut nécessairement passer par un auditeur aujourd'hui – qui va estimer le type et l'étendue des travaux à réaliser. Ce recours à l'auditeur, pour certains, peut être un frein pour envisager les travaux de rénovation.

Des mesures, comme des prêts à taux zéro existent dans le cadre d'un crédit, mais certaines personnes ne peuvent y recourir faute de capacités de remboursement.

Voici un an, le ministre de l'Énergie avait avancé des chiffres en disant que 50 % des demandes sont introduites par des personnes précarisées et que le montant des aides est particulièrement attractif. Il reste des exclus et un arrêté est envisagé pour exonérer de l'audit les travaux d'isolation du toit et les travaux inférieurs à 3 000 euros. À la connaissance du médiateur, cet arrêté n'est pas encore adopté à la date de clôture de cet exercice. Je formule donc une recommandation au Gouvernement de prendre, sans tarder, un arrêté exonérant de l'audit les travaux en dessous d'un certain plafond et que ce plafond soit relevé pour les ménages en état de précarité, les ménages à revenus modestes tels que définis par le Code wallon de l'habitation durable.

Une deuxième question qui est abordée, c'est celle relative aux travaux effectués par une copropriété. Comme vous le savez, la réglementation les exclut de la prime habitation. Dans la DPR de septembre 2019, le Gouvernement s'est engagé à optimiser les règles concernant l'octroi des prêts à taux zéro et des primes pour les copropriétés, mais avec la date de clôture de cet exercice, cette réglementation n'était toujours pas adoptée.

J'aborderai, dans le rapport de l'année prochaine, deux autres questions qui font l'objet de discussions actuellement avec le ministre, mais qui sont des sujets qui deviennent un peu récurrents. C'est la question du défraiement des auditeurs et des problèmes qui peuvent se poser lorsque les auditeurs ne remettent pas leur rapport. Cela existe. Dans ce cas-là, l'administration dit :

« vous devez aller dans le tribunal puisque c'est un rapport purement privé que vous avez avec votre auditeur ». On abordera cette question plus longuement dans le rapport 2020, mais effectivement, cela provoque des difficultés pour l'utilisateur.

Une question aussi dont je viens de parler brièvement avec M. le Ministre, de personnes qui, après l'audit, en réalisant les travaux, ont un niveau de protection, un niveau d'isolation supérieur à ce qui se trouvait dans l'audit. Malheureusement, ces dossiers sont refusés pour le moment en disant : « cela n'était pas prévu dans l'audit ». À titre personnel, je ne peux pas comprendre pourquoi l'administration applique strictement la réglementation. Il y a donc une démarche qui est faite actuellement auprès du ministre pour envisager un système qui permettrait des dérogations dans certains cas.

Vous avez aussi dans le rapport la question relative à la production d'énergie verte. Nous avons été sollicités dans le cadre des dossiers relatifs au mécanisme de prolongation, le fameux facteur K qui permet d'allonger le droit au certificat vert aux personnes dont les installations n'ont pas atteint le taux de rentabilité suffisant.

Il y a plusieurs types de réclamations qui vous sont rapportés dans le rapport. Vous savez que c'est un système qui a été transféré de la CWaPE vers le SPW et que le SPW a connu quelques difficultés au départ pour gérer ces 6 500 demandes de révision qui avaient été reçues en 2019. On attendait la mise en œuvre d'un outil informatique spécifique. Je dois dire aujourd'hui que l'administration est en train de traiter les dossiers 2010. Le mouvement est démarré. L'administration est en train de traiter cet ensemble de dossiers et je m'en réjouis. C'est un peu lié aux transferts que des difficultés ont été enregistrées à ce moment-là. Si je peux me permettre d'avancer dans la présentation, je vous dirai quelques mots aussi sur la partie mobilité et infrastructure. Le chiffre de réclamation est extrêmement stable, on est autour de 70 dossiers en la matière. Cela concerne les routes, les bâtiments, les voies hydrauliques. Il y a aussi quelques thématiques comme la responsabilité civile de la Région pour des accidents qui seraient causés par des défauts à la voirie, les nuisances dues au trafic, l'homologation de véhicules, les travaux publics et les voies hydrauliques.

Dans le rapport, vous trouverez quelques exemples de situations que nous avons gérées en la matière, mais je dois dire que – car le médiateur n'est pas uniquement là pour relater ce qui ne va pas – quand des administrations font manifestement des efforts spécifiques pour répondre rapidement aux citoyens, il faut aussi le signaler. À cet égard, je tiens à dire que la relation avec le SPW Mobilité et Infrastructures est plutôt une relation positive même si, de temps en temps, il est nécessaire d'insister, d'envoyer des rappels pour avoir des réponses.

Néanmoins, des procédures sont mises en œuvre au sein de ce département et cela permet de donner des réponses assez rapides lors de demandes des citoyens.

Vous voyez que je formule à nouveau deux recommandations qui sont maintenues en 2019, à nouveau, même si les travaux avancent, mais ce rapport est bien relatif à 2019 et non à 2020. La première concernant le mécanisme de traçabilité des dossiers afin de permettre aux citoyens de connaître l'état d'avancement de sa demande. C'est un dossier qui avance, mais au moment de clôturer le rapport, il n'était pas encore clôturé. La deuxième concerne l'homologation de véhicules et l'extension à l'ensemble des états membres de l'Union de la validité de l'homologation d'un véhicule produit hors de l'Union européenne.

L'année passée, la ministre en charge de cette question avait répondu au médiateur qu'elle ne soutenait pas cette recommandation. Elle affirmait la volonté de la Wallonie d'examiner ces demandes au cas par cas afin de vérifier strictement les prescriptions techniques et d'appliquer les dispositions européennes en vigueur.

En conclusion, vu cette position, nous avons suspendu cette recommandation n'ayant pas eu vraiment de dossiers significatifs dans l'exercice suivant, à savoir, l'exercice 2020.

Je terminerai, si vous êtes d'accord, par le chapitre relatif au transport. Là aussi, le nombre de réclamations est assez similaire aux réclamations des années antérieures.

Les questions les plus récurrentes à l'égard des TEC concernent le respect des horaires, l'offre jugée insuffisante de transports, l'attitude de chauffeurs ou de contrôleurs, la question des amendes et la qualité de l'information au guichet, aux arrêts ou sur le site Internet.

Dans le rapport, vous trouverez à nouveau des exemples de situations vécues par des citoyens. À cet égard, je dois dire que nous sommes en discussion, mais cela fait déjà un certain temps et aucune conclusion ne se profile pour établir un protocole de collaboration sur la gestion des plaintes en première ligne au sein des TEC et de l'OTW et en deuxième ligne chez nous.

Sur le fond, nos relations avec les différentes directions régionales fonctionnent relativement bien, même si, à nouveau ici, je dois dire qu'il y a l'une ou l'autre direction où nous devons sans cesse insister pour avoir des réponses. Cela a été rappelé à l'administration centrale. Néanmoins, avec la plupart des directions, la collaboration sur le traitement des réclamations est relativement satisfaisante.

Nous formulons quelques recommandations que nous avons maintenues par rapport à l'exercice antérieur. La première qui concerne un ensemble de

questions que nous souhaiterions voir examiner avec le conseil consultatif des usagers de transports publics, notamment la question des améliorations à préconiser dans la manière de traiter les clients ainsi que ceux qui sont en situation de précarité ou de déficit numérique.

Une autre recommandation qui est maintenue, qui est l'étape relative à l'établissement d'un guide du voyageur qui reprendrait non seulement ces obligations, mais aussi les missions et les valeurs du transporteur, elle reste selon nous d'actualité.

Celle qui malheureusement n'a vraiment pas évolué et qui en principe devrait l'être dans les années qui viennent, mais pour nous qui est assez incompréhensible, c'est le cas que j'ai déjà évoqué au moins à deux reprises des amendes qui sont infligées – le cas classique – au gamin de 12 ans qui a oublié son abonnement. Il se fait malheureusement contrôler ce jour-là, alors qu'il a un abonnement annuel. Il a payé la redevance, quelque part, pour le service du transport. Malgré tout, jusqu'à présent, contrairement à ce que la SNCB a fait, puisque la SNCB a changé son système, la sanction de 10 euros sera appliquée même si le lendemain il vient bien prouver qu'il a son abonnement. C'est une question qui est liée notamment à la gestion informatique du suivi des défauts, des manques de chacun, et donc l'impossibilité de voir si on est récidiviste ou pas.

Voilà, cette recommandation restera d'actualité, et cela revient régulièrement. Le type de recommandation incompréhensible pour les parents. Le médiateur évidemment ne défend pas le type qui resquille, qui ne paye pas et qui monte dans le transport. C'est un autre débat. Peut-être qu'il considère qu'il a droit aux transports gratuits, c'est un autre débat. Ici, on parle bien de personnes qui ont un abonnement valable et qu'ils peuvent utiliser.

Le dernier point, et c'est une question, je sais Monsieur le Ministre, toujours très compliquée, celle du transport scolaire. Nous recevons régulièrement des réclamations notamment dans des situations souvent extrêmement difficiles, avec la fameuse règle de la distance minimale domicile-école de 1 kilomètre et aussi la durée de trajet, et notamment lorsqu'il s'agit de familles, de parents d'enfants porteurs de handicap, avec aussi des incompréhensions sur la durée du temps qui est pris par le transport scolaire pour amener les enfants dans les écoles d'enseignement adapté.

Cette recommandation sur une souplesse dans les dérogations est évidemment maintenue. Nous savons bien que cela touche un autre aspect que simplement la gestion du transport. On touche ici à des aspects relatifs au Pacte scolaire et sauf erreur de ma part, nous avons entendu le ministre qui effectivement lui-même avait aussi l'intention d'avancer en la matière, même s'il est loin d'être seul à pouvoir prendre des décisions.

Néanmoins, ces situations sont souvent très délicates, souvent compliquées pour les familles qui les vivent.

Monsieur le Ministre, actuellement, d'ailleurs, il y a encore aussi une interpellation directe qui vous est faite sur les moyens financiers qui permettent de compenser l'absence de transport scolaire au moment quand la famille a vraiment droit à ce transport. Il y a une interpellation qui est faite à votre égard où nous serions intéressés d'avoir votre positionnement.

Voilà, j'ai essayé d'être le plus dense, le plus rapide possible, en évoquant les différents chapitres. Bien entendu, je suis ouvert et je suis prêt à répondre à toutes vos questions qui concerneraient ces chapitres, éventuellement d'autres. En tous cas je vous remercie pour votre attention.

Échange de vues

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

M. Nemes (PTB). – Tout d'abord, Monsieur Bertrand, merci beaucoup pour ce rapport. Les recommandations qu'il apporte sont toujours riches d'enseignements et les témoignages nous en disent long sur les problèmes qui subsistent en Région wallonne. Je pense vraiment que ce rapport est l'occasion d'avoir un retour objectif sur la réalité du terrain, qui permet de sortir des discussions et du blabla du Parlement pour voir concrètement les effets sur la vie des gens. Les discussions des conclusions de ce rapport devraient être un moment phare du Parlement, je trouve.

J'ai plusieurs séries de questions qui s'adressent plutôt à M. le Ministre, concernant les conclusions et les recommandations de ce rapport.

Tout d'abord, à propos des primes à l'isolation, il y a deux recommandations qui sont faites. Une qui concerne le frein que l'audit peut représenter pour certains demandeurs, particulièrement les plus précarisés. Et l'autre sur les travaux en copropriété.

Monsieur le Ministre, pour la première recommandation, comme cela a été rappelé ici pendant l'exposé, votre cabinet annonce que 50, % des demandeurs de primes à l'isolation proviennent de personnes précarisées. Où en êtes vous concernant l'arrêté recommandé par le médiateur pour exonérer l'audit pour les travaux en dessous d'un certain plafond et pour relever ce plafond pour les ménages en situation de précarité ou à revenus modestes ?

Ensuite, concernant la seconde recommandation, sur les primes pour les copropriétaires, va-t-elle également être appliquée comme le prévoit votre Déclaration de politique régionale et si oui dans quel délai ?

En fait, ce que je trouve vraiment intéressant par rapport aux deux recommandations qui sont faites ici, c'est par rapport à la politique des primes. Je parle dans l'introduction de l'analyse objective de la situation. On est vraiment ici face à des recommandations qui sont la preuve par trois que la politique de subsidiation et de primes ne fonctionne pas. Responsabiliser les gens ne suffit pas. On a la preuve que les gens veulent isoler leur maison. Ils sont responsables. Ils ont la volonté, mais le système ne permet pas de le faire. D'autant plus que la précarité augmente en Wallonie et que le nombre de ménages qui ont les moyens de faire ces travaux va continuer à diminuer. Ce qu'il faut maintenant ce n'est pas endetter les gens, mais avoir une initiative publique pour mener ce genre de travaux sans laisser les gens seuls face à ce problème qui concerne tout le monde, savoir comment diminuer l'impact énergétique du logement.

Vraiment, c'est un non-sens de désolidariser le prêt à taux zéro des économies d'énergie que permettent les travaux. Endetter les gens pour isoler leur maison, ce n'est pas une bonne idée. Pourquoi, et j'aimerais vous entendre là-dessus, Monsieur le Ministre, ne pas passer à un système de tiers payant où la Région se rembourserait sur les économies d'énergie du ménage ? Ils pourraient ainsi isoler sans impacter le pouvoir d'achat des gens. D'où ma question : Monsieur le Ministre, allez-vous pousser plus loin que la politique de primes et de subsidiation et d'aller vers un système de tiers payant pour les personnes qui souhaitent isoler leur domicile ?

Ensuite, concernant les transports en commun, particulièrement celui des enfants handicapés, on peut lire la phrase suivante : la ligne de conduite adoptée par les sociétés TEC aboutit parfois à des décisions contraires au bon sens et à l'équité. Je trouve qu'il y a de quoi être interpellé d'autant que l'on nous rapporte ici une situation où les moyens budgétaires insuffisants sont responsables.

Le rapport souligne, page 272, l'obligation d'améliorer l'offre de services notamment le respect des horaires et par rapport à cela, l'OTW, pour sa part, indique clairement que le fonctionnement de l'enveloppe fermée les force à mettre en concurrence les usagers en invoquant qu'améliorer la qualité du service pour ces enfants entraîne une diminution du service pour d'autres usagers.

Je pense vraiment ici que l'on a un signal clair que le financement des TEC n'est pas suffisant. C'est clairement en opposition avec les choix budgétaires du Gouvernement qui a décidé de ne pas refinancer le TEC à hauteur de ses besoins. On ne va pas refaire ici toute la discussion sur les 94 millions d'euros coupés par la majorité précédente. Cependant il est clair que des situations comme celle-ci, c'est préoccupant, c'est le résultat, c'est votre choix de ne pas dégager de budget spécial. Je suis d'autant plus interpellé que cette

recommandation était déjà d'actualité l'année passée lors de la présentation du 7^{ème} rapport du médiateur. Je vous avais d'ailleurs déjà interpellé à ce sujet sans obtenir de réponse de votre part.

Cela veut dire que depuis deux ans au moins les problèmes ne sont ni résolus, ni en voie de l'être et qu'ils ne le seront pas encore cette année à moins d'un changement dans votre politique.

Monsieur le Ministre, allez-vous revenir sur votre décision de laisser l'OTW dans une enveloppe fermée, qui ne lui permette pas d'accomplir sa mission de service public, pour enfin financer nos transports en commun à la hauteur des besoins ?

Ensuite, comment comptez-vous développer une réponse publique à ce besoin plutôt que de passer par le secteur privé ? Enfin, comptez-vous faire appliquer la recommandation du médiateur demandant plus de souplesse et de compréhension dans l'instruction de dossiers de dérogations ?

Pour finir, encore une fois, la recommandation du médiateur concernant l'amende pour les oublis d'abonnement reste d'actualité. Cela vient d'être souligné. Monsieur le Ministre, en janvier de l'année passée, à propos de cette même recommandation, vous aviez déclaré que vous alliez en parler avec l'OTW pour trouver un juste équilibre entre souplesse, compréhension et les besoins liés au service. Sur ce, l'OTW déclare que cette amende pourrait être supprimée d'ici cinq ans. Qu'est-ce qui empêche de la supprimer tout de suite, en fait ?

D'avance merci pour les réponses que vous voudrez bien apporter.

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

M. Douette (MR). – Merci également pour la qualité de votre rapport et de votre exposé.

Je ne vais pas revenir sur la partie énergie puisque M. Nemes a posé toute une série de questions et j'écouterai les réponses.

Au niveau de la partie « Mobilité et Infrastructure », effectivement vous mettez en avant une recommandation qui était la mise en place d'un service aux usagers.

C'est à M. le Médiateur que je m'adresse. Pouvez-vous nous dire si ce service est opérationnel ? Vous avez dit qu'il y avait de bonnes relations par rapport aux plaintes, que cela évoluait. Est-ce par rapport à ce service mis en place ? Je l'ai peut-être moins vu dans la lecture transversale que j'ai pu faire du rapport et également la même question au niveau de l'application Avarie web.

Pouvez-vous nous dire si tout cela se met en place effectivement ?

J'ai peut-être une question qui s'adresse à deux personnes : à vous, Monsieur le Ministre, et à M. le Médiateur, vous avez cité une attention particulière qui doit être menée vers les populations précarisées et les personnes concernées par le vieillissement au niveau de l'OTW, y a-t-il des mesures concrètes, Monsieur le Ministre, qui sont mises en place au sein de l'OTW pour répondre à ces questions et quels seraient éventuellement les différents obstacles qui empêcheraient, qu'ils soient financiers ou autres, de mettre en place ces mesures concrètes ?

Je terminerai par le transport scolaire avec cette recommandation qui est, je vous l'avoue, parfois difficile à mettre en place, notamment au niveau du transport d'élèves en situation de handicap, avec cette règle minimale du un kilomètre et parfois des transports relativement longs. Je souhaiterais qu'à tout le moins on puisse réfléchir à supprimer cette règle du un kilomètre puisque pour réduire ces heures assez longues de transport au niveau des bus, je connais plusieurs parents – et j'ai eu l'occasion d'avoir un établissement spécialisé primaires et secondaires sur ma commune – qui ont fait le choix, tout simplement, de déménager pour éviter ces longueurs de transport parce qu'il n'y avait pas de solution qui se présentait, et se sont rapprochés de l'établissement en question, mais n'ont pas su se rapprocher à une distance suffisante. Certains sont parfois à 930 mètres du bâtiment, notamment j'ai deux cas de figure qui me viennent en tête, avec un enfant qui est trisomique et l'autre qui est autiste, qui doivent voyager le long d'une nationale en plein hiver et la réponse a été tranchante de la part de l'OTW : il n'y a pas de solution et donc on envoie ces deux enfants sans accompagnement faire 900 mètres le long d'une nationale.

J'estimais qu'il y avait déjà pas mal de démarches de la part des parents allant jusqu'à un déménagement et d'arriver à une forme aussi rigide et implacable de réponse, cela me paraissait un peu surréaliste dans l'époque où l'on vit, surtout qu'il y avait, comme je l'ai dit, un effort fait. Peut-être, tout simplement supprimer cette règle du kilomètre.

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

M. Matagne (cdH). – Même sujet, Monsieur le Ministre, mais à l'inverse, j'ai été confronté à des parents dont l'enfant souffre d'un handicap qui nécessitait une école spécialisée. Vous êtes, selon les critères, contraint de choisir l'école la plus proche si vous souhaitez une intervention dans le transport de l'enfant sauf que l'école la plus proche qui pourra dispenser l'enseignement spécifique n'est pas forcément l'école la plus proche qui pourra dispenser l'enseignement spécifique et les soins spécifiques adaptés. Je n'ai pas de solution toute faite, entendons-nous bien, je tenais simplement à vous

sensibiliser par rapport à la question de savoir s'il était possible d'intégrer le type de soins dans les critères de sélection de l'école en plus de l'enseignement. C'est simplement une question.

Merci beaucoup, Monsieur le Ministre, pour le suivi que vous pourrez donner.

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

M. Frédéric (PS). – Extrêmement brièvement et je ne m'adresserai pas au ministre parce que le ministre, nous l'avons sous la main en permanence. Si on décortique l'ensemble du rapport, on peut déposer 3 700 questions, cela ne me semble pas être ni le moment ni le lieu. Je veux donc profiter de la présence du médiateur pour susciter une réflexion et lui poser une réflexion. C'est une réflexion que je me suis souvent faite dans ma vie passée, et c'est un sujet que je vais aborder avec les médiateurs fédéraux qui faisaient le même exercice à la Chambre, vous connaissez, le fonctionnement est le même, c'est dire que c'est extrêmement intéressant d'avoir une vision des problèmes concrets qui sont envoyés par la population et qui permettent de donner du sens aussi à l'action des décisions politiques, certes. La partie la plus importante, je trouve, au-delà de ce descriptif, de cet inventaire dans votre contribution, ce sont bien les recommandations.

J'ai parfois un peu le sentiment – mais ce n'est pas nouveau, cela fait 20 ans que j'ai ce sentiment-là – que les recommandations, et je relis à peu près les mêmes ou amplifiées d'une année à l'autre. J'ai un peu le sentiment qu'il manque un maillon entre le moment où l'on reçoit le compte rendu brillamment rédigé, sans excès, et les recommandations dont on peut se dire à un moment donné : que deviennent-elles ? Tout cela est intéressant, mais il faudrait que l'on puisse aller un pas plus loin.

J'avais émis l'idée à la Chambre et on l'avait mise en œuvre. L'exercice qui n'était pas facile qui était de faire une espèce de tableau de suivi. Avec la présidence du Parlement à l'époque – je ne voulais même pas parler de cela, c'est parce que l'idée me revient maintenant –, en disant : il y a un certain nombre de recommandations qui pourrait nécessiter et entraîner une initiative soit du Gouvernement soit du Parlement, qu'a-t-il été mis en œuvre ou pas et que l'on puisse se baser sur ce tableau de bord pour prendre des initiatives au plan parlementaire.

Je me demandais, je sais que vous êtes contents chaque fois que vous venez. Vous avez la tribune. On vous écoute. Vous avez plein de questions, surtout pour le ministre. Que pensez-vous de l'idée ? Ne me dites pas qu'elle est excellente d'abord, dites-moi vraiment ce que vous en pensez. Voir un peu comment on pourrait s'y prendre, cela aurait-il du sens et de l'utilité dans le cadre de votre job ? Parce que peut-être que ce n'est pas comme au Fédéral, que chaque fois que vous avez émis

une recommandation, vous avez constaté que dans les six mois, les choses étaient concrétisées et que vous étiez donc un homme parfaitement comblé, ce que je souhaite au demeurant. Je voudrais bien avoir votre sentiment à l'égard de cette modeste réflexion.

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

M. Florent (Ecolo). – Je remercie le médiateur et ses services. Une seule question qui n'a pas été abordée, je pense, puisque l'essentiel des réclamations qui concernent l'énergie porte sur le tarif *prosumer* et les différentes dispositions relatives à ce tarif, réduction des certificats verts pour ceux qui en avaient, prime Quali watt. Simplement la question : qu'a-t-il été mis en place et qu'est-ce qui le sera pour établir une meilleure communication, une meilleure information vis-à-vis des différents citoyens concernés ? J'ai envie de dire une information ad hoc, puisque je ne vais pas dire que chaque cas est différent, mais pas loin. Il y a énormément de dispositifs différents suivants aussi la réglementation à laquelle ils se rapportent.

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

M. Fontaine (PS). – Très rapidement, puisque mes excellents collègues ont déjà balayé la plupart du rapport du médiateur que je profite de remercier pour sa présentation. Je voudrais juste confirmer également à M. le Ministre que les personnes en état de précarité, mais pas que, des indépendants pensionnés qui ont une toute petite pension, ont de grosses difficultés à accéder au prêt. Il faudrait donc aller dans le sens d'alléger le mécanisme pour que le plus grand nombre puisse y accéder.

En ce qui concerne le transport, je me joins à tout ce qui a été dit par rapport aux personnes handicapées, aux enfants handicapés.

J'ai été surpris, je ne suis pas un utilisateur assidu des bus du TEC, mais j'ai été surpris d'apprendre que quand quelqu'un ne dispose pas de son document sur lui, de son abonnement sur lui, il a une amende de 10 euros, alors que l'on pourrait très bien, comme la police le fait, faire un PVA d'avertissement et aller représenter son abonnement dans les x jours après.

Monsieur le Ministre – pas maintenant, mais je serais intéressé d'avoir la réponse –, à combien se chiffre ce montant de PV sur une année ? Parce que si c'est un budget dérisoire, on peut très bien le gommer tout de suite puisque, mon collègue l'a bien dit, la prévision est de supprimer ce système-là dans les cinq ans. Si c'est juste une raison informatique, l'excuse, à mon avis, ne tient pas vraiment la route. Serait-ce une question de budget où, auquel cas, les amendes cumulées seraient tellement importante que l'OTW ne pourrait pas s'en passer ?

Je me limiterai à cela puisque tout le reste a été évoqué. Je ne vais pas rallonger les débats inutilement.

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

M. Bertrand, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne. – Rapidement, quelques réponses. Pour M. Douette, le service aux usagers premier niveau, deuxième niveau, cela fait partie de tout le système de traitement des réclamations au SPW. Maintenant, depuis un an, il y a un formulaire en ligne et un *dispatching* vers les différents DG du SPW. Ce système est mis en route. Comme je l'ai exposé dans la Commission fonction publique, il y a une réunion un peu plus qualitative pour savoir comment les différentes premières lignes au SPW ont géré ces réclamations avec nous-mêmes pour estimer.

Contrairement à ce que certains craignaient, ce n'est parce qu'il y a une action du SPW pour introduire une réclamation – si vous avez un problème – que le SPW a été inondé de réclamations. Il y a parfois un fantasme, une crainte que si l'information active existe, les gens vont tout d'un coup porter plainte. Les gens portent plainte quand ils ont un souci, lorsqu'ils considèrent qu'il y a un mauvais fonctionnement de l'administration. Ils ne le font pas pour le plaisir. Le système est en activité depuis un an et demi. Jusqu'à présent, il est assez satisfaisant.

Avarie Web, je ne sais pas vous le dire maintenant. Peut-être que M. le Ministre saura si le système est déjà en œuvre maintenant. C'est un système de gestion interne.

Sur l'inspection sur le transport scolaire, je pense que tout a été dit. Les cas que vous citez sont souvent les mêmes. Ce sont les situations les plus compliquées, les plus difficiles qui sont malheureusement, avec la spécificité stricte de la réglementation aujourd'hui, difficilement solutionnable, et nous le regrettons.

En ce qui concerne les recommandations, Monsieur Frédéric, votre question est une question récurrente, comme vous l'avez dit. Je n'ai pas dit que c'était une bonne idée. Mais j'ai dit que c'était une idée récurrente.

J'ai deux réponses. Nous, en interne, nous tenons un tableau de suivi des recommandations par rapport par exemple aux réponses du ministre, des directeurs généraux. Nous voyons : M. le ministre a dit à telle commission ceci ou cela. Nous suivons l'actualité législative ou réglementaire pour voir si ces recommandations sont suivies.

Attention, le médiateur formule des recommandations. Nous disons toujours que c'est le choix et la responsabilité politique de dire que vous ne suivez pas notre recommandation.

La dernière réponse à formuler est que cela fait des années que se trouve en recommandation numéro un que le ministre-président ou un autre ministre vienne deux fois par an déposer un rapport de suivi des recommandations devant votre Parlement.

Il y a eu des engagements, mais je pense que jusqu'à présent... Or ce rapport existe, la cellule audit commune entre le ministère de la Fédération et le SPW est chargée de faire un tableau de suivi des recommandations de la Cour des comptes et du médiateur. Je suis certain que l'information existe. Je recommande que le Gouvernement le communique régulièrement aux parlementaires, pour qu'ils puissent voir et « assumer » leurs fonctions de contrôle de l'action du gouvernement. C'est aux parlementaires de demander la communication.

Sauf erreur de ma part, cela n'a jamais vraiment été transmis. Je ne peux que formuler année après année cette recommandation, pour que ce soit réalité. Et comme je vous le dis, à mon avis, ce n'est pas impossible, puisque cela existe.

Pour les amendes, cela fait des années que je trouve personnellement cela incroyable. La SNCB qui avait le même problème a enfin réglé le problème il y a deux ans. Maintenant, si on se présente dans les 15 jours, je crois, il n'y a pas de sanction à la clef. Cela me semble assez logique.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Il y avait un certain nombre d'interventions et d'interpellations. Je voudrais d'abord remercier M. le médiateur pour son travail et l'ensemble de ses commentaires et des propositions, et également les parlementaires pour les différentes interventions.

Je ne vais pas être exhaustif, puisque comme M. Frédéric l'a très bien dit, il y a beaucoup d'autres moments pour m'interpeller. Je vais reprendre quelques éléments principaux.

Concernant la partie énergie, prime habitation, vous avez raison, Monsieur le Médiateur, nous n'avons pas encore modifié l'arrêté concernant l'obligation d'audit. La raison est que nous devons envisager la création d'une nouvelle prime, parce que supprimer simplement l'audit dans le cadre de l'isolation de toiture et des travaux de moins de 3 000 euros ne fonctionne pas. Le système tel qu'il est prévu ne permet pas de le faire. Donc, nous avons préparé – mais nous sommes à la veille du passage au Gouvernement – l'arrêté à ce sujet.

Deuxièmement, il est prévu une réforme du mécanisme MEBAR pour les primes sous l'angle plus social avec l'objectif de notamment soutenir l'audit pour les personnes précarisées pour éviter l'effet de *lock in* futur, donc de mauvais choix d'investissement et ne pas entretenir ces ménages dans une situation de précarisation. Nous avons d'ailleurs prévu une évaluation de la prime habitation cette année-ci, en collaboration avec mon collègue, le ministre Collignon. On adoptera une approche globale à la fois du système MEBAR et du système des primes.

Comme je le disais, nous allons continuer de nous appuyer sur l'audit comme un élément important, mais en même temps, en prenant en compte la dispense d'audit dans un certain nombre de cas.

Sur la remontée du plafond de l'audit que vous avez évoquée, c'est effectivement un élément qui fait partie de la réflexion.

Concernant les primes pour les copropriétaires, le Code du logement qui est également en cours de révision – ce n'est pas de la compétence de cette commission – intégrera les copropriétés. Donc, la prime Habitation leur sera accessible. Ceci dit, la prime simplifiée intègre déjà l'accès aux copropriétés aux mécanismes de primes prévus dans les deux textes, à la fois personnes morales et personnes physiques, donc la future modification de l'arrêté pour les primes simplifiées.

Vous avez aussi évoqué la question des auditeurs qui ne remettaient pas leur rapport. Là aussi, c'est un élément que l'on peut tout à fait prendre en compte dans l'ensemble de l'approche, et notamment pour ce qu'il en est de la question des contrôles de ces auditeurs. Nous sommes effectivement en train d'examiner tout cela.

Autre sujet, la question des dossiers facteur K, donc production d'électricité verte. Comme vous l'avez dit, l'administration a hérité du dossier qui était auparavant au niveau de la CWaPE, les différents éléments se trouvent d'ailleurs sur le site certificats.vert.wallonie.be.

Un courrier postal a été envoyé aux producteurs qui n'utilisent pas le site pour les informer de la possibilité de demander une révision de leur facteur K pour veiller à ce que tout le monde ait accès aux mêmes informations.

Plusieurs moyens d'informations sont donc à disposition des citoyens. L'information sur le site web.energie.wallonie.be, les guichets de l'énergie, le numéro vert 1718. Il a fallu un certain délai pour la mise en œuvre de ce système, mais nous sommes dans une phase d'accélération, d'automatisation, autant que possible, du traitement de ces dossiers puisqu'il faut traiter chaque cas sur mesure, suivant la situation de chaque *prosumer*.

Je rappelle que, même si la redevance *prosumer* est une compétence en tant que telle de la CWaPE, les guichets énergies répondent aux questions des usagers, notamment sur base d'une vidéo qui a été réalisée par la CWaPE.

Sur le volet Énergie, M. Nemes est aussi intervenu et a évoqué la question du tiers payant. Cela fait partie des hypothèses que l'on peut envisager. Globalement, nous avons plusieurs projets en cours : j'ai parlé de la réforme MEBAR, de la réforme des primes, nous avons aussi des budgets importants en matière d'isolation des bâtiments sous plusieurs « casquettes », le Plan de

transition, le Plan de relance, probablement Get up Wallonia également.

Tout cela est en chantier, mais j'attire votre attention sur le fait que, dans le cadre des publics précarisés, c'est souvent davantage un problème d'avancer l'argent plus que de taux de subsidiation puisqu'une grosse partie, de l'ordre 70 %, peut être accessible en subsides. Le problème est qu'il n'y a pas toujours d'accès aux prêts et que l'on n'a pas toujours la capacité d'avancer l'argent que l'on peut obtenir par subsides. Tout cela fait partie de la réflexion.

En Mobilité et Infrastructures, vous aviez évoqué dans votre rapport le fait que les demandes d'indemnisation font l'objet d'un délai très long, mais je pense que le délai s'est réduit. Il y a quand même une évolution puisque l'on est normalement maintenant à deux mois, du point de vue de la partie analyse. Parfois, les dossiers nécessitent une analyse complexe et il arrive qu'il y ait un manque de réactivité des plaignants quant aux informations qu'ils doivent transmettre. Différentes causes peuvent être évaluées. Il existe également une permanence téléphonique qui permet d'avoir accès aux juristes gestionnaires des réclamations.

En matière d'informatique, la demande initiale introduite d'un outil informatique de suivi auprès du département des technologies de l'information du secrétariat général en 2015 n'a pu être attribuée qu'en 2019. Donc, évidemment, on est seulement à la mise en œuvre en raison de différents changements au sein de l'administration des personnes responsables ou de disponibilités budgétaires. Tout cela précède cette législature. Forcément, on n'est donc pas encore à l'utilisation de cet outil.

En 2020, il y a eu le travail de développement de l'application de cet outil et donc, après la phase de test, cette nouvelle plateforme devrait assurer le lien vers les applications informatiques de la direction des recettes, donc Percewal et vers la SOFICO. Le prestataire informatique assurant la maintenance de Percewal n'a pas tout de suite répondu aux demandes, ce qui a également provoqué un certain retard. L'application, dans sa nouvelle version, sera testée dans les prochains jours, puisque vous évoquez ce sujet, et sera totalement opérationnelle dès l'automne 2021. Cela, c'est pour les éléments qui évoluent du côté informatique.

Sur le secteur des transports, il y a une volonté de collaboration, un souhait qui est évoqué, mais aussi une volonté de notre part de plus grande collaboration entre les différents acteurs des transports. Vous évoquez l'établissement d'un guide du voyageur. La question des amendes oubliées, on l'a évoquée et plusieurs personnes l'ont évoquée. D'abord, il y a un processus conjoint qui est en cours entre l'AOT et l'OTW concernant l'analyse du service, la perception du service qui a été établi en 2020 et qui sera opérationnalisé courant de cette année-

ci avec le support d'un adjudicataire d'un marché qui sera prochainement publié.

Ceci intègre la mise en place d'un comité de pilotage du service perçu, donc orienté usager, qui rassemblera l'AOT, l'OTW, des représentants des usagers – probablement similaires à ceux qui sont désignés par les bassins de mobilité – et les services du Médiateur. Chaque partie apportera ses éléments contribuant à l'analyse du service perçu, sur laquelle des priorités seront ensuite identifiées, traduites, par l'OTW dans un plan d'action annuel d'amélioration de la qualité des services.

L'AOT apportera également les résultats de l'enquête de satisfaction qui a été menée par le prestataire externe. L'OTW partagera la synthèse de sa catégorisation des plaintes clients issue de son système relation client. Vous-mêmes, Monsieur le Médiateur, vous pourrez partager sur base de votre rapport les différents constats et recommandations et la voix des clients est actuellement portée de manière indirecte par enquêtes, relais de l'OTW, les services du Médiateur, et cetera. L'idée est évidemment qu'il y ait à terme – relativement moyen terme – des représentants des usagers qui puissent eux-mêmes directement faire ces relais.

Tenant compte de toutes ces évolutions, je ne peux pas me prononcer à ce stade-ci sur vos trois pistes précises, mais j'ai bien entendu ce qui a été dit aussi par les parlementaires concernant l'amende. Vous avez bien fait de me rappeler ce que j'avais dit l'année dernière, parce que c'est vrai que je n'avais pas été vérifier avant cette commission, ce qui est toujours une erreur. Nous allons réexaminer cette question. Je ne pense pas que c'est une question budgétaire, Monsieur Douette, que vous évoquez. C'est plus un problème de ne pas avoir à la fois d'impunité, bien sûr, et aussi d'avoir un comptage possible au niveau de la fréquentation des bus, parce que c'est aussi cela la difficulté. Quand on n'a pas son abonnement, qu'on ne présente pas sa carte, et cetera. Il n'y a pas non plus de comptage statistique, ce qui est aussi un problème dans la gestion générale.

Mais bon, on va examiner cette situation qui n'est pas totalement comparable à celle de la SNCB. Cela n'empêche pas que j'entende tout à fait de manière compréhensible vos interpellations à ce sujet.

Concernant la question du transport scolaire qui a aussi donné lieu à plusieurs interventions, c'est clairement un dossier très compliqué, vous le savez bien. J'entends bien évidemment la demande de souplesse. La difficulté est qu'on doit aussi être juste. Ce qui est compliqué, c'est de demander aux acteurs d'être souples, tout en étant justes et équitables. Je suis tout à fait ouvert à travailler à cela, mais ce n'est pas facile d'écrire des règles qui sont à la fois claires, justes et souples, puisque chaque situation est différente.

Deuxièmement, la règle du kilomètre, j'entends bien ce que vous dites, mais si l'on supprime la règle du kilomètre, c'est un fameux budget supplémentaire. C'est la raison de l'existence de cette règle qui vise non pas à obliger les personnes à faire un kilomètre à pied, mais simplement c'est celle qui détermine le fait que l'on a droit au transport scolaire, c'est-à-dire à mettre en place un circuit spécifique ou à détourner un circuit existant. Sinon, par défaut la règle c'est évidemment le service public, les circuits publics puisque beaucoup de ménages qui sont sur le trajet ou en ville sur les trajets des circuits classiques n'ont pas droit à avoir un circuit spécifique. C'est cela qui a fondé cette règle du kilomètre, mais elle donne lieu à de nombreuses interpellations y compris des situations qui paraissent indéfendables, inexplicables. Le problème est de garantir l'égalité, comme je le disais, et en même temps le financement. Mais bon, on peut tout à fait reprendre cet examen, surtout que nous avons une analyse en cours sur le sujet. C'est une étude menée par le SPW Mobilité et Infrastructures sur l'avenir de la mission du transport scolaire. Cela, nous en avons déjà parlé. Il va donc faire une analyse plus globale. Il va remettre une série de recommandations donc je renverrais plutôt aux conclusions de cette étude avant de voir comment nous pouvons agir un peu plus globalement.

Voilà, Monsieur le Président, Monsieur le Médiateur, Mesdames et Messieurs les parlementaires. Je pense que j'ai plus ou moins fait le tour, mais nous avons donc un certain nombre de chantiers en cours et d'autres que nous pouvons également réactiver suite à toutes vos interventions.

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

M. Nemes (PTB). – Si M. Bertrand doit y aller, ne m'attendez pas nécessairement, je voudrais bien interpellé M. le Ministre Henry.

En fait, je n'ai pas compris votre réponse sur le tiers payant.

M. le Président. – Monsieur Nemes, un instant, je voudrais juste demander s'il y a d'autres questions pour M. Bertrand en particulier puisque vos questions concernent M. le Ministre, comme cela nous pouvons libérer M. Bertrand.

M. Nemes (PTB). – Merci, Monsieur le Président. Je disais que je ne comprenais pas la réponse de M. Henry à propos du tiers payant vu que le principe même du tiers payant est que la Région wallonne avance l'argent et se rembourse sur l'économie d'énergie réalisée par le ménage. Donc on répond clairement au besoin de liquidité des ménages précarisés vu qu'ils n'ont plus besoin d'avancer l'argent, mais juste d'avoir la volonté d'isoler leur maison. Vous sentez qu'ils ont déjà vu le nombre de personnes qui cherchent à faire des travaux d'isolation.

Dans ce sens, pouvez-vous préciser comment vous envisagez, Monsieur le Ministre, le tiers payant dans les différents plans ou casquettes pour reprendre votre propos que vous assumiez à la Région ? Je suis un petit peu déçu de ne pas vous avoir entendu concernant l'enveloppe TEC. C'était l'occasion d'avoir votre mise à jour sur cette question.

Ensuite, concernant les abonnements, je ne comprends pas non plus voterez réponse parce que vous dites que vous allez vous concerté avec l'OTW. C'est presque mot pour mot votre réponse de l'année passée. Je comprends tout à fait votre argument du besoin de compter, du besoin de statistique. Comme M. Fontaine l'a rappelé, comme M. Bertrand l'a rappelé aussi, réclamer 10 euros pour cela, c'est incompréhensible. Alors qu'une demande de présenter, l'abonnement dans un délai imparti remplit le rôle statistique.

Je réitère ma question : est-il nécessaire d'attendre ? L'OTW annonce que d'ici cinq ans l'on pourrait supprimer cette prime. Pourquoi cinq ans ? Pourquoi ne le fait-on pas maintenant ? La SNCB le fait depuis deux ans. Là-dessus, j'aimerais bien avoir une réponse claire. Allons-nous encore laisser trainer les choses comme l'année dernière, l'année d'avant et peut-être même l'année encore avant ? J'étais pas là pour les rapports précédents, mais du coup, pouvez-vous prendre une position claire à ce sujet ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Brièvement, Monsieur le Président, parce que je ne vous ai pas répondu sur le financement de l'OTW, c'était tout à fait à dessein. Je ne vais de nouveau pas répondre puisque je pense qu'il faut aller relire mes réponses précédentes.

Par contre, sur les deux autres points, sur la question des 10 euros. En fait, on peut effectivement faire annuler l'amende le lendemain si l'on va se présenter à un guichet avec son abonnement. Par contre, il subsiste 10 euros de frais administratifs. J'entends bien le questionnement qu'il y a à ce sujet. On peut tout à fait examiner cela. Maintenant, il faut être honnête entre nous, le traitement pour l'OTW de cette situation coûte certainement 10 euros. On peut décider que cela devient zéro. En tout cas, voilà. On annule l'amende, on ne récupère pas les 10 euros en question, ce qui est différent visiblement de la SNCB.

Deuxième chose, concernant le tiers payant, attention dans votre raisonnement que, pour ce qui concerne vraiment les passoires énergétiques, les maisons très mal isolées et les interventions notamment via le système MEBAR, et cetera, vous ne récupérez pas toujours en économie de chauffage les frais d'investissement. C'est-à-dire que vous allez aussi récupérer en qualité et en confort, ce qui est tout à fait

souhaitable d'ailleurs. Le modèle économique n'est donc pas si évident que cela quand vous êtes dans un habitat qui est extrêmement précarisé.

Par contre, rien n'empêche de majorer davantage, d'une manière ou d'une autre. Nous sommes en train d'examiner cela dans l'ensemble de la réforme ou de l'approche des systèmes d'aide sociale du point de vue énergétique, notamment dans le cadre MEBAR, comment cela peut évoluer. Nous examinerons cela dans les différents outils. Je n'ai pas encore de réponse définitive à ce sujet-là.

M. le Président. – Merci encore à M. le Médiateur.

Confiance au président et au rapporteur

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

PROJET DE DÉCRET PORTANT ASSENTIMENT À LA CONVENTION ENTRE LA RÉGION FLAMANDE, LA RÉGION WALLONNE, ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, RELATIVE À L'AMÉNAGEMENT DE LA LYS MITOYENNE ENTRE DEULÉMONT EN FRANCE ET MENIN EN BELGIQUE SIGNÉE À BRUXELLES LE 19 NOVEMBRE 2018 (DOC. 541 (2020-2021) N° 1)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret portant assentiment à la Convention entre la Région flamande, la Région wallonne, et le Gouvernement de la République française, relative à l'aménagement de la Lys mitoyenne entre Deülémont en France et Menin en Belgique signée à Bruxelles le 19 novembre 2018 (Doc. 541 (2020-2021) N° 1).

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à M. Wahl.

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

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

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, ce sera relativement bref. La convention qui vous est proposée s'inscrit dans le cadre du projet Seine-Escaut. Ce projet consiste à relier le bassin parisien et les ports de la mer du Nord grâce à un réseau de canal grand gabarit. La Lys est un maillon essentiel de ce réseau. Dans ce cadre, il est prévu de l'aménager pour permettre d'atteindre un gabarit de niveau européen Vb.

Or, sur environ 16,5 kilomètres, entre Deûlémont et Menin, la limite de frontière entre les territoires belges et français se situe dans l'axe de l'ancien lit de la Lys qui a depuis été modifié. Il est ainsi impossible de déclarer que la rive sud est française de façon continue et la rive nord serait belge, puisque la limite de territoire varie continuellement.

Pour faciliter les travaux, cette convention propose de découper la zone en trois secteurs, chacun sous la maîtrise d'ouvrage d'une des parties et de convenir de la répartition du financement entre les acteurs pour chaque tronçon. La Wallonie a la charge de la section 2, de l'écluse de Comines à la frontière Wallonie-Flandre. L'entretien futur des différentes rives est également réparti, toujours dans un souci de simplification.

Cette convention est donc la réponse apportée pour mener à bien ces travaux, sans tomber dans un casse-tête administratif lié à une situation géographique tout à fait particulière.

Voilà, Monsieur le Président. Je pense que c'est une ratification qui est attendue, même si elle aurait déjà probablement pu intervenir antérieurement.

Discussion générale

M. le Président. – Je déclare la discussion générale ouverte et cède la parole est à Mme Mathieux.

Mme Mathieux (MR). – Bonjour à tous. Je souhaitais intervenir très rapidement sur le sujet, parce qu'il me semble intéressant de souligner l'importance de cette convention. En ce qu'elle s'inscrit dans un projet plus vaste et dans une vision de la mobilité plus responsable. En effet, l'entretien et la mise à grand gabarit de la Lys mitoyenne, soit le tronçon repris entre Deûlémont et Menin, sont une étape essentielle du grand projet Seine-Escaut, un projet européen d'envergure concernant plus de 1 100 kilomètres de voies navigables, qui vise à encourager le transfert des trafics de marchandises depuis la route vers des modes

de transport massifiés que sont le ferroviaire et le fluvial, plus vertueux en matière environnementale.

On ne peut donc que se réjouir de franchir cette nouvelle étape qui devrait apporter une réponse efficace aux prévisions de la hausse du transport fluvial entre la France et la Belgique tout en favorisant le report modal et l'économie des territoires traversés.

M. le Ministre aurait-il des informations quant au coût des opérations et quant à un éventuel calendrier des travaux d'aménagement prévus ?

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

M. Agache (Ecolo). – Comme très bien expliqué, ce vaste projet s'inscrit dans le projet Seine-Nord.

L'ensemble de ces travaux titanesques permettra d'opérer un transfert modal de la route vers la voie d'eau, ce qui devrait soulager, nous l'espérons tous et toutes, particulièrement dans l'Eurométropole Lille-Tournai-Courtrai, la pression environnementale exercée par le transport routier.

Il s'agit d'ailleurs d'une actualité brûlante, Monsieur le Ministre, suite à la volonté récemment exprimée par le Préfet du Département du Nord de dévier le trafic routier des poids lourds autour de Lille vers les autoroutes wallonnes. Je vous ai d'ailleurs interrogé par écrit à ce sujet.

La lecture de ce projet de décret m'amène aux réflexions et questions suivantes.

L'article 11 évoque la mise en œuvre des règles d'exploitation sur la Lys mitoyenne réparties en fonction des tronçons entre les différentes parties. Par contre, les règles d'exploitation proprement dites n'y sont pas spécifiées. Quelles sont ces règles d'exploitation ? Sont-elles différentes entre les trois parties ? Le cas échéant, une harmonisation est-elle prévue ?

L'article 16 parle d'une convention d'entretien et d'exploitation de la Lys. Elle doit être signée dans les 12 mois suivant l'approbation du décret. Cette convention est-elle déjà existante ? Le cas échéant, quelles en sont les grandes orientations ?

L'article 17 évoque la Commission intergouvernementale qui assure le suivi de la convention et de l'avancement des projets. Un compte rendu des réunions est diffusé à ses membres. Le Parlement aura-t-il accès à ces comptes rendus ?

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

M. Matagne (cdH). – Je remercie M. le Ministre pour la présentation de ce décret que nous accueillons favorablement puisque les enjeux sont importants : d'une part, le report modal qui permet de transférer la voie route vers la voie d'eau et, d'autre part, parce qu'il

s'agit d'un essor du monde du transport fluvial qui permet de valoriser le développement économique de notre Région. En cette période de redéploiement économique, c'est très important.

Comme vous l'avez soulevé dans votre présentation, le texte aurait pu revenir plus tôt sur la table. Dix-huit mois après l'installation du Gouvernement, un texte qui était finalisé vient seulement sur la table du Parlement. J'aimerais savoir pourquoi il n'est pas venu plus rapidement.

Par ailleurs, depuis la signature de la convention, les travaux ont débuté. Pouvez-vous faire le point sur l'avancement des travaux ? Quel est le calendrier ? Quand seront-ils terminés ?

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

M. Nemes (PTB). – Tout d'abord, quelques points positifs que je tiens à souligner comme mes collègues.

Il s'agit d'un accord de coopération tripartite entre Flandre, Wallonie et France avec un grand projet d'aménagement sur la Seine et l'Escaut au niveau wallon. C'est le fruit d'une collaboration entre les Régions. Je tiens à saluer la coopération qui montre que l'on peut arriver à avoir de grands projets sur la modalité et sur le transport au niveau européen et au niveau de la Grande Région.

Ensuite, c'est un chantier qui va permettre un transfert de marchandises des routes vers les bateaux grâce à la Lys entre Paris et les ports de Gand et d'Anvers. Ces travaux vont permettre à des bateaux de plus de 4 400 tonnes de naviguer. Ce sont donc 220 camions en moins par bateau. C'est dire l'impact du charroi de ces camions et c'est une excellente chose.

Par contre, on se pose certaines questions parce que ce projet a déjà notamment obligé la destruction du pont des Trous sur l'Escaut à Tournai. Cela inquiète aussi pas mal d'habitants proches de l'Escaut, notamment en termes de pollution et de vibrations liées au tonnage plus important des péniches.

On a vu aussi que l'aménagement de la Lys à Warneton a amené la construction d'un port sur la Lys et d'une voirie pour y accéder. Cela a permis de facto à l'entreprise Clarebout la création d'un deuxième frigo pour son usine alors que, à la base, c'était une zone dans laquelle ce n'était pas possible.

Les deux projets dont on parle ici sont l'élargissement et un nouveau chenal sur la Lys et la création d'un port ainsi que l'installation d'un deuxième frigo pour Clarebout.

Ils étaient fortement critiqués par les associations environnementales et citoyennes des deux côtés de la frontière, et à raison parce que l'on connaît maintenant

les pratiques environnementales et le non-respect des travailleurs et riverains de cette entreprise.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous confirmer que la création du port a permis la création du deuxième frigo de Clarebout ? C'est une première question sur laquelle je voudrais vous entendre.

Ensuite, a-t-on consulté ces associations qui se sont exprimées des deux côtés de la frontière, vu qu'il y a eu une forte opposition à Deûlémont, du côté français de la part des autorités et des citoyens ? Ces personnes ont-elles été associées dans l'accord de coopération ?

Enfin, les associations citoyennes parlent de risques en corrigeant et en bétonnant les abords de la Lys, notamment en termes de zone inondable. Les travaux que l'on va faire ici ne vont-ils pas en contradiction avec les objectifs de lutte contre la sécheresse que Mme Tellier met en place, notamment en termes de correction des cours d'eau ?

Mme Tellier prend une position très claire où elle dit qu'elle ne veut plus de modification des cours d'eau pour toutes les raisons que nous connaissons, alors qu'ici on va quand même faire des travaux. N'y a-t-il dès lors pas une contre-indication entre deux volontés, l'une de votre part et l'autre, de Mme Tellier ?

Enfin, on a l'impression qu'encore une fois les intérêts économiques ont prévalu sur l'environnement, les riverains, le patrimoine et que l'on sacrifie tout cela sur l'autel du rendement. On préfère donc dire que l'on va s'abstenir sur le projet de décret en l'état, à moins que différents éclaircissements puissent nous rassurer sur les points d'attention que je soulève ici.

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

M. Léonard (PS). – Monsieur le Ministre, on sait que les transports constituent un domaine d'action privilégiée de toute politique énergétique durable puisque, sans réduction significative des émissions de CO2 dues aux transports, on n'atteindra évidemment pas nos objectifs climatiques.

Nous nous devons, par nos investissements, d'encourager le report modal en favorisant les transports ferroviaire et maritime ainsi que les transports combinés et les transports publics. Comme convenu dans la DPR, la Wallonie continue à investir dans un *shift* modal au niveau du transport de marchandises et à s'engager dans la réalisation du projet de liaison Seine-Escaut, qui vise à créer un nouvel axe de navigation reliant Paris, Anvers et Rotterdam au gabarit de 4 500 tonnes en maximisant les retombées en termes d'emplois en Wallonie.

De manière plus générale, cette convention nous semble équilibrée en ce qu'elle répartit équitablement les tâches de chacun. Chacune des parties est essentielle à ce dossier et à la bonne réalisation de ce chaînon manquant.

Je ne vous surprendrai dès lors pas en disant que nous sommes évidemment favorables à cet assentiment.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Merci pour vos différentes interventions. Pour commencer, je vais rebondir sur cette dernière intervention de M. Léonard. Effectivement, nous devons soutenir le *shift* modal marchandises, même si l'on parle souvent du transport de personnes, ce qui est tout aussi important pour les marchandises. De ce point de vue, la voie d'eau est un élément très important qui doit s'envisager comme une chaîne où chaque maillon détermine la capacité de la chaîne, puisque l'on doit suivre des tronçons qui permettent d'accueillir un certain type de tonnage et de bateau et donc, un certain maillage aussi des déplacements possibles pour ces bateaux.

De ce point de vue là, Monsieur Nemes, je ne pense pas que l'on va ne plus envisager de travaux du point de vue fluvial. Je pense qu'il faut néanmoins distinguer – puisque vous évoquez les compétences de ma collègue, la ministre Tellier – les cours d'eau navigables et non navigables. Ici, il s'agit d'un autre enjeu, car il y a beaucoup plus de cours d'eau non navigables que navigables en Wallonie.

Cependant, dans le cadre des cours d'eau navigables, il y avait un autre enjeu environnemental très important qui est celui du transport de marchandises. Néanmoins, ce n'est pas une raison pour faire n'importe quoi. Dans ce cas-ci, comme toujours, il y a eu une étude d'impact, des mesures de compensations ont été prises, notamment en termes de zones humides et d'échelles à poissons en l'occurrence. C'est donc étudié systématiquement de manière très précise, mais au service de cet enjeu général.

Vous aviez une question concernant le lien avec l'entreprise Clarebout. Je ne saurais pas vous répondre maintenant. Je peux éventuellement me renseigner, mais je n'ai pas d'information à ce sujet.

Mme Mathieux se réjouissait de ce projet. Je ne peux que partager son enthousiasme. Vous vous interrogez sur le calendrier des travaux. On a comme échéance la fin des travaux sur le tronçon géré par la Wallonie mi-2022. Pour les autres, c'est plutôt 2024. La totalité du projet Seine-Escaut jusque 2030. On a donc tout un calendrier qui s'articule de cette façon-là.

Concernant les liens avec l'exploitation et l'entretien. M. Agache avait évoqué cette question, de même que M. Matagne. Il y a un protocole et une convention qui sont en cours entre les administrations à ce sujet. Je ne peux vous donner beaucoup d'éléments pour l'instant. On estime pour notre part que l'entretien quotidien et le dragage sont de l'ordre de 500 000 euros par cinq ans sur la partie gérée par la Wallonie. Par

ailleurs, par exemple, la police reste de la compétence du territoire chaque fois de la Région ou du pays concerné, mais, comme je vous le disais, ces discussions se poursuivent entre les différentes administrations.

Je n'ai pas de réponse à vous donner à l'instant concernant l'accès au compte rendu que vous évoquez, mais je peux examiner cette question, pourquoi pas.

Concernant alors la raison du délai, le dossier était un petit peu oublié, j'ai l'impression. En réalité, cela n'a pas vraiment de conséquence. C'est plus une forme de régularisation. Je contenu dans les faits se passe exactement comme c'est prévu dans la convention. Nous serons donc maintenant en ordre tout à fait formellement. Le Gouvernement wallon précédent s'était déjà engagé sur le contenu. La France de son côté vient également de signer. Voilà également pourquoi le dossier revient également dans notre Parlement, mais il n'y a pas vraiment de conséquence à ce retard. Simplement, ce sera plus propre, plus correct, une fois que vous aurez pu adopter également ce projet de décret.

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

M. Agache (Ecolo). – Je voudrais simplement remercier M. le Ministre pour ses réponses. J'aimerais aussi souligner que, à côté de ces travaux-là, au niveau de Comines, il y a aussi pas mal de travaux qui sont effectués pour justement développer la biodiversité, notamment dans les bras morts de la Lys. Je tiens à en parler parce je ne voudrais pas faire croire que l'on ne fait que des travaux pour le transport fluvial, il y aussi des travaux corollaires destinés à améliorer la biodiversité dans cette région marécageuse et très intéressante de ce point de vue.

Je voudrais aussi rassurer au niveau du pont des Troues de Tournai. Cela ne sert à rien de revenir avec cela, Monsieur Nemes. Le pont des Troues sera reconstruit à l'identique. Il n'a donc plus de raison de polémiquer là-dessus.

Enfin, c'est avec beaucoup d'enthousiasme que notre groupe votera ce décret qui est une très belle avancée pour réforme basculante en faveur du transport fluvial.

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

Examen et vote de l'article unique

M. le Président. – Nous allons procéder à l'examen et au vote de l'article unique du projet de décret portant assentiment à la Convention entre la Région flamande, la Région wallonne, et le Gouvernement de la République française, relative à l'aménagement de la Lys mitoyenne entre Deûlémont en France et Menin en

Belgique signée à Bruxelles le 19 novembre 2018 (Doc. 541 (2020-2021) N° 1).

Article unique

L'article unique ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article unique est adopté par 8 voix et 1 abstention.

Vote sur l'ensemble

M. le Président. – Nous allons voter sur l'ensemble du projet de décret portant assentiment à la Convention entre la Région flamande, la Région wallonne, et le Gouvernement de la République française, relative à l'aménagement de la Lys mitoyenne entre Deülémont en France et Menin en Belgique signée à Bruxelles le 19 novembre 2018 (Doc. 541 (2020-2021) N° 1).

Par 9 voix et 1 abstention, la Commission de l'énergie, du climat et de la mobilité recommande l'adoption du projet de décret par l'assemblée plénière.

Confiance au président et au rapporteur

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

PROJET DE DÉCRET PORTANT CONFIRMATION DES ARRÊTÉS DU GOUVERNEMENT WALLON DE POUVOIRS SPÉCIAUX PRIS DANS LE CADRE DE LA GESTION DE LA CRISE SANITAIRE LORS DE LA DEUXIÈME VAGUE DU COVID-19 (DOC. 542 (2020-2021) N° 1 À 1 TER)

Chapitre 5 – Énergie – Articles 8 et 9

Chapitre 6 – Mobilité – Article 10

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret portant confirmation des arrêtés du Gouvernement wallon de pouvoirs spéciaux pris dans le cadre de la gestion de la crise sanitaire lors de la deuxième vague du Covid-19 (Doc. 542 (2020-2021) N° 1 à 1ter).

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à M. Léonard.

M. Léonard (PS). – Je propose M. Fontaine comme rapporteur.

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

Exposé de 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 avons la ratification par le Parlement, ou la confirmation des arrêtés pris en période de pouvoirs spéciaux. Il y a trois arrêtés, trois articles de décret qui concernent cette commission. Il y a deux articles pour la partie énergie, puisque, suite à toutes les mesures prises notamment par le Gouvernement fédéral ou le CODECO concernant le travail à distance, la fermeture de nombreux commerces, la fermeture des écoles ou en tout cas l'enseignement à distance, les impacts ont été importants pour les ménages et pour l'accès à l'énergie et pour satisfaire les besoins de base : se chauffer, préparer à manger, s'éclairer, et cetera.

Avant de prendre des mesures, le risque était également que certains ménages subissent des coupures et soient amenés à se rendre dans d'autres ménages. Ce n'était pas du tout indiqué du point de vue épidémiologique.

Le premier arrêté de pouvoirs spéciaux visait à assurer l'accès à l'énergie des ménages, c'est-à-dire l'interdiction des coupures, la suspension du lancement des procédures de défaut de paiement et des pauses de compteurs à budget, les facilités pour désactiver le compteur à budget ou obtenir une avance sur une prochaine recharge. Les possibilités d'activer la fourniture minimale garantie sans passer par le CPAS, ainsi que l'aide hivernale pour les clients protégés sous compteur à budget.

Le deuxième arrêté de pouvoirs spéciaux visait à soutenir deux catégories de public particulièrement vulnérable et concerné par une procédure de défaut de paiement : soit ancienne pour les ménages sous compteur à budget, soit récente pour les ménages sous fourniture x, les procédures déjà engagées.

Les ménages sous compteur à budget étaient à risque d'autocoupure, particulièrement sur le chauffage. Les ménages sous fourniture x concernés par une procédure de défaut de paiement qui ne pouvait pas se concrétiser par la pause d'un compteur à budget, ou la coupure en cas de refus de celui-ci, puisque cette procédure était suspendue.

Ce sont les deux arrêtés qui ont été pris dans ce régime.

Pour ce qui concerne la mobilité, c'est simplement un arrêté concernant le port du masque, puisqu'une des mesures convenues à l'échelle nationale concernait l'obligation du port du masque dans les transports en commun. Il s'agissait de l'appliquer également dans les transports en commun sous la tutelle de la Wallonie.

Afin d'assurer un contrôle du respect de l'obligation du port du masque à partir de 12 ans, nous avons dû intégrer des sanctions efficaces correspondantes dans la réglementation wallonne et l'ériger en infraction administrative susceptible de constat et de sanction.

Monsieur le Président, ce sont les différents éléments qui ne vous surprendront pas, puisqu'ils ont été présentés à temps et à heure dans le cadre de la crise sanitaire. Mais, ils sont maintenant proposés à votre assemblée pour être régularisés avec l'ensemble des arrêtés spéciaux.

M. le Président. – On me signale qu'un amendement du cdH a été proposé pour l'article 10 qui vous sera diffusé dans les secondes qui suivent.

Discussion générale

M. le Président. – Je déclare la discussion générale ouverte et cède la parole est à M. Léonard.

M. Léonard (PS). – Monsieur le Ministre, comme lors de la première vague de cette pandémie, vous avez pris, avec vos collègues du Gouvernement, toute une série de mesures permettant aux ménages de non seulement respecter le confinement, mais aussi de leur permettre d'être alimentés en énergie sans se soucier d'une éventuelle coupure de la fourniture et donc de pouvoir traverser avec plus de sérénité -on va le dire ainsi- cette rude épreuve.

Lors du premier confinement, des problèmes techniques relatifs aux compteurs à budget avaient été soulevés. Nous constatons que les enseignements ont été tirés et appliqués afin que ces problèmes ne soient plus rencontrés. Nous en sommes évidemment très heureux. Nous constatons également que les mesures et les aides dans le cadre du deuxième confinement sont bien plus importantes et plus ciblées que lors des mesures du second confinement. C'était très important de le faire, car nous étions en pleine période hivernale et l'on sait que les besoins des ménages en énergie étaient naturellement plus importants. Vous savez que j'interviens souvent sur ces sujets et je tiens donc à vous remercier au nom du groupe socialiste pour l'ensemble de ces mesures à caractère particulièrement social.

Néanmoins, je tenais tout de même à vous adresser une question puisque comme vous le savez, la problématique du non-recours à ses droits est un problème important. Elle est même, peut-être, l'une des causes de la précarité énergétique en Wallonie. Dès lors,

pouvez-vous à ce stade me dire si les ménages précaires ont globalement recouru ou pas à ces mesures d'aide mises à leur disposition. Disposez-vous peut-être de chiffres ? Comment avez-vous procédé pour informer les ménages de l'existence de ces mesures ? Évidemment, les campagnes d'informations et de sensibilisation dans ce cadre sont évidemment importantes.

Voici mes simples questions. Je vous remercie déjà.

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

M. Nemes (PTB). – Tout d'abord, un avis d'ordre général. Je pense que dans le cadre du décret dans lequel on est ici, il n'était vraiment pas nécessaire d'appliquer les pouvoirs spéciaux pour procéder aux mesures qui sont dedans. Il y aurait eu, je pense, consensus immédiatement au sein de cette commission pour appliquer la mesure, quitte à venir au Parlement en urgence.

On rappelle ici que le PTB, comme d'autres, relaie les demandes des associations actives sur le terrain qui avaient demandé que les compteurs à budget et l'installation de ceux-ci ne soient pas remis en route avant la fin de la crise sanitaire. Ils n'ont malheureusement pas été entendus et nous non plus. En tout cas, la mesure de suspendre les coupures en tant que telles, elle était nécessaire et nous la soutenons. De même que les aides de 100 euros et de 75 euros aux ménages qui possèdent un compteur à budget.

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

Pour l'avenir, le CESE préconise d'intensifier et de diversifier les outils de communication afin d'assurer l'utilisation efficace des mesures de soutien et en conséquence de garantir leur raison d'être. Je vais donc citer ici leur rapport sur la question : « il en va ainsi notamment des actions visant les factures d'énergie pour les ménages précarisés, le report des échéances bancaires en cas de perte de revenus ou encore le renforcement des aides octroyées grâce au fond social de l'eau ».

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

Alors, Monsieur le Ministre, la date d'échéance pour ces aides était le 31 octobre 2020. Pourriez-vous nous dire si tous ceux à qui l'aide était destinée l'ont bien reçue sur leur carte prépayée ? Ensuite, combien de ménages n'ont finalement pas reçu cette aide ?

Autre point maintenant, nous voudrions revenir un instant sur l'avis de l'inspection des finances qui est pour nous relativement interpellant. Ils disent ceci : « si l'extension de l'aide à d'autres ménages en situation précaire peut sans doute trouver à se justifier pour des raisons d'équité, le préciput complémentaire de deux millions d'euros qui en résulteraient doit, pour l'inspection des finances, être mis en regard de la situation déjà particulièrement critique de la trésorerie ainsi qu'à l'explosion attendue du déficit et de la dette wallonne à la suite notamment des mesures de soutien déjà prises par le Gouvernement wallon à ce jour ».

Là où c'est interpellant, c'est que dans un autre article concernant la commission du budget, celle-ci commente les mesures de réduction fiscale temporaire en disant que concernant, par exemple, la réduction temporaire du droit d'enregistrement sur les constitutions d'hypothèque, l'inspection des finances en pointe du doigt la nécessité pour éviter une détérioration accrue des finances des entreprises et des particuliers.

Sans juger du bien fondé de la mesure que je viens de citer pour les aides aux entreprises, il y a deux poids, deux mesures dans le jugement des aides qui exprime largement le consensus au niveau libéral actuel où les ménages les plus pauvres sont un coût et les aides aux entreprises une manière de sauver le système.

Alors, ce qui fait tourner notre économie, ce sont les revenus des gens. Même plus, ceux qui créent la richesse de notre pays, ce sont les travailleurs qui sont dans des situations parfois très difficiles. Les ménages les plus pauvres économisent peu.

Ces aides sont essentielles et servent à éviter des situations humainement dramatiques. De plus, elles participent immédiatement à relancer l'économie.

Suite à ces déclarations, je souhaiterais connaître la position de M. le Ministre sur le point de vue exprimé ici par l'Inspection des finances.

En conclusion, nous soutiendrons ce décret comme nous l'aurions soutenu s'il n'était pas passé en pouvoirs spéciaux et nous insistons sur le fait que nous connaissons une troisième vague et que des mesures similaires doivent être prises d'urgence et avec une plus grande ampleur pour aider la population précaire en termes d'énergie.

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

Ce n'est vraiment pas le moment de se couper de l'intelligence collective et donc merci d'avance pour les réponses que vous voudrez bien apporter.

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

M. Fontaine (PS). – Très rapidement, Monsieur le Président. Merci.

Je pense qu'en termes de mobilité, on ne peut que suivre la proposition qui est faite ici dans un souci de maintien du service public. Cela semble logique le port du masque obligatoire pour les plus de 12 ans, je pense que là il n'y a pas grand-chose à dire si ce n'est que l'on est favorable à cette mesure. Merci.

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

M. Florent (Ecolo). – Je n'ai pas vraiment de questions qui concernent les différentes mesures qui ont été prises et je pense qu'elles font effectivement l'unanimité.

Je tenais simplement, en tant que parlementaire, à souligner la volonté qui est présente d'avoir un usage limité, très limité, des pouvoirs spéciaux et bien entendu en lien avec la nécessité.

Deux éléments : d'une part, les mesures prises ont été limitées à la crise sanitaire alors que dans la première vague il était également possible au Gouvernement de prendre des mesures sans lien avec la crise sanitaire. On a donc déjà été un peu plus restrictifs lors des pouvoirs spéciaux de cette deuxième vague et d'autre part la période est différente. La première période était de trois mois, celle-ci est de trois mois, mais par période d'un mois et qui a finalement été limitée à deux mois.

Je crois que c'est important, en tant que parlementaire, de bien mesurer que ces pouvoirs spéciaux, que nous n'accordons jamais de gaité de cœur en tant que parlementaires, s'est vraiment fait dans le plus strict respect, en tout cas, de la nécessité de la crise sanitaire.

Ce sont deux éléments importants.

Je voulais aussi saluer le fait que cette validation, aujourd'hui, intervient après quatre petits mois suivant la prise de ces arrêtés alors que c'était un délai de un an.

Dernier élément, sans doute le plus important. Le débat n'a jamais été, à aucun moment, confisqué. Nous avons pu, en commission, poser l'ensemble des questions, des interpellations qui concernaient les mesures prises par le Gouvernement, ici par le ministre Henry pendant cette crise. Je crois que c'est vraiment important de ne pas laisser penser que le pouvoir de contrôle démocratique de la part du Parlement a été amoindri à quelque moment que ce soit durant cette deuxième vague des pouvoirs spéciaux. C'est important parce que, en tant que parlementaires, nous n'avons pas seulement à nous prononcer sur les décisions qui sont prises, mais également comment notre démocratie fonctionne. Elle a fonctionné de manière, je pense, tout

à fait bien plus que raisonnablement eu égard aux circonstances et cela je pense qu'il faut aussi pouvoir le saluer.

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

M. Douette (MR). – Beaucoup de choses ont été dites et juste pour vous préciser, si vous ne l'aviez pas encore deviné, que notre groupe évidemment soutiendra ce décret et je rejoins ce qu'a dit M. Florent par rapport au débat sur différentes thématiques qui ont eu lieu au sein de notre commission et puis qui ont été portées ici au sein du Parlement puisque certaines mesures d'urgence y ont été prises, ont même amené des décrets beaucoup plus importants qui ont été pris par la suite, au sein de cette commission, au sein de ce Parlement. Je voulais donc dire qu'il y a tout à fait la possibilité, malgré cette urgence, à avoir également un débat démocratique ici au sein de cette assemblée.

Je vous remercie.

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

M. Matagne (cdH). – Simplement, Monsieur le Président, pour savoir à quel moment je vous ferai part de l'amendement qui est essentiellement technique, pour rassurer les collègues.

M. le Président. – Avant, on va voter, à l'article juste après le vote de l'article 9, alors ?

M. Matagne (cdH). – Merci.

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, j'ai bien pris note, évidemment, des différents commentaires. Je remercie également M. Léonard pour son intervention en particulier, son appréciation positive des mesures prises. Vous évoquez la question du non-recours au droit. Effectivement, c'est un vrai enjeu. Ici, nous avons surtout activé une aide directe via les compteurs à budget dont 100 000 ménages ont pu bénéficier -42 000 pour l'électricité et 58 000 pour le gaz.

Pour ce qui concerne la fourniture X, nous n'avons pas les chiffres consolidés, mais les chiffres d'ORES font état de 5700 personnes pour l'électricité et 2500 pour le gaz. Tout cela étant acté, il y a évidemment eu peu de demandes spécifiques que ce soit pour une avance sur le compteur à budget ou une désactivation qui était le système mis en place pour cette deuxième période hivernale contrairement au premier système. On avait vu les limites du premier système. Je pense que c'est très raisonnable comme situation et que par rapport au taux de bénéficiaires de l'année passée et des premières mesures, il y a vraiment eu un très grand taux de bénéficiaires, aussi bien en électricité qu'en gaz. Au

global, c'est tout à fait raisonnable. Nous avons, par exemple, des chiffres encore très peu convaincants. On a déjà eu des questions parlementaires à ce sujet sur l'utilisation du statut de client protégé conjoncturel qui doit nous rappeler que ce n'est pas parce que l'on décrète ou que l'on définit un système accessible pour des publics précarisés qu'immédiatement il est connu et mis en œuvre, que les démarches sont faciles, et cetera. Nous avons donc cette volonté et nous poursuivons ce travail avec le CPAS et avec d'autres interlocuteurs pour veiller à ce que les personnes qui y ont droit fassent usage de ce droit, qu'elle en ait connaissance et qu'elles en face usage. Quand c'est nécessaire, que l'on puisse en plus simplifier. Cela reste un vrai enjeu sur lequel il va falloir continuer de travailler de manière certaine.

M. Nemes a évoqué la question de la procédure pour les pouvoirs spéciaux. J'attire votre attention sur le fait que les arrêtés des pouvoirs spéciaux, ce ne sont pas juste l'équivalent du vote du Parlement. C'est aussi une procédure très simplifiée en termes d'adoption par le Gouvernement et de consultation et des différents délais à additionner. Ici, nous avons quand même une certaine urgence à mettre en œuvre ces mesures et que, pour ne pas se retrouver dans des délais très longs entre le principe de la décision et sa mise en œuvre, ce n'était pas incongru d'utiliser la procédure de pouvoirs spéciaux puisqu'elle a été mise en place. Après, on peut toujours faire autrement, mais cela aurait été plus long, incontestablement, ne fût-ce que sur la mise en œuvre du système. Vous ne prenez en compte que le vote du Parlement, mais le vote du Parlement ne suffit pas en lui-même à la mise en œuvre. Il y a après d'autres étapes de procédure qui doivent être mises en place par le Gouvernement et qui nécessitent également des consultations et des délais entre les différentes étapes. Je n'ai aucun souci à ce que l'on passe de manière générale par le Parlement dès que cela est possible. Je n'ai vraiment aucun problème avec cela. Ce n'est évidemment pas ces arrêtés-ci qui vont justifier à eux seuls le système des pouvoirs spéciaux. C'est tout simplement que ces pouvoirs spéciaux étaient mis en place déjà et que nous y avons donc eu recours à la fois parce que cela répondait à une demande assez générale sur vos bancs quant au fond et par ailleurs pour être le plus efficace possible.

Quant à l'amendement de M. Matagne, je crois en comprendre plus ou moins l'intérêt, mais je vous avoue que je suis un petit peu embêté de devoir me prononcer. Je vais d'abord l'entendre directement sur ce projet de texte que l'on reçoit à l'instant, s'agissant d'un texte qui est réparti dans différentes commissions. Je ne sais pas s'il y a ouverture amendement dans les autres commissions ou non, et cetera. C'est donc un peu embêtant, même si sur le fond j'ai l'impression que votre proposition a priori ne pose pas de problèmes.

M. le Président. – Un amendement (Doc. 542 (2020-2021) N° 3) a été déposé.

Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close.

Examen et vote des articles

M. le Président. – Nous allons procéder à l'examen et au vote des articles du projet de décret portant confirmation des arrêtés du Gouvernement wallon de pouvoirs spéciaux pris dans le cadre de la gestion de la crise sanitaire lors de la deuxième vague du Covid-19 (Doc. 542 (2020-2021) N° 1 à 1ter).

Article 8

L'article 8 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 8 est adopté par 9 voix contre 1.

Article 9

L'article 9 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 9 est adopté à l'unanimité des membres.

Article 10

À cet article, un amendement (Doc. 542 (2020-2021) N° 3) a été déposé par M. Matagne.

La parole est à M. Matagne pour présenter cet amendement.

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, à l'article 10 du projet de décret portant confirmation des arrêtés du Gouvernement wallon de pouvoirs spéciaux pris dans le cadre de la gestion de la crise sanitaire lors de la deuxième vague du covid-19, un alinéa est ajouté et rédigé comme suit : « Le Gouvernement peut abroger, compléter, modifier ou remplacer l'arrêté mentionné à l'alinéa précédent ».

La justification est la suivante.

J'entends bien votre remarque et je vous présente mes excuses pour vous avoir déposé ce texte tardivement.

Quoi qu'il en soit, l'arrêté de pouvoirs spéciaux n° 65 a pour objectif de rendre obligatoire le port du masque dans les transports en commun, d'une part, et d'accompagner le manquement à cette obligation d'une amende administrative de 250 euros, d'autre part.

À l'origine, ce texte était un simple arrêté modifiant l'arrêté royal du 15 septembre 1976 portant règlement sur la police des transports par tram, métro, autobus et autocar ainsi que l'arrêté du Gouvernement wallon du 22 mai 2008 relatif aux amendes administratives en matière de services de transport public de personnes en Région wallonne.

Ces modifications étaient envisagées dans le cadre de l'exécution du décret du 21 décembre 1989 relatif aux services de transport public de personnes en Région wallonne.

Ce simple arrêté avait fait l'objet d'un avis de la section de législation du Conseil d'État. Dans son avis, la section de législation a pointé le fait que le décret du 21 décembre 1989 ne contient pas de base légale suffisante permettant d'imposer le port du masque dans le bus. Le Conseil d'État a donc recommandé de créer une base légale adéquate.

En conséquence, le Gouvernement a fait de ce simple arrêté en projet un arrêté de pouvoirs spéciaux, devenu APS n° 65, afin de donner une base légale à l'obligation du port du masque dans le bus.

Le fond de cette mesure, à savoir l'obligation de porter le masque et les sanctions accompagnant cette obligation, ne pose pas de problème aux auteurs qui ont demandé une telle mesure déjà lors des premier et deuxième confinements.

L'effet de la confirmation de cet APS n° 65 pose cependant juridiquement question à notre groupe pour la suite des opérations.

En effet, comme le rappelle l'avis n° 17.071/02 de la section de législation du Conseil d'État, les lois de pouvoirs spéciaux sont des lois particulières en ce sens qu'elles confèrent au Roi un pouvoir réglementaire d'une nature différente de celui qui lui appartient en vertu de l'article 67 de la Constitution.

Elle habilite à prendre des dispositions qui ne sont pas des mesures d'exécution, mais des dispositions autonomes régissant leur objet de manière souveraine, à l'instar d'une loi.

Cette jurisprudence a été maintes fois confirmée par la section de législation et la doctrine en modifiant, par la voie des arrêtés spéciaux, un arrêté royal de 1976 et un arrêté du Gouvernement de 2008 puis en faisant confirmer ces modifications par le Parlement. Il est de fait intégré des dispositions d'ordre législatif dans des textes pourtant de nature réglementaire.

L'effet direct de cet état de fait est que le Gouvernement ne pourra pas, par la voie d'un simple arrêté, modifier ou abroger les dispositions en question.

Or, c'est pourtant la volonté du Gouvernement puisque le commentaire de l'article 10 du présent décret de confirmation dit : « En fonction de l'évolution de l'épidémie et de la nécessité de maintenir l'obligation du port du masque dans les transports en commun, en quelques jours, le Gouvernement wallon pourra mettre fin à l'obligation via un arrêté modificatif. Dès avant cela, cette infraction peut cesser d'être applicable sur le terrain moyennant des instructions aux agents assermentés ».

Il faut aussi constater que l'APS n° 65 ne contient aucune date de fin et ne contient pas non plus de délégation au Gouvernement permettant d'abroger la mesure in fine.

La mesure proposée étant générale et ne prévoyant pas de date de péremption, par exemple fixée a priori ou par exemple dépendant d'un élément externe, comme la fin de la phase fédérale d'urgence actuellement en vigueur, cela signifie que le port du masque dans les transports restera obligatoire aussi longtemps qu'une norme législative ne sera pas votée au Parlement pour abroger les dispositions.

Par ailleurs, il ne convient pas qu'une insécurité juridique puisse subsister en matière répressive, spécialement en ce qui concerne la sanction, certes administrative, d'un comportement propageant la covid-19.

Le présent amendement, dont l'objet est de permettre au Gouvernement d'abroger les dispositions par voie de simple arrêté, le transport constituant une matière qui n'est pas réservée au législateur par la Constitution, le législateur peut confier de larges délégations au pouvoir exécutif. La délégation proposée par l'amendement est très restreinte puisque limitée aux seules dispositions de l'APS n° 65. La délégation n'est pas limitée dans le temps puisqu'elle vise en quelque sorte à normaliser la situation problématique produite par l'APS n° 65.

J'ai presque terminé, chers collègues, et je m'excuse pour cette lecture rébarbative.

L'abrogation des dispositions de l'APS n° 65 ne nécessitera aucune confirmation par le Parlement. En effet, comme l'indique la section de législation dans l'avis n° 17.071/02 précité, il arrive que la loi dite de pouvoirs spéciaux habilite le Roi à prendre des dispositions dans des matières qui, selon la Constitution, ne peuvent être réglées que par la loi. Les principes établis par la Constitution, notamment les articles 110 et 112 de celle-ci, consistent à soumettre à une prompt confirmation par le législateur des arrêtés royaux pris en vertu de l'habilitation. Le procédé présente l'avantage de réserver le dernier mot au législateur, de telle sorte que l'arrêté royal apparaît comme établissant en quelque sorte un régime provisoire. La confirmation a ainsi pour objet de respecter autant que faire se peut le principe de la légalité formelle dans le cadre des matières réservées au législateur par la Constitution.

La confirmation des délégations très larges n'est nécessaire que pour les matières réservées à la loi par la Constitution, matières dont ne relève pas la politique du transport. La jurisprudence précitée a maintes fois confirmé, notamment par la doctrine dans le cadre de l'ouvrage : *La légalité, un principe de la démocratie belge en péril*, qui indique en sa page 358 que « la pratique de la confirmation n'est pas obligatoire dans le

cadre des larges délégations dans des champs en matière résiduaire ».

Pour le dire plus simplement, on a ici utilisé des pouvoirs spéciaux pour modifier un arrêté simple. Cela revient à mettre un morceau de loi dans un arrêté. On passe d'une valeur réglementaire à une valeur légale. Vous l'avez très bien compris, Monsieur le Ministre. Je m'excuse encore pour la lecture.

Résultat, le Gouvernement ne pourra pas supprimer le port du masque dans les transports en commun par un arrêté simple. Il lui faudra une base légale. Il convient de donner délégation au Gouvernement de lui permettre d'abroger cette disposition, puisqu'il semble que c'est son intention.

Notre amendement dit que le Gouvernement peut abroger les dispositions sur le port du masque par arrêté, et ce, bien qu'il s'agisse d'une loi.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Je voudrais remercier M. Matagne pour ses explications. Vous amenez cet amendement peut-être un peu tardivement. Je ne vous le reproche pas du tout. Pour ne pas le rejeter éventuellement d'un revers de la main, alors que, sur le fond, on peut comprendre l'argumentation. Mais on doit être sûrs de ce qu'on fait sur le plan juridique et également des interactions avec le Fédéral, parce qu'il peut y en avoir également.

Je ne sais pas, par exemple, ce qu'il en est dans les autres assemblées, puisque les mêmes mesures ont dû être prises également.

Je vous proposerais de retirer votre amendement pour aujourd'hui, que nous puissions nous concerter d'ici la séance plénière. Le cas échéant, de le resoumettre à la séance plénière. Si cela ne pose pour vous de problème à personne, il pourrait être adopté à ce moment-là.

Cela me paraît difficile d'improviser une modification juridique de cette nature, même si elle paraît très ciblée. On est dans des textes très juridiques qui sont potentiellement sujets de recours liés à des droits qui sont contrôlés, et cetera.

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

M. Wahl (MR). – M. Desquesnes peut prendre la parole avant moi, parce que j'ai l'impression que ce qu'il va dire sera plus intéressant s'il prend la parole avant moi.

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

M. Desquesnes (cdH). – La démonstration de mon collègue était, je pense, très claire. Mais pour un peu

reprendre M. le ministre, il y a une session de rattrapage vendredi, puisque vendredi, tous les textes reviennent en commission du ministre-président. Cela vous laisse jusqu'à vendredi pour rendre un avis. Je pense qu'on pourrait se satisfaire de ce délai pour travailler le plus correctement possible et éviter de venir inutilement en plénière.

M. le Président. – On me signale qu'on ne peut pas déposer l'amendement en Commission des Affaires générales à ce moment-là. On peut uniquement le faire en plénière visiblement.

M. Desquesnes (cdH). – On ne vote pas vendredi ?

M. le Président. – On vote sur l'ensemble.

M. Desquesnes (cdH). – On peut encore déposer un amendement si l'on vote.

M. le Président. – On vote sur l'ensemble, mais pas sur les articles individuellement, me signale-t-on. C'est ce qu'on fait aujourd'hui : on analyse article par article.

M. Desquesnes (cdH). – Rendez-vous en plénière alors.

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

M. Wahl (MR). – Brièvement, Monsieur le Ministre, je pense que l'amendement du cdH, on peut regretter son dépôt qui empêche un examen approfondi, mais l'amendement interpelle. Vous avez raison de prendre la position que vous faites, en disant qu'il faut le temps d'examiner et revenons en plénière. Cela mériterait qu'on examine s'il n'y a pas d'autres cas similaires. Ce qui est probable. Pas rien qu'au niveau wallon par ailleurs.

Personnellement, mon estimation – je le dis avec beaucoup de réserve, sans quoi je ne sais pas comment on s'en sort – est que, inévitablement, dès lors que les pouvoirs ont été donnés au gouvernement de prendre une mesure exceptionnelle ipso facto, cela implique qu'il peut la retirer. Il me semblerait assez étonnant que législativement parlant, il faille un décret du Parlement wallon pour dire aux gens qu'ils ne doivent plus porter le masque dans les autobus. Dans les principes, cela me semble un petit peu curieux.

Mais vérifions, parce que cela pourrait avoir d'autres implications. C'est bien de soulever comme moyen. C'est intéressant et intelligent. Essayons de trouver une solution pragmatique.

M. le Président. – L'amendement (Doc. 542 (2020-2021) N° 3) est retiré par son auteur.

L'article 10 est adopté par 9 voix et 1 abstention.

Confiance au président et au rapporteur

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

PROPOSITION DE DÉCRET MODIFIANT LES ARTICLES 2, 33BIS/1, 34 ET 35 DU DÉCRET DU 12 AVRIL 2001 RELATIF À L'ORGANISATION DU MARCHÉ RÉGIONAL DE L'ÉLECTRICITÉ ET INSÉRANT LES ARTICLES 33BIS/3 À 33BIS/6, DÉPOSÉE PAR MM. FRÉDÉRIC, WAHL, BIERIN, FONTAINE, DOUETTE ET HAZÉE (DOC. 287 (2020-2021) N° 1 ET 1BIS)

PROPOSITION DE DÉCRET MODIFIANT LES ARTICLES 33BIS/1, 33BIS/2, 33TER, 34, 34BIS ET 35 DU DÉCRET DU 12 AVRIL 2001 RELATIF À L'ORGANISATION DU MARCHÉ RÉGIONAL DE L'ÉLECTRICITÉ ET LES ARTICLES 31TER ET 31QUATER DU DÉCRET DU 19 DÉCEMBRE 2002 RELATIF À L'ORGANISATION DU MARCHÉ RÉGIONAL DU GAZ EN VUE D'INTERDIRE LES COUPURES D'ÉLECTRICITÉ ET DE GAZ POUR LES MÉNAGES, DÉPOSÉE PAR MM. HERMANT, MUGEMANGANGO, NEMES, MMES BERNARD, PAVET ET M. BEUGNIES (DOC. 362 (2020-2021) N° 1)

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

- de la proposition de décret modifiant les articles 2, 33bis/1, 34 et 35 du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité et insérant les articles 33bis/3 à 33bis/6, déposée par MM. Frédéric, Wahl, Bierin, Fontaine, Douette et Hazée (Doc. 287 (2020-2021) N° 1 et 1bis) ;
- de la proposition de décret modifiant les articles 33bis/1, 33bis/2, 33ter, 34, 34bis et 35 du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité et les articles 31ter et 31quater du décret du 19 décembre 2002 relatif à l'organisation du marché régional du gaz en vue d'interdire les coupures d'électricité et de gaz pour les ménages, déposée par MM. Hermant, Mugemangango, Nemes, Mmes Bernard, Pavet et M. Beugnies (Doc. 362 (2020-2021) N° 1).

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

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

*Discussion générale
(Suite)*

Mme la Présidente. – La discussion générale est reprise.

La parole est à M. Frédéric.

M. Frédéric (PS). – Madame la Présidente, nous avons déposé une proposition de décret sur le sujet évoqué. Nous avons organisé une série d’auditions et de contributions écrites que nous avons épluchées, ce qui nous a pris un peu de temps pour tenter – et je vous en avais expliqué les raisons à chaque étape – d’intégrer au maximum les remarques formulées par les uns et les autres sans toucher à l’objectif principal, qui est l’intervention des juges de paix dans le cadre des coupures.

Dès lors, nous avons déposé tout à l’heure, à 14 heures, comme annoncé à la Conférence des présidents, toute une série d’amendements qui sont sur nos bancs et pour lesquels je demande l’avis du Conseil d’État dans les 60 jours.

En ce qui me concerne, je n’ai pas l’intention d’aller plus loin sur le fond parce que, de toute façon, je suppose que tout le monde n’a pas eu l’occasion de lire dans le détail l’ensemble des amendements, et donc cet avis du Conseil d’État permettra d’avoir cet éclairage pour que l’on soit certains que l’on est dans les clous au niveau légistique quand ce sera mis en œuvre et pas que l’on nous explique que nous avons oublié des trucs et, qui plus est, cela permettra aussi aux groupes qui seraient hésitants à l’égard de notre proposition de pouvoir rallier la proposition qui est sur la table, et je ne doute pas que nous pourrions rassembler l’unanimité de ce Parlement au moment des votes.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Hermant.

M. Hermant (PTB). – De note côté également, nous avons introduit un texte et nous avons introduit aujourd’hui toute une série d’amendements après réflexion et discussion.

Nous allons également demander l’avis du Conseil d’État sur notre texte et sur nos amendements. Comme cela, nous aurons l’entièreté du dossier pour la prochaine discussion.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Bierin.

M. Bierin (Ecolo). – C’est vrai qu’il est inutile et peut-être même contre-productif d’entrer dans le vif du sujet, d’entrer dans le débat aujourd’hui vu cette demande d’avis du Conseil d’État et le fait que c’est pertinent que les uns et les autres puissent prendre connaissance des amendements qui sont tout de même conséquents.

Je voulais simplement souligner le caractère constructif des différents avis qui ont été émis et du travail avec les collègues. C’est vraiment un travail de coconstruction qui a abouti aux amendements qui sont déposés. On a pris en compte l’ensemble des avis écrits. On a abouti à un compromis qui paraît équilibré via les amendements qui sont déposés aujourd’hui, mais on

attendra l’avis du Conseil d’État pour les examiner un peu plus avant.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Wahl.

M. Wahl (MR). – Brièvement également, je pense qu’il est important que l’avis du Conseil d’État dans un délai raisonnable de 60 jours soit sollicité. C’est le délai que je propose, mais il appartient au président du Parlement d’en décider. Je pense qu’il ne serait pas raisonnable de le faire en deçà, parce que c’est extrêmement technique. L’avis du Conseil d’État est extrêmement important, notamment parce que le texte, la proposition ou les propositions touchent à un certain nombre de législations, également au Code judiciaire, le cas échéant, aux compétences du juge de paix. On en a beaucoup discuté en majorité sur cette problématique-là de dire : « Attention, de ne pas empiéter sur des législations existantes ou de risquer de les modifier involontairement ». Cela fait vraiment partie de la difficulté de la réflexion que nous avons eue.

Les amendements qui sont déposés par la majorité tiennent compte d’un certain nombre de contacts que nous avons eu. Il n’y a pas eu que des félicitations, entendons-nous bien, mais de tous côtés, peu importe. L’important est également, à un moment donné, sur base du nouveau texte qui est déposé, de profiter de l’avis du Conseil d’État pour peut-être affiner un certain nombre de choses.

Ce qui est surtout essentiel, c’est que ce texte que nous serons amenés à adopter le moment venu soit juridiquement totalement solide, mais également totalement applicable dans les faits.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (cdH). – Je voudrais simplement indiquer que le groupe cdH a également déposé deux amendements qui requièrent l’avis du Conseil d’État.

Mme la Présidente. – Des amendements (Doc. 287 (2020-2021) N° 2 et 3) et (Doc. 362 (2020-2021) N° 2) ont été déposés.

La commission va demander l’avis du Conseil d’État sur les amendements (Doc. 287 (2020-2021) N° 2 et 3) et (Doc. 362 (2020-2021) N° 2), mais on me signale que l’on n’a pas reçu les amendements du cdH. Ils sont déposés maintenant.

Il n’y a pas de vote.

Je laisse le temps à M. Matagne de communiquer ses amendements.

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

**PÉTITION SUR LA GESTION
CATASTROPHIQUE DU DÉBIT DE L'OURTHE
EN AVAL DU BARRAGE DE NISRAMONT ET
SES CONSÉQUENCES SUR LA FAUNE**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la pétition sur la gestion catastrophique du débit de l'Ourthe en aval du barrage de Nisramont et ses conséquences sur la faune.

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

Je vous rappelle que lors de notre réunion du 1er mars 2021 nous avons décidé de demander un rapport au Gouvernement en application de l'article 127.6 du Règlement. Le rapport a été communiqué aux membres de la commission en date du 22 mars 2021.

Échange de vues

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

M. Florent (Ecolo). – Très rapidement, comme vous l'avez dit, nous avons déjà discuté de ce problème qui a été excessivement important pendant la période de sécheresse en 2020, avec un bras de l'Ourthe qui était à sec.

Le pétitionnaire, de manière assez légitime, se posait tout un tas de questions quant aux causes et aux différents effets que les activités sur l'Ourthe peuvent avoir. Nous avons demandé que le Gouvernement prépare un rapport et une réponse. Je dois dire que la lecture de ce rapport est intéressante, puisque pas mal d'éléments sont évacués, sont objectivés. Je pense que la réponse est vraiment détaillée. Je remercie d'ailleurs les services du ministre d'avoir préparé ce rapport.

En ce qui nous concerne, nous soutenons l'envoi de ce rapport au pétitionnaire, comme nous nous y étions engagés. Je souhaite rappeler également que ce genre de questions par rapport aux périodes d'étiages extrêmes en Wallonie risquent de se répéter à l'avenir. On devra rester attentifs à cette problématique.

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

M. Fontaine (PS). – Dans la foulée de ce que mon collègue vient d'évoquer, nous soutenons le fait de l'envoi des réponses qui ont été bien étayées dans ce rapport. Je confirme que déjà, à l'heure actuelle, l'Ourthe est limite, pour avoir pratiqué une activité ce week-end sur cette belle rivière.

J'avais juste une question à M. le Ministre. Puisque l'on peut noter avec satisfaction dans les propositions et dans les propositions qui ont été faites que le projet d'ajout d'un dispositif spécifique qui prévoit la création

d'un chenal de dévalaison dédicacé et l'installation d'une vanne de vidange permettront une restitution beaucoup plus fine du débit de l'eau. Avez-vous, Monsieur le Ministre, au moment où l'on se parle maintenant, une idée du délai d'installation de ces deux dispositifs ?

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

Mme Nikolic (MR). – Le rapport transmis par M. le Ministre fait apparaître que son administration est bien consciente des difficultés pointées par la pétition. Différentes pistes de solution et de réflexion sont sur la table, notamment la création d'un dispositif de vidange de fond, ou l'élaboration d'une procédure d'avertissement permettant l'organisation d'un sauvetage piscicole éventuel.

Lors de la transmission des éléments de réponse du ministre au pétitionnaire principal, il pourrait être utile de transmettre aussi un calendrier des travaux. Je me demandais si des précisions sur l'échéancier des travaux pouvaient nous être communiquées.

Je me demandais aussi, compte tenu des enjeux environnementaux de la pétition, si le ministre peut nous indiquer que ce rapport a également reçu l'assentiment de sa collègue, Ministre de l'Environnement, Mme Tellier.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Il y a effectivement eu des concertations avec les services de ma collègue pour les parties qui concernent directement ses compétences.

Pour ce qui concerne les travaux, je n'ai pas de délai précis sous les yeux, mais c'est de l'ordre de trois ans. Ce sont des travaux assez conséquents.

Je peux revenir vers vous avec des éléments plus précis très prochainement, en fonction de ce que l'on a comme information à ce sujet.

M. le Président. – Les conclusions sont adoptées à l'unanimité des membres.

S'il n'y a pas d'autre intervention, je note que la commission adopte la décision d'envoyer le rapport au pétitionnaire.

Confiance au président et au rapporteur

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

ORGANISATION DES TRAVAUX

Dialogue interparlementaire pour le Climat (Suite)

M. le Président. – Nous revenons un instant au point de l'organisation des travaux concernant le dialogue interparlementaire sur le climat. Je sais que M. Desquesnes n'est pas là, mais tant pis. C'est un point qui devait être discuté dans la partie organisation des travaux, mais qui a été reporté.

Je veux simplement dire que tout un travail a été fait dans notre groupe de travail ces dernières semaines, ces derniers mois.

Je comptais dire un mot au nom du PTB, puisqu'il y a des décisions qui ont été prises en CGT.

M. Frédéric n'avait pas prévu de parler peut-être. Je me retourne vers lui pour qu'il puisse prendre la présidence.

(M. Frédéric, Vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

M. le Président. – Je dois bien admettre que je n'ai pas prévu de parler. Vous avez tout dit. Il y a un texte qui a été mis sur la plateforme qui est donc la contribution du Parlement wallon et qui est attendue. Quelqu'un souhaite-t-il commenter cette proposition dans les collègues qui ont participé à sa rédaction, de façon synthétique puisque nous avons pu tous déjà lire ce texte et nous savons lire ? Y a-t-il des commentaires ?

Je vous donnerai la parole dans l'ordre. J'ai bien vu, Monsieur Hermant, que vous vouliez parler. Au bout, je vois deux petites menottes qui se lèvent et j'en prends bonne note.

La parole est à M. Hermant.

M. Hermant (PTB). – Dans ce groupe de travail, nous avons pu échanger pas mal sur la question du climat dans une ambiance assez franche. Nous avons pu vraiment voir et aller parfois un petit peu plus en profondeur sur certains thèmes.

Nous soutenons la plupart des points qui sont dans cette proposition de résolution, dans ce brouillon de résolution qui sera envoyé à la commission interparlementaire sur le climat.

Ceci dit, il y a selon nous des points qui posent question, qui nous posent question et qui font référence à la stratégie que notre pays doit avoir dans la lutte contre le réchauffement climatique. Je voudrais prendre un seul point. Cela concerne les deux articles. Il y a plein de points, comme je l'ai dit, où l'on peut être d'accord, mais sur la question du portefeuille, c'est souvent là que cela coïncide, sur la question des finances.

Le point 26 note que : « Le consommateur – c'est-à-dire les ménages, les collectivités, les entreprises – est amené à s'engager davantage sur la voie de la décarbonation. À cette fin, le consommateur doit être placé au centre du système. Il doit devenir l'acteur à part entière de la décarbonation de nos modes de vie. Les ménages, les entreprises et les pouvoirs publics orientent leur choix en fonction du signal pris pour orienter tant les décisions en matière d'investissements que le comportement vers des solutions bas carbone. Il convient d'ouvrir le débat sur la possibilité de mettre en œuvre une taxe CO2 au niveau le plus pertinent, avec un correctif pour les ménages les plus démunis et les entreprises soumises à forte concurrence. Le principe du pollueur-payeur vise à ce qu'un produit ou un bien de consommation, lorsqu'il induit un impact négatif sur la santé ou sur l'environnement et génère par conséquent un coût indirect pour la société, internalise cette externalité dans le prix du produit ou du bien ».

C'est exactement cette stratégie-là que le PTB condamne. Nous avons une tout autre stratégie en matière de lutte contre le réchauffement climatique, comme par exemple mettre sur pied un département spécial au sein du Bureau fédéral du Plan, chargé d'élaborer des plans d'investissement nécessaire à la réduction annuelle des émissions de gaz à effet de serre. On a vraiment une logique de planification, d'investissements publics.

Nous avons aussi proposé un amendement demandant que Belfius devienne une véritable banque publique spécialisée dans l'octroi de prêts aux particuliers pour les investissements, à l'instar de la Kreditanstalt für Wiederaufbau en Allemagne.

Toute cette logique publique, d'acteur public, va à l'opposé d'une logique de marché. C'est pour cette raison que nous n'allons pas soutenir le texte qui est proposé par le Parlement wallon et nous le regrettons.

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

M. Douette (MR). – Je voudrais tout simplement remercier les collègues. C'était la première fois que j'avais l'occasion de faire ce type de travail en tant que parlementaire. J'ai vraiment apprécié, parce qu'il y a vraiment un débat qui a pu s'installer, des échanges de points de vue, parfois plus agréable que de poser des questions toute la journée et d'entendre des réponses. J'ai vraiment apprécié cette manière de travailler.

Mon groupe, chaque groupe, a pu apporter sa pierre à l'édifice. Tomber d'accord avec l'ensemble des groupes présents ici autour de la table, c'est compliqué et cela me rassure que je n'ai pas la même vision que le PTB au niveau de la structuration.

Merci pour l'ensemble des apports qui ont été amenés par l'ensemble des participants et également de l'ensemble des attachés parlementaires qui travaillent à nos côtés.

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

M. Florent (Ecolo). – À mon tour de remercier les collègues, les groupes et aussi les services du Parlement. Je pense que M. Mahieux a dû refaire les débats que nous avons eus plusieurs fois le soir. C'était un débat intéressant, mais il faut peut-être le remettre dans son contexte. Il s'agit simplement d'un *draft* de résolution que nous allons soumettre au dialogue interparlementaire du climat.

Vous savez que le Parlement est représenté par certains membres de cette commission dans ce dialogue interparlementaire et les débats vont seulement commencer. Même si l'on a eu des débats très épanouissants, c'est maintenant que les choses sérieuses vont commencer puisque nous avons une ambition, en Région wallonne, qui n'est pas la même que nos homologues flamands et qui doit par ailleurs aussi prendre en compte les autres entités fédérées et le Parlement fédéral.

Je regrette, évidemment, de ne pas avoir un signal unanime de l'ensemble des groupes, mais je le respecte bien entendu ; le PTB n'a pas voulu suivre un élément qui est quand même reconnu par des expertes et la coalition climat, la coalition des ONG qui l'ont demandé de manière très claire aussi dans leur mémorandum sorti il y a trois semaines. Mais on respecte. Je pense que le texte est abouti et qu'il est quand même – de mon point de vue – assez ambitieux et donnera peut-être une inspiration.

Maintenant, on verra ce qu'il en est pour la suite. Vous savez que c'est une année importante, la COP26, et que l'enjeu climatique va se poursuivre tout le long de l'année.

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

M. Léonard (PS). – Très brièvement. C'est vrai que ce texte a peut-être pris un peu plus de temps que ce que nous avions prévu. Nous étions initialement partis d'un texte qui existait précédemment et nous avions le souhait de le modifier, de l'améliorer. En fin de compte, nous sommes repartis de rien.

Nous sommes repartis de zéro pour arriver, au final, à un texte que je considère relativement ambitieux. Je souhaitais nous en féliciter, remercier évidemment l'ensemble des groupes qui ont participé activement à la réalisation de ce texte.

On constate que la Wallonie va déjà loin dans cette matière qui est le climat et on peut évidemment s'en féliciter.

Simplement, Monsieur le Président, je veux remercier l'ensemble des groupes et les services pour le travail réalisé tout au long de ces semaines.

M. le Président. – Bien, j'ai noté une quasi-satisfaction générale et je m'en réjouis, c'est votre épanouissement intellectuel aussi qui est important.

La parole est à M. Florent.

M. Florent (Ecolo). – Un mini regret ici parce que je pense que M. Desquesnes voulait intervenir ou donner son dernier mot.

M. le Président. – J'entends bien, mais on a reporté deux fois pour qu'il arrive. Il n'est pas là, il n'est pas là.

M. Florent (Ecolo). – Je ne tenais pas absolument, de manière vitale, à ce qu'il soit là, mais je voulais juste avoir son avis parce qu'il avait laissé entendre qu'il avait peut-être encore une question.

M. le Président. – Je suppose qu'il a exprimé son avis dans le groupe de travail.

M. Florent (Ecolo). – M. Matagne va peut-être répondre, mais il restait une interrogation de sa part.

M. le Président. – Je donne dans ce cas la parole à son porte-parole.

La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (cdH). – Je ne suis le porte-parole de personne, mais il m'a dit qu'il était d'accord avec tout le déroulement du travail qui avait été opéré et qu'il remerciait évidemment chacun d'entre vous pour l'excellente collaboration.

M. le Président. – Vous voyez qu'il était aussi heureux, donc c'est parfait.

S'il n'y a plus rien à ajouter, on n'a plus personne à consulter, pas d'avis extérieur ? Tout va bien ?

Nous en prenons donc acte puisque nous ne devons pas voter.

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

M. le Président. – Je vous propose de suspendre nos travaux quelques minutes.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 18 heures 19 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 18 heures 25 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

INTERPELLATION DE M. MATAGNE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE PLAN DE DÉPLOIEMENT DES BORNES DE RECHARGEMENT POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES »

QUESTION ORALE DE M. BELLOT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES CONSÉQUENCES DE LA FIN DE LA VENTE DES VÉHICULES THERMIQUES »

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

- M. Matagne, sur « le plan de déploiement des bornes de rechargement pour véhicules électriques » ;
- M. Bellot, sur « les conséquences de la fin de la vente des véhicules thermiques ».

Mme Nikolic se joint à l'interpellation.

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

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, nous en avons déjà beaucoup parlé aujourd'hui : les bornes de rechargement pour les véhicules électriques constituent certainement l'un des enjeux essentiels en termes de mobilité individuelle pour les années à venir. Selon les dires de votre cabinet dans un article de presse du 20 mars dernier, 20 % des véhicules roulant en Wallonie seront électrifiés d'ici cinq à dix ans. Selon le Company Car Report, les véhicules hybrides pourraient déjà représenter 20 % de la circulation en 2025 en Belgique.

C'est l'occasion de faire le point sur votre politique d'installation de bornes de rechargement.

Premièrement, j'aimerais faire le point sur l'évolution de votre plan de répartition territoriale qui, apparemment, est en cours d'élaboration, c'est votre cabinet qui l'annonçait à la presse fin mars. Selon un membre de votre équipe, l'objectif serait d'installer 185 000 points de recharge dans les bâtiments abritant des entreprises. En général, une borne compte deux points de charge, l'objectif est donc d'installer 92 500 bornes. L'ambition semble être là, et j'en suis très heureux, évidemment, comme vous le savez. C'est une politique que je défends depuis le début. On ne peut en effet pas se passer d'automobile en toute circonstance et des infrastructures sont nécessaires. Monsieur le Ministre, je suis sûr que vous en êtes certain.

Je m'interroge néanmoins sur le calendrier, d'autant plus que le plan Air-Climat-Énergie prévoit l'installation de 6 900 bornes pour 2030. Par le biais d'un simple article de presse, l'ambition en termes d'installation

totale de bornes vient de décupler. Quand on sait que le nombre de bornes présentes actuellement sur le territoire wallon est d'un peu plus de 800, on dépasse même la multiplication par cent en comparaison de la situation actuelle.

Je m'étonne aussi, plus généralement, de ce chiffre quelque peu impressionnant vu que mes dernières prises de contact avec le secteur m'indiquaient plutôt que vous étiez en train de travailler à un plan concernant l'installation de 2 000 bornes, des bornes de 11 kilowattheures, en l'occurrence, donc relativement lentes qui plus est.

Si cette annonce de 185 000 points de recharge se vérifie, je serais très heureux de cette annonce. Je défends la mobilité électrique depuis toujours, mais je me pose tout de même des questions sur la manière dont il est possible de multiplier par 100 le nombre de bornes installées et, surtout, dans quel laps de temps.

Quelles sont exactement les modalités envisagées pour ce plan ?

S'agit-il réellement d'installer plus de 92 500 bornes sur le territoire ? Qui plus est, quelle est la complémentarité entre les bornes qui vont être attribuées au secteur B2B et les bornes qui vont être attribuées au public dans son ensemble ? Je présume qu'elles sont complémentaires, mais quelque part, comment avez-vous pu procéder à un revirement de situation, puisqu'il y a quelques semaines, vous me disiez encore – et on a longuement parlé de ces chiffres – qu'avec une proportion de 90 % – 10 %, il n'y avait pas forcément une nécessité d'installer une quantité considérable de bornes sur le territoire, quel que soit le lieu ? C'est votre ligne de conduite depuis le départ, et donc j'aimerais savoir quels sont les moyens budgétaires envisagés pour financer ces 92 500 bornes ?

Une borne valant, on l'a entendu tout à l'heure par notre expert M. Warichet, environ 8 000 à 9 000, voire 10 000 euros, si on imagine que vous développez 92 500 bornes, la multiplication est simple.

Deuxièmement, toujours concernant ce plan, il me revient que vous allez y travailler avec les agences de développement territorial, mais ni les GRD, ni l'Union des villes et communes de Wallonie ne seraient concernés par les négociations actuelles, comme le recommande d'ailleurs M. Warichet. André Antoine et moi-même avons dû négocier fermement pour obtenir les auditions d'Inter-Regies et de Test-Achats dont tout le monde s'est félicité aujourd'hui.

Confirmez-vous ne travailler qu'avec les agences de développement territorial ? Pourquoi ne pas intégrer les GRD directement à la réflexion ?

Certains GRD, et on l'a vu pas plus tard qu'aujourd'hui, travaillent au développement de bornes de rechargement et à tout l'environnement qui va accompagner ce processus de développement.

Comptez-vous donc inclure ces GRD et l'Union des villes et des communes wallonnes dans la réflexion ?

Aussi, il me revient qu'en Flandre, l'association Low Emission Mobility Platform a participé à l'élaboration du plan flamand de déploiement de bornes. Cette association rassemble de nombreux acteurs, comme la FEBIAC, mais aussi AGORIA ou la FEBEC. Il me semble qu'il serait de bonne gouvernance d'inclure le secteur dans le développement d'une politique qui le concerne directement. Envisagez-vous d'intégrer la Low Emission Mobility Platform à vos travaux ?

Troisièmement, Monsieur le Ministre, j'aimerais vous entendre sur les lieux de déploiement des bornes. Le représentant de votre cabinet explique que ces 92 500 bornes seront placées en entreprise. C'est évidemment une bonne idée de placer ces bornes en entreprise, puisque l'on sait que la majorité des véhicules électriques ou électrifiés sont d'abord issus du parc des flottes automobiles d'entreprises, et puis aussi il est cher et difficile de mettre le réseau à disposition des infrastructures rapides, comme sur des axes d'autoroutes, par exemple. Se pose alors la question des trajets plus longs.

Test-Achats a démontré récemment qu'il n'était pas possible de parcourir le pays raisonnablement ou confortablement en voiture électrique, faute d'infrastructures manquantes de rechargement, notamment sur les grands axes. J'entends l'argument relatif aux infrastructures, c'est justement à l'État d'amener de telles infrastructures, d'autant que l'autonomie des véhicules électriques n'est pas encore comparable à celle des véhicules à moteur thermique, qu'il soit diesel, essence, ou gaz. Il convient donc de multiplier ces infrastructures pour assurer une couverture efficace du réseau de mon point de vue. Les progrès technologiques sont évidemment rapides et l'autonomie des véhicules électriques ne fait qu'augmenter, mais cela n'enlève rien au quadrillage nécessaire sur le territoire. Il faut, je pense, ne pas se contenter d'installer des bornes en entreprise, il faut évidemment essayer d'homogénéiser le quadrillage sur l'ensemble du territoire.

L'ASBL Mobia, qui regroupe la Febiac, Renta et Traxio, demande l'installation de bornes de recharge rapide afin que les automobilistes puissent circuler sans craindre la panne, d'autant qu'actuellement l'autonomie d'un véhicule électrique étant relativement limitée, on est vite « sur la réserve », comme avec un véhicule à moteur thermique.

J'attire aussi votre attention, Monsieur le Ministre, sur le fait que la Flandre a également une stratégie de

déploiement de bornes, et que celle-ci prévoit un déploiement le long des grands axes, plus précisément tous les 25 kilomètres. On a entendu tout à l'heure une notion de 50 kilomètres exprimés par Test-Achats, et il s'agit bien là de bornes ultrarapides pour la Flandre. Si j'ai bien compris, ce n'est pas le cas en Wallonie, ou en tout cas ce n'est pas le plan prévu.

Votre plan inclut-il de placer des bornes de rechargement ailleurs qu'en entreprise ?

Installerez-vous des bornes sur certaines autoroutes ou sur le lieu de certaines stations-service existantes ?

Déployerez-vous des bornes ultrarapides le long des grands axes ? Voici toute une série de questions que je vous ai déjà posées et que je vous reformule aujourd'hui.

Si l'infrastructure n'est pas là actuellement, l'automobile électrique risque de perdre en attrait, et vous le savez très bien, je pense.

Quatrièmement, j'aimerais en venir au frein de l'installation de bornes par des installateurs privés. Le promoteur immobilier ImmoBel déclarait ceci à la presse récemment : « des bornes de recharge sont désormais intégrées à chaque projet, selon les demandes de nos clients, mais des freins subsistent : les normes des pompiers nous permettent difficilement d'installer des bornes au-delà du premier sous-sol, et je peux l'entendre, aussi, la puissance offerte par le gestionnaire de réseau nous limite dans nos objectifs, il est impératif de prévoir une régulation et des infrastructures adaptées à la demande de déploiement de bornes. »

J'aimerais savoir ce que vous répondez, finalement, à ces privés qui souhaitent faire avancer la mobilité électrique et la développer le plus rapidement possible. Votre plan inclut-il une modification du code de l'aménagement du territoire afin de simplifier le déploiement de ces dites bornes ? Si oui, quels contacts avez-vous pu avoir ou entretenir avec votre collègue, le ministre Borsus ?

Cinquièmement, je souhaiterais faire le point sur les aspects européens du dossier. J'aimerais notamment en connaître davantage sur l'évolution des discussions au niveau européen des négociations et sur la modification de la directive 2014/94. À quel stade des discussions se trouve-t-on ? La modification sera-t-elle adoptée cette année ? Quelle position l'état belge défend-il ? Il me revient que certains États membres plaident pour que cette directive devienne un règlement directement contraignant envers les États, j'aimerais savoir quelle est la position de la Belgique en la matière et donc de la Région wallonne.

Toujours au niveau européen, vous disiez en réponse à une précédente question écrite qu'un risque d'aide d'État n'est pas à exclure en matière d'aide au déploiement de bornes. Qu'en est-il ? Avez-vous pris

contact avec la Commission européenne afin d'affiner votre plan ?

J'en viens aussi au Plan de relance et de résilience dont on parle beaucoup pour l'instant et qui doit être approuvé avant d'envoyer le document au conseil européen. J'avoue ne plus savoir si les bornes de rechargement font partie du package wallon ou non. Le 26 février, vous disiez ceci : « la question du soutien au déploiement de bornes était bien présente dans la première épure, remise par la Wallonie dans le cadre du Plan de relance, il est vrai que la mesure n'a finalement pas été retenue dans les arbitrages qui ont inmanquablement dû être réalisés ». Le 29 mars dernier, le ministre-président – et j'en termine, Monsieur le Président, excusez-moi pour la longueur de mes propos – disait ceci en commission : « Le Gouvernement wallon a ainsi décidé de proposer des réformes dans le volet wallon de la facilité pour la reprise et la résilience sur lesquelles il a pris des engagements vis-à-vis de l'Union sur la mobilité durable qui comprend une refonte fiscale et des engagements en termes de déploiement de bornes de recharge électrique sur le territoire wallon. Pourtant, le 10 avril, il était dit dans la presse : le Fédéral et la Flandre tablent aussi sur les bornes de recharge électrique, aucune trace de la Wallonie.

Monsieur le Ministre, la Wallonie entend-elle ou non intégrer un volet relatif à l'installation de bornes de recharge dans le volet wallon du Plan de relance et de résilience belge ? Si ce n'est pas le cas, ne pensez-vous pas qu'on risque de rater le coche ?

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

Mme Nikolic (MR). – Monsieur le Ministre, je me permets de revenir rapidement sur ce sujet dans la foulée des auditions de tout à l'heure. Après avoir pu interroger les experts et/ou spécialistes sur le sujet, cette interpellation nous permet maintenant d'interroger M. le ministre, bien que rien ne nous empêchait de le faire tout à l'heure, mais vu que le cdH a préféré la voie de l'interpellation, je m'y greffe pour poser rapidement quelques questions. Beaucoup de questions soulevées par M. Matagne sont intéressantes et permettent de faire le point sur l'état d'avancement de la réflexion au niveau du Gouvernement.

Car finalement, notre objectif commun, je n'en doute pas, c'est que la Wallonie avance sur ce sujet, même si on le sait, par le passé, des initiatives ont notamment été portées par votre prédécesseur, Monsieur le Ministre.

Les différentes expressions de ce début d'après-midi ont démontré la nécessité d'avoir une approche multiple ou multicanal. Il a été question de possibilité de recharger à domicile, sur le lieu de travail, dans des lieux privés et dans l'espace public. En fonction du type

et du lieu de recharge, différents acteurs peuvent être mobilisables et mobilisés.

Je rejoins les questions qui ont été développées dans l'interpellation sur les rôles que vous envisagez pour les agences de développement territorial, les GRD et les communes. C'est l'occasion de faire le point : où en sont les réflexions, contacts, concertations, et avec quels acteurs ?

Le représentant d'Inter-Regie tout à l'heure, M. Warichet, nous a donné un éclairage intéressant sur une série d'aspects techniques et la plus-value incontestable des GRD en la matière, ainsi que sur la cartographie.

Au niveau des besoins, que ce soit en zone rurale ou en zone urbaine, on en a discuté tout à l'heure, les problématiques sont différentes, mais les besoins sont réels. Ce qui est important, c'est de poser le bon diagnostic en amont. J'aurais aimé vous entendre sur la façon dont vous envisagez les choses, Monsieur le Ministre, et de nouveau, le processus, les parties prenantes et le timing.

M. Warichet a aussi relevé l'importance d'associer les villes et communes dans le cadre d'une approche *bottom-up*.

Dans cette lignée, j'aurais aimé vous entendre sur la question du droit à la prise évoquée tout à l'heure – peut-être plus plutôt en milieu urbain –, ce droit qui permet aux citoyens de demander l'installation d'une borne à proximité de leur domicile. M. Warichet a clairement répondu que techniquement les GRD pouvaient l'étudier, et certainement qu'ils l'ont déjà fait, mais qu'il s'agissait avant tout d'un choix, d'une impulsion politique. J'aurais aimé connaître votre position en la matière.

En ce qui concerne le déploiement sur autoroutes et stations-service, pour préciser une annonce faite tout à l'heure, en majorité, et à l'initiative du MR, nous déposerons prochainement une résolution plus globalement sur l'avenir des stations-service et la disponibilité de carburants alternatifs. On a pointé aussi ce besoin, avec le déploiement des alternatives aux carburants classiques, de s'interroger sur l'avenir de ce type d'installation. En concertation avec mes collègues Fontaine et Heyvaert, on va demander, d'une part, d'analyser, d'établir les capacités ou non à accueillir de nouvelles énergies et d'autres services aussi – dans stations-service, il y a services –, mais aussi de développer une vision prospective sur l'avenir des stations-service sur le territoire wallon.

On le voit, il y a toute une série de réflexions à mener de front. Je ne doute pas que vous apporterez votre vision par rapport à cela. Je voulais juste préciser cette petite chose. Il n'y a pas de questions à ce stade, mais j'espère par contre bien obtenir réponse à mes autres questions.

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

M. Bellot (MR). – Monsieur le Ministre, ma question porte sur deux sujets. Tout d'abord, la Belgique, au travers d'expression du ministre fédéral de la Mobilité, souhaite être leader dans la sortie des véhicules thermiques et attend une réponse de l'Union européenne à sa demande de fixer une date de sortie définitive. En conséquence, il est important de savoir que la consommation estimée pour faire circuler 100 000 véhicules électriques est de l'ordre de 0,875 térawattheure. À supposer que dans 10 ans, un million de véhicules circulant sur les routes belges seront exclusivement à propulsion électrique, la consommation totale annuelle d'électricité en Belgique qui était en 2019 de 84 térawattsheures serait augmentée de 8,75 térawattsheures, soit une augmentation de 10,5 % pour le seul million de voitures électriques alors que le pays compte 6,6 millions de voitures.

À supposer qu'une date soit fixée dans les 10 ans, quelle stratégie envisagez-vous pour permettre une augmentation de l'alimentation électrique de la Région wallonne à concurrence de 10,5 % dans les 10 ans pour un million de véhicules, sachant que la Belgique en compte, comme je l'ai dit, 6,6 millions ?

Par ailleurs, trop peu de bornes existent. On pourrait autant dire qu'il n'y en a pas. Un enquêteur de Test-Achats au volant d'une voiture électrique a mis deux jours pour rallier Ostende au Signal de Botrange. Il n'a rencontré que des bornes 20 kilowatts. Pour une borne 20 kilowatts, il faut une nuit pour recharger les batteries. Un déploiement est nécessaire, car Sibelga estime que le parc automobile sera électrifié de 20 à 30 % en 2030.

En 2030, le plan Air-Climat prévoit 6 900 bornes accessibles, sauf si l'on devait accélérer le mouvement. Se posent les questions de leur répartition territoriale et d'une alimentation électrique suffisante.

Avez-vous été associé à cette demande de sortie des véhicules thermiques vers l'électrique ? La volonté de la Déclaration gouvernementale fédérale visant l'obligation de traction électrique des voitures de société dès 2026 fait-elle l'objet d'actions auprès et par vous ?

Il faut savoir qu'il y a deux types de bornes électriques. Il y a les bornes électriques rapides, ce sont des bornes électriques de 50 kilowatts qui doivent être placées obligatoirement à moins de 150 mètres d'un transformateur selon les GRD. Comptez-vous équiper les espaces publics wallons, notamment les stations-service, mais aussi d'autres endroits, d'ici 2025 ou d'ici 10 ans, sachant que seules ces recharges ont un sens sur l'espace public pour une recharge rapide ? Selon quel plan de déploiement ? Quelles seraient les aides apportées aux infrastructures publiques pour installer ces bornes ? Enfin, comptez-vous imposer des bornes comme charges urbanistiques de projets conséquents ?

Voilà les questions que je souhaitais apporter en complément de ce qui a été posé par mes collègues.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Madame et Messieurs les Députés, tout d'abord, j'aimerais préciser quelques éléments sur les annonces faites de sortie programmée des motorisations thermiques. Cette interdiction de vente de véhicules thermiques à une échéance future semble nécessaire si l'on veut garantir une neutralité carbone de la Belgique à l'horizon 2050. Sans un signal fort et un délai suffisant, le glissement progressif du parc automobile vers des véhicules moins ou non émetteurs de CO₂ ne pourra pas se faire.

Le souhait affiché par le Gouvernement fédéral d'imposer un glissement rapide des véhicules de société vers les motorisations électriques est un premier pas prévu par l'accord de gouvernement fédéral sur les véhicules de société. Je vois dans cette décision une opportunité pour une multiplication du nombre de véhicules électriques après 2025 avec aussi le marché de l'occasion qui se créera.

Je suis M. Bellot dans son évaluation des risques liés aux déploiements futurs des véhicules électriques à évolution du parc automobile global et à technologie électrique inchangée, le besoin en électricité va indubitablement augmenter. Un glissement complet du parc de voitures immatriculées vers les véhicules électriques en Wallonie nécessiterait plus de 6 térawattsheures d'approvisionnement complémentaire avec des demandes en pointe qui pourraient avoisiner jusqu'à 22 gigawatts de puissance de production électrique et je ne parle ici que du parc wallon. Il est donc certes nécessaire d'anticiper les besoins en infrastructures de chargement et de disponibilité en électricité, mais il est également essentiel que les technologies évoluent et surtout que les habitudes de conduite changent.

Avant d'entrer dans le détail du déploiement des bornes, un petit mot sur la fourniture en électricité. La fourniture sera, en effet, un enjeu crucial. Cependant, ce problème d'approvisionnement ne doit pas être résolu uniquement à l'échelle wallonne, mais aussi à l'échelle européenne, car il s'agit bien d'un enjeu largement partagé. Je trouverais, en effet, particulièrement regrettable toute précipitation dans l'évolution de la mobilité électrique qui serait de nature à avoir pour conséquence une augmentation de production d'électricité grise pour ces véhicules ou d'augmenter les risques de black-out qui se feraient essentiellement en hiver.

J'en viens à la question des infrastructures. L'objectif que vous mentionnez a été fixé en 2016 en application de la directive 2014/94 et maintenu dans la contribution

wallonne au plan national énergie climat rentré fin 2019. La révision annoncée de la directive et celle du plan air climat énergie permettront de revoir les trajectoires qui avaient été fixées. Dans le cadre du plan de relance européen, nous avons déjà adapté l'objectif en le faisant passer à 8 000 pour 2025, chiffre qui peut être légitimement atteint avec les mesures qui seront mises en œuvre.

J'en reviens à la révision de la directive 2014/94. À ce jour, nous sommes toujours dans l'attente des premières propositions concrètes de la commission. Les informations qui circulent parlent d'un premier projet en juin prochain. En tout état de cause, la période dans laquelle les parties prenantes pouvaient introduire leur recommandation s'est clôturée en mars. On peut donc espérer un avant-projet de directive pour le début de l'été.

Pour les infrastructures, je me permets de rappeler que l'essentiel des épisodes de rechargement se fera au domicile ou sur le lieu du travail, ce qui contraint probablement l'approche en matière de déploiement et le besoin en infrastructures entre une approche permettant une couverture minimale suffisante sur le territoire wallon et une approche plus ciblée en infrastructures de chargement rapide. On a évoqué tout à l'heure ces questions dans les auditions.

La conception de la première approche est toujours en cours de finalisation et devrait être proposée en approche au Gouvernement dans les prochaines semaines. L'action sera menée à l'échelle locale au travers des pouvoirs publics.

En outre, je rappelle que dans le cadre de l'appel POLLEC lancé fin 2020, certaines communes ont déjà permis d'entamer le déploiement de certaines infrastructures. Il va de soi que s'agissant d'une action en direction des pouvoirs locaux, l'Union des villes et communes de la Wallonie sera associée. Concernant les GRD, leur rôle de facilitateur est évidemment essentiel et ils sont bien intégrés dans les réflexions. Cependant, je rappelle qu'à plusieurs reprises, le régulateur a rappelé l'interdiction d'activité commerciale dans le chef des GRD et que dans le cas de deux de ceux-ci, la cessation des activités liées à l'électromobilité a été demandée. Dans le cadre de la transposition de la directive *market design*, le rôle des GRD sera encore mieux précisé. J'entendais tout à l'heure une série de plans qui ne correspondent pas à la réalité législative du cadre existant, ni même du cadre européen. En ce qui concerne le déploiement d'infrastructures de chargement rapide, j'ai mandaté la SOFICO afin qu'elle mène une étude qui permettra d'identifier les besoins en infrastructure au niveau du réseau structurant soumis à concession. Cette étude devra être réalisée en tenant compte des flux de mobilité et de la présence de réseaux électriques susceptibles d'assurer l'approvisionnement des véhicules.

M. Matagne, vous évoquez la question du Plan de relance et de résilience européen. Je peux vous confirmer que la Région a bien introduit une fiche réforme au niveau de celui-ci, mais sans demander de moyens spécifiques pour ce point. Cette fiche dresse les balises que je viens de vous évoquer. Le fait que nous n'ayons pas demandé de moyens au travers de ce plan ne vient pas d'un désintérêt, mais bien d'arbitrages qu'il fallait faire. Vous vous rappelez qu'il y avait des besoins beaucoup plus importants que les moyens attendus du niveau européen. Si je puis vous rassurer à ce niveau, l'enveloppe que j'envisage de consacrer pour soutenir le déploiement des bornes sera probablement plus importante que celle que la Flandre a sollicitée au niveau du Plan de relance. Ce sera toutefois en dehors du plan de relance.

J'en viens à la question des aides d'État. Cette question sera centrale dans le futur, s'agissant d'un modèle économique qui reste assez fragile. À cet effet, la Commission a communiqué, il y a deux mois, un projet de règlement modifiant le règlement général d'exemption par catégorie pour intégrer diverses questions, dont l'électromobilité. Ce projet dresse le cadre dans lequel pourrait se faire le soutien tant en termes d'intensité du soutien que des conditions qui les encadreront.

En ce qui concerne la *Low Emission Mobility Platform*, des contacts ont déjà eu lieu entre celle-ci et mes services. Je pense, en effet, que la création d'une aile wallonne n'est pas inenvisageable, surtout dans le cadre de la révision attendue de la directive 2014/94.

J'en arrive maintenant à la question spécifique relative à Immobil. Le problème que vous évoquez m'est bien connu. Plusieurs opérateurs m'ont déjà contacté à ce sujet.

Comme je le leur ai rappelé, la question n'est pas liée au permis, mais bien à la sécurité liée à l'accès des véhicules électriques aux parkings souterrains. Ces interdictions constatées viennent essentiellement de la difficulté à gérer les incendies de véhicules électriques et des risques avérés pour les fondations des bâtiments en cas d'incendie. C'est donc une question de prévention que les services de secours essayent d'anticiper. Le récent incident de Courcelles prouve que cette prévention est une nécessité.

L'obligation légale liée aux exigences PEB reste donc bien d'application, mais l'interdiction d'accès ou non relève de l'autorité fédérale. Cette situation, tous les promoteurs immobiliers la connaissent en Belgique. Le *Fire Forum*, entité qui chapeaute les services de secours, prépare une série de recommandations afin d'éviter les interdictions de développement d'infrastructures de chargement dans les parkings souterrains dans le futur, ou de fixer des lignes directrices à destination des développeurs immobiliers. Ces recommandations seront

disponibles en juin, selon le calendrier dont j'ai pu prendre connaissance.

Pour conclure, j'attire l'attention sur le fait que l'électromobilité devra toujours être vue de manière intégrée dans la stratégie FAST dont la Stratégie régionale de mobilité est la déclinaison. L'objectif reste de se déplacer de manière plus raisonnée en recourant prioritairement aux alternatives existantes et de glisser progressivement vers d'autres modes de propulsion pour ces véhicules.

Comme vous le constatez, il y a beaucoup d'éléments en chantier. Ce dossier de la mobilité électrique va beaucoup bouger dans les années à venir. Certaines questions ne sont pas encore réglées, dépendantes de différents niveaux de pouvoir.

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

M. Matagne (cdH). – J'ai bien noté, Monsieur le Ministre, l'interdiction de l'activité commerciale dans le chef des GRD. Quelque part, vous fermez directement la porte, mais pas plus tard que tout à l'heure, Inter-Régies réclamait qu'on diversifie les compétences des GRD. Ils venaient avec l'argument qu'ils avaient la possibilité de faciliter l'interopérabilité des bornes de rechargement. Or, c'est ce que l'on recherche aujourd'hui : que n'importe quel possesseur ou utilisateur d'un véhicule électrique puisse charger son véhicule sur n'importe quelle borne, avec n'importe quelle carte de crédit ou GSM. Ce n'est pas à vous que je dois expliquer en quoi consiste l'interopérabilité.

Par ailleurs, je me réjouis que vous ayez mandaté la SOFICO pour identifier les besoins. Si je me réfère aux auditions de ce matin, Test-Achats réclame une borne tous les 50 kilomètres. Sachant que le réseau structurant compte 50 000 kilomètres de voirie, il faut au moins 1 000 bornes ultrarapides sur le réseau structurant.

Concernant le risque dans les sous-sols, je n'ai pas d'objection, mais c'est aussi la raison pour laquelle j'ai formulé une proposition de décret qui vise à faciliter et à encourager la mise en œuvre d'infrastructures de rechargement chez le particulier. Je ne vous ai pas entendu sur le sujet. Je présume que vous vous êtes déjà entretenu avec le ministre Borsus sur la question – en tout cas je l'espère ou, si ce n'est pas fait, que vous le ferez.

Enfin, j'entends bien qu'il faut changer les habitudes, Monsieur le Ministre, mais vous connaissez la réalité de terrains dans nos contrées rurales. L'automobile, quoiqu'on en pense, permet de se déplacer efficacement, tant sur le plan de l'énergie que de la rapidité ou de l'efficacité. On ne doit pas négliger que l'automobile a encore de très beaux jours devant elle. Il faut bien entendu minimiser son impact sur l'environnement, mais elle sera toujours là d'une manière ou d'une autre, sous une forme ou sous une autre. Il faut continuer de la considérer et se dire que tout le monde n'a pas la

possibilité – vous le savez très bien – de prendre le bus ou le train pour se déplacer dans certaines contrées.

Je vous remercie en tout cas de votre suivi et ne manquerai pas de revenir sur le sujet très prochainement.

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

Mme Nikolic (MR). – Je remercie M. le Ministre pour ses réponses. Beaucoup de questions rejoignent celles de M. Matagne. J'ai eu des réponses.

Je retiendrai principalement que vous avez bien parlé d'un dossier et d'une problématique en chantier. Il est normal que pas mal de questions restent en suspens. Je ne doute pas que si c'est en chantier, le travail est en cours. Nous aurons l'occasion d'y revenir.

Peut-être juste sur le rôle des GRD, il devra certainement y avoir un débat politique là-dessus. J'ai aussi retenu de ce matin que des exemples chez des voisins – pas très loin, en Région bruxelloise, au Grand-Duché de Luxembourg, je me demande même s'il n'y avait pas d'exemples flamands – démontrent que les GRD peuvent jouer un rôle au cœur du déploiement des bornes de recharge électrique. La question de l'activité commerciale, de la vente et de la facturation ne peut pas relever des GRD. M. Warichet expliquait ce matin que la directive permettait quand même de leur confier un rôle via cet acronyme de CPO. Je pense que l'on aura l'occasion d'y revenir.

J'avais juste une petite question supplémentaire, mais qui n'était pas couchée sur papier. C'était sur ce droit à la prise. Je ne manquerai pas d'y revenir par le biais d'une autre question lors d'une prochaine commission.

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

M. Bellot (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, des éléments que vous nous avez apportés. Si j'ai bien calculé, c'est même un chiffre plus élevé d'augmentation de la production électrique qu'il faudra puisque, si j'ai bien calculé, c'est 15 % d'augmentation de l'approvisionnement électrique de la Région wallonne pour faire face à l'électrification de son parc automobile.

La deuxième chose, il y a eu l'appel POLLEC et j'en sais quelque chose puisque je m'occupe de cela dans le bassin de vie du pays de Famenne. Je vous rends attentif à une chose, c'est que nous sommes dans des zones relativement éloignées des grandes villes. Comme nous sommes des zones touristiques importantes, on a des personnes qui viennent avec des véhicules électriques, qui téléphonent avant aux hôtels, et cetera, pour savoir s'ils ont des bornes de recharge rapide. S'ils n'en ont pas, ils viennent alors avec un véhicule thermique. Je vous rends attentif à cela.

Je pense qu'il faut tout de même doter un certain nombre de centres-villes ou d'endroits proches des centres touristiques de quelques bornes 50 kilowatts, ce qui n'est pas rien en termes d'équipement.

Dernier élément, c'est en matière de charge d'urbanisme, vous n'avez pas répondu à cela. Je pense que, pour tous les ensembles urbanistiques importants, il est important de signaler aux GRD – je suppose qu'ils le font – que la capacité d'alimentation électrique doit être au-delà de ce qu'elle est pour de simples habitations. Je crois que, pour des projets qui dépassent la maison familiale, il faut prévoir dès à présent de pouvoir imposer, en charge d'urbanisme, le placement d'une ou deux bornes. Parce que ce sont des équipements particuliers. Je pense que ce n'est pas coûteux quand on les met au départ, mais c'est coûteux quand il faut transformer à la fois l'installation électrique d'alimentation du bâtiment.

En ce qui concerne la protection au feu, je vous informe qu'en Angleterre, apparemment, ils ont trouvé une solution. Ils obligent dans les parkings le placement de protections particulières au feu à l'emplacement prévu dans les parkings sous-terrain et un système de sprinklers avec des extincteurs à poudre.

Il faut savoir que, une voiture électrique, quand elle prend feu, cela dure entre 20 et 24 heures, donc ce n'est pas rien. Les compagnies d'assurance excluent parfois même la possibilité de garer sa voiture électrique dans le sous-sol, ce qui est aussi un peu paradoxal.

M. le Président. – L'incident est clos.

**INTERPELLATION DE M. MATAGNE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR
« L'ÉCHEC DES NÉGOCIATIONS À PROPOS DE
LA TAXE KILOMÉTRIQUE BRUXELLOISE »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'échec des négociations à propos de la taxe kilométrique bruxelloise ».

MM. Nemes, Wahl et Florent se joignent à l'interpellation.

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

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, c'est un article de presse du 10 avril 2021 du journal *Le Soir* qui l'affirme, qui le confirme : « Taxation kilométrique à Bruxelles : tous d'accord sur les désaccords ». L'article est relativement limpide, c'est encore et toujours l'impasse.

Il faut dire que la proposition bruxelloise est toujours aussi aberrante. Selon le journal *Le Soir*, les recettes de SmartMove représenteraient 420 millions d'euros pour la Région de Bruxelles-Capitale, dont 40 % de celles-ci payées par les navetteurs wallons et flamands. En extrapolant sur base des chiffres de Mathieu Strale, Professeur de Géographie appliquée et Géomarketing à l'ULB, selon lequel il y avait 120 800 navetteurs wallons en 2020 ; c'est bien 60 millions d'euros que la Wallonie payerait à Bruxelles annuellement dans le cadre de la mise en œuvre de cette taxe kilométrique.

C'est l'équivalent de 3,5 fois le montant de la dotation « navetteurs » actuelle de la Wallonie à Bruxelles, qui s'élève à 17 millions d'euros, comme vous le savez, Monsieur le Ministre. La proposition bruxelloise n'avait rien de sérieux depuis le début et les chiffres le démontrent de la manière la plus claire qui soit. Le groupe de travail est donc dans l'impasse. C'était écrit dans les astres. Cela suppose tout de même quelques questionnements sur la suite des événements.

Premièrement, j'aimerais revenir sur les travaux des groupes de travail en eux-mêmes. L'article de presse précité est apparemment bien informé et il est relativement détaillé quant au contenu des discussions. Un premier élément concerne l'étude d'impact réalisée par la Région de Bruxelles-Capitale. Selon l'article, la Wallonie juge cette étude partielle et insuffisante.

Dès lors, en quoi l'étude d'impact de l'administration bruxelloise est-elle partielle et insuffisante ? Quelles sont les limites de cette étude ?

La Wallonie s'inquiéterait également d'un possible comportement d'évitement des routes à taxation et du report du trafic routier sur le ring. La vitesse moyenne y diminuerait alors de 9 %. On sait qu'elle n'est déjà pas très élevée.

Confirmez-vous ces chiffres ? La Wallonie a-t-elle soulevé cette crainte ? Ce risque est-il bien réel ?

Ce n'est pas tout. Il est aussi question de violation de la Constitution dans cet article de presse : « Les deux Régions, Wallonie et Flandre, estiment que le projet bruxellois est contraire à la Constitution. Il malmène le principe d'égalité fiscale et entraînerait un effet disproportionné dans les autres Régions, et viole le traité européen ». Je suis heureux que les deux Régions soutiennent ce point de vue, que je partage à 100 % et que je défends depuis le début.

Il est néanmoins important que vous puissiez détailler le raisonnement juridique défendu par la Région wallonne dans ces groupes de travail. En quoi le projet bruxellois malmène-t-il le principe d'égalité fiscale pour la Région wallonne ? En quoi entraîne-t-il un effet disproportionné ? En quoi les traités européens sont-ils violés pour la Wallonie ?

Toujours en ce qui concerne les négociations, il est également question de menace de suspension de la dotation navetteurs, ce qui serait bien normal. Selon la Wallonie et la Flandre, il n'est pas évident que la dotation annuelle vers la Région bruxelloise de 44 millions d'euros soit maintenue. Ce point serait cité directement dans le rapport final.

La Wallonie menace-t-elle bien de ne plus lui verser sa part de la dotation navetteurs si le Gouvernement bruxellois devait forcer le passage ?

Dernier point en ce qui concerne les négociations, la nécessité de conclure un accord de coopération. Apparemment, toutes les Régions sont d'avis qu'un accord de coopération trirégional est nécessaire avant d'avancer. Selon l'article de presse, Bruxelles y consent s'il porte sur l'ensemble de la réforme de la fiscalité automobile actuelle, tout en considérant que celui-ci n'est pas strictement nécessaire.

Confirmez-vous cette information importante ?

Cela signifie-t-il que Bruxelles n'est toujours pas encline à retirer son avant-projet d'ordonnance en l'absence d'accord de coopération ?

Quelles sont exactement les demandes de la Région bruxelloise quand elle vise l'ensemble de la réforme de la fiscalité automobile actuelle ?

Vise-t-elle également une réforme du mécanisme des voitures de société, qui est du ressort fédéral ?

Qu'a défendu la Wallonie à ce sujet ?

Sommes-nous prêts à nous lancer dans une réforme globale interfédérale de la fiscalité automobile, comme le demande Bruxelles, ou bien les discussions sont-elles totalement à l'arrêt ?

Étant donné l'extrême importance de ce sujet et également dans un souci de transparence et de démocratie, communiquerez-vous le rapport final des groupes de travail au Parlement wallon ?

Deuxièmement, j'aimerais en savoir plus sur les intentions du Gouvernement bruxellois.

Bruxelles avait mis un moratoire sur son avant-projet d'ordonnance jusqu'au 31 mars. Les discussions n'ont pas abouti. Bruxelles va-t-elle retirer son moratoire ou poursuivre seule ?

C'est le plus grand flou à ce sujet. Selon l'article de presse du *Soir*, Bruxelles a en effet maintenu SmartMove au sein du Plan de relance et de résilience belge communiqué à la Commission européenne.

Ce serait plutôt mauvais signe, sauf qu'il serait apparemment inscrit dans le document envoyé à la Commission que « le projet SmartMove est en soi

pertinent et impactant, tout en acceptant certains risques qu'il comporte, liés à la composante *pricing* de l'utilisation de la voiture, qui n'est somme toute qu'un élément qui pourrait être supprimé en l'absence d'accord politique ».

Que fait exactement le Gouvernement bruxellois ?

Est-ce là vraiment une ouverture pour supprimer la taxe kilométrique du projet SmartMove ?

Bruxelles joue-t-elle avec l'argent européen pour faire pression sur la Wallonie et la Flandre ?

Dans tous les cas, demander officiellement à la Commission européenne – qui, je le rappelle doit communiquer les projets nationaux au Conseil européen, composé des chefs d'États et de gouvernements, ce dernier validant les plans nationaux – d'intégrer SmartMove purgé de sa taxe, c'est-à-dire d'intégrer le seul projet de développement d'une application de mobilité pour smartphone, c'est un peu absurde et réducteur. La Belgique sera encore une fois ridiculisée.

Troisièmement, j'en viens à la suite des travaux sur la taxe kilométrique.

Il semble qu'un prochain Comité de concertation devra trancher la question de la suite des travaux.

Quand ce CODECO aura-t-il lieu ? S'il a déjà eu lieu, quelle sera exactement sa base de réflexion ? Devra-t-il analyser le rapport final des groupes de travail ?

Vous disiez vous-même le 31 mars dernier que la Wallonie devra vraisemblablement préciser sa position à cette occasion, en tenant compte de l'ensemble du retour des groupes de travail. Vous avez reçu le rapport final. Quel est le mandat de la Wallonie à propos de la suite des travaux ? La Wallonie plaidera-t-elle pour continuer la discussion sur SmartMove ?

Quatrièmement, j'aimerais poser la question des alternatives. C'est le sujet le plus important de ce dossier, me semble-t-il. Si mes informations sont correctes, vous avez intégré le développement des corridors cyclables dans le cadre du Plan de relance belge. C'est une excellente initiative et je vous encourage à aller de l'avant en la matière. Quelles sont les réactions de la Commission à ce sujet, si vous avez déjà reçu des réactions ?

Vous avez aussi augmenté le nombre de bus express vers Bruxelles. Je salue aussi cette initiative. J'espère qu'elle sera amplifiée. Mais en l'état, elle ne peut pas absorber toute la demande de transport. Quelles sont les extensions prévues à ce dispositif ?

Qu'en est-il des travaux du RER ? Vous indiquez en réponse à une question écrite que les travaux de la

dernière CIM avaient justement traité de ce sujet. Les travaux du RER avancent-ils bien ? Avancent-ils au rythme que vous souhaitez ?

Qu'en est-il aussi des cofinancements ferroviaires, spécialement en ce qui concerne la ligne Bruxelles-Namur-Luxembourg ? On sait que c'est une ligne stratégique. À ma connaissance, il n'y a pas eu d'évolution réelle dans ce dossier. Il s'agit pourtant de la mise en œuvre importante de l'accord de coopération du 5 octobre 2018, reprenant dans son annexe cette ligne comme projet stratégique pour la Région wallonne. Négociez-vous actuellement avec l'autorité fédérale, la SNCB et Infrabel à propos de ces cofinancements ? Si oui, quels sont les délais ? Je rappelle que la Flandre a déjà bouclé le financement de ses tous projets il y a déjà très longtemps.

Qu'en est-il des parkings de dissuasion installés aux abords de Bruxelles ou aux abords de gares stratégiques ? Menez-vous des discussions à ce propos avec vos homologues régionaux et fédéraux ? Ne faut-il pas entamer une vraie réflexion à ce propos ? Je pense notamment aux différents services que l'on peut rendre sur ces parkings à l'instar des bornes de rechargement et à une forme de gratuité pour les parkings qui sont pour la plupart payants jusqu'ici.

Ce sont les vraies recettes du succès concernant l'accès à Bruxelles. Vous avez mis en œuvre quelques-unes de ces recettes, Monsieur le Ministre. J'aimerais savoir quelles sont les autres que vous allez mettre en œuvre pour offrir de vraies alternatives à nos navetteurs wallons qui sont aujourd'hui sous la menace d'une taxe pouvant varier entre 500 et 2 000 euros. À l'heure actuelle, avec la crise que nous connaissons, je pense que l'on ne doit pas infliger ce type de mesures à nos ménages qui souffrent déjà suffisamment.

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

M. Nemes (PTB). – Monsieur le Ministre, le dossier de la taxe kilométrique bruxelloise se poursuit et il y a beaucoup d'oppositions. La seule chose sur laquelle les Régions bruxelloise, wallonne et flamande sont d'accord est qu'il faut un accord final.

M. Matagne l'a dit, un rapport final vient de sortir venant des administrations et des cabinets compétents. L'idée bruxelloise fait l'unanimité contre elle. Avec le PTB, on a pu remarquer que ce ne sont pas des positions de principe qui ont été adoptées par les parties, mais plutôt des positions de forme, un peu à la manière d'un protectionnisme électoral.

Au PTB, nous sommes fondamentalement contre cette idée. C'est pourquoi nous avons lancé sur le terrain notre campagne « Stop à la taxe kilométrique ». On a déjà récolté plus de 13 000 signatures grâce à notre pétition. On voit que la mobilisation paie, car un recul

est clairement constaté de la part de Rudi Vervoort et du Gouvernement bruxellois.

Je dois féliciter d'autant plus les travailleurs et les travailleuses qui continuent de se mobiliser contre cette taxe kilométrique. Je l'ai déjà dit : je constate que le budget de la Région bruxelloise prévoit bien 93 millions d'euros de rentrées grâce à cette taxe pour 2021. Et on voit maintenant qu'il y a mention de l'éventualité d'enlever cette taxe. La pression que les gens mettent se fait de plus en plus forte. Et les travailleurs sont déterminés à continuer tant que ce projet n'aura pas été retiré.

Actuellement, beaucoup de travailleurs n'ont pas d'autre choix que de prendre leur voiture pour se rendre au travail de manière efficace. On me dit que l'on veut que les gens prennent le train, mais on ne rend pas gratuits les parkings autour des gares. On me dit que l'on veut réduire le nombre de voitures, mais on augmente les prix des transports en commun. Ces faits contredisent les objectifs affichés de viser moins de voitures et moins de pollution. On peut se demander si l'idée derrière ce genre de taxes n'est pas surtout l'ambition de récolter près d'un demi-milliard d'euros sur le dos des citoyens.

Un autre point qui ne nous a pas échappé durant cette séquence, c'est la cacophonie institutionnelle de la mobilité en Belgique. À croire que c'est voulu : chacun campe sur ses positions, on veut protéger ses intérêts. Alors que ce dont on a besoin, c'est d'une avancée de fond.

Dans l'article du journal *Le Soir*, il est dit qu'un groupe centralisateur se réunirait après les vacances.

Monsieur le Ministre, avez-vous plus d'information sur cette réunion ? Qui fait partie de ce groupe ? Cette réunion a-t-elle eu lieu ? Qu'en est-il ressorti ?

D'autre part, je vais m'associer à M. Matagne sur sa question concernant le côté anticonstitutionnel : les résidents bruxellois seraient les seuls à profiter de la suppression de la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation. Cela ne fait que nous convaincre qu'il faut une refédéralisation de la mobilité, au niveau fédéral, plutôt que d'avoir quatre ministres de la Mobilité qui se tirent dans les pattes et qui sont coincés dans les embouteillages.

Pourriez-vous donc préciser pourquoi et comment cela est-il anticonstitutionnel ?

Allez-vous plaider pour une refédéralisation de la mobilité ?

Enfin – j'en terminerai par là –, allez-vous vous opposer au principe d'une taxe kilométrique, qu'elle soit wallonne ou bruxelloise ?

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

M. Wahl (MR). – Monsieur le Ministre, bonne chance pour répondre à toutes les questions dans le temps qui vous est imparti ! Il y en a, en effet, tout de même un certain nombre.

Ces questions sont intéressantes, soyons clairs. Vous connaissez la position du Mouvement réformateur : cette taxe telle qu'elle est envisagée est totalement inacceptable, imbuvable, et nous ne pouvons que nous y opposer de la manière la plus ferme et la plus totale. D'autant plus que la manière dont tout cela s'est mis en place – et ce n'est pas récent – est quand même exaspérante, avec ce manque de concertation.

Vous savez, mon voisin de gauche, il y a déjà deux à trois ans, à propos de l'offre FS de la SNCB, qui devait permettre également un désengorgement, qui a refusé de participer à un plan interfédéral qu'il proposait ? C'est la Flandre et c'est la Région bruxelloise.

À un moment donné, il faut dire à nos amis bruxellois qu'ils ne peuvent pas nous ignorer. Les questions que pose le cdH sont, je pense, les bonnes questions, qui nécessitent de réponses. Monsieur Matagne, simplement, cela me pose un problème de déontologie parlementaire – rassurez-vous, ce n'est pas grave –, car il n'est pas dans les traditions d'interroger le Gouvernement sur ses intentions.

Ici, Monsieur le Ministre, M. Matagne vous interroge sur les intentions du Gouvernement bruxellois. Je ne sais pas si cela tombe dans la même catégorie ou pas, mais c'est vrai que le message aujourd'hui diffusé par le Gouvernement bruxellois n'est pas un message clair. Or, ce dossier impacte, non pas que des Brabançons wallons, on va largement au-delà : c'est la province de Namur, c'est l'arrondissement Huy-Waremme, cela va bien plus loin qu'on le pense, et je ne parle pas de l'impact en Flandre.

Je l'ai déjà dit, je le répète, aujourd'hui, à nouveau, on prend les choses à l'envers : il faut d'abord avoir les moyens pour éviter les déplacements en voiture, il faut des parkings de dissuasion, qui sont devenus partout payants. Franchement, on se demande s'il y a encore une direction dans tout cela. Je suis perdu et perplexe, et donc votre réponse est essentielle.

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

M. Florent (Ecolo). – Monsieur le Ministre, je ne vais pas vous interroger sur les intentions du Gouvernement bruxellois. J'avais déposé une question orale sur le sujet, mais elle a été transformée en question écrite, donc je poserai ici mes questions, ce qui dispense d'ailleurs vos services de me fournir une réponse.

Vos collaborateurs et vous-même êtes actifs dans le sous-groupe Mobilité de ce processus de concertation. Cela tombe bien, c'est ce qui nous intéresse dans cette commission. Pour le surplus, je vous invite à adresser à vos collègues du Gouvernement les autres questions.

À propos des alternatives – cela a été dit –, elles doivent être amplifiées. Effectivement, des projets sont en cours. On a cité la rénovation de l'axe 3.

Je me permets ici une incise : je suis surpris d'entendre mon collègue dire qu'il n'y a pas eu d'évolution réelle dans ce dossier. Je vois au moins un participant à notre commission de ce jour, en la personne de M. Bellot, qui doit aussi être surpris, connaissant son implication récente, réelle dans l'accélération des travaux. Je dois aussi informer M. Matagne que les ministres belges et luxembourgeois viennent d'envoyer – et ont été reçus positivement – à l'Union européenne une demande de soutien financier supplémentaire pour accélérer ces travaux.

Je termine par dire que j'utilise cette ligne tous les jours et que je vois les travaux avancer ; trop lentement, bien entendu, mais ils travaillent.

Il y a l'axe 3, c'est la ligne Namur-Bruxelles. Il y a les liaisons cyclables vers Bruxelles, des lignes express, le fameux RER ; toutes ces alternatives doivent être amplifiées et accélérées. Elles ne répondront pas en tous points, même quand elles seront terminées, à chaque besoin de chacun des navetteurs qui utilise aujourd'hui sa voiture pour aller à Bruxelles. Demander cela à ces alternatives serait un non-sens ; par contre, les amplifier, les accélérer, c'est évidemment parfaitement pertinent.

Monsieur le Ministre, on peut honnêtement reconnaître que vous êtes en pointe dans le développement de ces alternatives pour ce qui concerne les compétences régionales ; on mesure aussi le retard pris par votre prédécesseur. Les travaux en sous-groupe mobilité, au sein de ce processus de concertation, ont-ils fait apparaître d'autres pistes qui ne sont pas encore étudiées ? D'autres couloirs vélos, par exemple, d'autres lignes express qui pourraient également être amplifiées ?

L'article du *Soir* indique aussi que SmartMove ne sera pas uniquement une taxe, une redevance. Ce sera une appli, gratuite, pour smartphone qui permettra aux navetteurs de connaître les coûts privés – la seule chose qui sera gratuite, j'entends dire M. Wahl. Néanmoins, cela permettra aux navetteurs de connaître les coûts privés, totaux et sociétaux des trajets. Ils pourront également recevoir des informations sur les services de mobilité à proximité du lieu de résidence. C'est un peu une sorte d'appli *Mobility as a service*, on en a déjà parlé ici. Cet aspect-là vaut peut-être la peine aussi d'être creusé. Êtes-vous intervenu dans ces discussions autour de cette appli ? Il faut voir également les

avantages que notre région peut retirer de cette partie du projet.

Le rapport final autour de ces travaux vous est parvenu fin mars, cela a été dit en séance plénière. Les prochaines étapes de la négociation devaient être aussi précisées dans la foulée. Très logiquement, je me joins à mes collègues pour vous demander quelles sont les prochaines étapes. Les blocages sont bien connus entre les trois Régions. Ont-ils évolué ?

Les différentes balises, dont on a parlé dès le départ, ici en commission – montant de la redevance, périmètre de la redevance, développement des alternatives autour de cette redevance – ont-elles été abordées ? Quelles pistes de solutions sont sur la table aujourd’hui ?

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, l’interpellation reprend deux volets distincts. En ce qui concerne le processus de concertation en tant que tel, beaucoup de remarques que vous évoquez ont été formulées dans le groupe de travail fiscalité, où la représentation était exclusivement assurée par mon homologue du budget et des finances. Pour obtenir des réponses détaillées à ce propos, il sera sans doute plus efficace de vous tourner directement vers lui. À mon niveau, en ce qui concerne les éléments qui touchent à mes compétences, je tiens à vous partager quelques réflexions sur l’exercice qui s’est terminé au niveau des groupes de travail.

Je constate, premièrement, que plusieurs questions ne sont pas encore complètement traitées ou font l’objet d’insécurité juridique que la Région bruxelloise devra immanquablement lever avant d’envisager une réforme de cette ampleur. Par exemple, la question des véhicules de leasing qui nécessiterait une révision de l’accord de coopération existant à leur sujet ou le besoin de disposer d’accords de coopération spécifiques ou d’accords bilatéraux pour la mise en œuvre de l’intégralité du dispositif.

Il y a également la question épineuse de la conformité du dispositif avec la loi spéciale de financement, qui ne semble pas clairement établi ou encore le double emploi possible avec la redevance navetteurs, la double taxation éventuelle pour les non-Bruxellois et la disproportionnalité que la mesure pourrait engendrer.

Il y a également un autre élément, potentiellement basculant, à prendre en compte avec la notification qui devrait être faite à l’Europe, qui avait invalidé en son temps un dispositif similaire proposé en Allemagne. Les réponses à ces questions sont essentielles pour la suite du processus. Afin d’alimenter le débat, nous avons soutenu une proposition de contre-étude indépendante faite par le ministre-président wallon, proposition qui pourrait mieux circonscrire les problèmes en suspens.

Je remarque également que l’ensemble des discussions s’est fait dans un climat cordial, et que la Région bruxelloise, de ce point de vue, a fait preuve d’un professionnalisme important dans un dossier difficile. Cette volonté de sa part s’est notamment marquée par un délai de discussion plus long que celui initialement prévu. Nous sommes, en effet, le 26 avril tandis que la date butoir du 31 mars est largement dépassée, preuve que nos collègues n’ont rien voulu précipiter. À ce jour, je n’ai pas connaissance de la date du prochain CODECO, où le point pourra être discuté puisque, évidemment, les CODECO sont assez chargés pour le moment.

Pour le reste, nous ne connaissons pas les intentions du Gouvernement bruxellois sur la suite qui sera réservée. Nous savons que la Région bruxelloise a mentionné le dispositif *Smart Move* dans les fiches-volet « réformes », dans les fiches de relance européenne, mais cette inscription n’a pas valeur de loi.

Par ailleurs, l’Europe, elle-même, a reconnu, après analyse de la fiche, que le risque politique était trop important pour que Bruxelles maintienne cette réforme dans le cadre de son plan. Soyez donc assurés qu’avec mes collègues du Gouvernement, nous resterons vigilants sur la suite des événements. Comme je l’ai dit et le répète, l’intérêt et les préoccupations de nos concitoyens doivent être entendus.

En ce qui concerne plus spécifiquement les questions de mobilité que vous évoquez, les alternatives pour se rendre à Bruxelles existent en partie, notamment dans le chef d’une offre RER déjà existante et qui se renforcera dans les années à venir, même si l’on regrette le retard très important qui a eu lieu. Les travaux RER sont en phase avec le planning annoncé qui prévoit une offre d’un train tous les quarts d’heure par sens à l’horizon 2025. Les travaux se prolongeront jusqu’en 2030 avec la finalisation de la gare d’Ottignies. Sur la ligne Bruxelles-Namur-Luxembourg, les travaux se poursuivent sur le tronçon Namur-Luxembourg, qui fait d’ailleurs l’objet de projets déposés dans le Plan de relance européen. Effectivement, comme M. Florent a pu l’évoquer, l’accord d’Infrabel pourra avancer, comme on peut le voir dès maintenant.

Je m’attelle à développer des corridors cyclables le long de l’E411 et de la N275, repris également dans le cadre du Plan de relance, qui ont été bien accueillis par la Commission européenne.

Une de nos remarques formulées à la Région de Bruxelles-Capitale concerne la présence, la taille et l’accessibilité des parkings de dissuasion, surtout du côté de l’E411 de la N5. Ils doivent être développés avant la mise en œuvre éventuelle de *Smart Move*, afin d’offrir une alternative aux automobilistes n’ayant pas de solution de transfert modal en amont.

Pour terminer, l'impact en matière de mobilité présenté par la Région bruxelloise nous semble à ce stade partiel et nécessite une analyse complémentaire. En effet, l'ensemble des exercices de simulation *Smart Move* est fait sur la tranche horaire 6 heures-10 heures. Il nous paraît nécessaire de faire également la simulation sur la période de pic du soir. De plus, des informations complémentaires sont nécessaires concernant la zone dans laquelle la redevance kilométrique intelligente sera introduite.

Selon la Région bruxelloise, la zone actuelle entraînerait un comportement d'évitement des routes à taxation. Cela pourrait entraîner une augmentation du nombre de kilomètres parcourus en voiture impactant le R0 – non soumis à taxation – et pouvant mener à une congestion en heure de pointe. La quantification de cet effet et les mesures correctives pour l'atténuer doivent être envisagées avant la mise en œuvre de *Smart Move*.

L'effet sur le R0 serait indéniable et générerait une diminution de la vitesse moyenne de 9 %, selon les calculs de la Région bruxelloise. L'impact sur la fréquentation des lignes TEC doit être précisé ou affiné et doit faire l'objet de concertation avec l'opérateur wallon afin de voir si des adaptations de l'offre seraient nécessaires.

Voilà, Messieurs les Députés. Comme vous le voyez, les concertations ont eu lieu, des discussions ont pu éclairer une série de choses, mais il reste beaucoup de questions à propos desquelles nous attendons des réponses.

À ce stade, nous n'avons pas encore de proposition pour la suite soumise par la Région bruxelloise au CODECO. Nous verrons donc à ce moment-là comment nous pouvons nous positionner sur la suite des travaux.

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

M. Matagne (cdH). – Merci à M. le Ministre d'avoir pris le temps de répondre à un grand nombre de questions. Il est vrai qu'elles étaient très nombreuses.

Évidemment, je vous interroge sur les intentions du Gouvernement bruxellois, puisque vous entretenez des rapports privilégiés dans votre fonction de ministre de la Mobilité. Vous êtes donc certainement mieux au courant que moi des intentions du ministre de la Mobilité bruxellois.

Concernant l'axe 3, j'entends bien les soutiens financiers supplémentaires pour le RER et c'est une bonne chose. Par contre, je ne vois toujours pas les arrêtés de financement qui permettraient de mettre en œuvre les cofinancements prévus, à l'époque, par MM. Belot et Di Antonio. Ce serait peut-être une bonne chose que ce soit fait.

Monsieur le Ministre, j'insiste vraiment pour que le rapport final des discussions soit communiqué au

Parlement. Je pense qu'un tel rapport ne doit pas rester dans les archives du CODECO. Les parlementaires ont le droit d'être en pleine connaissance de ce *reporting* et que c'est une exigence démocratique.

En l'état, je considère le projet bruxellois, bien qu'il doive être revu et réétudié, anticonstitutionnel. On n'impose pas une taxe délibérément à d'autres de 500 euros, voire 2 000 euros sans accord de coopération. C'est une atteinte à la liberté de circulation, que ce soient des biens ou des personnes. Il serait tout à fait inacceptable que Bruxelles poursuive en ce sens, en tout cas poursuive seule. Si cela devait être le cas, le cdH déposera une motion en conflit d'intérêts. J'ose espérer que l'ensemble du Parlement wallon nous suivra, à l'instar de ce qui a été fait pour la précédente motion votée à l'unanimité.

Je n'ai jamais dit que le ministre était à la pointe, mais bien que le ministre développait certaines alternatives – il faut avoir l'intelligence de le reconnaître – mais qu'aussi d'autres alternatives pouvaient être perfectionnées. J'espère que M. le Ministre y mettra toute son énergie dans les plus brefs délais.

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

M. Nemes (PTB). – Monsieur le Président, au vu de tous les propos qui viennent d'être tenus, ce qui me tracasse un peu, c'est qu'il n'y a pas d'opposition de principe sur une taxe kilométrique. On est en désaccord avec le projet présenté ici pour tout un tas de raisons tout à fait fondées que M. le ministre a, entre autres, rappelées ici. Ce qui me tracasse, c'est que du coup, si le projet – j'entends ici M. Matagne dire – s'il y avait un accord de coopération, on pourrait aller vers une taxe kilométrique.

(Réaction de M. Matagne)

Monsieur Matagne, ce que vous venez de dire, c'est que l'on ne peut pas imposer ce genre de projet sans un accord de coopération. Mot pour mot. Mais vous n'êtes pas le seul, je vous rassure tout de suite.

M. Matagne (cdH). – Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que l'on ne pouvait pas imposer des taxes à cet auteur sans avoir d'accord de coopération. Je n'ai jamais dit que la taxe kilométrique pouvait être mise en œuvre si un accord de coopération pouvait être mis en place.

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

M. Nemes (PTB). – Pas de souci, Monsieur Matagne, je comprends que vous voulez remettre les propos, mais c'est dans le sens de ce que je dis ici. Il faut un accord. S'il y a un accord, on pourrait aller vers une taxe kilométrique si elle respecte tout un tas de principes que vous avez mis en avant, et pour lesquels je comprends tout à fait.

N'empêche que, sur le fond, une taxe kilométrique est inacceptable, même si elle respecte la Constitution, même si elle respecte un accord entre les Régions, parce que cette taxe kilométrique, fondamentalement, elle va faire payer les gens alors qu'ils n'ont pas le choix. Le 14 octobre 2020, M. Henri se dit plutôt favorable à une taxe kilométrique, car il estime que cela pourrait contribuer à réduire les embouteillages. En 2014, le MR bruxellois, sous M. Reynders, prend clairement position pour ce type de taxe dans le livre *Bruxelles pour tous*.

J'entends M. Wahl qui dit qu'ici, en Parlement de Wallonie, on y est opposé, donc de toute évidence, il y a un changement. Le MR à Bruxelles s'oppose à la taxe kilométrique comme elle est proposée là mais sur la forme, pas nécessairement sur le fond. J'aimerais bien vous entendre, Monsieur Henry, sur le fond de cette taxe kilométrique.

C'était la raison de ma troisième question. Allez-vous opposer sur le fond au principe de faire payer, de punir les travailleurs alors qu'ils n'ont pas le choix de prendre leur voiture pour aller à Bruxelles ? Là-dessus, je ne suis pas rassuré. Je n'entends pas de position sur le fond, donc un groupe ici.

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

M. Wahl (MR). – Je voudrais d'abord réagir à M. Nemes, même si vous connaissez mon point de vue. Vous dites des choses que personne n'a jamais dites. Tout le monde est d'accord de dire que l'on peut réfléchir au système de la taxation automobile. Personne n'a dit que l'on était d'accord sur tel ou tel système. Il y a une nuance, parce qu'entre ce que vous allez dire sur les réseaux sociaux, et ce qui se passe ici, il faudrait, à un moment donné, avoir un petit peu d'honnêteté.

Soit, je ne vais pas encore m'énerver avec cela. Si vous faites passer un message, faites passer le mien ou racontez des choses qui ne sont pas justes, et surtout des carabistouilles.

Monsieur le Ministre, nous vous faisons confiance, vous savez combien ce dossier est délicat, combien les sensibilités de tous les groupes de ce Parlement sont exacerbées. Je suis convaincu qu'il faut voir un large éventail de possibilités.

J'habite Jodoigne. Le RER ne vient pas jusque là, et je n'irai pas en vélo jusque Bruxelles. Soyons très clairs. Même si je suis un grand sportif, comme vous le savez, ce n'est tout simplement pas possible.

Par contre, ce qui est essentiel – parce que là cela peut modifier énormément de choses, même pour moi – c'est à partir du moment où l'on a ces parkings de dissuasion...

Vous savez, je suis persuadé que celui de Louvain-la-Neuve est une excellente chose parce que là, des gens vont s'arrêter à Louvain-la-Neuve et aller plus loin.

Il faut raisonner également – et c'est pour cela que cet accord ne peut intervenir qu'entre les différentes régions –, si vous venez de Liège, de l'est du Brabant wallon ou de Saint-Trond ou Tirlemont, vous avez la même problématique. C'est la même entrée dans Bruxelles. Cela ne peut donc se faire qu'en concertation.

Où les Jodoignois qui prennent le train pour aller à Bruxelles – c'est un exemple, je pourrais citer tout l'est du Brabant wallon – vont-ils parquer leur voiture ? Ils prennent le train à Tirlemont et donc, on doit le faire en commun.

Si l'on peut parquer sa voiture à dix kilomètres de Bruxelles et qu'après cela, on a les accès pour aller via une mobilité douce dans le centre de Bruxelles, je puis vous assurer que l'on aura du succès. Cependant, ne mélangeons pas les choses.

Je reproche au Gouvernement bruxellois d'inverser l'ordre des priorités et je pense qu'il faut le faire comprendre à nos amis bruxellois, respecter l'ordre normal des choses en tenant compte du fait – et là nous sommes tous d'accord – qu'il y a une grande urgence.

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

M. Florent (Ecolo). – Je remercie M. le Ministre pour ses réponses. Je remarque avec malice qu'il y a autant de demandes de clarification de la position bruxelloise que de différents partis ici présents, que du ministre. On pourrait donc faire des tirs groupés de questions orales envers l'un l'autre, mais on va simplement attendre l'issue des concertations qui sont en cours.

Il faut rester attentif et faire confiance au Gouvernement que l'on a mandaté pour négocier pour la Région wallonne.

M. le Président. – L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. FLORENT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA CYCLOGISTIQUE URBAINE 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 cyclologique urbaine en Wallonie ».

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

M. Florent (Ecolo). – Monsieur le Ministre, la cyclologique urbaine a le vent en poupe, mais se heurte parfois au Code de la route. Depuis un an, une start-up bruxelloise profite d'une dérogation régionale. En effet, depuis mai 2019, la Région bruxelloise

autorise l'usage de remorques vélo jusque 1,2 mètre de large dans le cadre de projets pilotes de transport de marchandises à vélo.

Cette exception devrait désormais s'étendre à l'échelle nationale grâce à un arrêté royal signé le 16 juin dernier par le ministre de la Mobilité.

Monsieur le Ministre, voici mes questions : pouvez-vous nous dire si des projets-pilotes similaires à celui de Bruxelles ont cours en Wallonie ?

Vous êtes à l'initiative d'une enquête lancée en vue d'étudier les freins actuels à la cyclologistique en Wallonie. Vous avez annoncé votre volonté de mettre en place les conditions nécessaires pour changer d'échelle dans la livraison urbaine par vélo cargo.

Avez-vous des objectifs chiffrés pour le développement de la cyclologistique en Wallonie ? Quelles sont les étapes dans le processus que vous avez initié ?

Certaines sociétés coopératives sont en train d'émerger sur ce principe en Wallonie. Un soutien est-il prévu pour développer des projets pilotes ?

Enfin, un atelier très intéressant s'est tenu en décembre 2020 sur la question. Quels enseignements peut-on tirer de ces échanges auxquels votre administration a activement participé ?

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, au vu de son déploiement dans de nombreuses villes européennes, la pertinence et l'efficacité de la cyclologistique pour faire face aux enjeux de congestion et de qualité de l'air dans les centres urbains n'est plus à démontrer. Raison pour laquelle mon cabinet a jugé indispensable d'étudier les freins à l'essor de ce secteur en Wallonie.

L'enquête auprès des professionnels de la livraison à vélo et l'atelier du 20 décembre dernier qui s'en est suivi ont révélé plusieurs catégories d'obstacles : économiques, politiques, sociaux et d'infrastructures.

En collaboration avec l'administration, un plan de travail a été défini pour la période 2021-2022 pour le déploiement de la cyclologistique. Il s'inscrit dans un contexte plus large d'une logistique urbaine efficace, durable et zéro émission.

Il est envisagé tout d'abord la mise en place d'une mission de facilitateur logistique urbaine et cyclologistique. Celle-ci doit élaborer des recommandations et faire émerger des projets dans les villes qui pourront faire l'objet d'un financement dans le cadre d'un appel à projets qui pourrait avoir lieu début 2022.

Des aides au secteur sont également à l'étude. À titre d'exemple, mon cabinet étudie la possibilité d'octroyer des aides pour l'acquisition de matériel ou encore le développement d'un mécanisme de financement des externalités positives.

La promotion du secteur est également importante à réaliser. D'ores et déjà, une subvention a été allouée à la Belgian Cycle Logistic Federation afin de mieux structurer les acteurs wallons et de promouvoir le transport de marchandises à vélo. Par ailleurs le secteur sera mis à l'honneur lors de la Semaine de la mobilité 2021, dont un volet est consacré, cette année, à la logistique des marchandises.

Afin de réduire les obstacles d'ordre réglementaire, mon administration a dès à présent entamé une concertation avec les autres Régions pour envisager une réglementation commune favorable aux vélos-cargos.

Enfin, je soulignerai que des acteurs majeurs du secteur, à l'instar de Bpost, ont été rencontrés afin de les associer au processus de soutien.

Je vous rappelle que différentes études ont montré que c'est près de 30 % à 40 % des livraisons en ville qui pourraient se faire en vélo-cargo, ce qui est un potentiel considérable. Étant donné les enjeux de la qualité de l'air et d'occupation de l'espace public en milieu urbain, il était donc indispensable que les mesures que je viens de vous présenter se retrouvent dans le volet « marchandises » de la stratégie régionale de mobilité, dont la mise en œuvre est une de mes priorités.

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

M. Florent (Ecolo). – Merci pour ces informations. En ville, 30 % à 40 % des livraisons pourraient se faire grâce au vélo-cargo. À condition de lever les obstacles que vous venez de citer, à condition également de soutenir notamment la structuration des différentes initiatives qui se mettent en place. Nous sommes convaincus que c'est aussi une solution qui peut être compétitive au vu des embouteillages que l'on a parfois dans nos villes. On peut passer au braquet supérieur, c'est une solution d'avenir, qui en plus est bonne pour la qualité de l'air dans nos villes et pour le climat.

**QUESTION ORALE DE M. BELLOT À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
REPÉRAGE AUTOMATIQUE DES CAMIONS
SURCHARGÉS EN RÉGION WALLONNE »**

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 repérage automatique des camions surchargés en Région wallonne ».

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

M. Bellot (MR). – Monsieur le Ministre, la Wallonie va mettre en place une verbalisation automatisée des camions en surcharge sur les autoroutes. Ce système ne nécessitera plus d'interception policière sur le terrain qui oriente le poids lourd vers une station de pesage ou un parking équipé par le GOCA ; un gain de temps et d'argent pour les pouvoirs publics. Ce dispositif est en attente d'homologation avant d'entamer sa phase test et en vue de le rendre opérationnel dès décembre prochain.

Ce système est nécessaire afin de lutter contre les dégâts causés aux routes par les véhicules surchargés et pour éviter aussi un moyen supplémentaire de concurrence déloyale. Il faut savoir que, pour un camion qui dépasse largement son tonnage, l'usure est proportionnelle à quatrième puissance de la surcharge et pas simplement de quelques tonnes en plus.

Le dispositif de mesure comprend des câbles fixés dans le sol qui mesurent la pression par essieu et des caméras latérales qui mesurent la longueur du camion. L'ensemble est relié aux caméras ANPR qui identifient la plaque d'immatriculation et le type de véhicule. Les données recueillies sont envoyées au Centre régional de traitement de la police fédérale.

Cependant, un camion verbalisé est exposé à des amendes dues à une surcharge totale ou une surcharge sur un seul essieu. L'UPTR informe qu'un routier ne peut garantir la répartition optimale de son chargement lorsqu'il va, par exemple, charger des cailloux en carrière, des betteraves, et cetera. Autant il sait ce qu'est la charge maximale qu'il a, autant je défie n'importe qui de savoir la charge par essieu lorsqu'il charge du vrac.

Il apparaît que s'il y a confirmation d'une amende par le fonctionnaire sanctionnateur suite à contestation, celle-ci est multipliée par huit. Quand on sait que les amendes varient entre 250 et 4 000 euros en fonction de la surcharge par essieu, la multiplication par huit peut avoir des conséquences économiques disproportionnées que craignent des acteurs du secteur.

Comment expliquez-vous cette augmentation très significative de l'amende suite à l'utilisation de son droit de la contester par le verbalisé ?

Nous avons pu noter que le test s'attachera à contrôler d'abord les petits camions. Lors de la mise en pratique effective, gardez-vous que ce sera alors l'ensemble des camions qui seront soumis à la vigilance du dispositif ?

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 contrôle des surcharges des véhicules sur le réseau autoroutier, en particulier des poids lourds, répond à trois types

d'enjeux majeurs différents et complémentaires : la sécurité routière, la préservation de l'infrastructure ainsi que la concurrence loyale entre les modes de transport.

Les surcharges des véhicules sont très impactantes. En effet, l'impact du poids du véhicule sur l'infrastructure est lié à un facteur 10 exposant 4.

Les amendes administratives prévues pour les surcharges aux essieux et les surcharges sur l'ensemble du véhicule sont effectivement établies par palier en tenant compte de l'importance de l'impact des surcharges sur la sécurité routière, les dégâts causés au revêtement routier ainsi que sur la concurrence.

Leur montant varie en fonction du type de véhicule et de l'excédent de charges de 75 à 5 000 euros.

Le décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière prévoit, en son article 18, qu'il faut appliquer à ce montant un coefficient multiplicateur de huit. Cet article n'est cependant pas encore entré en vigueur.

Ces amendes peuvent potentiellement être prononcées par le fonctionnaire d'instance administrative, c'est-à-dire une juridiction administrative, à la suite d'un débat contradictoire. La cause d'espèce peut cependant faire l'objet d'une relaxe, de sursis total ou partiel, de circonstances atténuantes ou liées à la situation personnelle du contrevenant présumé.

Concernant la mise en pratique du contrôle sanction automatique, le processus préparatoire est toujours en cours et aboutira à court terme.

La première station de contrôle de sanction automatique mise en œuvre en 2021 sera la station de pesage en marche de Louvain-la-Neuve. C'est une première mondiale au niveau de la précision métrologique et du niveau de confiance visé.

En ce qui concerne les types de camions visés, dans un premier temps, deux types de véhicules seront ciblés.

Les premiers, les semi-remorques à cinq essieux, qui représentent près de la moitié du charroi lourd autoroutier, sont ceux pour lesquels les surcharges ont un impact important sur la détérioration de l'infrastructure routière et des ouvrages d'art.

Les deuxièmes sont les véhicules utilitaires légers, qui constituent en partie une concurrence déloyale importante et un risque d'accident important tant les surcharges couramment constatées sont souvent largement supérieures à 25 % de la masse maximale autorisée et assez souvent au-delà de 50 %.

L'extension à d'autres types de véhicules est souhaitée par mon administration, mais nécessite la poursuite du programme de recherche et développement.

Durant la phase de lancement, une attention particulière sera de mise afin de respecter un contrôle sanction équilibré et proportionnel entre les différents types de véhicules.

Certains camions subiront le contrôle de manière automatisée sans interception à l'aide de stations WIM et d'autres de manière classique avec interception et pesage à l'aide de stations pèse-essieux installées sur certaines aires autoroutières.

Durant cette phase, le contrôle avec interception restera de mise, notamment pour assurer les vérifications météorologiques nécessaires permettant de garantir la qualité des pesées réalisées par les stations WIM.

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

M. Bellot (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre.

Je partage en grande partie les objectifs, mais je vous rends très attentif parce que je ne sais pas s'il faut aller jusqu'à des coefficients multiplicateurs aussi importants pour une surcharge par essieu.

Pour rappel, il est très compliqué pour un chauffeur de poids lourd – par exemple, avec une remorque cinq essieux – de savoir la charge qu'il a sur un essieu par rapport à un autre, surtout quand il charge des marchandises en vrac. Le cas type, c'est une entreprise de construction qui va conduire des blocs, des briques, des tuiles, de l'isolant, et cetera. Ils sont face à une difficulté pour répartir la charge.

L'effet multiplicateur pour la masse globale, d'accord, parce qu'ils le savent, mais pour les essieux cela me paraît plus compliqué.

En tous les cas, c'est une excellente initiative parce qu'un des éléments qui contribuent à la dégradation de nos autoroutes est notamment celui-là.

**QUESTION ORALE DE MME MATHIEUX À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
PLAN WALLONIE CYCLABLE (WACY) »**

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 « le plan Wallonie cyclable (WaCy) ».

La parole est à Mme Mathieux pour poser sa question.

Mme Mathieux (MR). – Monsieur le Ministre, comme prévu dans la DPR, le Gouvernement wallon

devrait prochainement adopter un plan global Wallonie cyclable.

Dans cette optique, une *task force* a été mise sur pied au sein du Service public de Wallonie, menée par un nouveau manager régional « modes actifs » chargé de sa mise en œuvre.

Ce plan devrait prévoir des mesures en matière de stationnement vélo et de lutte contre le vol de vélos, deux problématiques qui me tiennent à cœur et sur lesquelles je vous ai déjà interrogé à plusieurs reprises.

M. le Ministre peut-il déjà m'indiquer la direction globale que prendront ces mesures sur ces deux problématiques précises ? Quelles pistes sont envisagées ?

Plus globalement, un échéancier a-t-il été fixé quant à l'élaboration et à la mise en œuvre de ce plan ? Quelles sont, concrètement, les prochaines étapes ?

Enfin, concernant l'enregistrement des vélos, la Wallonie serait en contact avec la Région bruxelloise dans l'objectif de transposer le concept de la plateforme « mybike.brussels » en Wallonie. Où en est-on dans ce dossier ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Madame la Députée, la Déclaration de politique régionale présente des objectifs ambitieux en matière d'augmentation de la part modale du vélo. Plus spécifiquement, il est prévu de mettre en place une stratégie de développement de l'usage du vélo comme moyen de déplacement utilitaire, de façon à doubler son usage d'ici 2024 et à le multiplier par cinq d'ici 2030.

Parmi les actions stratégiques proposées, je voudrais mettre celles-ci en évidence :

- l'adoption d'un plan global « Wallonie cyclable 2030 » d'ici mi-2021 ;
- le développement d'une stratégie de promotion de l'usage du vélo ;
- l'engagement budgétaire pour le vélo à hauteur de 20 euros par habitant par an.

Dans le plan « Wallonie cyclable 2030 », qui est en cours d'élaboration, des actions concernent spécifiquement le stationnement et la lutte contre les vols de vélo.

Le stationnement des vélos constitue bien entendu un maillon incontournable de toute politique cyclable.

La nécessité de pouvoir ranger son vélo en toute sécurité, la commodité d'accès, le confort d'utilisation nécessitent de prévoir et de concevoir des équipements adéquats et en nombre suffisant. Cette préoccupation commence à l'origine du déplacement, c'est-à-dire au

domicile, car l'absence d'un endroit de stockage correct risque d'empêcher la possession même d'un vélo. Elle se termine à destination, à savoir, le lieu de travail, d'enseignement, commerce, pôle de loisir, et cetera.

Dans le cadre du plan Wallonie cyclable, qui doit être présenté au Gouvernement dans les prochains mois, la question du stationnement est intégrée à plusieurs niveaux :

– sur la réglementation : une réflexion sur les règles relatives à la mise en place de stationnement vélo lors de constructions, rénovation, transformations d'immeubles est indispensable ;

– sur la communication : il est essentiel de renforcer la communication sur les sujets touchant au vélo. Une fiche « Vélo : le stationnement en et hors voirie » sera réalisée par l'administration pour aider les services techniques lors de la réalisation de ces infrastructures. Elle sera disponible sur le site de la Securothèque dès sa finalisation et viendra en complément de la fiche de la CeMathèque réalisée en 2018 sur le stationnement vélo dans les projets immobiliers ;

– sur l'offre d'accueil vélo : identifier, cartographier et classer les lieux de stationnement stratégiques afin de favoriser notamment la multimodalité au niveau des gares, arrêts de transport en commun, Mobipôle et Mobipoint. Il convient ainsi d'identifier, cartographier et classer les lieux de stationnement touristique ; soutenir le stationnement vélo dans les écoles, entreprises, commerces ; encourager l'installation des box-vélos sécurisés.

Concernant le vol de vélos, il est vrai que, comme le précise le GRACQ dans une publication, trop de cyclistes sont encore confrontés à la désagréable mésaventure de ne pas retrouver leur vélo là où ils l'avaient laissé. Or, un quart d'entre eux ne rachètent pas de vélo par la suite. C'est dire l'importance de la prévention, surtout quand on sait que 90 % des vols sont évitables.

Toujours dans le cadre du plan Wallonie cyclable, la question du vol des vélos est également intégrée à plusieurs niveaux :

– sur la communication ;

– sur l'offre de stationnement avec un point spécifique consacré à la lutte contre le vol notamment en lien direct avec la politique de stationnement qui vient d'être évoquée. Par exemple en faisant connaître les bons réflexes : cadenas recommandé, manière appropriée d'attacher un vélo, procédure rapide de déclaration de vol, et cetera ;

– sur le développement d'un système de marquage, comme vous l'évoquez. À ce sujet, des réunions entre les régions ont lieu sur le projet Mybike.

Comme je vous l'ai dit au début de mon intervention, ces quelques actions que je viens de vous présenter font partie du Plan Wallonie Cyclable 2030 toujours en cours de finalisation. Je ne peux donc m'avancer davantage, mais cela vous permet néanmoins d'avoir un aperçu des pistes d'actions concrètes sur lesquelles nous travaillons, et d'avoir vos assurances quant au fait que la problématique du vol de vélos est bien prise en compte.

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

Mme Mathieux (MR). – Je remercie M. le Ministre. Je constate que tout ceci est planifié sur papier. Je comprends qu'il soit encore un peu tôt pour avoir plus de précisions, mais j'ai hâte de connaître les mesures qui seront prises en matière de stationnement et de vol de vélo. En effet, ce sont deux points qui me semblent tout à fait essentiels dans la politique d'incitation à l'utilisation du vélo, en particulier, et à l'intermodalité en général.

Je ne manquerai pas de revenir vers vous, Monsieur le Ministre.

QUESTION ORALE DE M. FLORENT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES CONVENTIONS DE PARTENARIATS DE LA SNCB POUR LES « GARES VIVANTES » »

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 « les conventions de partenariats de la SNCB pour les « gares vivantes » ».

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

M. Florent (Ecolo). – Monsieur le Ministre, chacun se rappelle de l'émoi suscité par la décision du CA de la SNCB de fermer 44 guichets de gare et de réduire les heures d'ouverture de 37 autres guichets. Nous continuons à regretter cette décision.

Notre Parlement a soutenu une motion demandant à la SNCB de revoir la décision ou, à défaut, d'activer le principe de convention de partenariat qui était défendu par le ministre fédéral de la Mobilité.

Dès l'annonce de la fermeture en février, vous aviez pris l'initiative d'un contact avec votre homologue fédéral. Le Gouvernement wallon s'est montré proactif dans cette problématique. Ma question vise simplement à faire le point sur celle-ci.

Quel retour avez-vous reçu suite à vos contacts ?

La SNCB s'est-elle attelée, comme il lui était unanimement demandé, à mettre sur pied des

conventions de partenariat ? Ce concept, je le rappelle, vise à assurer une présence humaine et permanente dans les gares avec des acteurs locaux, et ce, dans le cadre d'un modèle flexible qui permette de monter différents types de partenariat en suivant le contexte local. L'objectif étend de garder des gares vivantes, d'éviter des points d'arrêt désertés.

Cette présence humaine en dehors du personnel de la SNCB existait déjà avant cette annonce de manière plutôt exceptionnelle. De nouveaux exemples ont-ils été mis sur pied, ont été créés depuis cette annonce ? La SNCB avance-t-elle vers ce concept ?

Quid des gares qui étaient en vente ? La SNCB avait aussi un certain nombre de gares anciennement fermées qui sont en vente. Compte-t-elle éventuellement geler la vente de ces dernières ? Où va-t-elle essayer de les intégrer dans ce modèle de convention de partenariat ?

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, au sein de la SNCB Stations en charge de la gestion des gares, une cellule spécifique dénommée « la vie en gare » a été créée spécifiquement afin de suivre et d'encadrer les initiatives ayant pour objectif de maintenir une présence humaine dans les gares avec des acteurs locaux après la fermeture des guichets SNCB. L'objectif est de lancer un appel à projets adaptés au contexte local et tenant compte de l'état et du potentiel de chaque gare et en permettant, dans le cadre d'installation d'activités non lucratives, la mise à disposition d'espace à des conditions correspondant uniquement aux coûts de gestion et d'exploitation.

En Wallonie, 22 guichets de gares seront fermés définitivement au 31 décembre prochain. Cependant, depuis le 1er mars dernier, les guichets des gares concernées ne sont déjà plus ouverts que deux à trois jours par semaine. Au cours de cette période transitoire, des stewards sont présents sur place pour informer les voyageurs de toutes les fonctionnalités des automates de vente, des brochures d'information sont disponibles et des séances d'information et de démonstration peuvent être organisées pour des publics cibles à la demande des communes.

En parallèle, la SNCB a rencontré une première fois toutes les autorités communales concernées et a effectué plusieurs visites de gares. Dans certaines communes, une deuxième rencontre a déjà eu lieu afin de développer un projet commun.

Les communes ont été invitées à revenir vers la SNCB Stations pour soumettre leurs propositions, idées et toute information utile en vue de lancer un appel à projets. Selon la SNCB, les retours sont très divers en fonction des spécificités locales. D'autres acteurs tels

que Bpost, par exemple, se sont également montrés intéressés par une présence dans plusieurs gares.

Un retour hebdomadaire est effectué par SNCB Stations vers le cabinet du ministre fédéral. Je veillerai à être informé par mon collègue au Fédéral de l'évolution de l'appel à projet, notamment via la Conférence interministérielle Mobilité. Nous avons d'ailleurs une réunion CIM demain en fin de journée.

La Région wallonne reste très attentive à ce dossier. Ma préoccupation est de garder ces lieux intermodaux vivants. La démarche menée par la SNCB me semble aller dans ce sens.

Nous sommes concernés également par nos compétences directes en matière de mobilité, mais il faut voir cela de manière plus globale. Nous resterons très attentifs à la suite de ce dossier.

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

M. Florent (Ecolo). – Merci pour ces réponses, Monsieur le Ministre. Cela vous concerne en tant que ministre de la Mobilité en charge du suivi des projets ferroviaires, mais aussi en tant que ministre de la Mobilité, pour ce qui concerne, par exemple, les projets cyclables, puisque des partenariats peuvent aussi avoir lieu avec des pistes et des arrêts cyclables, et cetera, puis, avec les TEC puisque les gares souvent aussi des nœuds intermodaux.

Je suis persuadé que cette question reviendra de toute façon dans les mois qui viennent, et on suivra aussi de près. Notre souhait, et le vôtre également, c'est que ces gares fermées restent des lieux vivants ; c'est aussi important pour la sécurité, pour le bien-être des usagers. Il n'y a rien de plus triste qu'un arrêt déserté où les navetteurs viennent dans le froid, sans salle d'attente.

QUESTION ORALE DE MME NIKOLIC À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE PROJET DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE EN RÉGION LIÉGEOISE »

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 « le projet de bus à haut niveau de service en région liégeoise ».

La parole est à Mme Nikolic pour poser sa question.

Mme Nikolic (MR). – Monsieur le Ministre, je reviens régulièrement sur la question du déploiement des BHNS en région liégeoise. J'y reviens dans le contexte de la décision du Gouvernement wallon d'octroyer 105 millions d'euros du Plan de relance européen à l'extension du tram vers Herstal et Seraing.

Des études sur cette nouvelle extension doivent maintenant être lancées, mais il y avait un projet de les combler, en tout ou en partie, par des bus à haut niveau de service de manière transitoire.

Vous aviez annoncé en commission, le 15 juin dernier, que le projet ne devrait pas souffrir du retard causé par les conditions sanitaires et notamment que le comité de pilotage thématique transport en commun organisé dans le cadre de la mise en œuvre du PUM se réunirait dans le courant du mois de septembre. Vous aviez également annoncé qu'une planification plus précise intégrant les besoins en infrastructures et en matériel roulant était en cours de préparation.

Étant donné ces derniers développements, et que cela fait longtemps que nous n'avons plus fait le point sur ce dossier, je reviens vers vous pour voir si vous avez du nouveau en termes de planifications et si, éventuellement, il faut revoir certains éléments du projet, notamment la planification, mais aussi les besoins en matériel roulant en fonction de ces nouveaux développements.

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 Gouvernement wallon a effectivement introduit la liste des projets proposés pour être repris au Plan de relance européen, parmi lesquels figure le projet d'extension du tram de Liège. Il est cependant à noter que la liste des projets retenus n'a pas encore été définitivement validée par la Commission européenne. Les deux extensions de la ligne de tram liégeoise vers Herstal et vers Seraing n'auront pas d'impact sur la mise en œuvre des lignes de bus à haut niveau de service, les BHNS.

Pour rappel, il s'agit grosso modo de la transformation des lignes existantes L10 et L48, ainsi que des futures lignes L148 et L112-133, dont les tracés sont perpendiculaires à l'axe du tram, afin d'assurer une efficacité globale de mobilité sur la zone. Le basculement vers le réseau rénové se fera en mai 2023, lors de l'arrivée du tram, la ligne courte actuellement en travaux, à l'exception confirmée de l'axe BHNS Ans-Saint-Lambert-Chênée, qui requiert des travaux lourds et dont la mise en service reste programmée en 2025.

Par contre, ces extensions auront un impact sur certaines lignes de bus dites « structurantes » – donc pas les lignes BHNS – du nouveau réseau qui sera mis en place en même temps que la ligne courte du tram actuellement en chantier. En effet, le principe est de rabattre les lignes de bus sur la ligne du tram et de ne pas créer un doublon, qui serait alors inefficace. Les lignes vers Jemeppe-sur-Meuse seront donc probablement limitées au Pont de Seraing et les lignes vers Herstal à la Place Licourt, d'où une correspondance serait assurée avec le tram. J'attends donc avec

impatience de disposer de la confirmation de la Commission européenne sur le projet et les subventions afin d'entamer dès que possible la réalisation concrète de ces extensions du réseau de tram liégeois, même si bien sûr les travaux préparatoires sont déjà en cours.

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

Mme Nikolic (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces précisions. La question de la planification de ce projet et des différentes étapes reste toujours un peu en suspens. C'est en cours et nous aurons l'occasion d'y revenir, puisque vous me reconnaissez au moins la constance sur cette question.

**QUESTION ORALE DE M. CORNILLIE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
PROJET D'INTERDICTION DE CAMIONS EN
TRANSIT DANS LA RÉGION DES HAUTS-DE-
FRANCE »**

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 projet d'interdiction de camions en transit dans la Région des Hauts-de-France ».

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

M. Cornillie (MR). – Monsieur le Ministre, la Région française des Hauts-de-France entend mener un projet expérimental sur son territoire qui vise à interdire le transit des poids lourds venant de Belgique. On parle ici de l'axe Anvers-Paris. Concrètement, cela voudrait dire, dans le cas qui préoccupe la Wallonie – et je me permets d'ajouter la Wallonie picarde –, cela veut dire contourner la métropole européenne de Lille, la MEL, par le réseau belge : Aalbeke, en Flandre, Froyennes, en Wallonie, et les quatre cantons sur le territoire français et pour lesquels opère le préfet de la Lande.

Si ce projet devait voir le jour – on est dans l'hypothèse où celui-ci est mené à bien –, cela promet de la congestion et des soucis de pollution supplémentaires ou, en tout cas, une résorption de celle-ci pour les Lillois, mais sur le dos des voisins wallons sans aucune concertation et sans aucune approche métropolitaine, et j'oserais même dire eurométropolitaine puisqu'on travaille à cette idée noble, mais qui ici malheureusement ne trouve pas à se concrétiser. Cela aurait des conséquences négatives en termes de mobilité pour la Wallonie et pour la Wallonie picarde, notamment pour la ville phare pour cette question, celle de Tournai, qui devrait ainsi voir le nombre de poids lourds circulant sur son territoire sensiblement augmenter alors que les infrastructures routières ne le permettent pas et que son réseau est déjà engorgé à l'heure actuelle.

Ce projet ne manque donc pas de susciter l'inquiétude au sein des communes concernées par les changements d'itinéraires dans les Hauts-de-France. Le bourgmestre de Tournai, Paul-Olivier Delannois, requiert d'ailleurs le soutien de la Région wallonne à travers la presse et dans un courrier qu'il vous a adressé, si mes informations sont bonnes, comme au ministre-président, en disant : « Cette expérience ne me semble pas appropriée à l'heure actuelle. Les infrastructures routières belges ne sont pas adéquates pour supporter un tel flux supplémentaire. Pourrais-je compter sur vos soutiens afin d'empêcher que ce projet n'aboutisse et ne cause des dommages irréversibles pour la Wallonie picarde ? »

Quelle a été votre réponse au bourgmestre de Tournai ? Avez-vous entendu son appel ? Quelle sera l'attitude de la Région vis-à-vis de ce projet de mobilité français ?

Vu sa dimension transfrontalière, y a-t-il eu une concertation préalable avec les autorités françaises concernant ce cas de figure précis ou ce dernier constitue-t-il un projet que les Français ont l'intention de nous imposer de manière unilatérale sans se soucier des conséquences pour nous ?

Comment pourrait-on mobiliser l'intelligence collective métropolitaine pour régler ce problème ?

Avez-vous pris contact avec les autorités françaises ? Je sais que, lorsqu'on parle de région en France, on ne parle pas du même niveau de pouvoir et de la même étendue des prérogatives.

Si ce projet devait néanmoins voir le jour, comment faire en sorte que, côté wallon et wallon picard en l'occurrence, les effets soient le moins ressentis possible ? Comment limiter le trafic de poids lourds et ses externalités négatives pour 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, le courrier du bourgmestre de Tournai m'est bien parvenu lors de la deuxième quinzaine d'avril et il a retenu toute mon attention.

J'ai effectivement été contacté par le préfet de la Région des Hauts-de-France, comme mes collègues, la ministre De Bue et la ministre flamande Peeters. Celui-ci propose de mettre en place une expérimentation afin de tester un itinéraire de contournement nord-sud de la métropole lilloise.

Je peux cependant vous dire que nous voyons plutôt d'un œil défavorable ce projet qui détournera inmanquablement un charroi important de camions sur des voiries wallonnes qui risquent déjà la saturation. Ce report ne fera que déplacer les problèmes de pollution

de l'air de la région lilloise vers le poumon vert de Wallonie picarde ; auquel vous tenez particulièrement, je n'en doute pas.

Actuellement, il n'y a pas encore eu de concertation wallonne ou belge à ce sujet. Celle-ci devrait intervenir dans les prochaines semaines. Je ne peux donc pas vous informer à ce stade de l'attitude officielle qui sera prise par la Région.

J'ai d'ores et déjà demandé à mon administration de me remettre un rapport juridique et technique sur le protocole expérimental qui m'a été adressé.

Cette thématique a fait l'objet de nombreux échanges entre les différentes parties concernées depuis plusieurs années et sous les précédentes législatures.

Lors d'une telle réunion, le 27 janvier dernier, la nécessité de procéder à une expérimentation a été évoquée par la partie française dans le but de pouvoir se rendre compte des différentes problématiques que pourrait engendrer le report de transit des poids lourds sur le réseau belge.

De par ces différentes concertations, nos voisins nous montrent qu'il n'est pas dans leurs intentions de nous imposer unilatéralement cette décision. Dans son courrier, le préfet a d'ailleurs proposé d'organiser prochainement une visioconférence avec les ministres concernés afin de débattre et d'affiner le schéma acceptable par toutes les parties. Cette visioconférence aura prochainement lieu, les dates sont en train d'être échangées afin de penser aux mesures d'accompagnement nécessaires à la réalisation hypothétique à ce stade de ce projet. Il y aura lieu d'analyser les conclusions de l'éventuelle phase expérimentale, pour autant qu'elle soit mise en place d'ici là.

Voilà, Monsieur le Député. Je suis tout à fait préoccupé par le sujet comme vous. Nous allons suivre les étapes de concertation dans l'ordre normal.

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

M. Cornillie (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, de ces éléments de réponse. Je note que nous avons été dûment informés et que, précisément, cette démarche laisse entendre qu'il y a une volonté de concertation de la part des autorités françaises dans ce dossier terriblement impactant pour la mobilité et la qualité de vie à travers la qualité de l'air en Wallonie picarde.

Je veux croire qu'une telle concertation est possible et que l'on pourra mettre en place un projet pilote qui soit riche d'enseignements, mais qui ne soit pas non plus si pas unilatéral, en tout cas défavorable strictement à la Wallonie picarde.

Je serai donc curieux d'en connaître les modalités, curieux de voir aussi ce que livrera la concertation interne à la Belgique avec vos homologues wallons, mais sans doute également flamands. Je serai curieux aussi de lire ce rapport sollicité à l'administration. Je veux attendre un peu, mais pas non plus être mis devant le fait accompli. Soyez donc certain que nous reviendrons ensemble sur ce sujet.

**QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES
DÉCLARATIONS DU DIRECTEUR MARKETING
DES TEC À PROPOS DES HORAIRES
SCOLAIRES »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les déclarations du directeur marketing des TEC à propos des horaires scolaires ».

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

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, début de ce mois, l'OTW tirait les leçons de la crise sanitaire et faisait une intéressante proposition. Son directeur marketing a déclaré : « N'y a-t-il pas de bonnes leçons à tirer de l'expérience de la scolarité à distance ? On pourrait, par exemple, envisager que les élèves plus autonomes, peut-être les deuxième et troisième degrés du secondaire, suivent la première heure de cours en distanciel avant de se rendre à l'école. Cela éviterait que tous les étudiants soient concentrés dans nos bus entre 7 heures 30 et 8 heures 30 ».

Quant au directeur de l'Autorité organisatrice du transport, l'AOT, celui-ci proposait un « bureau du temps » qui regrouperait les opérateurs et les usagers dans le but de lisser les heures de pointe : « Un tel Bureau du temps existe déjà à l'étranger, mais ce sera un fameux défi de l'organiser à l'échelle de la Wallonie. Nous soutenons cette démarche. Le monde scolaire a évolué d'un côté, tandis que les bus s'organisaient de l'autre. Je pense que l'on va pouvoir recréer des ponts entre les deux ».

Monsieur le Ministre, tant l'opérateur que l'administration sont favorables à une adaptation des horaires scolaires dans le but de fluidifier les transports. J'aimerais savoir si vous étiez au courant de la démarche ou des propositions de l'OTW et de l'AOT. Quelle est la position du Gouvernement wallon à ce propos d'une adaptation des horaires scolaires et d'une adaptation de la pédagogie dans le but de fluidifier les heures de pointe ?

Avez-vous pris contact avec la ministre de l'Enseignement à ce sujet ? Avez-vous reçu mandat pour

ce faire ? L'OTW ou l'AOT ont-ils pris contact avec cette dernière ou avec son administration à ce sujet ?

Enfin, quant au « bureau du temps », partagez-vous le constat de l'AOT ? Est-ce là un projet que vous pourriez mettre en œuvre ? Ne faut-il pas y inclure d'autres opérateurs à l'instar de la SNCB, mais aussi – et justement – des représentants de la ministre de l'Enseignement, puisque ce sont des compétences qui se croisent ? Les futurs bassins de mobilités ont-ils la vocation à être des « bureaux du temps » locaux ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur le Député, comme j'ai déjà eu l'occasion de l'exprimer à plusieurs reprises, mon cabinet, l'AOT et l'OTW ont échangé ces derniers mois sur diverses mesures possibles en vue de diminuer le risque lié à la situation sanitaire : renfort de certaines lignes par des autocars, port du masque obligatoire pour les plus de 12 ans, nettoyage systématique du matériel roulant, canaux de vente digitale pour éviter le contact avec le matériel, et cetera.

À cette gestion des risques pour les voyageurs, dans le contexte de pandémie que nous connaissons, s'est ajoutée une réflexion à plus long terme sur l'organisation des déplacements.

En effet, l'organisation du transport vers les écoles est un enjeu fondamental : elle porte sur le moment sensible des heures de pointe, les heures durant lesquelles les bus et trams sont les plus fréquentés. Les routes sont également les plus encombrées.

La réflexion sur l'étalement des heures de déplacement des derniers degrés du secondaire ou la création d'un bureau du temps sont des pistes intéressantes à creuser. En effet, une telle mesure ou de telles mesures permettraient de répartir la demande importante de l'heure de pointe, sur un laps de temps plus grand, et d'avoir ainsi des véhicules moins remplis.

Je précise par ailleurs que ce concept pourrait aller au-delà des établissements scolaires et également concerner les gros employeurs avec une flexibilité accrue des heures d'arrivée et de départ au bureau par exemple.

Il n'est bien entendu pas réaliste de mettre en œuvre un tel projet à court terme, mais sur base des retours d'expérience à l'étranger, nous pourrions mener une réflexion sur ce potentiel.

En ce qui concerne des bureaux du temps au sein de bassins de mobilité, il faut rappeler qu'a priori, un étalement de la pointe n'a de sens qu'en milieu urbain, là où l'offre de transport est importante. En effet, pour que certains voyageurs décalent leurs trajets de 15 à 30 minutes, il faut aussi qu'ils puissent avoir un bus ou

un tram à ce moment-là, et qu'il y ait une offre de transports suffisante pour permettre ce report sur le bus suivant ou précédent.

En bref, cette question de la gestion du temps n'est pas du tout anecdotique. Elle permettrait, au contraire, une efficacité accrue de l'utilisation des transports en commun et, de manière plus générale, des avantages pour les citoyens, les entreprises et les pouvoirs publics. Si, comme je le disais, elle n'a pas vraiment de concrétisation possible à court terme, par contre, au travers d'expériences pilote, nous pouvons effectivement y travailler.

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

M. Matagne (cdH). – Je remercie M. le Ministre pour ces précisions.

Les horaires flexibles, variables dans les entreprises sont déjà mis en œuvre à cette fin. C'est évidemment plus complexe dans les écoles où les jeunes sont tenus à des horaires bien précis avec leurs enseignants.

J'entends que vous ne réfutez pas la démarche directement et que vous pourrez vous intéresser à celle-ci dans l'avenir.

C'est une bonne chose de creuser toutes les pistes, toutes les perspectives possibles et envisageables pour soulager nos routes aux heures de pointe.

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

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le développement du rétrofit en Wallonie ».

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

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, le 1er mars dernier, vous disiez que votre cabinet rencontrerait « d'autres acteurs ou associations militant pour le rétrofit ». Vous rappeliez également avoir adressé une requête à votre homologue fédéral afin d'évaluer la possibilité d'une modification de la législation.

Aussi, comme vous le savez peut-être, le Conseil d'État a rendu son avis concernant la proposition de décret que je porte au nom de mon groupe cdH. Dans son avis, il ne pointe aucun problème quant à la compétence de l'auteur de l'acte, élément qu'il contrôle d'ailleurs spécifiquement, comme le Conseil d'État le dit explicitement. Le Conseil d'État n'attire même pas

l'attention sur un potentiel conflit de compétence. Bref, la Wallonie est compétente pour avancer.

Quelles autres associations défendant le rétrofit avez-vous rencontrées ? Quelles furent leurs demandes, leurs réclamations ? Avez-vous apporté un soutien clair et sans équivoque à leur démarche ou avez-vous émis quelques freins, quelques objections ?

Avez-vous rencontré le Ministre Gilkinet et/ou ses équipes ? Quelle est la position de l'Autorité fédérale au sujet du rétrofit ? Partage-t-elle l'avis du Conseil d'État selon laquelle les Régions peuvent avancer indépendamment du fédéral ?

Partagez-vous l'avis du Conseil d'État ? Quels sont vos commentaires au sujet de cet avis, si vous avez eu l'occasion d'en prendre connaissance ?

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, à ce jour, mes services n'ont pas encore reçu de retour de mon interpellation à mon homologue fédéral sur le sujet. J'attire par ailleurs votre attention sur le fait que, même en cas de retour de sa part, la compétence relative à l'homologation des véhicules n'est pas dans mes attributions, j'y reviendrai.

Même si je suis effectivement le Conseil d'État quand il estime que les Régions peuvent prendre des dispositions dans ce contexte, ceci doit se faire en vertu des prescrits de la loi spéciale de réformes institutionnelles.

En effet, l'article 6, § 1er, XII, de la loi précise que les Régions sont compétentes pour le contrôle du respect des prescriptions techniques fédérales applicables aux véhicules en vue de leur mise en circulation routière et le contrôle technique des véhicules qui circulent sur la route en application des normes fédérales, étant entendu que les personnes physiques et morales établies dans une région sont libres de faire contrôler leur véhicule par un centre de contrôle technique situé dans une autre région. Les prescriptions techniques quant à elles restent bien fédérales.

Par contre, en ce qui concerne les répartitions des compétences en la matière, je vous renvoie à l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2009 fixant la répartition des compétences entre les ministres et réglant la signature des actes du Gouvernement qui précise bien que Mme la Ministre De Bue est en charge de cette compétence. Je vous rappelle qu'elle a, d'ailleurs, déjà eu l'occasion de se positionner sur ce dossier. Sa mise en application au niveau wallon n'est donc pas directement de mon ressort.

Cependant, je vous confirme bien mon intérêt pour certains types de reconversion, comme j'ai déjà évoqué précédemment pour autant, évidemment, que tout se

fasse avec les précautions en matière de sécurité. Aussi, verrais-je toujours d'un œil bienveillant toute initiative qui permettrait à ce type de filière d'émerger.

Voilà Monsieur le Député, cela ne vous donne pas beaucoup d'éléments neufs aujourd'hui, mais c'est en tout cas l'état de la question.

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

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, merci pour ces précisions. Évidemment, je suis bien au courant que Mme De Bue a la compétence relative à l'homologation, mais je sais aussi que vous avez l'énergie et la mobilité dans vos compétences donc cela se rejoint.

Je venais, plus qu'un accord formel, chercher du soutien finalement auprès de vous, Monsieur le Ministre, pour savoir quel est votre avis sur la question. Je suis évidemment très sensible à l'aspect sécurité, évidemment, dans toutes les formes de transformation. Je suis aussi très sensible à l'aspect entrepreneurial. Là, vous l'avez dit vous-même, on pourrait faire contrôler son véhicule dans d'autres régions. Je ne voudrais pas que d'autres régions avancent dans le rétrofit. Lorsque je dis « autres régions », cela peut être aussi d'autres pays. Or, vous le savez, les pays limitrophes autorisent tous le rétrofit, déjà à l'heure actuelle. Ceci signifie que l'on peut *rétrofit* un véhicule autour de la Belgique et puis venir rouler en Belgique. Quelque part, c'est priver nos entrepreneurs d'un marché, certes de niche, mais potentiel dans lequel ils pourraient s'exprimer et nous sommes doués en la matière. J'espère que l'on pourra mettre en œuvre le rétrofit le plus rapidement possible.

**QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA
RÉFORME DE LA FISCALITÉ AUTOMOBILE
DANS LE CADRE DU PLAN DE RELANCE ET
DE RÉILIENCE BELGE »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la réforme de la fiscalité automobile dans le cadre du Plan de relance et de résilience belge ».

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

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, dernière question de la journée pour ma part.

Dans le cadre d'une réponse à une question écrite sur le Plan de relance, le ministre-président Di Rupo indiquait ceci : « Le Gouvernement wallon a ainsi décidé de proposer des réformes dans le volet wallon de la fiscalité pour la reprise et la résilience sur lesquelles il a pris des engagements vis-à-vis de l'Union

européenne ». Cette liste d'engagement en reprend notamment un sur la mobilité durable, qui comprend une refonte fiscale.

Monsieur le Ministre, c'est un engagement important pris vis-à-vis de l'Union européenne.

Quel engagement la Wallonie a-t-elle exactement pris vis-à-vis de l'Union dans le cadre de la facilité pour la reprise et la résilience ?

À quoi s'est engagée la Région wallonne en matière de fiscalité automobile ? On sait que c'est une question sensible justement, à l'heure actuelle.

Quel est l'avis de la Commission européenne sur cet engagement ? De quelle « refonte fiscale » est-il question ?

S'agit-il de la réforme de la fiscalité automobile annoncée dans le cadre de la DPR en partenariat avec votre collègue, M. Crucke ? Ou s'agit-il d'une réforme différente ?

Quels moyens budgétaires sont nécessaires à la mise en œuvre de cette réforme ?

Cela devrait-il couvrir le marché public visant à implémenter la réforme au sein de l'administration ? D'autres frais sont-ils envisagés ? Voilà toute une série de questions, Monsieur le Ministre.

Enfin, une dernière : en quoi une réforme de la fiscalité automobile participe-t-elle à la relance en tant que telle ?

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, dans le dialogue très dense qui a été nécessaire pour préparer le Plan belge de relance, les services de la Commission ont demandé que les États membres proposent non seulement des investissements dans le cadre de leur fiche, mais également des projets de réforme ou d'action que les gouvernements envisageaient de mettre en place, en lien direct avec les fiches introduites. C'est une manière pour la Commission de pousser les États membres à progresser dans une série de domaines, en échange de budget mis à disposition.

Dans le cas de la Belgique, la Commission a même poussé l'exercice encore plus loin en demandant à toutes les Régions d'introduire des fiches spécifiques de réforme même si l'une ou l'autre ne demandait pas de moyens financiers dans cette thématique-là. C'est ce qui s'est produit avec la fiche que vous évoquez.

Je vous rassure immédiatement, il ne s'agit nullement d'une nouvelle réforme. En effet, nous avons introduit une fiche rappelant simplement le cadre de la

DPR en la matière qui prévoit déjà de la réforme. C'est également dans une fiche parallèle que Bruxelles a inséré son projet SmartMove par exemple. Je ne vais pas refaire le débat.

Dans la fiche wallonne, nous avons décrit la portée de la réforme de la fiscalité automobile, conformément à la DPR, et n'avons demandé aucun moyen spécifique. Toute précision superflue aurait été évaluée avec un risque sur les moyens financiers sollicités, par ailleurs dans les autres fiches en cas de non atteinte des objectifs. En effet, les fiches régionales sont liées. L'atteinte ou non des objectifs de chacune d'elles pouvant conditionner la liquidation des moyens des autres fiches. Par conséquent, nous devons garder une grande souplesse dans la fiche relative à la réforme fiscale en restant simplement dans la droite ligne de la DPR.

Voilà, Monsieur le Député, l'explication à votre question.

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

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, simplement pour vous remercier pour cette précision.

**QUESTION ORALE DE MME GOFFINET À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR
« L'ÉTUDE DE LA SOCIÉTÉ WALLONNE DE
FINANCEMENT COMPLÉMENTAIRE DES
INFRASTRUCTURES (SOFICO) SUR LE
RÉSEAU ROUTIER SOUMIS AU
PRÉLÈVEMENT KILOMÉTRIQUE POUR POIDS
LOURDS »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Goffinet à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'étude de la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) sur le réseau routier soumis au prélèvement kilométrique pour poids lourds ».

La parole est à Mme Goffinet pour poser sa question.

Mme Goffinet (cdH). – Monsieur le Ministre, la SOFICO a lancé au mois d'octobre 2020 une étude qui visait à évaluer l'opportunité et la pertinence d'étendre le réseau soumis au prélèvement kilométrique pour les poids lourds. L'évaluation régulière de ce réseau ainsi que sa possible extension sont en effet prévues par la Déclaration de politique régionale.

Vous avez déjà eu l'occasion d'être interrogé sur plusieurs voiries, et notamment les voiries des Communes d'Aubange, de Saint-Légers et de Virton, qui faisaient partie de ce processus d'évaluation. En janvier,

vous m'indiquiez que, dans le cas particulier, notamment de la N877, il n'y avait toutefois aucune preuve qu'un report de trafic des routes payantes vers celle-ci, d'autant moins qu'il n'existe pas, à votre connaissance d'autre alternative entre Aubange et Virton pour rejoindre la France via Tellancourt. Autrement dit, les poids lourds empruntant cet itinéraire n'évitent aucun itinéraire payant.

Les résultats de l'étude de la SOFICO étaient attendus pour fin du premier trimestre de cette année, soit aujourd'hui. Je vous interroge donc afin d'en connaître les résultats ainsi que les enseignements que vous en tirez.

La dernière étude des tronçons problématiques datait de 2019 et la DPR prévoit que le gouvernement analysera les possibilités d'étendre dans des situations spécifiques le réseau routier soumis au prélèvement kilométrique sur les poids lourds aux voiries connexes au réseau déjà tarifé pour répondre aux difficultés créées par le report inopportun du trafic vers d'autres voiries. La modulation du prélèvement sera envisagée, par ailleurs, pour favoriser une meilleure gestion de la mobilité. Comment comptez-vous répondre concrètement à cet engagement ?

L'étude confirme-t-elle ce que vous m'aviez dit au mois de janvier pour les voiries des Communes d'Aubange, de Saint-Léger et de Virton sur notamment la nationale 4 et nationale 179 et cela pose plus particulièrement problème pour le village de Ruelle et de Grandcourt ?

Dans la négative, je voudrais savoir s'il des contacts auraient été pris avec les autorités locales pour envisager des aménagements spécifiques.

Pouvez-vous également faire le point sur l'actualisation des tronçons problématiques relevés ? Quelles sont les voiries qui feront l'objet d'une révision du point de vue du prélèvement kilométrique en Wallonie et plus particulièrement en Province de Luxembourg ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Madame la Députée, je vous confirme que l'étude relative aux réseaux routiers soumis au prélèvement kilométrique est bien en cours. Les chiffres fournis par les systèmes OBU étant complexes à exploiter et les textes relatifs à ces redevances très pointues, l'étude a pris du retard et la mission du bureau d'étude Stratec a été prolongée de quelques semaines. À ce jour, nous n'avons donc pas encore les conclusions de l'étude. Celles-ci seront présentées à nos partenaires avant d'être proposées au Gouvernement.

Je vous confirme que l'objectif de cette étude est bien de répondre à la Déclaration de politique régionale.

Par conséquent, je ne peux malheureusement pas encore répondre à vos questions précises, et en particulier déterminer les tronçons supplémentaires qui seraient soumis au prélèvement kilométrique tant en Province de Luxembourg qu'ailleurs en Wallonie. Cela résultera de l'analyse de l'étude, d'un choix stratégique lié aux conclusions de l'étude et, enfin, de la déclinaison précise sur les différents tronçons du réseau. Je ne peux donc pas donner d'autres réponses plus précises à ce stade à vos différentes questions.

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

Mme Goffinet (cdH). – Merci, Monsieur le Ministre.

C'est un petit peu dommage. Je peux comprendre certaines difficultés ne permettant pas d'avoir cette analyse déjà maintenant. Néanmoins, je pense qu'il faut prendre le temps pour analyser la situation et opérer des choix.

Je vous dis déjà que si des axes, suivant les autorités locales et les riverains, sont problématiques, il sera vraiment important de discuter pour trouver des actions concrètes d'aménagement pour améliorer la sécurité, surtout lorsque les nationales en question traversent des villages.

**QUESTION ORALE DE M. DI MATTIA À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
DÉVELOPPEMENT DES PORTS AUTONOMES
WALLONS »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Di Mattia à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le développement des ports autonomes wallons ».

La parole est à M. Di Mattia pour poser sa question.

M. Di Mattia (PS). – Monsieur le Ministre, dans sa Déclaration de politique régionale, le Gouvernement s'est engagé à développer un plan stratégique de transport multimodal dont la réalisation implique la mise à niveau, l'entretien et le curage des voies navigables et des écluses sur la dorsale wallonne. C'est une ambition importante. Dans cette perspective et avec le concours du SPW Mobilité et Infrastructure, le Gouvernement a commandité auprès du consultant Ernst & Young une étude destinée à redéfinir les missions et les attentes autour des ports wallons afin d'aboutir prochainement à de nouveaux contrats de gestion.

Le 1er avril dernier, le Gouvernement abordait en première lecture un avant-projet d'arrêté portant création d'un comité de concertation de base pour le Port autonome du Centre et de l'Ouest, communément appelé PACO. Cette actualité fait suite aux dernières

dispositions décrétales qui ont conduit au remplacement sur fonds propres par les ports autonomes des agents du SPW, qui y étaient historiquement détachés, et à la nécessaire inscription au service social de la Région wallonne, qui suppose la création d'un comité de concertation dans lequel syndicats et autorités sont représentés.

Pour rappel, les quatre ports autonomes wallons se partagent de manière équilibrée une enveloppe de 4 millions d'euros pour leurs frais de fonctionnement. Monsieur le Ministre, j'en viens à mes questions.

Comment la finalité de dynamiser toujours plus la dorsale wallonne vous semble-t-elle être priorisée à ce jour ? Comment développer une transition vers une stratégie portuaire wallonne globale qui mutualise les moyens au regard des réalités propres à chacun des quatre ports autonomes ? Dans quels délais peut-on espérer voir les premières recommandations du partenaire externe portées à votre attention ? Enfin, concernant le financement des ports autonomes, une redynamisation vous semble-t-elle crédible alors que ces derniers doivent remplacer leur personnel détaché sur fonds propres ? Dans ce cadre, des moyens complémentaires pourraient-ils être envisagés pour compenser le manque à gagner ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur le Député, comme vous le soulignez, j'ai demandé la réalisation d'une étude de positionnement stratégique et d'optimisation opérationnelle des ports afin d'alimenter les futurs contrats de gestion des ports autonomes.

Cette étude comporte deux volets :

- d'une part, il s'agit d'analyser les rôles et les missions des ports en Wallonie à l'heure actuelle, mais aussi au regard d'une politique portuaire répondant aux objectifs climatiques et de mobilité ;
- d'autre part de définir les processus opérationnels et décisionnels qui devraient être mis en place pour atteindre ces objectifs.

À l'issue de l'étude, nous devrions donc disposer d'une stratégie portuaire régionale globale, de missions redéfinies ou précisées, de propositions de méthodes de fonctionnement, en ce compris d'éventuelles mutualisations, et d'une évaluation des moyens nécessaires tant humains que budgétaires.

L'étude a débuté le 22 février dernier pour une durée de six mois. Le premier rapport intermédiaire est attendu pour le mois de mai. Il est donc un peu tôt pour revenir vers vous avec des éléments consolidés. Actuellement, le prestataire analyse toutes les informations disponibles, effectue des benchmarks et procède aux entretiens des nombreux acteurs.

J'en viens maintenant à un point plus précis de votre interpellation : la charge budgétaire liée à l'engagement de personnel sur fonds propres. Les contrats de gestion existants prévoient, au travers de l'article 24, une possibilité de dotation régionale pour compenser cette charge additionnelle. Le PACO et le PAN bénéficient déjà de cette possibilité depuis plusieurs années. Les résultats de l'étude actuelle nous permettront de voir si ces modalités sont pertinentes ou si elles doivent, le cas échéant, être adaptées.

En parallèle à cette étude, la conception, à proprement parler, des contrats de gestion va débiter. L'objectif est de pouvoir disposer de nouveaux contrats de gestion cette année 2021.

M. le Président. – La parole est à M. Di Mattia.

M. Di Mattia (PS). – Je remercie M. le Ministre pour la clarté de ses propos. Je comprends parfaitement que, l'étude intermédiaire, en tout cas dans ses résultats intermédiaires, n'étant pas encore disponible, il est un tout petit peu trop tôt, mais cela me permettra d'y revenir certainement.

Je voudrais peut-être attirer votre attention ou vous rendre attentif, Monsieur le Ministre, sur le fait que les quatre ports autonomes sont tous les quatre importants, même s'ils sont de tailles et de finalités différentes. Je crois en leur complémentarité. Vous parlez de mutualisation, je pense qu'il peut y avoir une dynamisation vers le haut, vraisemblablement pas dans cette législature, mais dans le cadre d'un certain nombre de réformes qui interviendront en 2026-2027 avec Seine-Nord. Il y aura certainement des choses qui bougeront dans le paysage.

Maintenant, concernant le deuxième volet, j'espère vous parler de deux hypothèses par rapport à l'analyse des charges budgétaires sur fonds propres. Sont-elles pertinentes ou à revoir ? Elles sont pertinentes, Monsieur le Ministre, je peux vous le dire d'ores et déjà, mais j'espère que votre analyse le confirmera. Beaucoup de choses sont faites au PACO avec très peu de moyens. Je tiens à vous le dire ici.

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

**INTERPELLATION DE M. HERMANT À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA
DIFFICULTÉ DES MÉNAGES POUR LE
PAIEMENT DE LEUR FACTURE D'ÉNERGIE »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la difficulté des ménages pour le paiement de leur facture d'énergie ».

Mme Nikolic se joint à l'interpellation.

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

M. Hermant (PTB). – Monsieur le Ministre, entre le 15 février 2020 et le 15 mars 2021, 550 000 ménages ont fait une demande, soit de report, soit de plan de paiement, à leur fournisseur d'énergie. C'est un chiffre qui concerne la Belgique entière. Du côté des indépendants, on est à plus de 85 000 demandes de report ou de plan. Avec la crise, il y a beaucoup d'inquiétude quant à une augmentation de ces chiffres. Au plus fort de la crise en Wallonie, il y avait 324 000 chômeurs temporaires dus à la crise covid.

Tout cela en plus du fait que la fondation Roi Baudouin a sorti son baromètre annuel de la précarité énergétique et, malgré que les chiffres concernent une période avant la crise sanitaire, à savoir l'année 2019, ce baromètre confirme que la précarité énergétique concerne plus d'un ménage sur quatre en Wallonie.

Le Gouvernement wallon a pris des mesures positives et nous les saluons, mais nous constatons tout de même qu'il existe une disproportion entre la réalité vécue par les gens et les mesures prises. Par exemple, depuis le 31 janvier 2021, il est à nouveau possible d'installer des compteurs à budget, car vous n'avez pas renouvelé la suspension qui était en cours. C'est dommage. Cela met inutilement les techniciens en danger de contamination ainsi que les ménages.

La crise sanitaire est toujours en cours, nous devons pouvoir permettre à tout le monde de limiter les besoins de mobilité pour ne pas avoir à prendre des risques sanitaires, tout en bénéficiant d'un certain confort. D'autant plus que le virus touche davantage les couches les moins aisées de la population qui sont beaucoup plus exposées. En plaçant des compteurs à budget chez eux, vous ajoutez donc des obstacles potentiels à leur confort.

Plutôt que de mettre des bâtons dans les roues des citoyens, nous vous proposons plutôt de les aider. Allez-vous chiffrer réellement le nombre de personnes ayant droit... Je m'excuse, je passe trop vite à la page suivante.

Ceci dit, vous avez mis en place le statut de client protégé conjoncturel pour les ménages en difficulté de paiement qui peuvent donc bénéficier d'une sorte de tarif social « spécial covid » qui est réduit d'environ 30 % par rapport au tarif normal durant un an. De plus, les ménages qui se voient octroyer ce statut sont protégés de la pose d'un compteur à budget.

Malheureusement, nous avons vu que seulement 1 000 demandes d'octroi de ce statut ont été effectuées sur les 40 000 disponibles au niveau wallon. Cela montre donc que, d'un côté, il y a plus de 550 000 ménages en difficulté de paiement en Belgique, dont, selon vous, au

moins 40 000 en Wallonie et, de l'autre côté, à peine 1 000 personnes qui font la demande pour obtenir des réductions sur leur facture d'énergie.

Autrement dit, il y a trois problèmes se posent aujourd'hui.

Mettez-vous sur la table un budget à la hauteur des besoins ? C'est une question que l'on se pose. Il n'y a probablement pas 40 000 personnes qui ont des problèmes pour payer leur facture d'énergie, mais bien plus au vu des chiffres avancés de 550 000 au niveau belge.

Avez-vous l'ambition de faire en sorte que le budget soit utilisé puisque, sur les 40 000 places disponibles, à peine 1 000 sont occupées ? Ne pensez-vous pas que vous mettez volontairement les travailleurs des GRD en danger en les exposant à un risque inutile de contamination lorsque vous leur demandez de continuer à placer des compteurs à budget ? Même chose pour les usagers du réseau qui ont du mal à payer leur facture et chez qui vous demandez qu'un compteur à budget soit placé malgré la pandémie.

De plus, les gens qui sont en procédure de pose d'un compteur à budget sont soumis au tarif maximal, aussi appelé « tarif dissuasif », alors qu'ils sont justement dans cette procédure parce que l'énergie est trop chère pour eux.

Plutôt que de mettre des bâtons dans les roues des citoyens, nous vous proposons donc de les aider. Allez-vous chiffrer réellement le nombre de personnes ayant droit à ce statut de client protégé conjoncturel ? Allez-vous adapter votre budget en fonction de ce chiffre, c'est-à-dire en fonction des besoins ?

Allez-vous avoir l'ambition de répondre aux besoins en automatisant l'attribution de ce tarif social « spécial covid » ? Nous nous sommes renseignés et ceci est possible par la procédure suivante pour les bénéficiaires potentiels que sont les BIM, les personnes sans emploi, les indépendants qui bénéficient du droit passerelle ou encore les gens qui ont du mal à payer leur facture d'énergie.

Pour les BIM, il est possible d'établir un lien entre le SPF économie et les GRD. Même chose pour les chômeurs en organisant une concertation entre le FOREm ou l'ONEM avec des GRD.

Enfin, concernant les indépendants qui bénéficient du droit passerelle, l'INASTI pourra également fournir les informations nécessaires aux GRD. Par ailleurs, les GRD sont déjà au courant des ménages ayant des difficultés à payer leur facture d'énergie.

Pour terminer, il nous semble qu'il faudrait tout de même laisser la possibilité de faire une demande d'octroi de ce tarif social spécial covid. Cela laisserait aux CPAS et aux mutuelles la possibilité d'aider des

gens qui, après enquête sociale, ne sont pas encore en difficulté de paiement, mais qui sont à risque. Il me semble que c'est déjà prévu par le statut de client protégé régional.

Il a été démontré à de nombreuses reprises qu'il coûte moins cher à la collectivité d'éviter que les gens tombent dans la précarité par la prévention que de régler des situations compliquées par la suite.

Pour conclure, je terminerai par signaler qu'une automatisation permettrait de suspendre la procédure de pose des compteurs à budget.

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

Mme Nikolic (MR). – Monsieur le Ministre, je suis la seule à me joindre à l'interpellation, j'étais moi-même interpellée par l'interpellation, parce qu'une interpellation sur la précarité énergétique, qui nous dit que le Gouvernement n'en a pas fait assez, j'ai comme une impression de déjà vu et déjà entendu. Vous allez dire : pourquoi intervenir ?

Il y a quand même un élément nouveau que j'entends et sur lequel je voulais réagir, le PTB qui accuse le Gouvernement parce qu'il autorise à nouveau le placement de compteurs à budget et, ce faisant, il met inutilement des techniciens en danger de contamination, ainsi que les ménages.

Que le PTB soit opposé aux compteurs à budget, on peut l'entendre, même si l'on ne partage pas son point de vue. Dire que le Gouvernement met en danger les techniciens, il fallait oser, ce n'est pas sérieux. Si l'on suit la logique, vous êtes pour que l'on referme déjà les métiers de contact qui ont rouvert aujourd'hui.

Les gestes barrières de la part de professionnel, on en voit tous les jours. Entre les résidents et les techniciens, c'est facile, à l'instar de ce que font les plombiers, chauffagistes, électriciens et tout autre professionnel qui peuvent intervenir à domicile.

Autre perle, en ce qui concerne le statut de client protégé conjoncturel, vous avez affirmé que si seules 1 000 personnes ont fait la demande, c'est parce que l'on avait prévu 40 000 personnes, mais qu'en fait il y en a 550 000 qui ont des problèmes pour payer leur facture d'énergie à la base. Soit j'ai un souci de compréhension, soit vous avez un sérieux souci de logique. Très clairement, vous dites que c'est un problème budgétaire du Gouvernement. Non, ce n'est ni un problème budgétaire ni de volonté politique. À la limite, on peut se poser la question de la communication.

C'est là que je me tourne vers vous, Monsieur le Ministre, c'est vrai que ce serait peut-être intéressant de faire le point. Avez-vous des éléments de réponse sur pourquoi 1 000 personnes alors que vous aviez prévu bien plus à la base ?

Je ne vais pas rappeler tout ce qu'il y a dans les arrêtés de pouvoirs spéciaux à cet égard, peut-être que M. le Ministre le fera. J'espère que vous trouverez d'autres sujets, ou en tout cas de véritables éléments nouveaux pour vos prochaines interventions.

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, la suspension des procédures de coupures, les diverses mesures prises pour éviter les autocoupures, les aides aux ménages sous compteur à budget et ménages sous fourniture X, l'adoption du statut de client protégé conjoncturel, toutes ces mesures ont bénéficié à de nombreux ménages.

J'entends bien mettre en œuvre toutes les mesures utiles pour soutenir les ménages en difficulté, et la prolongation de l'octroi du statut de client protégé conjoncturel jusqu'à la fin de l'année 2021 fait partie de ces mesures. Nous avons d'ailleurs discuté tout à l'heure des arrêtés spéciaux.

La crise a effectivement montré la nécessité de tenir compte des réalités des ménages qui en sont équipés non seulement durant cette crise, mais de manière structurelle à l'issue de celle-ci. Une initiative parlementaire est en cours à ce sujet. Vous avez décidé de l'envoyer au Conseil d'État, cela permettrait un large débat sur la poursuite de manière plus structurelle.

Votre inquiétude quant à la contamination des techniciens ou des ménages lors du placement de l'outil est toutefois peu fondée. Des mesures appropriées ont été adoptées par les GRD pour éviter tout risque de contamination. Par ailleurs, les coupures étant toujours interdites, les ménages peuvent refuser le placement du compteur à budget.

Au début du mois d'avril, je vous confirme qu'un peu plus d'un millier de demandes d'octroi de la protection conjoncturelle avaient été envoyées aux GRD. Ce taux peut paraître faible, et j'exposerai dans un instant les éléments expliquant cette situation. Je ne la considère toutefois pas comme un échec : les ménages en difficulté disposent d'une protection concrète pour réduire leur facture d'énergie et éviter la pose d'un compteur à budget. L'enjeu est bien de les aider à obtenir cette protection.

L'élargissement des catégories de clients protégés régionaux aux clients protégés conjoncturels a été adopté sur base des outils existants en Wallonie. La protection fédérale s'appuie sur un fonctionnement différent : les clients protégés fédéraux restent fournis par leur fournisseur commercial. Cette situation nous a contraints à baliser le nombre de bénéficiaires du statut de client protégé conjoncturel. Nous avons suivi les recommandations de la CWaPE à ce sujet, de manière à assurer une protection à un maximum de bénéficiaires,

sans pour autant mettre à mal les fournisseurs commerciaux, en transférant un nombre trop important de clients vers les GRD.

Si votre proposition d'octroi automatique de la protection peut paraître séduisante – et il est certain que l'automatisation des droits constitue la meilleure solution pour réduire le non-recours au droit des ménages – elle bute sur de nombreuses difficultés qu'il n'est pas possible de surmonter facilement.

Premièrement, le partage de données entre différentes institutions, de différents niveaux de pouvoir, doit se construire, et nécessite un cadre légal. Cela aurait nécessité plusieurs mois de travail, dont nous ne disposons pas au moment d'adopter le dispositif de client protégé conjoncturel.

Par ailleurs, je vous rappelle que les BIM sont clients protégés fédéraux depuis le mois de février, et qu'il est donc totalement inutile d'envisager l'octroi d'une protection automatisée au niveau régional.

De nombreuses protections octroyées durant la crise Covid se sont limitées aux chômeurs temporaires et aux indépendants aide passerelle. Nous avons porté devant le Gouvernement un mécanisme qui identifie des catégories beaucoup plus larges de bénéficiaires, puisque outre les chômeurs temporaires et les indépendants aide passerelle, nous avons intégré les BIM et les chômeurs complets. Le statut de client protégé conjoncturel permet par ailleurs la protection de tout ménage en difficulté pour faire face à sa facture d'énergie et cela, quelle que soit la catégorie à laquelle il appartient, en faisant sa demande par l'intermédiaire d'un CPAS ou d'un service social. Sa mise en œuvre est confrontée à des difficultés, c'est certain. Mais, elles ne sont pas insurmontables et je suis convaincu que la prolongation de la durée d'octroi du statut de client protégé conjoncturel permettra à de nombreux ménages de bénéficier du tarif social.

C'est ma réponse sur ce sujet qui est déjà revenu à de nombreuses reprises, y compris tout à l'heure, avec l'adoption du décret relatif aux arrêtés spéciaux. Je ne doute pas que nous aurons encore l'occasion d'en parler.

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

M. Hermant (PTB). – Dans ce que dit Mme Nikolic sur le fait que le Gouvernement a déjà fait beaucoup, et que finalement, ce n'est pas nécessaire de faire plus. Il y a un argument qui me semble intéressant : le Plan de relance doit être fait avec les gens. Chaque euro qu'on met pour des personnes en difficulté, c'est une certitude qu'il sera dépensé dans l'économie réelle. Cela va avoir un impact dans l'économie si chaque personne qui a des difficultés ne sombre pas. Laisser sombrer les gens coûte au final beaucoup plus cher pour la collectivité, s'il doit passer par la case CPAS, et cetera.

Le Gouvernement a tout intérêt à aider les gens dès que les difficultés se posent. Un des meilleurs moyens est l'automatisation des aides qui sont proposées.

Il y a deux choses dans ce que vous avez dit, Monsieur le Ministre. D'une part la reconnaissance du problème : 324 000 personnes en Belgique qui ont été en chômage temporaire. Finalement, vous n'en budgétisez que 40 000 et seulement 1 000 personnes demandent un statut de client protégé conjoncturel. Il y a donc effectivement un problème. D'autre part les difficultés pratiques pour mettre en œuvre cette automatisation, nous l'entendons bien, mais nous pensons que c'est absolument nécessaire. C'est indispensable pour l'économie wallonne et pour ne pas que ces personnes sombrent. On parle d'un nombre très important de gens qui sont dans les problèmes. La difficulté technique liée à des décrets qui devraient être votés est un problème à résoudre, mais nous pensons qu'il n'est pas insurmontable.

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

Mme Nikolic (MR). – Je ne répliquerai pas à la réplique à mon égard de M. Hermant ; la réplique est faite pour répondre à M. le Ministre, dont je salue le calme et la patience dont il fait preuve en égrenant, commission après commission, ses réponses.

J'ai eu réponse à ma question entre les lignes. Peut-être, le fait de devoir passer par l'intermédiaire d'un CPAS ou d'un service social peut constituer un frein ou un obstacle pour des ménages qui n'y sont pas habitués. Comme je l'ai dit tout à l'heure, il y a peut-être un effort de communication à faire, mais les solutions sont là.

M. le Président. – Des motions ont été déposées en conclusion de l'interpellation de M. Hermant. La première, motivée, a été déposée par M. Hermant (Doc. 550 (2020-2021) N° 1) et la seconde, pure et simple, par M. Bierin et Mme Nikolic (Doc. 551 (2020-2021) N° 1).

L'incident est clos.

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

**QUESTION ORALE DE M. DEMEUSE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
SOUTIEN À LA RÉNOVATION ÉNERGÉTIQUE
DANS LE CADRE DU PLAN GRANDES VILLES »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Demeuse à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le soutien à la rénovation énergétique dans le cadre du plan Grandes Villes ».

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

M. Demeuse (Ecolo). – Monsieur le Ministre, le Gouvernement wallon a récemment adopté un nouveau plan Grandes Villes qui se concrétise par une enveloppe de 240 millions d'euros, visant le développement des neuf villes wallonnes de plus de 50 000 habitants. Cette nouvelle politique permettra de mener des projets d'investissement pour redynamiser les centres urbains et réduire les écarts de développement au sein de ces agglomérations qui ont, comme on le sait, des besoins spécifiques. Le plan prévoit que chaque grande ville concernée pourra soumettre des projets dans des domaines fondamentaux tels que la rénovation, le logement, la mobilité ou encore la cohésion sociale.

Parmi les nombreux enjeux liés au développement des grandes agglomérations, l'énergie constitue un volet fondamental et c'est la raison pour laquelle un montant important de 125 millions d'euros a été intégré à ce plan Grandes Villes afin de soutenir également la rénovation énergétique, avec notamment une approche par quartier.

Ce plan participe à la concrétisation de votre souhait de massifier la demande de rénovation dans un esprit d'effet levier. On a déjà eu l'occasion d'évoquer cette question. Dès lors, je souhaitais en savoir un peu plus.

Quelle analyse faites-vous de l'opportunité que représente ce plan Grandes Villes pour la transition énergétique en Wallonie ? Pourriez-vous exposer votre vision du développement de la dynamique de rénovation par quartier dans ce plan Grandes Villes ? Quels objectifs concrets vous fixez-vous ? Comment cela va-t-il concrètement se matérialiser ?

Vous indiquez par ailleurs qu'il y aurait un processus participatif préalable pour identifier les actions à mener. J'aurais voulu en savoir un peu plus.

Par ailleurs, quelles autres actions seront soutenues en matière de transition énergétique dans le cadre de ce plan Grandes Villes ?

Ensuite, une dynamique similaire est-elle prévue en ce qui concerne le soutien annoncé d'ores et déjà pour les villes moyennes et plus petites ? Il faut aussi pouvoir travailler sur l'ensemble des autres pouvoirs locaux. On sait à quel point la transition énergétique ne se limite pas aux neuf grandes villes wallonnes, mais je ne doute pas que vous en êtes bien conscient.

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 politique des grandes villes est de la compétence du ministre Collignon, mais il s'agit d'un dossier mené conjointement avec moi de par l'importance que revêt la dimension énergétique dans cette thématique. En effet, les villes sont au cœur de la transition énergétique. Avec l'Accord de Paris et

les objectifs de l'Union de l'énergie, les villes européennes sont sur le front de la nécessaire transition vers un avenir plus durable et plus agréable à vivre. Parallèlement, la demande de la société pour une transition vers un système qui utilise ses ressources efficacement et un environnement propre et sain s'intensifie, déjà portée au niveau local par des initiatives citoyennes.

Pour attirer à nouveau la population au cœur des villes, il est indispensable de privilégier une stratégie de réhabilitation des quartiers centraux, basée sur l'amélioration de l'espace public et de l'environnement urbain global, et comprenant des objectifs ambitieux en termes de rénovation énergétique globale et profonde de l'habitat et des bâtiments publics. Une réhabilitation urbaine est l'occasion de redynamiser l'économie d'un quartier défavorisé, tout en diminuant sa consommation énergétique.

Aussi, un projet de rénovation énergétique par quartier dans un tel contexte est-il particulièrement attendu et sera plein d'enseignements dans une optique de duplication future. Une rénovation par quartier est l'occasion de montrer que la rénovation se conçoit globalement, faisant intervenir de multiples dimensions, puisqu'il faut aborder des propriétaires privés, des biens publics, de l'éclairage urbain, de la mobilité douce, et cetera. Nous voulons également montrer que la rénovation peut allier l'efficacité énergétique et l'esthétisme d'un renouveau pour des quartiers en souffrance.

C'est ici que la participation citoyenne prend toute sa place, cette rénovation globale entend améliorer, faciliter, embellir la vie des gens de ce quartier. Leur demander leur avis sur la question tombe sous le sens. Étant donné les critères de sélection fixés, l'objectif est de réaliser un tel travail dans une dizaine de quartiers, nous cherchons une valeur d'exemple et, pour ce faire, nous privilégions un petit nombre de pilotes, mais dans lesquels nous mobiliserons suffisamment de moyens que pour en faire des exemples à répliquer. Pour votre information, sur un budget total de 230 millions, j'interviens en ce qui me concerne spécifiquement pour la rénovation énergétique pour 125 millions, à concurrence de 25 millions d'euros par an. L'arrêt de la politique des villes de façon générale, au-delà de la note récente présentée au Gouvernement, qui veut se concentrer sur un mécanisme particulier, prévoit des programmes d'action pour les entités de moins de 50 000 habitants. Toutefois, nous ne participons pas dans ce cadre ; notre collaboration ponctuelle se limitant à développer dans les neuf grandes villes proposées un pilote de rénovation holistique. D'autres modèles de rénovation énergétiques massifiés sont également à l'étude dans mon département, présentant de multiples avantages, comme la diminution des prix, l'inclusion de tiers investisseurs ou l'externalisation de la prise en main de la succession des travaux. Pour la mise en œuvre de ces modèles, nous nous tournerons vers

d'autres villes où les besoins d'amélioration du bâti sont également criants. L'objectif reste identique : la mise au point d'une formule répliquable à plus grande échelle sur le territoire régional, la rénovation énergétique des bâtiments appelle une convergence d'initiative et de moyens de mise en œuvre, ce à quoi nous dédions une partie des investissements du Plan de relance européen, couplée à des appels UREBA exceptionnels en préparation.

Voilà, Monsieur le Député, pour ce sujet, qui bien entendu, pourrait être poursuivi encore longuement, mais je ne doute pas que nous aurons encore l'occasion d'en parler plus tard.

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

M. Demeuse (Ecolo). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments de réponses déjà bien précis, effectivement on aura l'occasion d'y revenir, parce que c'est un sujet particulièrement intéressant et passionnant. Je me réjouis vraiment que le Gouvernement avance dans cette direction. C'est un bel enjeu, et je pense qu'il y a un vrai intérêt à travailler, comme vous le suggérez par quartiers, et plus encore, par quartiers pilotes, c'est une dynamique inédite qui se lance, et je pense qu'il faudra pouvoir en tirer les leçons pour pouvoir répliquer comme vous le suggérez, avec cette dynamique de participation citoyenne qui me semble particulièrement fondamentale. Je suis vraiment intéressé et impatient de pouvoir en voir les résultats, il y a l'enjeu de ne pas saupoudrer non plus et de pouvoir concentrer les moyens pour voir des résultats les plus concrets et les plus rapides possible, parce que les enjeux sont là.

Par ailleurs, il faut aussi souligner toute l'importance de travailler et de continuer le travail qui se fait déjà avec l'ensemble des autres pouvoirs locaux, via les plans POLLEC, via tous les autres moyens d'action qui sont déjà lancés, c'est évidemment des leviers que l'on doit continuer à actionner, mais par rapport à cette politique des quartiers, je serai en tout cas attentif aux résultats et j'espère que l'on pourra se lancer très rapidement dans cette dynamique.

**QUESTION ORALE DE M. BELLOT À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
PROJET HAYRPORT RELATIF AU
DÉVELOPPEMENT D'UNE FILIÈRE À
HYDROGÈNE COMME ÉNERGIE
ALTERNATIVE »**

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 projet Hayrport relatif au développement d'une filière à hydrogène comme énergie alternative ».

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

M. Bellot (MR). – Monsieur le Ministre, bien entendu la question va être un peu modifiée, puisque entre le moment où j'ai déposé la question il y a trois semaines et aujourd'hui...

(Réaction d'un intervenant)

S'il suffisait de poser une question pour faire bouger les choses, je ne veux pas vanter le poids que je peux avoir au travers de mes questions auprès de l'action du Gouvernement, enfin j'espère y contribuer un tout petit peu, mais dans d'autres circonstances.

Le projet était à l'arrêt, et permettez-moi de modifier un peu ma question.

Toutes les observations de l'inspection des finances qui portaient notamment sur la ligne de bus à hydrogène entre l'aéroport et la gare des Guillemins ont-elles été répondues ? Cette partie du projet est-elle maintenue ? Le projet initial est-il maintenu tel quel dans la décision que le Gouvernement vient de prendre ?

Deuxième élément : financièrement, est-ce toujours la même enveloppe que celle qui était prévue initialement ? J'ai vu les montants cités, y a-t-il eu des modifications, une atténuation, des dispositions particulières sur le plan administratif et autres ? Parce que l'on est dans un projet quasiment unique en Europe. On sait que Toulouse, par les actionnaires qui font également partie des aéroports, a eu vent de ce projet et veut entamer la même procédure.

Toute innovation nécessite une prise de risque.

John Cockerill – et d'autres acteurs – fait partie des trois leaders mondiaux en production d'électrolyseurs de grande dimension.

C'est important parce que cela va aussi servir de vitrine du savoir-faire technologique belge et essaimer ailleurs en Europe et dans le monde au travers de cela.

Le projet a-t-il dû être calibré ?

La ligne de bus TEC à hydrogène est-elle maintenue ou pas ?

D'autres modifications ont-elles été apportées sur le plan technologique ou dans le partenariat qui était prévu ?

Quand vous avez affaire à un leader, des dispositions particulières doivent pouvoir être mises en place. On connaît d'autres marchés. Il faut vérifier la pertinence des prix déposés et des techniques déposées, mais l'opérateur industriel prend, lui aussi, des risques à mettre en œuvre un projet neuf, novateur et qui projette l'ensemble de la technologie dans le futur.

Personnellement, je crois à ce genre de technique, notamment pour capter l'énergie renouvelable excédentaire au moment où l'on en produit trop.

Ce n'est peut-être pas l'objet de la question ici. Il y a des critiques sur le rendement entre la production d'énergie électrique vers l'hydrogène puis de l'hydrogène pour refaire de l'électricité au travers d'une pile à combustible.

Quand on fait le cycle complet du pétrole qui se trouve dans le sous-sol et que l'on voit le rendement qu'il peut y avoir dans le moteur, il faut déjà quasiment 35 % de la capacité énergétique du pétrole dans le sol pour l'extraire, le traiter et l'acheminer à la raffinerie, et celle-ci en consomme près de 20 %. Entre le pétrole qui est pompé et celui qui est dans le moteur, il y a déjà 50 % consommés rien que par le *process* industriel de pompage et de raffinage. C'est de bonne guerre entre les producteurs de l'une ou l'autre technologie et de l'un ou l'autre produit.

Je vous remercie, Monsieur le Ministre, et je me félicite que la décision ait été prise, mais j'attends avec impatience les réponses aux trois-quatre éléments de question que je vous ai posés.

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 approuvé jeudi dernier le projet Hayrport.

Pour rappel, ce projet est une unité de production d'hydrogène à partir d'électrolyse d'eau et une station de distribution pouvant délivrer 200 kilos de combustible quotidiennement, suffisamment pour alimenter directement une dizaine de véhicules lourds au total.

Le projet lui-même n'a pas changé et c'est toujours bien le même principe, si ce n'est que vous évoquez la ligne TEC. Il n'y a plus en tant que telle d'alimentation prévue pour des bus, mais d'autres véhicules de la flotte de l'aéroport et probablement des véhicules à venir en termes d'entreprises et même de particuliers une fois que l'offre sera également disponible. La ligne TEC ayant été attribuée entre-temps à un concessionnaire privé, elle n'était plus accessible pour ce marché.

Ce dossier, initié sous la précédente législature, j'ai souhaité le soutenir dès le début de mon mandat, et ce, malgré la mise en extinction du plan d'investissement dans lequel il était inscrit. Cette situation a nécessité un nouveau cadre budgétaire susceptible de soutenir le projet sélectionné. Je me félicite d'avoir pu libérer les moyens nécessaires pour ce faire. Nous avons dû répondre notamment aux différents éléments soulevés par l'Inspection des finances. Ce résultat est également le fruit d'une excellente collaboration avec mon homologue, Jean-Luc Crucke, M. Maurange, le CEO de John Cockerill, et M. Jacquet, le CEO de Liege Airport,

que nous avons régulièrement rencontrés ensemble pour finaliser les détails du projet.

Hayport doit permettre, je l'espère, d'engendrer d'autres projets qui permettront une contribution significative à la décarbonation de certains secteurs économiques. Nous avons en effet besoin d'initiatives de ce type pour permettre non seulement un soutien à des fleurons industriels wallons, mais également engager la Wallonie dans la transition.

J'ai d'ailleurs l'intention de lancer un nouvel appel pour soutenir d'autres projets relatifs à l'hydrogène, tant dans la mobilité que dans l'industrie.

J'ai ainsi dégagé des moyens au travers du fonds Kyoto, mais j'en ai également sollicité dans le cadre du Plan de relance européen, qui – en complémentarité à ceux sollicités par mon collègue le ministre de l'Économie et de la Recherche, devraient permettre le déploiement de plusieurs autres projets de même ampleur.

Pour conclure, je dirais que cette décision unanime du Gouvernement n'était que la première étape puisqu'il appartient maintenant à John-Cockerill de faire le travail et d'en faire un succès. On est dans un calendrier d'ici fin de l'année prochaine pour la mise en œuvre du projet. Donc on est vraiment à l'étape de concrétisation.

Par rapport à votre question sur les budgets, il s'agit bien de 6 millions d'euros de subsides et 6 millions d'euros de prêts. On est donc dans des montants importants, mais qui me paraissent nécessaires pour que la Wallonie s'inscrive sur la carte du déploiement de l'hydrogène. Nous savons tous que c'est un enjeu très important.

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

M. Bellot (MR). – Je vous remercie Monsieur le Ministre pour votre réponse.

Quand vous évoquez d'autres projets, c'est notamment celui de la transformation de CO₂ avec de l'hydrogène pour produire de l'e-méthanol ou pas ?

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Cela peut, mais ce sera un appel à projets.

Donc on ne va pas se déterminer sur un seul projet. Ce sera un appel à projets dans lequel pourront s'inscrire un certain nombre d'entreprises.

M. Bellot (MR). – En tous les cas, on doit se féliciter. On va voir ce que cela va donner. On croise les doigts. C'est une vitrine aussi pour la capacité de nos entreprises à démontrer l'utilité et pas uniquement dans la voix d'usage de l'hydrogène dans la chimie, dans la pétrochimie ou d'autres usages plus professionnels ou industriels.

Ici, c'est finalement pour l'utiliser pour des véhicules que l'on espère voir de plus en plus nombreux circuler à l'hydrogène. C'est comme pour les véhicules électriques, il faudra les stocker, avoir des endroits de rechargement, mais cela c'est pour plus tard.

On sait que c'est l'énergie dans 20 ans pour les moteurs de traction importants comme les camions, les bateaux et peut-être les avions.

QUESTION ORALE DE M. DEMEUSE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'INTÉGRATION DES COMMUNAUTÉS D'ÉNERGIE DANS LA STRATÉGIE DE CONSOMMATION DE CHALEUR DE LA WALLONIE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Demeuse à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'intégration des communautés d'énergie dans la stratégie de consommation de chaleur de la Wallonie ».

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

M. Demeuse (Ecolo). – Monsieur le Ministre, les responsables d'Edora publiaient récemment une carte blanche dans laquelle ils faisaient le point et le lien entre deux enjeux fondamentaux de la transition énergétique en Wallonie, c'est-à-dire les communautés d'énergie et les réseaux de chaleur.

Rappelant que le chauffage des bâtiments représente 40 % de notre consommation finale d'énergie, ils citaient ainsi une récente étude commandée par la Région wallonne qui confirme que les réseaux de chaleur, via la distribution d'une énergie produite de façon centralisée, sont plus performants comme solution pour réduire les gaz à effet de serre que les productions décentralisées et fossiles, et forcément plus encore lorsqu'ils sont combinés à des sources de chaleur vertes disponibles sur notre territoire.

Ces réseaux ont, en outre, le grand avantage de permettre le partage des coûts de production et de distribution entre les différents utilisateurs que ce soit en ville, mais aussi dans d'autres noyaux d'habitat y compris dans des zones plus rurales.

C'est là qu'intervient le lien avec les communautés d'énergie qui permettent justement de mettre en œuvre, à l'échelle d'un quartier, le partage d'une ou plusieurs sources d'électricité renouvelable que l'on peut aussi coupler à de la chaleur verte. Or, selon Edora, la combinaison de ces différentes solutions, qui présente aussi l'intérêt de ne pas devoir investir individuellement dans chacun des équipements, permettrait réellement d'optimiser la production et la consommation de chaleur et d'énergie, en vue d'une autonomie énergétique

maximale. Les habitants d'un même quartier pourraient par exemple, en fonction des conditions climatiques, utiliser au mieux l'énergie solaire, éolienne combinée à une pompe à chaleur, à une chaudière biomasse et à du stockage thermique ou électrique. Bref, les possibilités sont multiples.

Le Gouvernement wallon vient justement d'adopter une nouvelle stratégie chaleur, avec l'objectif d'optimiser la production d'énergie thermique en Wallonie pour plus de durabilité et moins de gaz à effet de serre. Dans le même temps, on sait que vous travaillez sur une amélioration du cadre relatif au développement des communautés d'énergie pour permettre leur développement à une plus large échelle.

Il y a donc une belle opportunité à ce que ces deux dynamiques soient intégrées pour atteindre nos objectifs ambitieux de décarbonation.

Dès lors, Monsieur le Ministre, j'aurais voulu savoir quelle était votre analyse de cet enjeu. Comment les communautés d'énergie et la nouvelle stratégie chaleur de la Wallonie peuvent-elles s'articuler ? Quels leviers identifiez-vous pour que les communautés d'énergie jouent un rôle en matière de réseaux de chaleur ? Où en est le travail d'amélioration du cadre juridique relatif aux communautés d'énergie ? Comment les réseaux de chaleur seront-ils intégrés là-dedans ?

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 mise en œuvre de communauté d'énergie est cadrée par la Directive européenne 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, dénommée RED II. Cette Directive est en cours de transposition. Les aspects réseaux d'énergie thermique et communautés d'énergie thermique seront intégrés à l'arrêté du Gouvernement wallon énergie thermique, en cours finalisation.

Contrairement au marché de l'électricité qui régit de manière très précise les possibilités offertes à chacun des acteurs du marché de l'électricité, le cadre en vigueur pour ce qui concerne le marché de la chaleur permet déjà la mise en place de communautés d'énergie et de partage entre des utilisateurs.

Actuellement, les communautés d'énergie thermique sont, dans la plupart des cas, assimilées à des réseaux de chaleur, à savoir que, pour peu qu'ils respectent les conditions énoncées dans la directive 2018/2001, les réseaux de chaleur peuvent déjà être considérés comme des communautés d'énergie thermique.

Cependant, je prévois, dans l'arrêté du gouvernement énergie thermique une petite variante, à savoir la possibilité que certains points de fourniture raccordés à

un réseau de chaleur puissent constituer entre eux une communauté d'énergie.

De manière générale, le concept de « communauté d'énergie » a le potentiel pour permettre une réelle appropriation par les citoyens, les PME et les autorités locales, de leur rapport à l'énergie, peu importe le vecteur. De ce point de vue, il est notamment tout à fait imaginable de mettre en place des communautés d'énergie qui combinent de multiples vecteurs de manière optimale.

Par ailleurs, la mise en place d'un réseau de chaleur n'est pas l'unique manière d'instaurer des communautés d'énergie thermique.

Le programme opérationnel « Yes we plant » dont le Gouvernement a récemment pris acte, prévoit le lancement d'un appel à projets pour le soutien d'initiatives d'entretien mutualisé des haies au niveau territorial. L'une des conditions est la valorisation énergétique de cette biomasse. On peut voir là une opportunité de mettre en place des communautés d'énergie thermique centrées sur la valorisation d'une ressource énergétique durable, produite localement.

Pour conclure, il y a donc de nombreuses manières dont les communautés d'énergie renouvelable peuvent participer au déploiement de la chaleur durable et à l'augmentation de la part d'énergie renouvelable dans notre mix énergétique. Je veillerai à mettre en place le cadre permettant l'atteinte de nos objectifs ambitieux de déploiement des énergies renouvelables.

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

M. Demeuse (Ecolo). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse qui va dans le bon sens. Elle me permet d'être pleinement rassuré par rapport aux possibilités qui seront dans les mains des citoyens et des différents acteurs qui souhaiteront se lancer dans ces différentes initiatives.

Je suis heureux d'entendre que le cadre réglementaire chaleur avance sur les bons rails. Je pense qu'avec l'ensemble de ces différents outils et des différents leviers qui seront bientôt pleinement opérationnels et pleinement à disposition des différents acteurs du secteur en Wallonie, on aura un « vrai arsenal » à disposition, pour reprendre les termes d'Edora, pour réussir cette transition énergétique en Wallonie. On sait que le défi est grand, mais qu'il y a des opportunités. Je vous remercie d'y travailler.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. – Les questions orales de :

- Mme de Coster-Bauchau, sur « l'impact pour les navetteurs wallons de la fermeture de deux bandes de circulation aux Quatre Bras de Tervueren par la Région flamande » ;
- M. Tzanetatos, sur « la liaison fluviale Charleroi-Paris » ;
- M. Nemes, sur « l'impact de l'état des routes sur la sécurité des motards » ;
- M. Desquesnes, sur « l'échec des mesures énergétiques prises dans le cadre de la crise sanitaire liée à la Covid-19 » ;
- M. Desquesnes, sur « le soutien continu de la Wallonie aux énergies fossiles » ;
- M. Desquesnes, sur « l'analyse d'impact sur le climat des mesures du Gouvernement » ;
- M. Desquesnes, sur « le panel citoyen pour le climat » ;
- M. Desquesnes, sur « les propositions de réformes du Gouvernement wallon adressées à l'Union européenne concernant la rénovation énergétique des bâtiments (UREBA) » à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sont transformées en questions écrites.

Interpellations et questions orales retirées

M. le Président. – Les questions orales de :

- Mme Cassart-Mailleux, sur « l'absence de la Commune de Tinlot du Plan Infrastructures et Mobilité pour tous 2020-2026 » ;
- M. Matagne, sur « le suivi des engagements du Gouvernement concernant l'accompagnement de la fermeture des guichets de gare » ;
- M. Antoine, sur « les initiatives régionales face aux nuisances sonores générées par les motos » ;
- M. Bastin, sur « la suite du dossier relatif à l'aménagement des voiries entre l'hôpital de Mont-Godinne et Courrière » ;
- M. Antoine sur « les impacts du déploiement de la 5G sur l'énergie et le climat » ;
- M. Nemes, sur « les interventions de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et de l'ONU sur l'urgence climatique » à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sont retirées.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- La séance est levée à 21 heures 9 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. Laurent Agache, Ecolo
M. François Bellot, MR
M. Marc Bertrand, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne
M. Olivier Bierin, Ecolo
M. Hervé Cornillie, MR
M. Rodrigue Demeuse, Ecolo
M. François Desquesnes, cdH
M. Michel Di Mattia, PS
M. Manu Douette, MR
M. Jean-Philippe Ducart, Porte-parole de Test-Achats
M. Jean-Philippe Florent, Ecolo
M. Eddy Fontaine, PS
M. André Frédéric, PS
Mme Anne-Catherine Goffinet, cdH
M. Philippe Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité
M. Antoine Hermant, Président
M. Laurent Heyvaert, Ecolo
M. Laurent Léonard, PS
M. Olivier Maroy, MR
M. Julien Matagne, cdH
Mme Françoise Mathieux, MR
M. Samuel Nemes, PTB
Mme Diana Nikolic, MR
M. Jean-Paul Wahl, MR
M. Luc Warichet, Administrateur d'Inter-Regies

ABRÉVIATIONS COURANTES

5G	cinquième génération des standards pour la téléphonie mobile
ADT	Agence de développement territorial
AIEG	Association intercommunale d'étude et d'exploitation d'électricité et de gaz
AIESH	Association intercommunale d'électricité du sud du Hainaut
ANPR	automatic number plate recognition (reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation)
AOT	Autorité organisatrice du transport
APS	arrêté de pouvoirs spéciaux
ASBL	association sans but lucratif
B2B	business to business (d'entreprise à entreprise) (B to B)
BHNS	bus à haut niveau de service
BIM	bénéficiaire de l'intervention majorée
BMW	Bayerische Motoren Werke (Manufacture bavaroise de moteurs)
CA	conseil d'administration
CEO	chief executive officer (chef de la direction, directeur général ou administrateur délégué)
CESE	Conseil économique, social et environnemental
CGT	Commissariat général au tourisme
CIM	conférence interministérielle
CO ₂	dioxyde de carbone
CODECO	Comité de concertation
COP26	26e conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (Conférence de Glasgow de 2021 sur les changements climatiques)
covid	coronavirus disease (maladie à coronavirus)
covid-19	coronavirus disease 2019 (maladie à coronavirus 2019)
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CWaPE	Commission wallonne pour l'énergie
DG	directeur général / direction générale
DPR	Déclaration de politique régionale
Edora	Fédération des producteurs d'énergie renouvelable
Elia	gestionnaire de réseau de transport d'électricité
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)
Fluvius	gestionnaire des réseaux flamands de distribution d'électricité et de gaz (fusion d'Eandis et d'Infrax)
FOREm	Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi
GOCA	Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire
GPS	Global Positioning System (système mondial de positionnement)
GRACQ	Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens
GRD	gestionnaire(s) des réseaux de distribution
GSM	global system for mobile communications (norme numérique de seconde génération pour la téléphonie mobile)
INASTI	Institut national d'assurances sociales pour travailleurs indépendants
Infrabel	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
MEBAR	ménages à bas revenus (programme d'octroi de subventions aux ménages à revenu modeste pour l'utilisation rationnelle et efficace de l'énergie)
Move	outil d'information sur le comportement spatial d'achat des ménages wallons
NCAP	New Car Assessment Program (Programme européen d'évaluation des nouveaux véhicules)
OBU	on board unit (système d'enregistrement qui permet, grâce à une détection par signal satellite, de calculer le péage dû pour un véhicule soumis au prélèvement kilométrique)
OCDE	Organisation de coopération et de développement économique
ONEM	Office national de l'emploi

ONG	organisation non gouvernementale
ONU	Organisation des Nations unies
ORES	Opérateur des réseaux gaz et électricité
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PACO	Port autonome du Centre et de l'Ouest (SCRL)
PAN	Port autonome de Namur
PEB	Performance énergétique des bâtiments
PME	petite(s) et moyenne(s) entreprise(s)
PNEC	Plan national pour l'énergie et le climat
POLLEC	Politique locale énergie climat
PUM	Plan urbain de mobilité
PV	procès-verbal
R0	ring de Bruxelles
RED	Réseau Education au développement
RER	Réseau express régional
Resa	gestionnaire de réseaux de distribution d'électricité et de gaz
RGPD	Règlement général sur la protection des données
Sibelga	gestionnaire des réseaux gaz et électricité à Bruxelles
SIG	services d'intérêt général
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SPF	service public fédéral
SPW	service(s) public(s) de Wallonie
TEC	Société de transport en commun
TMC	taxe de mise en circulation
Traxio	Fédération du secteur automobile et des secteurs connexes
ULB	Université libre de Bruxelles
UPTR	Union professionnelle du transport et de la logistique
UREBA	renovation énergétique des bâtiments (subventions)
WIM	weight in motion (pesée en mouvement)