

C.R.A.C. N° 220 (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 5 juillet 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>Ordre des travaux</i>	1
<i>Modification du Règlement d'ordre intérieur de la Commission wallonne pour l'énergie (CWaPE)</i>	1
<i>Désignation d'un rapporteur</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Léonard.....	1
<i>Échange de vues</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Wahl.....	1
<i>Confiance au président et au rapporteur</i>	2
<i>Interpellations et questions orales</i>	2
<i>Interpellation de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'interdiction des voitures diesel et essence à Bruxelles » ;</i>	
<i>Question orale de M. Legasse à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'interdiction progressive des moteurs thermiques en Région bruxelloise » ;</i>	
<i>Question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le projet de renforcement de la zone de basses émissions en Région bruxelloise prévoyant l'usage exclusif des moteurs électriques » ;</i>	
<i>Question orale de M. Léonard à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'élargissement des zones de basse émission » ;</i>	
<i>Question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la fin des moteurs thermiques à Bruxelles » ;</i>	
<i>Question orale de M. Wahl à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la décision unilatérale du Gouvernement bruxellois à propos des accès à Bruxelles à partir de 2030 et de 2035 » ;</i>	
<i>Question orale de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'impact de l'interdiction des moteurs thermiques par la Région bruxelloise sur les navetteurs wallons »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Antoine, Mme Mathieux, MM. Legasse, Florent, Fontaine, Léonard, Matagne, Wahl, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	2
<i>Projets et propositions</i>	12

Projet de décret contenant le premier ajustement du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2021 (Doc. 629 (2020-2021) N° 1) ;

Exposé particulier afférent aux compétences du ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité (Doc. 628 (2020-2021) N° 1 – Annexe 4) et (Doc. 629 (2020-2021) N° 1 – Annexe 4).....12

Désignation d'un rapporteur

Intervenants : M. le Président, M. Fontaine.....12

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.....12

Exposé de M. Demeffe, Auditeur à la Cour des comptes

Intervenants : M. le Président, M. Frédéric Demeffe, Auditeur à la Cour des comptes, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....14

Discussion générale

Intervenants : M. le Président, MM. Douette, Florent, Fontaine, Matagne, Léonard, Heyvaert, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, MM. Hermant, Antoine, Mme Nikolic.....18

Vote.....38

Confiance au président et au rapporteur

Intervenants : M. le Président, M. Hermant.....38

Reprise de la séance.....38

Interpellations et questions orales (Suite).....39

Question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le recours aux radars renifleurs en Wallonie »

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

Question orale de M. Tzanetatos à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le bus à haut niveau de service (BHNS) sur la N5 et la N53 »

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

Question orale de M. Léonard à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'extension du tram liégeois »

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

Question orale de Mme Goffinet à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la sécurisation des parkings pour camions sur le territoire wallon »

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

Question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le suivi de l'engagement d'une visite de terrain concernant le projet de la RN54 »

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

Interpellation de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les installations des compteurs à budget en période de crise sanitaire »

Intervenants : M. le Président, MM. Hermant, Léonard, Douette, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....45

Question orale de M. Douette à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la production d'énergies renouvelables »

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

Question orale de M. Léonard à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le dialogue intrabelge sur le climat »

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

Question orale de M. Léonard à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le rapport d'Elia et la hausse du coût de l'énergie »

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

Question orale de M. Demeuse à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le lancement de l'alliance Climat-Emploi-Rénovation (ACER) »

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

Question orale de Mme Laffut à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la place de la ruralité dans la politique gouvernementale »

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

Question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la fin des chaudières à mazout à partir de 2022 en Flandre »

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

Organisation des travaux (Suite).....58

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites.....58

Interpellations et questions orales retirées.....58

<i>Liste des intervenants</i>	59
<i>Abréviations courantes</i>	60

Présidence de M. Hermant, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 14 heures 4 minutes.

M. le Président. – La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. le Président. – Bonjour à tous, je me permets de vous rappeler de badger en salle 2 afin de savoir qui est là.

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.

Ordre des travaux

M. le Président. – Le point deux concerne le projet de décret contenant le premier ajustement du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2021.

Comme à l'habitude, nous devons donc attendre que l'exposé soit terminé en Commission du budget pour commencer. Je vous propose donc de passer directement au point suivant, qui concerne la modification du règlement d'ordre intérieur de la Commission wallonne pour l'énergie (CWaPE).

MODIFICATION DU RÈGLEMENT D'ORDRE INTÉRIEUR DE LA COMMISSION WALLONNE POUR L'ÉNERGIE (CWAPE)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la modification du Règlement d'ordre intérieur de la Commission wallonne pour l'énergie (CWaPE).

Conformément à l'article 44 du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité, le Parlement doit prendre acte de la modification du règlement d'ordre intérieur de la

CWaPE. Cette modification découle de l'adoption, par le Parlement, d'une part, du décret du 27 mai 2021 modifiant les articles 45,45bis, 45ter et 4quater du décret 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité et, d'autre part, du règlement spécifique relatif au contrôle budgétaire et comptable de la CWaPE.

La CWaPE a indiqué avoir modifié son règlement d'ordre intérieur afin de l'adapter aux nouvelles dispositions qui lui sont applicables et adoptées par le Parlement.

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. – À l'unanimité des membres, M. Fontaine est désigné en qualité de rapporteur.

Échange de vues

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

La parole est à M. Wahl.

M. Wahl (MR). – Je voudrais simplement vous signaler que je remplaçais Mme Nikolic pour les votes, mais je n'ai pas su voter. Je voudrais m'en excuser, mais est-il possible de stipuler dans le PV que je la remplaçais et que j'ai voté comme le restant de la commission ?

M. le Président. – Très bien, je vous remercie, Monsieur Wahl, c'est bien enregistré.

À l'unanimité des membres, la Commission de l'énergie, du climat et de la mobilité prend acte de la modification du règlement d'ordre intérieur de la Commission wallonne pour l'Énergie, la CWaPE.

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.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

INTERPELLATION DE M. ANTOINE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'INTERDICTION DES VOITURES DIESEL ET ESSENCE À BRUXELLES »

QUESTION ORALE DE M. LEGASSE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'INTERDICTION PROGRESSIVE DES MOTEURS THERMIQUES EN RÉGION BRUXELLOISE »

QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE PROJET DE RENFORCEMENT DE LA ZONE DE BASSES ÉMISSIONS EN RÉGION BRUXELLOISE PRÉVOYANT L'USAGE EXCLUSIF DES MOTEURS ÉLECTRIQUES »

QUESTION ORALE DE M. LÉONARD À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ÉLARGISSEMENT DES ZONES DE BASSE ÉMISSION »

QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA FIN DES MOTEURS THERMIQUES À BRUXELLES »

QUESTION ORALE DE M. WAHL À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA DÉCISION UNILATÉRALE DU GOUVERNEMENT BRUXELLOIS À PROPOS DES ACCÈS À BRUXELLES À PARTIR DE 2030 ET DE 2035 »

QUESTION ORALE DE M. HERMANT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'IMPACT DE L'INTERDICTION DES MOTEURS THERMIQUES PAR LA RÉGION BRUXELLOISE SUR LES NAVETTEURS WALLONS »

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

- M. Antoine, sur « l'interdiction des voitures diesel et essence à Bruxelles » ;

- M. Legasse, sur « l'interdiction progressive des moteurs thermiques en Région bruxelloise » ;
- M. Fontaine, sur « le projet de renforcement de la zone de basses émissions en Région bruxelloise prévoyant l'usage exclusif des moteurs électriques » ;
- M. Léonard, sur « l'élargissement des zones de basse émission » ;
- M. Matagne, sur « la fin des moteurs thermiques à Bruxelles » ;
- M. Wahl, sur « la décision unilatérale du Gouvernement bruxellois à propos des accès à Bruxelles à partir de 2030 et de 2035 » ;
- M. le Président, sur « l'impact de l'interdiction des moteurs thermiques par la Région bruxelloise sur les navetteurs wallons ».

M. Florent se joint à l'interpellation.

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

M. Antoine (cdH). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, pour la bonne compréhension, il s'agit d'une interpellation Monsieur le Président, ce qui modifie légèrement le temps de parole, mais rassurez-vous, je n'en abuserai pas.

M. le Président. – Absolument, c'est bien une interpellation, je vous en prie.

M. Antoine (cdH). – Monsieur le Ministre, quelle mouche a piqué le Gouvernement bruxellois ? À quel jeu joue-t-il ? À peine le conflit autour de la taxe kilométrique entre-t-il dans une phase de consultation juridique – puisque l'avant-projet d'ordonnance a été soumis au Conseil d'État et votre serviteur a obtenu ce vendredi au Sénat le renvoi d'une modification de la loi spéciale au Conseil d'État, visant à organiser une concertation préalable et un accord de coopération lorsqu'une région prend une mesure qui en touche une autre par la fiscalité automobile.

On pensait que nous allions vivre une espèce de trêve, permettant de pacifier les relations et d'entretenir et de recommencer ou d'aborder ou de commencer seulement les concertations. Il n'en est rien puisque à peine ce foyer lancé, un autre vient de nous arriver avec l'annonce de l'interdiction totale des moteurs diesel dès 2030 et des moteurs à essence dès 2035, sans pour autant – c'est là que le bât blesse – annoncer le développement d'une alternative claire.

Vous me direz que l'on voit là une bonne intention, que nous sommes tous concernés par la réduction de notre empreinte carbone, les Bruxellois, les Wallons, les Belges, les Européens et, pour faire bref, la planète entière. Mais ici, vu la perméabilité de Bruxelles à l'égard de la Flandre et de la Wallonie, elle a décidé sans la moindre concertation, ce qui est inacceptable.

Lorsque j'évoquais la taxe kilométrique, oserais-je rappeler la fermeture du bois de la Cambre où Bruxelles décide de l'accès ou non des 190 000 navetteurs du nord et du sud qui pénètrent chaque jour sur Bruxelles et qui font vivre Bruxelles.

Après tout, disent les Bruxellois, les navetteurs n'ont qu'à s'adapter sans qu'on leur demande leur avis, pourtant ils représentent une part non négligeable certes du trafic, mais aussi de l'économie bruxelloise.

Au passage, on peut d'ailleurs s'interroger sur le réseau de bornes de rechargement qui est à peine plus ambitieux que le nôtre – c'est dire les lacunes qu'il présente – pour absorber aussi vite une demande de mobilité électrique.

Dès lors, on peut s'interroger sur la nécessaire concertation entre les régions. Je rappelle que cela fait partie de l'esprit même de notre Constitution qui est la coopération et la responsabilité de chacune des régions dans un espace d'unité monétaire. La Belgique est toujours un espace d'unité monétaire, personne ne le contredit. Dès lors, il est contre-indiqué de voir une région faire cavalier seul, surtout avec toutes les conséquences que cela peut avoir à l'égard des autres régions. Je dirais que c'est une question de loyauté fédérale, loyauté d'autant plus nécessaire que chaque année – nous en parlerons dans la commission du ministre Crucke – les Flamands, les Wallons contribuent à l'effort de solidarité à l'égard de Bruxelles par une contribution de navetteurs telle qu'elle a été introduite par l'article 64 de la loi du 6 janvier 2014.

Nous payons donc pour cela, les Flamands, les Wallons et le Fédéral.

J'ajoute que le Fédéral, donc les Wallons, paie aussi une contribution à Beliris, dont 80 % des dépenses sont consacrés à la mobilité. Ce qui veut dire que non seulement le cadre institutionnel le prévoit et l'organise, nous versons les moyens financiers avec l'espoir d'être traités correctement. J'ai envie de dire que l'économie, la réalité des navetteurs, sinon le bon sens – mais peut-être que le mot est devenu grossier pour les Bruxellois – emporterait qu'il y ait une concertation.

Du reste, même à Bruxelles, des voix s'élèvent, dans l'opinion publique, mais aussi dans la classe politique, où notre excellente collègue, Mme Fremault, indiquait que les Bruxellois et les navetteurs sont dans un flou total parce qu'eux-mêmes vont devoir s'adapter. On sait par exemple que, dès le 1er janvier de l'année prochaine, les voitures Euro 4 ne pourront plus entrer dans Bruxelles.

Si d'aventure la taxe kilométrique était instaurée, on aurait non seulement une pénalité financière, mais également une réelle difficulté sociale pour celles et ceux qui parmi les Wallons n'ont peut-être pas les moyens de changer aussi vite de véhicule.

Aujourd'hui, on voit qu'il y a une ébullition et c'est cela qui est dommageable, c'est que Bruxelles avance et quelque part néglige, oublie ou, pire, se moque des Wallons ou des Flamands.

Mon collègue, M. Legasse, au nom de la Fédération brabançonne du Parti socialiste, a été très clair, il a indiqué : « Devra-t-on compter sur le RER pour se rendre à Bruxelles ? », RER qui est systématiquement retardé puisque nous sommes à plus de 2030 maintenant. Il demande : « Où sont les parkings de dissuasion ? Des transports en commun adaptés et gratuits sont-ils programmés ? ». Ce sont des questions simples, disait M. Legasse, dont on connaît les réponses. Il précise : « Le RER en est à ses premiers balbutiements ». Quant aux parkings et transports en commun, il ajoute : « Nous avons des doutes ».

Je crois avoir reflété au mieux votre pensée qui, s'il n'était pas dans la majorité, ce serait teint, me semble-t-il, d'une colère ô combien légitime.

La même chose pour mon autre excellent collègue, Jean-Paul Wahl, qui, au nom de la fédération brabançonne du MR cette fois-ci, précisait : « Il est inacceptable que Bruxelles estime une nouvelle fois pouvoir décider seule sans tenir compte de l'avis des Régions des conséquences de ses décisions sur la vie des Wallons et sans même envisager une réflexion globale sur la problématique.

En effet, pour nous, Brabançons wallons, vous l'aurez compris par mon intervention et celle de mes deux collègues, plus de la moitié de nos concitoyens vont travailler dans une autre province que la leur et principalement à Bruxelles, mais aussi en Région flamande. C'est dire si le transport, la distance, l'usage de la voiture est une contrainte quotidienne. Il n'est pas rare qu'un grand nombre de nos concitoyens y consacrent près de deux heures par jour.

Et voilà que Bruxelles, sans la moindre concertation, alors même que de notre côté, il y avait eu des annonces qui auraient pu peut-être se croiser avec la préoccupation de Bruxelles et peut-être avec celle des Flamands. Nous aurions tant souhaité qu'il y ait un concert unanime préparé, concerté pour la question climatique et non pas une fuite en avant au plus vert parce que, au plus vert, c'est aussi parfois au plus prématuré.

Monsieur le Ministre, très simplement, avez-vous été prévenu de cette décision du Gouvernement bruxellois ? Avez-vous reçu un coup de fil, un courrier, un mail ou une réunion ? Qu'avez-vous répondu lors de la manifestation de cette volonté ? Ou bien, au contraire, l'avez-vous découvert dans la presse comme un certain nombre d'entre nous ? Comment allez-vous réagir au nom du Gouvernement wallon ? Allez-vous exiger qu'il y ait une concertation interfédérale avec Bruxelles, au

minimum la conférence interministérielle de la mobilité ?

Ne faudrait-il pas cette fois-ci, plus que jamais, avoir le courage de poser la question au Comité de concertation sans qu'il y ait fuite en avant ? Parce que, à force de toujours respecter nos amis bruxellois et c'est la preuve de l'élégance des Wallons, on leur permet même de soumettre leur projet d'ordonnance au Conseil d'État alors que nous n'en voulons pas.

Peut-être pas vous, mais cdH, MR et je pense PS ont pris leurs distances très nettes à l'égard de cette taxe kilométrique. Dès lors, il y a dans ce Parlement une majorité politique, mais elle existe aussi chez nos concitoyens, pour dire : « Maintenant, cela suffit ». C'est l'union qui fait la force et ce n'est pas l'annonce qui fait la farce.

Pour le moment on en est là. J'aimerais – avec infiniment d'amabilité, d'élégance et de respect – que vous fassiez comprendre aux Bruxellois qu'ils ne sont pas seuls dans cette Belgique ô combien complexe et que, si l'on veut réussir des basculements de cette nature, autant l'organiser dans un calendrier concerté et ne pas faire la course au maillot vert, pour le faire bref, puisque c'est le maillot jaune qui est le premier au classement. Petit clin d'œil par rapport à l'actualité du Tour de France.

J'aimerais cette fois-ci, Monsieur le Ministre, que vous ayez un discours clair, radical. Je le dis, parce qu'encore au Sénat, pardonnez-moi, j'ai senti votre formation politique très embarrassée, souhaitant même que l'on ne consulte pas le Conseil d'État. On voit dès lors qu'il y a matière à débat. Il y a une solidarité écologiste, je comprends, mais il y a d'abord un devoir de défendre les intérêts wallons. C'est pour cela que je voulais vous interroger aujourd'hui.

M. le Président. – Comme je prendrai part au débat, je vais demander à Mme Mathieux d'assurer la présidence un instant.

(Mme Mathieux, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

Mme la Présidente. – La parole est à M. Legasse pour poser sa question.

M. Legasse (PS). – Monsieur le Ministre, M. Antoine a cité mes propos dans la presse ces jours derniers en réaction à l'annonce du Gouvernement bruxellois concernant le bannissement de son territoire de véhicules, certes, mais le bannissement quand même, dès 2030, des moteurs à essence et, à l'horizon 2035 – bien qu'une ligne d'horizon peut reculer. Il est vrai que pour 1999, on annonçait la fin du nucléaire. C'était aussi une ligne d'horizon, elle a drôlement reculé depuis lors.

Pour ma part, sans reprendre l'interpellation de M. Antoine qui a bénéficié d'un long moment, je

voudrais effectivement insister sur cette décision unilatérale, sans concertation préalable. Pour moi, la notion de concertation, je ne sais pas pour vous, Monsieur le Ministre, c'est bien avant de jeter un pavé dans la marre et d'entamer un débat, de prendre attitude ou de déclarer quelque chose qu'il faut concerter avec ses voisins en bon voisinage et dans un esprit de co-construction, comme vient de l'évoquer mon collègue Antoine. Cela a été fait sans concertation avec les autres régions, pas plus avec la Flandre qu'avec la Wallonie, me direz-vous. Il est vrai, mais en Brabant wallon, et excusez-moi d'être un peu sous-régionaliste, le nombre de navetteurs qui se déplacent sur Bruxelles, ce n'est pas 190 000, c'est le chiffre global, mais le nombre de Brabançons wallons est très important.

Ils ne sont pas tous nantis, contrairement à l'image que l'on veut bien donner du Brabant wallon. Ils ne sont pas tous cadres, ils n'ont pas tous une voiture de société ou un chauffeur, ils n'ont pas tous un ticket de première classe. Après l'annonce de la taxation SmartMove, quelque 100 euros pour un Rebecquois moyen qui sort de la boue ce week-end en voiture sur Bruxelles. Voilà maintenant, qu'il devra envisager de revendre sa voiture, sa vieille voiture diesel qui a certes sept ou huit ans, qui est maintenant amortie, pour acheter une voiture électrique dont je tairai le nom qui coûte quand même trois à quatre fois plus cher que sa vieille voiture diesel amortie.

Je ne voudrais pas, à coup d'image un peu misérabiliste, dire à quel point cette décision est problématique, mais elle l'est. Soyez en certains, elle l'est. Les objectifs sont louables, cela a été dit par M. Antoine avant moi, mais on doit vraiment déplorer cet unilatéralisme et le fait que, de nouveau, ce sont les travailleurs, les travailleurs brabançons wallons, notamment, qui vont être impactés plus que négativement. Tout cela sans qu'il n'y ait d'alternative crédible aujourd'hui existante ou même en passe d'être mise en œuvre, qu'il s'agisse des parkings de dissuasion – je l'ai mentionné dans la presse –, qu'il s'agisse du RER. On peut quand même être dubitatif quant au fait que ces alternatives seront effectivement praticables en 30 ou en 35.

Monsieur le Ministre, je ne serai pas beaucoup plus long. Je pense que tout a été dit et il y a d'autres collègues qui vont me suivre et qui vont sans doute nous répéter. La question que j'aurais souhaité néanmoins vous poser, c'est un peu la même que celle qui vient déjà d'être posée par M. Antoine : étiez-vous au courant ?

Le cas échant, au courant ou pas d'ailleurs, comment comptez-vous défendre les intérêts des navetteurs wallons au Comité de concertation pour structurer ce débat autrement qu'il ne l'a été et avoir d'autres perspectives, d'autres horizons, coconstruits ?

Je vous remercie.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Florent qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

M. Florent (Ecolo). – Monsieur le Ministre, j'aimerais simplement dire ceci : en Région Bruxelles-Capitale, le transport routier est responsable de 27 % des émissions de gaz à effet de serre, mais également de 63 % des émissions d'oxyde d'azote. Contrairement à d'autres secteurs, les émissions de gaz à effet de serre en région bruxelloise n'ont pas diminué depuis les années 90. C'est une donnée de base. Je tenais à la partager avec vous parce que je ne l'ai pas entendu dans l'interpellation de mon collègue, mais elle est pourtant essentielle.

Vous le savez, Bruxelles s'est doté d'une ambition climatique qui est comparable à la Wallonie. C'est 40 %, mais par rapport à l'année de référence 2005, ce qui est assez similaire à la Région wallonne. Surtout, vous le savez sans doute, pour ceux qui ne l'avaient pas vu, la DPR bruxelloise annonce ceci, je cite : « Le Gouvernement poursuivra le développement de la zone de basse émission. Le Gouvernement affirme sa volonté d'une sortie du diesel au plus tard pour 2030 et de l'essence et du LPG au plus tard pour 2035. Le Gouvernement déterminera les mesures d'accompagnement tenant compte de la situation sociale des ménages. »

Je pense que c'est important parce qu'il y a cette annonce. J'entends un peu un effet de surprise dans la bouche de certains, c'était pourtant noir sur blanc dans la DPR. C'est important de le signaler.

Alors, les automobilistes, effectivement, auront une dizaine d'années pour s'adapter : 2030 pour le diesel, 2035 pour les moteurs à essence. L'adaptation à notre sens ne signifie pas remplacer 100 % des voitures thermiques par 100 % de voitures électriques, je pense que l'on doit pouvoir voir l'ensemble des alternatives qui doivent se mettre en place dans la période que nous avons devant nous soit une dizaine d'années.

Je pense qu'il faut aussi profiter de ce signal, qui est un signal assez clair finalement ; pas seulement au niveau de la région bruxelloise, car on l'entend de plus en plus dans d'autres régions en Europe et au niveau de l'Union européenne : le thermique, à terme – et il faut pouvoir fixer ce terme – doit se terminer.

Encore deux éléments à prendre en considération – si vous le permettez – en ce qui concerne d'abord une exemption prévue pour les autocars et les poids lourds pour lesquels il n'y a actuellement pas d'alternative et qui ont une durée de vie et d'amortissement plus longue.

Deuxièmement, en ce qui concerne le coût pour les ménages, j'entends beaucoup dire que les voitures électriques vont coûter beaucoup plus cher, ce qui est un fait. Aujourd'hui, elles sont plus coûteuses à l'achat. Les constructeurs nous annoncent que, dans les dix-quinze ans, soit le temps nécessaire pour cette adaptation, les

prix vont s'aligner par rapport aux véhicules. Je pense que c'est aussi un élément qui doit entrer en considération.

Dernier élément, on voit aussi que l'État fédéral – on a déjà eu cette réflexion sur SmartMove – donne la possibilité à des régions d'avoir des politiques différentes. Évidemment, cela ne signifie pas qu'il ne doit pas y avoir concertation, ce qui m'amène à mes questions à M. le Ministre Henry : quelle concertation s'est mise en place ? Avec quel calendrier avec les autorités bruxelloises ? Y a-t-il un plan concerté de développement de bornes électriques, car là aussi je pense qu'il est de la responsabilité des deux régions d'accompagner ce changement ? Comment précisément accompagner cette interdiction annoncée avec un déploiement progressif de bornes électriques de part et d'autre des deux régions ?

Je vous remercie.

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

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, le Gouvernement bruxellois a validé en première lecture un arrêté visant à renforcer les objectifs de la zone basse émission régionale et posant les jalons pour les échéances de 2030 pour le diesel et 2035 pour l'essence. Il s'agirait d'interdire sans distinction aucune tous les véhicules thermiques et par incidence consacrer un *shift* généralisé vers l'électrique. Cette situation est problématique, comme mes collègues l'ont déjà évoqué, car les navetteurs wallons, qui ont abandonné le diesel et l'essence pour le CNG, ne pourront pas se rendre en véhicule en Région bruxelloise. C'est un sujet qui n'a pas été évoqué jusqu'à présent. Le Gouvernement bruxellois considère le CNG comme un carburant polluant ce qui n'est pas le cas chez nous en Wallonie. La consécration du tout à l'électrique pour les véhicules particuliers n'est a priori pas l'option retenue dans notre région, nous ne pouvons que nous réjouir ; le CNG étant un carburant alternatif plus accessible aux citoyens.

Si cette orientation stratégique portée par le ministre Maron a le mérite d'être très lisible politiquement – les choses sont claires, posées, même si sans concertation –, elle n'est pas sans soulever de nombreuses questions quant à l'impact sur cette transition pour les ménages ; les travailleurs, les entreprises et les petits indépendants ayant des raisons de se rendre à Bruxelles que ce soit pour travailler, se former, visiter des proches, accéder à des activités culturelles ou sportives.

Avez-vous été consulté par votre collègue le ministre de l'Énergie, M. Maron, avant cette annonce ? Avez-vous pris l'initiative de rendre un avis ? Si oui, lequel ?

Dans la négative, avez-vous pris contact avec votre homologue pour prendre connaissance du projet envisagé ? Quelle est la position du Gouvernement face à cette annonce ? Partagez-vous l'analyse du ministre

bruxellois pour qui le CNG n'est pas un carburant alternatif suffisamment propre ?

Considérant l'impact potentiel de ce projet sur l'ensemble des véhicules devant se rendre dans la capitale, cela ne met-il pas à mal notre plan wallon stratégique régional en matière de CNG ?

Enfin, in fine, une stratégie coordonnée et compatible des trois Régions en matière de carburants alternatifs ne serait-elle pas souhaitable ? Quelle initiative comptez-vous prendre dans ce cadre ?

Mme la Présidente. – La parole est à M. Léonard pour poser sa question.

M. Léonard (PS). – Monsieur le Ministre, je ne vais pas revenir sur tout ce qui a été dit, mes collègues ont posé le constat, ont planté le décor. Je vous passerai donc le début de ma question.

Néanmoins, si je pense que les décisions volontaristes peuvent faire parfois bouger des lignes, peuvent faire prendre conscience – c'est une réalité –, je pense qu'elles doivent être directement suivies de projets. En tout cas, elles doivent être accompagnées de projets.

Comme il a été dit, on apprend un certain nombre d'éléments par la presse. Il y a eu des réactions. Cela a eu ce mérite. Il y a eu des questions. Cela a eu ce mérite également. J'espère évidemment que nous aurons aussi toutes les réponses qui vont avec. J'en viens directement à ces questions.

Un élargissement des zones de basses émissions existantes est-il à l'ordre du jour au niveau wallon ? Comptez-vous renforcer les normes Euro antipollution, notamment via les restrictions des zones de basses émissions déjà existantes ?

Même si nous connaissons vos sensibilités sur le sujet, une *roadmap* fixant une série de mesures pour rendre possibles les zones de basses émissions est-elle prévue ?

Enfin, un comité stratégique, composé d'experts indépendants, sera-t-il institué afin de produire des recommandations quant à l'évolution et l'adéquation des restrictions prévues ?

Mme la Présidente. – La parole est à M. Matagne pour poser sa question.

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, le 25 juin dernier, le Gouvernement bruxellois annonçait les modalités d'encadrement et de mises en œuvre de la sortie des moteurs diesel et essence dans la capitale belge. Le diesel sera banni dès 2030 et l'essence dès 2035. Les véhicules hybrides ne devraient plus être autorisés non plus, puisque cela concerne l'ensemble

des véhicules animés par un moteur thermique notamment.

Toutes ces questions laissent les citoyens et surtout les navetteurs wallons, une fois de plus, dans l'incompréhension.

J'aimerais savoir, Monsieur le Ministre, si vous avez été prévenu au préalable de cette mesure par le Gouvernement bruxellois. Quels contacts avez-vous entretenus avec le Gouvernement bruxellois depuis l'annonce de cette mesure ? Avez-vous défendu la position selon laquelle les navetteurs ont besoin d'alternatives à la voiture individuelle avant d'interdire l'accès à Bruxelles ?

La mesure concernant les navetteurs tout autant que les Bruxellois, le Gouvernement entend-il instaurer un incitant à l'achat de véhicules électriques ?

Plaiderez-vous auprès du Gouvernement bruxellois pour que les véhicules hybrides soient intégrés dans les exceptions au dispositif bruxellois ?

Je vous remercie d'avance pour vos précisions.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Wahl pour poser sa question.

M. Wahl (MR). – Monsieur le Ministre, beaucoup de choses ont déjà été dites et je peux rejoindre en tous points ce qui a été dit par MM. Antoine et Legasse notamment.

Ce n'est plus acceptable. Comme beaucoup de choses ont été dites, cela me permet directement d'aller à des points plus précis.

Nous sommes dans un fédéralisme d'union. Aujourd'hui, le mauvais élève, ce n'est plus la Flandre, c'est Bruxelles. Ce n'est plus acceptable après déjà un certain nombre d'antécédents. Les Wallons, les Brabançons wallons encore plus, disent : « Maintenant, cela suffit. Cela doit se terminer. » Nous sommes tous pour que nous puissions, le plus vite possible, utiliser les véhicules électriques. C'est l'évidence même, c'est le bon sens, c'est l'avenir.

Lorsque l'on sait que, sur l'ensemble du pays, il y a actuellement moins de possibilités de recharge que sur la seule ville d'Amsterdam, c'est dire ce qu'il faut encore réaliser comme travail.

Par ailleurs, il y a tout le problème de la fourniture, parce que fournir de l'énergie électrique, il faut la produire. Il ne suffit pas de rouler avec des bagnoles électriques, il faut encore produire l'énergie. Or, nous allons vraisemblablement vers des centrales au gaz et, si j'en crois le Bureau du plan qui a remis l'étude tout récemment, les émissions de CO2 vont augmenter de 12 % en 2026 par rapport à 2020, principalement poussées à la hausse par la fermeture des centrales

nucléaires en 2025 et leur remplacement par des centrales au gaz.

Comment allons-nous faire ? Comment allons-nous faire alors qu'il n'existe pas de parking, que je ne vois pas de projet pour des parkings de dissuasion, qu'il y a toujours le coût, même si on peut espérer que les véhicules électriques vont diminuer en fonction de la production ? Mais le faire sans la moindre concertation, Monsieur le Ministre, maintenant, il faut que le Gouvernement wallon, il faut que vous vous fassiez respecter par vos homologues bruxellois. Ce n'est plus possible d'agir comme cela d'une manière unilatérale.

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

M. Hermant (PTB). – Monsieur le Ministre, le Gouvernement bruxellois a confirmé ce jeudi son engagement à bannir les véhicules au moteur diesel à partir de 2030 et à l'essence à partir de 2035. Vous annonciez à la radio la semaine dernière que la Wallonie va suivre cette direction également dans les années qui viennent.

J'entends bien, Monsieur Florent : la terre brûle, littéralement ces derniers temps. On a vu que le climat est en train de se dérégler. Vous avez raison, mais la transition ne peut se faire qu'avec les gens. J'ai entendu M. Legasse le dire : il y a beaucoup de travailleurs qui vont être impactés par ce genre de décisions. De nouveau, on prend des mesures sans donner d'alternatives aux gens. On s'en prend toujours aux travailleurs. Tandis que, de l'autre côté, il y a 20 multinationales qui polluent plus que l'ensemble des ménages et, à eux, on n'impose aucune norme, au contraire.

Les questions que nous avons, c'est : quelles concertation ou coordination avez-vous mises en place ou comptez-vous mettre en place avec votre homologue bruxellois dans ce dossier ? Comment allez-vous développer une alternative qui permette de se passer de la voiture pour aller à Bruxelles ? Donc, une alternative qui est fiable et accessible à toutes les bourses. Comment avez-vous pu développer jusqu'ici un Plan de mobilité qui tient compte des décisions des autres Régions ?

Je vous remercie.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Madame la Députée et Messieurs les Députés, je vous remercie pour votre interpellation et vos questions. Tout d'abord, je vous avoue que je suis un peu surpris de votre étonnement largement exprimé face aux mesures prises le 25 juin par le Gouvernement bruxellois puisque la disposition figure intégralement dans la Déclaration de politique régionale bruxelloise.

Elle est connue depuis le début de la législature avec une échéance qui est connue.

Je cite en l'occurrence la page 79 de cette déclaration : « En parallèle, le Gouvernement poursuivra le développement de la zone de basse émission. Le Gouvernement affirme sa volonté d'une sortie du diesel au plus tard pour 2030, et de l'essence et du LPG au plus tard pour 2035. Le Gouvernement déterminera les mesures d'accompagnement tenant compte de la situation sociale des ménages ». On ne peut pas reprocher à un gouvernement de mettre en œuvre son accord de législature.

Cette mesure a été reprise également dans la mesure D.5 du plan GoodMove de la Région bruxelloise qui a déjà largement fait parler de lui par ailleurs.

Je suis aussi un petit peu surpris notamment de l'intervention de MM. Antoine et Matagne, alors que je vous entendais il n'y a pas plus tard que deux semaines à peine, nous développer de longs plaidoyers pour accélérer la transition vers les voitures électriques. On ne peut pas nier que, ici, on est clairement dans cette dimension-là, dans des mesures fortes concernant la transition vers les voitures électriques.

Il me semble que, dans ce dossier-ci et de manière différente avec le dossier SmartMove qui nous a déjà largement occupés, on ne peut pas contester que le Gouvernement bruxellois annonce les mesures longtemps à l'avance. Je veux dire que nous sommes en 2021 : 2030, c'est dans neuf ans. Il y a une certaine rotation du parc automobile. Bien sûr, cela a un impact à un moment donné, mais on ne peut pas nier à la fois que c'était déjà annoncé. Deuxièmement, c'est tout de même réannoncé avec un certain délai avant la mise en œuvre des mesures.

Pour répondre à M. Léonard en particulier, je rappelle que, selon le décret wallon du 17 janvier 2019 relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules, qui a été adopté par la majorité précédente – M. Antoine s'en rappellera bien –, la Wallonie a aussi planifié une sortie planifiée, organisée en étape, notamment du diesel. En effet, de façon générale, la circulation des véhicules M1, c'est-à-dire les voitures à moteur thermique sera interdite, selon la législature wallonne actuelle, interdite selon un calendrier qui s'étale du 1er janvier 2023, pour les véhicules ne répondant à aucune norme Euro ou à la norme Euro 1, jusqu'au 1er janvier 2030, pour les véhicules équipés d'un moteur diesel répondant à la norme Euro 6.

Ce même texte wallon, adopté sous la législature précédente, à l'initiative de mon prédécesseur, prévoit, par ailleurs, que l'accès à une zone de basse émission est interdit à différents types de véhicules selon leur norme Euro, avec pour conséquence que seuls les véhicules diesel répondant à la norme Euro 6 et les véhicules

essence répondant à la norme Euro 4 seront encore autorisés dans ces zones à partir du 1er janvier 2025.

Le calendrier d'interdiction, il est vrai, pour la région bruxelloise et la Région wallonne n'est pas tout à fait comparable, mais répond clairement aux mêmes objectifs. C'est inscrit clairement dans le même *trend*. Il n'est pas anormal, de ce point de vue, que Bruxelles anticipe une nouvelle phase avec un délai assez long d'annonces pour la mise en œuvre effective de mesures d'accompagnement.

Autre élément, si l'on excepte les villes de Gand et d'Anvers, la Région flamande ne dispose pas d'une zone de basse émission sur l'ensemble du territoire flamand. Une approche intégrée n'est donc pas nécessairement évidente, même si elle n'est pas non plus impossible, c'est vrai.

Enfin, toujours pour répondre à M. Léonard, concernant la norme Euro, qui relève actuellement aussi des compétences environnementales, je rappelle que ces normes environnementales sont fixées au niveau européen en astreignant les constructeurs automobiles et qu'il n'y a aucune marge, de ce point de vue, au niveau d'un renforcement par les États membres.

Des informations dont nous disposons, il semble acquis qu'une norme Euro 07 verra le jour, qui anticipera l'approche sur les véhicules électriques et devrait intégrer – chose nouvelle – les émissions de CO2 des véhicules qui ne faisaient, qui, jusqu'ici, pas partie du dispositif.

Maintenant, il faut être lucide. Si l'on veut atteindre une neutralité dans les émissions de gaz à effet de serre en 2050 – ce qui est la décision européenne, ce qui est notre propre engagement dans différents textes et notre accord de gouvernement –, une interdiction progressive – on peut discuter du phasage, du calendrier, et cetera – de la vente de véhicules thermiques est inéluctable.

Nous sommes en 2021. D'ici 2050, c'est inéluctable, même si, évidemment, l'on peut ajuster le calendrier et le décliner de façon plus ou moins précise. De ce point de vue, il reste clairement une marge, en tout cas du côté wallon, puisque certaines mesures, comme je le disais, sont déjà dans la législation, mais pas encore la totalité de cet horizon 2050.

C'est d'ailleurs au niveau européen que la décision devra être prise sur une interdiction progressive de la commercialisation des véhicules thermiques. Je le rappelle, le Règlement 2019/631 impose déjà des contraintes spécifiques en termes d'émissions, fixées aux constructeurs, qui devront sans doute être renforcées dans le futur.

Il faudra donc être vigilant sur la communication qui sera faite par la Commission le 14 juillet prochain, très bientôt donc, lors de la présentation de la stratégie « Fit for 55 », qui pourrait apporter de nouvelles indications

sur la façon dont l'Europe compte aborder cette question dans les années à venir.

Comme je l'ai indiqué, mon objectif politique, ce n'est a priori pas d'interdire la circulation des véhicules thermiques à court terme, mais bien de réduire, avant toute chose, la part modale que prennent les voitures, en renforçant la multimodalité et les alternatives aux automobiles. C'est ce que nous avons prévu sous cette législature : créer et investir massivement d'ailleurs dans les infrastructures alternatives, que ce soient les transports en commun, les modes actifs pour réduire progressivement cette part de la voiture. Il ne suffit pas d'avoir des voitures plus propres, il faut aussi avoir moins de voitures, moins de kilomètres parcourus.

C'est clairement dans ce cadre que mes contacts ont lieu avec mes homologues, contacts dont nous avons convenu qu'ils se renforcent à la suite du dossier SmartMove. Cette nouvelle annonce bruxelloise s'inscrit donc dans la continuité de cette question essentielle qu'est l'accès

à Bruxelles pour les Wallonnes et les Wallons.

Je rejoins M. Hermant lorsqu'il plaide pour une alternative qui permet de se passer de la voiture pour aller à Bruxelles. Une alternative fiable et accessible à tous, c'est à cela que nous travaillons. Ce n'est qu'en développant des alternatives efficaces en termes de coûts et de qualité que cet enjeu peut être solutionné.

Pour le surplus, nous n'avons pas encore eu d'indication particulière sur la façon dont ce dossier s'intégrera dans la concertation existante, ni si le dossier sera évoqué au CODECO. Je peux toutefois supposer qu'une discussion plus large devra être établie pour bien appréhender le dispositif et l'intégrer, comme nous avons déjà dû intégrer la création de la zone de basse émission bruxelloise. En tout cas, à ce stade, il n'y a pas encore eu de débat à ce sujet.

Concernant les questions de M. Fontaine en ce qui concerne les choix technologiques pris par Bruxelles, j'espère que le dialogue permettra à nos amis bruxellois de comprendre aussi les choix posés en Wallonie et en Flandre, et de garder une attention particulière sur d'autres types de carburants, comme le CNG, surtout en tenant compte du fait qu'il existe là aussi un réel potentiel de verdurisation avec le biométhane. En outre, il faudra bien comprendre que pour de plus longs trajets, ce type de motorisation gardera un intérêt certain, comme il en gardera pour des véhicules plus lourds également. C'est d'ailleurs bien dans cette dernière catégorie que se situe le challenge de l'électrification avec des solutions qui sont, à ce stade, rares, voire inexistantes ou peu efficaces, par rapport à certains usages.

Cette approche sur les carburants alternatifs, leur futur et sur leur intégration à l'échelle belge et européenne sera abordée lors des discussions qui auront

lieu sur la révision de la directive 214/94/UE, dont la proposition sera présentée le 14 juillet dans le paquet *Fit for 55* que j'ai évoqué. J'ai déjà pu défendre une approche plus large dans le cadre d'un *position paper* rédigé par le Benelux sur le sujet afin d'éviter que le débat ne tourne autour uniquement de l'électromobilité. L'objectif est, en effet, de nous armer efficacement dans la transition énergétique. Écarter les autres carburants que l'électricité serait certainement nous limiter dans les options, ce qui n'est pas souhaitable. Cela ferait peut-être aussi peser une charge inconsiderée sur l'électricité, puisqu'il y a évidemment une augmentation de la demande consécutive en électricité.

Pour rappel, les actions à mener en conclusion de la directive seront opérationnalisées dans un cadre d'action rédigé à l'échelle belge, même si chaque région rédigera sa propre contribution au cadre d'action. L'expérience que nous venons de vivre avec le travail sur le Plan de relance européen montre qu'une volonté de travail en commun est possible et souhaitée. Il est donc probable que le travail permettra de dégager un narratif commun sur ce dossier et des actions concrètes dans un socle de compétences qui pèsent essentiellement sur les régions. Ce sera le cas notamment dans la question des bornes électriques. Je vous rappelle qu'il y a des engagements très forts de ce point de vue dans le cadre du Plan de relance, par les différentes régions, et en particulier notamment par la Wallonie.

Pour conclure, je dirais que la vision bruxelloise s'inscrit dans une certaine logique et se trouve renforcée par les mesures que l'autorité fiscale fédérale a entamées sur les voitures de société. Les jalons sont posés pour une décarbonation accélérée du transport à Bruxelles, même si je crains que l'enjeu soit plus compliqué à atteindre sur certains des segments impactés par la mesure avancée. Je pense surtout aux camionnettes et à certaines catégories de poids lourds, mais je laisserai le comité des experts de la zone basse émission bruxellois remplir son rôle de conseil au Gouvernement bruxellois. Nous verrons bien quelles sont les étapes suivantes de discussion à ce sujet. Il est évidemment nécessaire qu'il y ait une réflexion pleinement intégrée au niveau belge pour réussir cette transition dans le transport, mais avec un objectif clair de décarbonation à l'horizon 2050, et aussi d'amélioration de la mobilité globale. De ce point de vue là, on ne peut pas être contre tout objectif un peu radical, cohérent avec cet objectif de long terme, et qui d'ailleurs est déjà, comme je l'ai rappelé, en grosse partie aussi inscrite dans nos propres textes. De ce point de vue là, on a quand même un cap qui est clair, mais cela n'empêche évidemment pas de discuter sur un certain nombre de modalités.

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

M. Antoine (cdH). – Vous ne m'en voudrez pas, Monsieur le Ministre, de ne pas donner grand cas à la DPR bruxelloise. Nous sommes dans l'opposition, nous

n'en sommes donc pas comptables, ce n'est pas ma première lecture. Par contre, celle de la DPR wallonne, croyez bien, celle-là, je la savoure chaque jour par rapport aux promesses, aux objectifs et à sa réalisation ou ses absences de réalisation.

Vous n'êtes pas étonné, mais moi, je suis surpris : si vous n'êtes pas étonné, qu'avez-vous fait ? Pourquoi n'avez-vous pas exigé au préalable une concertation ? Si c'était tellement évident pour vous que l'annonce allait tomber à Bruxelles, vous deviez dire « Stop. Je suis là, moi, Gouvernement wallon. Je veux débattre avec vous. Essayons de réussir ensemble. »

Vous avez laissé passer la caravane. Tout au plus, les chiens aboient, mais la caravane passe. Dans votre cas, pardonnez-moi, il n'y a même pas d'aboiement parce que j'ai bien compris qu'il y avait même une satisfaction sur l'objectif. Il y a donc un premier élément, un défaut de vigilance et de préparation de la défense légitime des intérêts wallons. Deuxième élément, vous nous faites le reproche à M. Matagne et moi-même de défendre la voiture électrique. Mais bon sang, nous essayons de vous encourager. Mais qu'est-ce qu'on constate ? Il n'y a pas de mesure fiscale. Les bornes, pardonnez-moi, nous allons attendre 2023. Nous, nous avons déposé un texte en juillet de l'année dernière donc nous voulons aller de l'avant, mais on ne met pas la prise donc le courant ne passe pas. Ne renversez pas les rôles. Nous, nous sommes prêts, nous avons déposé des textes et il n'en est rien du côté du Gouvernement.

Troisièmement, quand Bruxelles annonce cette volonté de supprimer la voiture diesel et essence, on pourrait quand même imaginer qu'il y a une offre alternative, que l'on va installer des parkings, que l'on va renforcer les bus, que l'on va soutenir davantage le métro avec des extensions, mais rien. Rien de tout cela. Pas une seule annonce dans la communication. Voilà quelque chose que vous auriez été en droit – en devoir – de réclamer aux Bruxellois, parce que ce n'est pas simplement un basculement entre le diesel et l'essence vers l'électrique, c'est peut être aussi vers des transports en commun qui soient confortables, réguliers et rapides. Il n'en est rien à Bruxelles et nous n'avons pas non plus une offre nouvelle, complémentaire de la Wallonie vers Bruxelles.

Vous citez Carlo Di Antonio, on peut le mettre à toutes les sauces, moi je veux bien, mais quand même, ayons un peu de respect à l'égard de sa mémoire politique. Lorsqu'il évoque 2030, il parle des diesels, mais à côté de cela il y a les véhicules hybrides, il y a d'autres propulsions thermiques auxquelles il n'avait pas mis fin. Il avait donc encouragé progressivement l'acquisition, le choix de tel véhicule thermique par rapport à un autre qui était plus polluant. C'était progressif, on ne peut quand même pas le chagriner. C'était un choix que nous avons fait avec le MR, mais que le PS partageait, me semble-t-il, assez largement en termes de progressivité en la matière. Dès lors, je ne

comprends même pas que vous ne soyez pas irrité de la fracture sociale que cela va supposer. En 2026, Monsieur le Ministre, le Fédéral ne reconnaîtra plus comme voiture de société que les voitures 100 % électriques. Donc toutes celles et tous ceux qui auront une voiture de fonction, une voiture d'entreprise, pas de soucis pour eux, ils auront une confortable voiture électrique avec une ATN qui sera d'ailleurs la plus limitée possible. Mais celui qui, malheureusement, par sa situation sociale, n'a pas de véhicule et en a besoin pour se rendre à Bruxelles – qu'il soit employé, agent ou simplement indépendant, celui-là, il va être pénalisé, quel que soit l'état de sa fortune. C'est donc un choix d'élite financière que vous cautionnez ici et pardonnez-moi, un parti centriste ne peut absolument pas partager que l'environnement propre, c'est pour les riches et les autres n'ont qu'à tirer leur plan, ce n'est évidemment pas nécessaire.

J'ignore si c'est la réponse. C'est la vôtre et je vous crois sincère parce que je vous connais depuis des années, sinon des décennies, je n'en doute pas un seul instant, mais est-ce la réponse de tout le Gouvernement ? Là, j'ai des doutes parce que j'ai quand même entendu des orateurs de qualité, des parlementaires de poids qui sont ce qu'on appelle les « influenceurs » – pour paraphraser un terme de la Fédération Wallonie-Bruxelles – de premier niveau et qui ne partagent pas votre avis puisque à terme, à peine retenu, vous avez dit : « On peut discuter ». Je n'ai pas entendu : « C'est ce qu'espéraient M. Legasse, M. Fontaine, M. Wahl, M. Hermant probablement aussi ». Stop ! Je mets le pied dans la porte, il y a une concertation. Concertation CODECO, j'avais même ouvert la voie d'une conférence interministérielle. Rien de tout cela. Je comprends votre embarras, on essaie de passer avant que l'orage ne se manifeste, et Dieu sait s'il y en a ces derniers temps.

Vous ne nous en voudrez donc pas de voir M. Matagne et moi-même déposer une motion, que nous avons rédigée comme si nous étions dans la majorité vigilante et pas comme dans une opposition agressive, mais pas non plus comme une majorité docile qui est prête à accepter tout de Bruxelles. Nous demandons que le comité de concertation se réunisse et qu'il vous explique à vous, Monsieur le Ministre, comment cela va se passer. Quelles sont les mesures alternatives ? Bref, que vous ayez un dossier instruit, ce qui n'est pas le cas. Deuxièmement – regardez le culot qui est le nôtre –, c'est de ne demander l'interdiction d'entrer en vigueur que s'il y a un accord de coopération Flandre-Wallonie-Bruxelles. Parce que, pardonnez-moi, l'environnement, il n'est pas que bruxellois. Il n'y a pas une frontière céleste qui protège Bruxelles des autres. Cela n'a aucun intérêt, nous sommes tous sous un même environnement.

C'est donc toute chose très simple que nous demandons : une concertation et un accord de coopération.

M. Matagne et moi-même, nous ouvrons la signature à qui le souhaite. Ce n'est pas du tout un discrédit ou une remise en cause du Gouvernement, c'est un encouragement à celui-ci à représenter les intérêts wallons, à être vigilant...

Mme la Présidente. – Monsieur Antoine, concluez, s'il vous plaît.

M. Antoine (cdH). – Je vais vous obéir, Madame la Présidente, dit comme cela. J'ai l'habitude de voix féminines qui m'arrêtent. Je m'arrête donc, en espérant que chacun vote ces textes.

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

M. Florent (Ecolo). – Je voudrais simplement remercier M. le Ministre par rapport aux éléments de réponse. Je répète ce que nous avons tous les deux dit. C'était dans la DPR, donc je m'étonne vraiment de l'étonnement de M. Antoine par rapport à une annonce qui n'en est pas une, qui est simplement la mise en place des politiques de la DPR.

Pour le reste, plusieurs des questions qui ont été posées me paraissent tout à fait pertinentes, à savoir : comment continuer à développer des alternatives, comment développer les bornes électriques qui aujourd'hui manquent. Il faut pouvoir le dire et je pense donc qu'il en va aussi de la responsabilité des deux Régions.

Mais je répète aussi que cette interdiction, par ailleurs, fait écho à l'annonce de Frans Timmermans, le vice-président de la Commission européenne, qui annonce aujourd'hui aussi vouloir avancer au niveau européen par rapport aux véhicules thermiques

Je pense que l'on va dans cette direction. Il faut pouvoir l'intégrer et ne pas faire un combat d'arrière-garde pour essayer de garder à tout prix les véhicules thermiques. L'important, c'est plutôt la manière de le faire que le principe. Le principe, on n'y coupera pas.

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

M. Legasse (PS). – Nulle question de combat d'arrière-garde. Vraiment, nulle question de combat d'arrière-garde. Juste question de respect des uns et des autres et de concertation réelle. Question également de prise en compte des revenus des gens.

On est occupé de parler d'un capital important. Après une maison, me semble-t-il, l'autre achat important qu'un ménage peut faire, c'est un véhicule ou d'autres moyens de locomotion. Il n'est donc pas question, Monsieur Florent, d'un combat d'arrière-garde, en aucun cas.

J'ai entendu M. le Ministre parler de contacts renforcés, convenus après l'incident SmartMove. S'il s'agit là de contacts renforcés, j'ai quelques

questionnements quant à la notion de contact en français et de renforcement desdits contacts.

M. le Ministre lui-même parlait de solutions aujourd'hui encore rares... non, pardon, inexistantes pour certains types de véhicules et pour certaines distances. Puis, par ailleurs, on s'entend dire que, dans 15 ans, c'est plié. Je crois donc comprendre par là que, dans 15 ans, les solutions inexistantes du jour seront bien existantes, fonctionnelles, opérationnelles et financées dans 15 ans. J'ai là aussi un doute.

L'interdiction des véhicules thermiques à long terme, ce n'est pas ce que vous avez dit, il est vrai. Vous avez dit : « Mon objectif n'est pas d'interdire les véhicules thermiques à court terme ». Mais il est donc bien question de les interdire à long terme. Le tout est de définir le terme.

Quand on parle de terme et de calendrier, dans la réponse de M. le Ministre, j'ai entendu parler de calendrier désharmonisé, d'ajustement de calendrier nécessaire et de discussion quant au phasage. Il est temps. Je pense qu'il est vraiment temps.

À l'instar de ce que certains collègues ont dit tout à l'heure, j'aimerais le répéter, je vous conjure, Monsieur le Ministre, de prendre le temps, mais rapidement, de concerter et d'avoir, me semble-t-il, un meilleur accord ou à tout le moins un accord avec les autres Régions. Parce que, sans cela, on ne parlera plus d'objectif radical, mais bien d'objectif dogmatique.

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

M. Fontaine (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses, vos éclaircissements. Néanmoins, je me joins à tout ce qui est dit ici d'une manière un peu différente. J'ai axé la plupart de mon interpellation sur le CNG et, dans la DPR bruxelloise, il n'y a pas d'interdiction du CNG en tant que tel. Et donc, moi, Monsieur le Ministre, au-delà de ce qui vient d'être dit, j'insiste tout particulièrement sur la diversification des carburants et des options qui s'offrent à nous. Il y a le tout à l'électrique, il y a l'électrique, il y a tout le reste, vous l'avez souligné, les véhicules légers, mais les véhicules lourds aussi – les camionnettes seront aussi un problème par rapport à cette interdiction potentielle du CNG. Je vous engage à vraiment concerter pour toutes les raisons qui viennent d'être évoquées et qui vont être évoquées après moi, de concerter votre homologue le ministre Maron et d'essayer de relayer les choses et de faire en sorte que le panel de carburants soit ouvert et ne soit pas aussi restrictif qu'il n'est annoncé maintenant, et je rappelle que le CNG n'est pas à l'ordre du jour des interdictions et des restrictions au niveau de la DPR bruxelloise. Je vous remercie.

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

M. Léonard (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses. Je ne remets pas en cause la finalité,

mais bien la progression du processus, les compensations, les projets qui sont liés. Premièrement, on sait que le paysage énergétique wallon n'est pas prêt, il doit évoluer. Je ne pense pas que le Bruxellois soit plus prêt d'ailleurs que le Wallon, surtout avec la sortie du nucléaire en 2025, c'est d'ailleurs avant 2030.

Deuxièmement, la capacité des GRD à implanter ces bornes électriques et les intégrer dans leurs réseaux, l'enjeu est considérable.

Troisièmement, toutes ces réflexions sont intéressantes, mais elles doivent s'intégrer dans une réflexion globale. Vous le dites souvent, je vous soutiens dans ces paroles, mais elles doivent tenir compte de la réalité de nos concitoyens, de la précarité grandissante, j'insiste souvent sur le sujet. On a mis en avant les prix, on a mis en avant l'évolution tout à l'heure, on parle de 15 ans ; 15 ans, on est six ans en retard déjà par rapport à ce projet de véhicules électriques au niveau de Bruxelles.

Monsieur le Ministre, je ne vous en veux évidemment pas directement dans ce dossier, mais nous ne sommes pas ici dans de la transition énergétique, dans de la transition écologique, nous sommes ici dans une forme de capitalisme vert. Oui à cette transition énergétique, mais à mon sens, elle devrait être sociale, sinon, en tout cas pour les socialistes, elle ne sera pas. Je vous remercie.

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

M. Matagne (cdH). – Je vois mal en quoi, ou je ne vois pas du tout en quoi, Monsieur le Ministre, ma question du jour ternit mon plaidoyer pour la migration vers l'électrique de la quinzaine précédente, mais soit. J'aurais aimé, par contre, que vous répondiez à ma question du jour, et vous ne l'avez pas fait, aucune, d'ailleurs.

Par contre, j'ai presque l'impression que vous défendez une nouvelle fois la position du Gouvernement bruxellois, plutôt que de vous soucier des navetteurs wallons qui vont connaître de gros problèmes dans un avenir très proche pour se rendre à Bruxelles, que ce soit d'un point de vue logistique et/ou financier. Bruxelles fait encore une nouvelle fois cavalier seul. C'eût été – de mon point de vue – la moindre des choses que de s'entretenir avec les deux autres Régions. Je pense que vous auriez pu profiter de votre dernière balade à vélo pour en discuter, mais bon soit, j'espère qu'à l'avenir, vous y penserez, et surtout, vous penserez à l'avenir des Wallons.

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

M. Wahl (MR). – Que le Gouvernement bruxellois veuille mettre œuvre sa Déclaration de politique bruxelloise, c'est tout à fait normal. Ce qui n'est pas normal, c'est le procédé. Je me pose des questions, parce que quand je vois les antécédents, à nouveau, je me

demande si on ne met pas tout en place pour que cela ne se fasse pas, parce qu'aujourd'hui, il est impossible pour les Wallons, pour les Brabançons wallons qui sont directement concernés aussi, d'obtenir des bornes électriques par exemple. Impossible. Il n'est pas du tout sûr que, nonobstant le Plan de relance, on puisse le faire, et il faut voir ce qui va se faire à Bruxelles. Le retard est tellement énorme que j'ai le sentiment qu'à part les effets incantatoires, on fait tout pour que cette mesure que nous souhaitons également, que nous souhaitons voir appliquée à la Wallonie, que l'on fait tout pour que cette mesure ne puisse jamais aboutir.

Bruxelles a la Région Bruxelles-Capitale. Cela donne des droits, cela donne également des obligations et il y a de toute façon une obligation qui doit exister entre entités fédérées, c'est celle de la loyauté et de la correction. On en est très loin.

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

M. Hermant (PTB). – On est au cœur de la discussion sur les changements qui vont avoir lieu au niveau de la mobilité dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique et chacun vient avec sa propre stratégie

J'entends de M. le Ministre qui dit que l'on veut une alternative fiable, abordable au niveau du coût, et cetera. J'entends bien les paroles et je peux être d'accord avec celles-ci, mais au niveau des faits, qu'y aura-t-il comme faits, qu'est-ce qui sera mis en œuvre pour que les Wallons aient accès facilement à la capitale depuis tous les endroits de la Wallonie en un temps correct ? Jusqu'ici l'on ne voit rien de concret. J'entends bien ce que disent les collègues sur la question des discussions entre Bruxelles et la Wallonie, mais cela va bien au-delà. Il faut des alternatives, il faut des investissements, il faut que les choses changent et pas seulement tout remettre chaque fois sur le dos des travailleurs et remettre la responsabilité individuellement sur les gens, comme on le voit trop souvent quand l'on discute d'écologie.

Mme la Présidente. – Des motions ont été déposées en conclusion de l'interpellation de M. Antoine. La première, motivée, a été déposée par MM. Antoine et Matagne (Doc. 647 (2020-2021) N° 1) et la seconde, pure et simple, par MM. Florent, Wahl et Fontaine (Doc. 648 (2020-2021) N° 1).

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

M. le Président. – L'incident est clos.

PROJETS ET PROPOSITIONS

PROJET DE DÉCRET CONTENANT LE PREMIER AJUSTEMENT DU BUDGET GÉNÉRAL DES DÉPENSES DE LA RÉGION WALLONNE POUR L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 2021 (DOC. 629 (2020-2021) N° 1)

EXPOSÉ PARTICULIER AFFÉRENT AUX COMPÉTENCES DU MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ (DOC. 628 (2020-2021) N° 1 – ANNEXE 4) ET (DOC. 629 (2020-2021) N° 1 – ANNEXE 4)

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

- du projet de décret contenant le deuxième ajustement du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2021 (Doc. 629 (2020-2021) N° 1) ;
- de l'exposé particulier afférent aux compétences du ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité (Doc. 628 (2020-2021) N° 1 – Annexe 4) et (Doc. 629 (2020-2021) N° 1 – Annexe 4).

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. Fontaine.

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

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

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 sommes dans un cadre général que vous connaissez, qui est un peu la suite de la situation de l'année passée depuis cette terrible pandémie. Nous avons donc, comme cela a pu être dit à maintes reprises, une approche trois en un. À la fois la trajectoire SEC qui a pu être respectée, même un tout petit peu améliorée dans le cadre de cet ajustement.

Bien sûr, un grand nombre de dépenses ou d'impacts covid ont été mis en œuvre suite aux mesures qu'il a fallu prendre ou aux conséquences de la crise sanitaire,

comme lors du budget initial et de l'ajustement 2021. Cela représente un montant de plus d'un milliard d'euros dans le cadre de l'initial 2021, et également les budgets de relance et d'investissements qui ont impacté un certain nombre de dépenses en les neutralisant du point de vue de leur impact SEC. On a trois approches complémentaires sur la situation générale budgétaire et, entretemps, le travail s'est poursuivi sur les budgets d'investissement, et nous avons pu finalement additionner à la fois le plan de transition qui préexistait depuis la constitution du Gouvernement, mais qui n'avait pas encore vraiment, ou que très partiellement démarré l'année dernière. D'autre part, le Plan de relance, la facilité pour la reprise et la résilience européenne, qui permet à la Wallonie d'obtenir un montant très important de plus de 1 400 000 000 euros et la dynamique Get up Wallonia qui a également abouti à des engagements d'investissements supplémentaires de la Wallonie. On se retrouve avec, au global, un plan intégré de plus 7,6 milliards qui s'étalent sur plusieurs années, dont 2,6 milliards dans les axes environnement-climat, qui concernent plus particulièrement cette commission, même si les répartitions ne sont pas aussi strictes entre les différents axes.

C'est évidemment le cadre général de cet ajustement et de la situation budgétaire dans laquelle nous nous trouvons depuis l'année dernière. Plus concrètement, dans le cadre de l'ajustement, au niveau de mes attributions budgétaires, il y a un impact au niveau des recettes de près de 13 millions d'euros. Également des impacts au niveau des dépenses à la fois sur les provisions sur les dépenses propres du SPW de plus de 130 millions d'euros et également en termes d'impacts secs au niveau des UAP de 5,5 millions d'euros. Nous allons y venir un petit peu plus en détail tout en restant très synthétiques dans cet exposé général. Au niveau des recettes, il y a en fait trois contributions qui aboutissent à cette augmentation de 12,7 millions dans l'ajustement 2021 :

- le Fonds Kyoto, qui obtient des moyens supplémentaires de 7 millions d'euros suite à l'application mécanique de la variation du prix des quotas d'émission, il y a toujours une certaine incertitude par rapport à cette valorisation ;
- le Fonds du trafic routier, en lien avec la politique des expropriations ;
- le Fonds du trafic fluvial, par rapport aux redevances et autorisations domaniales.

Par rapport, comme je le disais, aux impacts de la crise sanitaire, un certain nombre de montants prévus au budget 2020 ou à l'ajustement 2020 ont dû être réintégrés dans cet ajustement, notamment un montant concernant la compensation de la redevance *prosumer* à hauteur de 55 millions d'euros. Également des investissements au niveau des bâtiments publics, dans l'isolation des bâtiments au niveau des écoles pour 9 millions d'euros via le CRAC et aussi un programme UREBA de plus de 8 millions d'euros. Nous avons eu, durant ce premier semestre 2021, un certain nombre

d'impacts liés à cette crise sanitaire, notamment au niveau du *shadow toll*, une perte de recette que l'on avait déjà connue l'année passée de 4 millions d'euros suite à la crise sanitaire, la diminution du trafic routier.

Au niveau de l'OTW, il a fallu prendre en compte 24 millions d'euros supplémentaires pour la couverture des charges d'exploitation, puisqu'il y a aussi eu une perte directe liée à la baisse de fréquentation. Une enveloppe de 10 millions d'euros, qui a été d'une certaine façon reportée de 2020 concernant le statut de client protégé conjoncturel au niveau énergétique, et une baisse d'un million d'euros en ce qui concerne les mobipôles, parce qu'il y avait là un certain retard dans la mise en œuvre suite à la crise sanitaire également.

Le Fonds Kyoto, je l'ai évoqué, c'est tout à fait mécanique par rapport à l'application du cours du quota.

Plus globalement en énergie, il y a d'autres éléments qui sont aussi à noter, c'est que bien sûr, on poursuit le travail en matière de temporisation certificats verts au-delà de cette année. Nous avons aussi entre temps – vous vous en rappellerez, je me suis déjà expliqué – dus arrêté l'opération avec BNP Paribas, donc l'opération de mobilisation. Malheureusement, cet arrêt a lui-même un coût de 3,7 millions d'euros. C'est nettement moins cher que la poursuite de l'opération, mais en attendant, il fallait évidemment l'impacter dans cet ajustement. Au niveau de la mobilité, comme chaque année, il y a des corrections au niveau des montants prévus pour les engagements sociaux puisqu'on est là dans l'application du contrat de service public, mais il n'est jamais possible de prévoir exactement le montant précis de l'application du contrat de service public lors de l'adoption du budget. Nous avons une correction à l'ajustement. De la même façon, une correction pour la dotation liée au métro de Charleroi par l'application de la convention-cadre. Cela s'impacte donc dans notre ajustement.

Au niveau des infrastructures, un montant de 35 millions d'euros supplémentaires a été attribué par le Gouvernement pour la mise en œuvre du phasage du plan Infrastructures et Mobilité pour tous qui avait été adopté en janvier 2021 et qui nécessitait une augmentation des moyens disponibles en 2021. Deuxièmement, il y a également une augmentation de 18 millions d'euros concernant le réseau de transport transeuropéen puisque là, on est dans la fin de la programmation 2014-2022. Il y a effectivement un montant qui n'avait pas pu être pris en compte lors de l'initiale et aussi un montant supplémentaire en matière d'expropriation pour le fonds du trafic routier, 4 millions d'euros.

Au niveau des soldes SEC des UAP, on a une amélioration de presque 28 millions d'euros au niveau de l'OTW. Cela est simplement lié à la situation résultant de la situation sanitaire et donc la baisse du chiffre d'affaires et la compensation régionale se traduisent évidemment dans le solde SEC. Au niveau de

la SOFICO, une dégradation également de plus de 22 millions d'euros liés aux engagements supplémentaires qui résultent de l'approbation, par le Gouvernement, du phasage, donc du plan Infrastructures puisque, je vous rappelle, le plan concerne un budget global de 2 milliards d'euros sur sept ans, mais qu'il y a donc une trajectoire annuelle à définir et que le phasage des différents projets a abouti à impacter cette trajectoire. Pour conclure, Monsieur le Président, pour ne pas être trop long, Mesdames et Messieurs les parlementaires, simplement rappeler que nous avons donc poursuivi, plus encore cette année que l'année dernière, tenant compte de ce qui a été fait avant et du calendrier de législature, un certain nombre de priorités qui ont été prévues par l'accord de gouvernement. On peut citer notamment l'appel à projets vers les communes POLLEC, l'appel à projets « Wallonie cyclable », les différents programmes de rénovation du bâti, les appels à projets de végétalisation, rénovation énergétique par quartier, la gratuité progressive au niveau des transports en commun, la mise en œuvre du panel climat, le démarrage de la *pax eolienica* 2, la poursuite du projet autour de l'hydrogène au niveau liégeois. Ce sont quand même pas mal de projets qui sont maintenant enclenchés et beaucoup d'autres projets vont être également mis en œuvre suite à l'adoption du Plan de relance intégré de la Wallonie qui comporte quand même beaucoup de projets et d'actions. Certains sont déjà en cours, certains sont en préparation, d'autres vont s'impacter dans les prochaines années. On est donc maintenant bien au cœur de l'action de cette législature, avec des moyens qui sont finalement amplifiés suite aux décisions des différents niveaux de pouvoir, concernant la relance et la suite de la sortie de la crise sanitaire.

Ceci se traduit notamment par un montant de 2,6 milliards dans le Plan de relance concernant les axes « environnement » et « climat » qui ne s'impactent pas principalement dans cet ajustement. Un petit peu, mais il se traduira surtout dans les prochaines années, au fur et à mesure des projets qui seront enclenchés et mis en œuvre.

Voilà, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les parlementaires.

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

Exposé de M. Demeffe, Auditeur à la Cour des comptes

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

M. Demeffe, Auditeur à la Cour des comptes. – Merci, Monsieur le Président. Mesdames, Messieurs les Députés, Monsieur le Ministre. Mon exposé va porter sur quelques extraits figurant dans le rapport de la Cour des comptes portant sur les projets de décret contenant le premier ajustement des budgets de la Région wallonne.

Je vais commencer par le chapitre 2 qui se trouve à la page 10 du rapport et qui est consacré aux effets de l'ajustement sur les soldes budgétaires et de financement. Pour ce qui concerne votre commission, je vais vous entretenir un petit peu sur les unités d'administration publique et sur les corrections SEC. A la page 10, vous avez tout un tableau qui décortique tout le calcul pour partir des soldes budgétaires bruts pour arriver vers le solde de financement. La Cour a reconstitué ce tableau à partir des données qui figuraient dans l'exposé général du Gouvernement wallon.

Concernant les unités d'administration publique, le périmètre de consolidation de la Région comporte aujourd'hui 150 unités pour lesquelles le Gouvernement a déterminé les objectifs SEC à respecter ou à imposer l'équilibre budgétaire au sens SEC. Donc l'impact des unités institutionnelles sur le solde de financement de la Région est estimé à 2,3 millions d'euros au projet d'ajusté 2021 contre 1,7 million d'euros au budget initial 2021. Cette hausse de 0,6 million d'euros résulte de divers mouvements de sens opposés. Ces mouvements concernent principalement les organismes de type 2, -6,9 millions d'euros, et les organismes de type 3, +10,5 millions d'euros. Dans ces organismes de type 3, il y en a deux qui concernent cette commission, c'est la SOFICO et l'OTW. Pour la SOFICO, ici on a une dégradation du solde de financement de 25,1 millions d'euros qui est présentée dans l'exposé du Gouvernement, donc l'objectif imposé à la SOFICO est revu à la baisse par rapport au budget initial 2021 en vue de la poursuite de l'exécution du plan Infrastructures et mobilité. Pour tous, donc 2020-2026, la Cour observe que cet objectif, -0,6 million d'euros, diverge de celui qui se dégage du projet de budget ajusté de la SOFICO, donc -8,6 millions d'euros au niveau du Gouvernement et dans le budget de la SOFICO, nous avons -0,59 million d'euros. Selon la CIF, la SOFICO a revu ses chiffres après la fixation de l'objectif à la suite des retards de chantiers reportés en 2022.

Pour l'OTW, M. le Ministre en a parlé, +27,9 millions d'euros d'impact suite à l'ajustement, donc bénéficie d'une dotation complémentaire de la Région de 28,3 millions d'euros afin de compenser l'impact de la crise. J'en ai terminé pour les unités d'administration publique.

Maintenant, je passe aux corrections SEC et dans les corrections SEC, plus précisément, je suis à la page 16, point b qui est consacré aux octrois de crédits et prises de participations. Donc le solde des octrois de crédits et prises de participation aux CPP dans le jargon renseigné au code économique 8 au projet de budget ajusté 2021 s'élève à 354,6 millions d'euros contre 348,5 millions d'euros au budget initial 2021. Nous avons un tableau qui présente toute l'évolution, tout le calcul de ce solde avec notamment des corrections qui ont été opérées au niveau des dépenses par le Gouvernement wallon déjà à l'occasion du budget initial 2021 comme le Fonds Kyoto et le Fonds Écopack Rénopack. Et puis nous avons,

selon l'exposé général, l'avant-dernière ligne du tableau, nous avons une correction, mais là qui trouve sa source dans l'exposé général du Gouvernement.

Le Gouvernement wallon a maintenu les corrections opérées au budget initial 2021 pour tenir compte de la non-comptabilisation en code 8 d'une partie des dépenses prévues au Fonds Kyoto, le solde des dépenses de 50 millions d'euros étant neutralisé par le Gouvernement dans le cadre de la clause de sauvegarde générale. En ce qui concerne le fonds Ecopack, des dépenses à concurrence de 83,9 millions d'euros qui n'auraient pas été comptabilisées en code 8 et on en tient compte donc dans le solde des octrois de crédits et de participation.

Compte tenu des opérations financières inscrites au projet de budget des corrections opérées, le solde des opérations financières qui devrait en principe être neutralisé lors du calcul du solde de financement s'élève à 529,2 millions d'euros. Cependant, dans le calcul du solde de financement, figurant dans l'exposé général, le Gouvernement reprend le montant de 437 millions d'euros, pour tenir compte des opérations que l'Institut des Comptes nationaux pourrait considérer comme non financières. Le Gouvernement veut ainsi conserver une marge de sécurité de 92 millions d'euros.

L'ICN a jusqu'à présent requalifié des opérations qui figurent au projet de budget à hauteur de 68,1 millions d'euros. Sur cette base, la marge de sécurité résiduelle se limiterait donc à 23,9 millions d'euros, alors que celle-ci devrait pouvoir couvrir les risques de requalification en opérations non financières, c'est-à-dire des opérations à réaliser dans le cadre du fonds Kyoto, pour 61 millions d'euros.

La Cour constate toutefois que le taux de consommation moyen des crédits entre 2016 et 2020 à la charge de ce fonds ne s'élève qu'à 39,5 %. Par ailleurs, elle relève qu'aucune dépense n'a été imputée au 18 juin 2021.

Une conclusion générale sur le solde de financement.

Le solde de financement SEC tel que corrigé, exempté par le Gouvernement wallon, repose sur deux hypothèses critiquables ; c'est la position de la Cour. D'une part, la neutralisation de l'impact d'une diminution des recettes de 181 millions d'euros liée à la crise sanitaire, qui peut difficilement être considérée comme une mesure destinée à en contrer ses effets, et, d'autre part, l'activation de la clause de flexibilité pour investissement pour les dépenses liées à la relance d'un montant de 1,241 milliard d'euros, alors que la Belgique ne peut actuellement pas prétendre à l'application de cette clause.

Il y a trois hypothèses incertaines :

- un montant présumé de sous-utilisation de crédits estimée à 483 millions d'euros pour l'entité ;

- la réalisation d'économies d'un montant de 24 millions d'euros par les UAP ;
- l'activation de la clause dérogatoire générale avec pour conséquence la neutralisation de 1,713 milliard d'euros de dépenses relatives à la covid-19 dont l'appréciation finale revient à la Commission européenne.

Je passe maintenant au chapitre 4, qui commence à la page 30 du rapport, qui concerne l'ajustement du budget général des dépenses.

Dans le sous-chapitre 4.4 « Principales évolutions de crédits de dépenses », votre commission est concernée par trois divisions organiques : 10, 14 et 16.

À la division organique 10 « Secrétariat général », ce sont principalement les variations des crédits du programme 08 de cette division qui sont à l'origine de cette augmentation. Ces crédits augmentent à eux seuls de 543 millions d'euros en engagement et de 610 millions d'euros en liquidation. À la page 36, un tableau reprend le détail de ces provisions.

Le programme 08 reprend, comme au budget initial 2021, cinq provisions liées à la covid-19 et à la relance. Dans ce tableau, l'article de base 01.10 « Provisions, résilience, relance et redéploiement », géré par le ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, est doté de crédits complémentaires à concurrence de 13,4 millions d'euros, tant en engagement qu'en liquidation. Cette hausse vise à compenser le préfinancement des indemnités 13 et 16 en matière de covid-19.

Une remarque générale de la Cour sur les provisions.

Lors du budget initial du budget 2021, la Cour a relevé que le recours aux provisions ne permettait pas d'avoir une vision correcte des moyens prévus pour la mise en œuvre des politiques publiques et nuisait de ce fait à la transparence du budget. Afin de respecter le principe de la spécialité budgétaire, la Cour a recommandé de recourir aux provisions uniquement lorsque la destination du crédit n'est pas suffisamment déterminée au moment du dépôt de projet de budget. La Cour remarque à nouveau qu'une partie des montants inscrits dans ces réserves est en réalité déjà dédiée à une politique spécifique.

Dans la division organique 14 « Mobilité et infrastructures », au programme 03 « Transport urbain, interurbain et scolaire », les crédits de ce programme s'accroissent de 28 millions d'euros en engagement et en liquidation. Cette hausse s'explique principalement par la majoration des crédits de l'article de base 41.08 « Intervention financière de la Région dans la couverture des charges d'exploitation de l'OTW », +23,8 millions d'euros en engagement et en liquidation, afin de compenser la perte de recettes estimées de l'opérateur en raison de la baisse du chiffre d'affaires et

de la majoration du coût du nettoyage des bus. Les crédits de base 41.10 engagements sociaux OTW augmentent de 5 millions d'euros en engagement et en liquidations, la prévision inscrite au budget initial a été recalculée sur la base des engagements sociaux dus en application de l'article 2 du décret du 3 mars 2011 destiné à couvrir les engagements sociaux du groupe.

Programme 11, M. le Ministre a fait le détail des différentes évolutions et il n'y a pas de critiques de la Cour.

Enfin, la division organique 16 « Aménagement du territoire, logement, patrimoine et énergie », en particulier, le programme 31, « Énergie », les crédits de ce programme sont en hausse de 78,3 millions d'euros en engagement et de 77,8 millions d'euros en liquidation. La principale variation concerne les crédits de l'article de base 34.01 *prosumers*, reports du moment démarrage de la redevance *prosumers* et valorisation de l'électricité injectée. Ils sont en hausse de 55 millions d'euros en engagement et en liquidation. Afin de disposer des moyens complémentaires pour faire face à la crise sanitaire en 2020, le Gouvernement a décidé de reporter une partie de la dépense de 2020 sur les crédits de 2021 à concurrence de 55 millions.

Nous avons terminé pour l'ajustement du budget général des dépenses.

Maintenant, je via dire un petit mot sur le chapitre 5 consacré aux fonds budgétaires qui commence page 47.

Vous avez différents tableaux avec l'évolution des recettes et des dépenses des fonds budgétaires entre 2020 et le budget ajusté 2021, un autre tableau qui reprend les recettes et dépenses des fonds budgétaires et enfin un troisième tableau qui reprend l'évolution des soldes des fonds budgétaires entre 2020 et le budget ajusté 2021.

La Cour rappelle que les dépenses qui peuvent être imputées sur les crédits dits variables des fonds budgétaires inscrits au budget général des dépenses sont limités à concurrence du montant des recettes dites affectées, réellement perçues, au cours de l'année augmentée, le cas échéant du solde réel reporté de l'exercice précédent.

Lorsque les recettes des fonds budgétaires sont supérieures aux prévisions des dépenses, ce résultat positif améliore le solde budgétaire de la Région et alimente le solde reporté des fonds budgétaires.

Le solde prévisionnel de l'année 2021 est majoré lors de l'ajustement. Il passe de 2,1 millions d'euros à 3,2 millions d'euros.

Tous les fonds budgétaires – cela se trouve dans le tableau 15 – dégagent un solde positif ou nul à l'exception du fonds destiné au financement du dispositif Écopack, Rénopack, dépense prévue sur les

crédits variables pour 83,9 millions d'euros et les recettes évaluées à 39,6 millions d'euros. Ce qui dégage un solde négatif dans le budget ajusté 2021.

Concernant l'évolution des soldes des fonds budgétaires entre 2020 et le budget ajusté 2021, entre le 31 décembre 2020 et le 18 juin 2021, les soldes reportés sur les fonds budgétaires sont passés de 1 024 000 000 d'euros à 1 070 000 000 d'euros en engagement soit +4,5 % et de 1 176 000 000 d'euros à 1 209 000 000 d'euros en liquidation, soit +2,8 %.

Pour les premiers mois de l'année 2021, le taux d'exécution des dépenses au 18 juin 2021 s'élève à 9,6 % alors que le taux de réalisation des recettes à cette même date atteint 14,1 %.

Les soldes reportés au 18 juin 2021 concernent principalement cinq fonds budgétaires qui contribuent à hauteur de plus de 80 % au report des moyens disponibles à l'année suivante.

Je vais faire un commentaire sur le fond wallon Kyoto dont le montant est de 380,5 millions d'euros en crédit de liquidation pour les reports et le fonds destiné au financement du dispositif Écopack et Rénopack pour 80,6 millions d'euros en crédit de liquidation.

Je suis au point 5.3 : commentaires sur différents fonds.

Le premier concerne le fonds Kyoto. La prévision des recettes inscrites sur le fonds Kyoto, lesquels proviennent de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effets de serre est majorée de 7 millions d'euros pour s'établir à 11,8 millions d'euros. Elle correspond aux estimations de la cellule d'information financière, la CIF, qui ont été établies sur base de l'ancienne clé de répartition en l'absence d'un accord de coopération entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale quant à la nouvelle répartition des recettes 2021. Les crédits variables sur lesquels seront imputées les dépenses sont majorés dans la même proportion que les recettes, soit 17 millions d'euros, pour être fixés à 11,8 millions d'euros. L'exposé particulier ne précise pas le type de dépenses qui peut être réalisé par le fonds.

Le dernier fonds au niveau des commentaires, c'est le fonds du trafic routier. Les recettes prévues sont augmentées de 4,9 millions d'euros pour être portées à 24,9 millions d'euros. Les crédits de dépense ont été majorés à concurrence de 4 millions d'euros pour s'établir à 8,5 millions d'euros, tant en engagement qu'en liquidation.

Ces augmentations font suite aux expropriations menées par la Région wallonne pour compte de la SOFICO. Cette dernière versera sur le fonds les montants nécessaires à l'indemnisation des propriétaires des terrains expropriés. Ces montants seront ensuite

liquidés au départ du fonds vers ces propriétaires. Au 18 juin, un montant de cinq millions d'euros a été imputé sur les crédits de liquidation de ce fonds.

J'arrive maintenant au dernier point de mon intervention. Cela concerne le chapitre 7 relatif aux organismes. Le 7.2, qui commence à la page 58, concerne la SOFICO. Le projet de budget ajusté de la SOFICO présente des recettes de 501,2 millions d'euros et des dépenses de 492,4 millions d'euros. Globalement, les recettes de la SOFICO demeurent relativement stables au budget ajusté. Les recettes relatives au réseau structurant augmentent de 6,7 millions d'euros, alors que celles relatives à la voie d'eau diminuent du même montant.

L'augmentation des dépenses concerne principalement les dépenses en capital afférentes au réseau structurant, on en a parlé tout à l'heure, plus 15 millions d'euros. Celles-ci s'établissant à 142,3 millions d'euros au budget ajusté de la SOFICO à la suite de la majoration des estimations des dépenses relatives au plan antérieur, plus 22,6 millions d'euros, et des dépenses afférentes au PIMPT, plus 6,1 millions d'euros. Les dépenses relatives aux nouvelles voiries bénéficiant d'un financement du FEDER ou de la SOWAFINAL, au chaînon manquant ou encore au Plan mobipôle et covoiturage affiche une baisse de 13,7 millions d'euros.

Dans le calcul du solde de financement, j'en ai parlé tout à l'heure, le Gouvernement wallon a pris en compte pour la SOFICO un objectif SEC de -1,6 million d'euros, alors que le budget ajusté de la SOFICO présente un solde SEC de -5,9 millions – j'expliquais que c'était à cause de certains retards pris dans certains chantiers.

Dans le cadre de la procédure d'ajustement du budget, la SOFICO n'a pas souhaité revoir les estimations de dépenses prévues dans le cadre des différents projets. En revanche, elle a inscrit en recette un montant de +8,5 millions d'euros intitulé « Ajustement budgétaire – conclave 2021 ». La Cour des comptes observe toutefois que ce montant ne constitue pas une recette par rapport au droit budgétaire. Les dépenses courantes sur le réseau structurant augmentent de 12 millions d'euros en raison de la prise en compte de dépenses en matière de génie civil sur le réseau structurant, lesquels n'étaient pas intégrés lors de l'élaboration du budget initial 2021.

En ce qui concerne les investissements, les programmes de tous les pôles d'activité présentent depuis le début de l'année 21 un retard par rapport au budget linéarisé. Pour le pôle routier, le niveau des dépenses devrait presque doubler de manière constante par rapport au niveau actuel pour pouvoir atteindre le niveau de dépense repris au budget ajusté, et les projections en matière de dépenses d'investissement

paraissent donc assez optimistes, compte tenu du rythme d'exécution des travaux.

J'en ai terminé, Monsieur le Président.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – D'abord, remercier M. le Représentant de la Cour des comptes pour son analyse attentive, comme toujours, de l'ensemble des documents budgétaires du Gouvernement. Quelques éléments de réaction, d'une part en ce qui concerne le recours aux provisions que vous évoquez, qui rend plus difficile une vision précise de l'utilisation des moyens. Ce n'est pas faux, évidemment, la situation de crise que nous connaissons depuis l'année dernière fait qu'on a une incertitude assez importante sur la manière de gérer les budgets et les nécessités.

C'est pour cela que le Gouvernement a utilisé le recours aux provisions d'une manière accrue, provisions qui offrent une certaine flexibilité et en même temps une transparence importante, le problème étant que si l'on impute sur des AB classiques, on doit respecter le principe de spécialisation budgétaire, on est donc dans des affectations très précises, ou alors il faut prévoir des réallocations nombreuses, ce que nous essayons aussi d'éviter, c'est la raison principale de cette situation.

Concernant le solde SEC de la SOFICO, il y a eu un écart entre ce qui a été annoncé de manière consolidée par la présentation générale du budget et le montant SOFICO. C'est au bénéfice de la situation globale. Le montant précis annoncé par la SOFICO de 5,9 millions d'euros de déficit SEC est celui qui est correct suite à la planification adoptée par le Gouvernement du plan Infrastructures.

Pour ce qui concerne le fonds Kyoto, il est vrai qu'il y a une consommation des crédits insuffisante des années précédentes, bien avant cette législature, qui s'est malheureusement poursuivie au début de cette législature, alors que ce n'était pas du tout la volonté, mais tenant compte aussi des impacts de la crise sanitaire.

Néanmoins, nous avons plusieurs projets qui sont en cours de finalisation :

- trois missions déléguées pour 55 millions d'euros ;
- trois appels à projets pour 17,5 millions d'euros.

Comme vous l'avez dit, nous sommes dans une situation de limitation des crédits pour 2021 à 75 % vu le non-accord interfédéral sur le *burden sharing* à ce stade-ci. Le type de dépense est donc bien précisé. Vous aviez évoqué le fait que ce n'était pas repris dans l'exposé particulier, mais cela se trouve à l'article 3 du décret de 2004 créant le fonds. Il y a donc ensuite une programmation du fonds qui a été adoptée. C'est ainsi

que, pour 2021, avait été prévu dans la programmation, en code 8, un montant de 5 millions d'euros pour la stratégie de rénovation des bâtiments et le recours au comité d'énergie renouvelable, un montant de 37,5 millions d'euros sur l'efficacité énergétique et la transition des entreprises, et cetera. C'est donc un ensemble de cinq éléments qui aboutissent à un budget prévisionnel de 61 millions d'euros, hors code 8 également, six lignes budgétaires qui aboutissent à un total de 50 millions d'euros. Je peux y revenir plus en détail si vous le souhaitez.

Concernant le dispositif Écopack-Rénopack, l'observation que vous formulez témoigne du succès de ce dispositif qui invite clairement à une augmentation des moyens dans les prochaines années. C'est bien l'objectif du Gouvernement, puisque nous ne souhaitons pas ralentir ce dispositif qui fonctionne, qui est attendu par les ménages et qui est en plein dans les objectifs de rénovation, mais aussi de relance et d'activité économique. On est donc bien dans cette logique-là.

Je signale aussi que le dispositif est financé par deux sources distinctes : le fonds, mais aussi un AB en code 8 hors fonds, le programme 16.41.

Enfin, pour ce qui concerne les reports de soldes des différents fonds, pour ce qui concerne les fonds qui sont dans mon périmètre de compétences, le fonds Écopack-Rénopack dispose d'un solde qui se réduit chaque année. Concernant le fonds Kyoto, nous sommes dans la volonté de consommer la totalité des recettes. Nous sommes d'ailleurs passés à une partie code 8 et une partie non code 8, contrairement à la situation au début de la législature. Ensuite, il faudra s'inquiéter des montants accumulés des années précédentes, mais nous évoluons progressivement de ce point de vue.

Voilà quelques éléments de réponse.

Discussion générale

M. le Président. – Je déclare la discussion générale ouverte.

Je vous propose, pour travailler avec ordre et rigueur et structurer nos échanges, d'adresser d'abord vos éventuelles questions à la Cour des comptes.

Quelqu'un souhaite-t-il s'adresser à la Cour des comptes ? Il n'y a pas de demande.

Nous pouvons donc vous remercier et vous libérer, de façon à ne pas abuser de votre temps précieux, sauf si vous voulez ajouter quelque chose. Merci beaucoup.

Afin de procéder à l'examen des recettes et des dépenses par programme – après, on va faire les dépenses et les recettes programme par programme –, y a-t-il des demandes d'intervention générale ?

Je vois tout le monde.

La parole est à M. Douette.

M. Douette (MR). – Je vais essayer de rester général, puisque l'on entrera effectivement dans le détail plus tard, comme vous l'avez cité.

Les grands principes de ce budget, on le connaît, budget ordinaire, budget de relance et budget covid-19, je vais éviter de réciter tous les chiffres qui étaient dans l'introduction de M. le Ministre. Je vais me baser peut-être de manière globale sur les différents plans que nous avons évoqués précédemment, Plan de relance, qui reprend quelque part tous les sous-plans de notre Parlement. Je m'étonne quand même de ne pas voir toute une série de marqueurs. On est dans un ajustement budgétaire. J'espérais retrouver une partie de ces plans, quelques marqueurs, montants, que nous allions aller de l'avant, investir dans quelques éléments.

Je remarque aussi que, dans la partie qui peut être engagée au niveau de nos finances, je vois aussi que certains points ne sont pas, à mon avis personnel, à la hauteur des espérances que l'ont peut envisager si l'on doit avancer dans le cadre d'une transition énergétique.

Je commencerai par la mobilité, si vous le voulez bien. Dans le Plan de relance, on doit encourager effectivement l'utilisation des transports en commun. Je ne vais pas revenir sur tout le débat que nous venons d'avoir précédemment et avec la vision FAST 2030. On voit des transferts qui sont opérés au niveau de certains crédits, notamment pour accélérer l'acquisition de matériel roulant dédié au renforcement de certaines lignes, et cetera. Tout cela est très bien. On voit vraiment des transferts. On voit cette volonté. Je vous avais posé une question précédemment, où il y a toute une série de zones en Région wallonne, 17 au total, qui ont pu bénéficier d'une étude pour optimiser leur zone, pour créer de nouvelles lignes, supprimer celles qui ont disparu. Là, ma question est très claire. Dans ce budget, vous m'aviez dit qu'il y a 17 zones, mais on mettra le budget pour les autres zones, pour le reste de la Wallonie. Je suis dans un arrondissement, par exemple, qui n'est pas couvert du tout par cette étude : Namur, étonnamment, où nous sommes ici, n'est pas couverte du tout par une partie de cette étude. Je m'en étonne. J'aimerais bien savoir, Monsieur le Ministre, si, dans cet ajustement budgétaire ou dans le budget initial à venir, peut-être que les éléments vont venir dans le budget initial et je suis peut-être un petit peu trop sur la balle à ce niveau et que je devrais attendre le budget initial 2022 pour voir apparaître ces éléments-là. Je souhaiterais savoir où vous en êtes dans l'étude de l'ensemble de ces zones et quand les nouvelles zones pourront bénéficier de budgets, parce que je pense effectivement qu'il faut une règle objective pour savoir comment dépenser les moyens.

Au niveau du climat et de l'énergie, je commencerai – j'ai mis tout ensemble, c'est beaucoup plus simple, parce que tout y est, je pense, à ce niveau – par le fonds Kyoto. La Cour vient de le signer, 7 millions de recettes complémentaires, ce qui vient encore gonfler l'enveloppe. Je vous entends bien, il y a des projets, vous avez cité x projets il y a quelques minutes, mais cela ne représente qu'une petite centaine de millions sur les 500 qui sont disponibles. Je pense qu'il est grand temps d'avancer à ce niveau. Je me souviens d'une discussion, parce que j'ai beaucoup de défauts, mais je garde souvent mes papiers, comme je suis assez papiers, j'ai eu l'occasion de relire toutes les interventions, les réponses et les notes que j'avais prises lors du budget initial de cette année. Vous avez parlé du Fonds de résilience. Effectivement, il y avait ce fameux code 8 où vous m'aviez indiqué que le code 8 empêchait toute une série de dépenses au niveau du fonds Kyoto et qu'il y avait une partie qui était transférée via un fonds de résilience qui était plus flexible. Ne peut-on pas de nouveau utiliser ce système pour pouvoir aller chercher des montants ?

Vous aviez parlé à l'époque de projet Hydrogène. Je parle du Fonds de résilience, du projet Hydrogène, de projet de communautés d'énergie. J'aimerais bien savoir, aussi bien dans le fonds Kyoto, mais plus particulièrement dans le Fonds de résilience qui est quelque part le budget du ministre et l'ensemble des ministres de la majorité ont ce type de fonds, on a créé cela tous ensemble pour avoir justement cette flexibilité, cette action plus rapide. J'aimerais bien savoir où en est l'épuisement de ce Fonds de résilience. Quels sont les projets que vous avez mis en route, que ce soit au niveau hydrogène, au niveau CER ?

Au niveau CER, vous en avez parlé tout à l'heure aussi, c'est un beau projet. Là, je vous le redis, ma patience commence un petit peu à être érodée. On attend ce décret. C'est bien d'avoir le pognon, mais si l'on n'a jamais le décret qui arrive, à un moment donné, on ne saura jamais le dépenser. Je suis désolé, cela reste l'amertume que j'ai depuis pratiquement un an et demi ou deux ans maintenant que j'ai eu l'occasion d'être autour de la table. Il n'y a pas une semaine qui passe – je vous le dis ici parce que c'est vraiment un truc qui me botte et je crois beaucoup en ce projet – où je n'ai pas un promoteur qui me dit : « on va développer un CER là-bas ». Le problème c'est le décret. Il y a plein de gens qui veulent avancer là-dedans. Il y a des fonds qui sont mis en place et l'on ne sait pas les utiliser parce qu'il n'y a pas de décret. Je vous repose la question, Monsieur le Ministre, quand va-t-on enfin avoir ce décret ? Je pense que là, il est temps d'avancer tous ensemble.

Nous avons parlé également, et là je viens plus au niveau de l'énergie de l'habitat, vous avez lancé une belle opération sur les quartiers nouveaux qui est intéressante. Là aussi, cela peut prendre de l'ampleur et je vois que l'on reste au même montant. Le montant

sera-t-il évolutif ? Peut-être que vous n'avez pas encore eu l'occasion d'avancer plus en avant dans ce dossier ?

Je ne parle pas ici de l'UREBA et tout le secteur public pour lequel vous avez beaucoup de financement qui sont mis en place pour accompagner le bâti privatif à pouvoir être mieux isolé. On avait parlé, tous ensemble, d'un guichet unique. Je ne retrouve pas non plus cette mise en place des guichets uniques ni les financements de ceux-ci. Vous aviez parlé d'appels à projets qui seraient lancés pour toute une série de communes à l'époque du budget initial. Je ne sais pas où l'on en est dans ces appels à projets.

Dernier élément, et puis je m'arrêterai là et je reviendrai sur le reste de manière plus complète. Au niveau des GRD, on a eu l'occasion d'avoir cette fameuse étude où nous avons pu entendre les GRD. Malgré l'étude qui indiquait que tout allait bien et qu'ils avaient assez pour fonctionner, dans l'efficacité des gestionnaires de réseaux. Je suis resté sur ma faim également quant à la conclusion de l'étude où j'ai le sentiment que l'on pas pris en compte toute la modernité que l'on doit mettre dans l'ensemble du réseau. On parle des compteurs communicants ou intelligents, vous les appelez comme vous voulez selon l'appellation que vous préférez. On parle bien entendu de l'amélioration, la modernisation de notre réseau électrique. On parle des bornes électriques. Clairement, il y a toute une partie de ces notions qui n'avaient pas été intégrées. Dans ces ajustements budgétaires, fait-on attention à tout cela ?

Pour la partie électricité, si vous voulez mon sentiment et le fond de ma pensée, c'est que l'on va électrifier plus, de plus en plus. Actuellement, sur 100 % d'énergie consommée, il y a eu 20 % d'électricité, les 80 % restant ce sont des biocarburants, quelle que soit leur origine. Si l'on veut atteindre le zéro carbone, il va falloir que l'on électrifie plus. Or, on produit moins d'électricité dans les projets à venir. Je me demande donc très clairement comment on va réussir cette alchimie en électrifiant plus et en produisant moins d'électricité tout en essayant d'atteindre nos objectifs zéro carbone pour 2050 ?

Je vous remercie pour votre écoute et pour les réponses que vous pourriez apporter, le cas échéant, à mes quelques questions. Je vous remercie.

M. le Président. – Merci, Monsieur Douette. On va avoir peut être difficile, dans cette organisation pointue, parce qu'après l'on doit voir programme par programme. Je pense qu'il y a des intersections à ce que j'entends. Je n'ai aucune difficulté à cela puisqu'il facilitera le travail par la suite. Ce que je propose, c'est de permettre à chacun son intervention générale et vous aurez un premier train de réponse. Cela élaguera déjà le contenu pour la suite, me semble-t-il.

La parole est à M. Florent.

M. Florent (Ecolo). – Monsieur le Ministre, chers collègues, cette année 2021 a été fortement chamboulée au niveau politique, mais également au niveau budgétaire. On voit bien l'impact au niveau du budget. Rappelons simplement un seul chiffre général des dépenses covid qui sont passées de 2020 à 2021 de 678 millions à 1,7 milliard en 2021.

C'est dire aussi que l'ensemble des politiques que la Région wallonne mène, et donc les politiques notamment de mobilité et d'énergie, ont été également impactées dans leur budget et dans les politiques qui sont menées.

Néanmoins, cette année a été également celle où certaines politiques se sont vues amplifiées. J'entends l'impatience pour certains projets de mon collègue. Je peux les partager en principe, évidemment, mais je rappelle simplement le contexte très chamboulé, comme je l'ai dit, de cette année.

Le Plan de relance de la Wallonie, c'est 2,6 milliards sur des axes « environnement » et des axes « climat ». Je voudrais simplement réciter l'ensemble des nouvelles politiques ou des politiques qui ont été amplifiées : la gratuité progressive des TEC qui ont été encore amplifiées cette année, le lancement du panel « climat », l'appel à projet POLLEC à destination des communes pour leur permettre de mettre en œuvre leur plan d'action « énergie-climat », l'appel à projets WaCy dont on a vu aussi tout le succès que cet appel à projets a eu au niveau des communes, le projet « Hydrogène », l'appel à projets « Végétalisation ». Ensuite, je souhaite souligner la rénovation du bâti avec l'appel à projets UREBA, 8 millions d'euros supplémentaires, et l'Alliance Climat-Emploi-Rénovation.

Tout ceci pour dire que de nombreuses politiques ont été lancées ou amplifiées nonobstant le contexte vraiment difficile que nous avons connu.

J'avais néanmoins une question – et c'est la même que mon collègue – qui concerne l'utilisation du fonds Kyoto. Je vois que les 7 millions d'euros supplémentaires sont déjà alloués, mais on se rappelle tous du commentaire de la Cour des comptes lors de l'initial, qui notait une sous-utilisation de ce fonds Kyoto. Je pense également que cela sera peut-être l'occasion au prochain initial de lancer de nouvelles politiques structurantes au niveau du climat. Je voulais savoir quels sont les plans de ministre en la matière.

J'en terminerai pour mon introduction générale avec une information : nous déposons un amendement de la majorité qui concerne le défraiement des participants au panel climat. Il s'agit simplement d'un changement de véhicule budgétaire puisque l'amendement prévoit d'octroyer ces défraiements des participants, non plus sur base de la loi du 3 juillet 2005 relative aux droits des volontaires, mais bien sur base du budget de l'AWAC.

Cet élément complète la parfaite information des collègues. Je vous remercie d'avance pour les réponses.

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

M. Fontaine (PS). – Je prendrai la partie mobilité qui m'est bien connue tandis que mon collègue, Laurent Léonard, prendra l'autre partie énergie et climat, si vous le voulez bien.

Monsieur le Ministre, l'un des objectifs de ce Gouvernement qui a été retranscrit dans la DPR est de tenter de modifier durablement le mode de déplacement des Wallons et des Wallonnes en favorisant les modes de déplacement doux et des transports en commun ainsi qu'en développant les alternatives au transport routier de marchandises, que ce soit par le rail ou la voie fluviale.

Tous ces changements et objectifs nécessitent des moyens, des investissements et, surtout, des projets. À ce titre, nous constatons que le plan Infrastructures et Mobilité pour tous atteint progressivement sa vitesse de croisière avec une augmentation de 35 millions d'euros de crédits d'engagement. Il nous semble fondamental, au niveau du groupe, de travailler au développement d'une infrastructure adaptée à la mobilité active efficace pour les déplacements quotidiens, de même qu'adapter les futurs aménagements de voirie au niveau de leur conception.

En parallèle, l'offre de transport en commun s'est bien étoffée, notamment avec le lancement du projet structurant de lignes express, que l'on a déjà eu l'occasion d'aborder à plusieurs reprises ici et qui compte désormais pas moins de 17 lignes. Augmenter l'offre, augmenter le confort, mieux répondre à la demande sont des points essentiels pour développer l'utilisation de ces transports en commun.

L'accélération du renouvellement et du verdissement de la flotte est aussi un élément important que l'on souligne et qui doit permettre de garantir une offre de transport en commun conforme à nos objectifs environnementaux que l'on vient d'évoquer précédemment et de *shift modal*.

Monsieur le Ministre, le développement des mobipôles connaît malheureusement un petit ralentissement. Pouvez-vous nous rappeler vos objectifs en la matière : combien de mobipôles, dans quels délais, avec quelle offre de service ?

Les mobipôles peuvent être et sont – j'en suis convaincu – un maillon important de la nouvelle politique de mobilité souhaitée par votre Gouvernement.

Un dernier élément que je souhaite soulever, Monsieur le Ministre, est la réforme du mode de fonctionnement de la SOFICO qui a aussi fait l'objet de débats en commission. Pour rappel, deux enquêtes internes avaient révélé des problèmes de gestion au sein de cette UAP : non-gestion du personnel, absence

d'organigramme clair, manque d'expérience du GRH, inégalités salariales, harcèlement, et j'en passe. Un plan d'action devait résoudre tous ces éléments dénoncés. C'est la réponse que vous avez formulée en commission. Qu'en est-il de ce plan d'action ? Où en sommes-nous dans cette mise en œuvre ?

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

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, cet ajustement mobilité ne contient pas vraiment d'éléments majeurs, sauf en ce qui concerne le Plan de relance wallon.

J'aimerais vous interroger à ce sujet parce que le 23 juin dernier, le ministre-président a indiqué, dans une réponse à l'un de mes collègues, que le plan complet existait bien et avait été publié, mais le plan complet existait bien et a été publié, mais le plan détaillé, lui, était en cours de finalisation.

J'aimerais donc savoir où en est ce plan détaillé, s'il est finalisé. Si c'est le cas, y a-t-il des projets qui vous concernent directement dans vos compétences ? S'il y a des projets ou des dossiers qui vous concernent directement, seront-ils réalisés cette année ?

Je vous pose cette question puisque M. Dermine a annoncé il y a quelques jours que la Belgique toucherait un préfinancement de 700 millions d'euros durant l'été, ce qui, à la grosse louche, peut correspondre à environ 250 millions d'euros pour la Wallonie. J'aimerais savoir si vous allez déjà profiter de ce préfinancement pour avancer dans certains de vos dossiers.

Aussi, concernant le budget base zéro, je sais parfaitement que ce n'est pas directement votre compétence, néanmoins vous allez être impliqué par vos diverses compétences avec ce budget base zéro qui n'est pas encore mis en œuvre, me semble-t-il. J'aimerais savoir où nous en sommes et, par ailleurs, si, dans ce projet de budget base zéro, les UAP vont être directement impactées. Si tel est le cas, quelles UAP vont devoir « revoir » leur budget ?

Concernant les travaux publics, je vous en avais déjà touché un mot la dernière fois, je constate, pour ma part, une gestion yoyo. Vous avez réduit des budgets consacrés à l'entretien du réseau en 2020. Cette fois-ci, on assiste à une spectaculaire augmentation des crédits d'engagement, tant pour le réseau structurant que non structurant.

À plusieurs reprises, vous aviez dit vous-même, Monsieur le Ministre, qu'il fallait investir de manière régulière pour entretenir le réseau routier. Il me semble que, aujourd'hui, vous allez devoir effectuer un rattrapage.

Je vous le concède, on a vécu des mois difficiles avec la covid. Néanmoins, la Cour des comptes l'indique en page 59, « le niveau de dépense devrait

presque doubler de manière constante par rapport au niveau actuel pour pouvoir atteindre le niveau de dépenses repris au budget ajusté ».

Cela veut dire que l'on va devoir exécuter avec une performance inconnue jusqu'ici pour dépenser ces crédits. Je vous avais fait remarquer que vous aviez sous-investi dans le réseau routier et vous tentez aujourd'hui d'ajuster tout cela. Je regrette un peu cette gestion que je qualifierais « en dents de scie ».

Puis, par rapport à l'aspect climatique et énergie, le 21 mai dernier, le Gouvernement présentait son Plan de relance à l'occasion d'une conférence de presse ou en tout cas les grandes lignes directrices de ce Plan de relance. Vous annonciez, vous, Monsieur le Ministre, je vous cite : « Nous arrivons au temps de l'action ». À la lecture de cet ajustement budgétaire, je me demande où en est votre action. Qu'en est-il de l'urgence climatique, des défis à relever en matière de transition énergétique ? Nous savons tous ici dans cette pièce qu'ils sont colossaux.

Il y a quelques semaines, notre pays était jugé par le Tribunal de première instance de Bruxelles dans le cadre de l'affaire Climat pour négligence climatique. Nous sommes au premier ajustement de cette année 2021, marquée par cette crise sanitaire, et nous ne voyons toujours aucune action climatique alors que la crise est belle et bien présente.

Alors même que la Wallonie est à la tête de la Commission nationale Climat, la COP26 aura lieu en novembre prochain, j'aimerais savoir où nous en sommes dans le relèvement de nos ambitions.

Où en sommes-nous dans la conclusion du *burden sharing* ? C'est une question importante qui, sauf erreur de ma part, reste aujourd'hui toujours sans réponse. Où en est-on dans la feuille de route que les secteurs vont devoir emprunter dans leur chemin vers la décarbonation ? Où en est-on aussi dans le désinvestissement public dans les énergies fossiles ? Comment intégrer la production renouvelable sur nos réseaux ? Où en est-on dans le déploiement des compteurs communicants ?

Cela fait beaucoup de questions, je vous le concède. J'aimerais savoir quand l'on va enfin concrétiser tout cela. Quelles seront les pistes d'investissement obligatoires et complémentaires ?

Pour ma part, je ne le vois pas clairement dans cet ajustement et c'est la raison pour laquelle je me permets de vous poser ces nombreuses questions. Je vous remercie d'avance pour l'ensemble de vos précisions.

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

M. Léonard (PS). – J'aurai peut-être l'une ou l'autre question quand on passera en revue les AB ou alors peut-être que vous allez déjà en partie répondre.

J'interviendrai donc ici simplement sur la position du groupe PS dans une année assez particulière. Vous connaissez d'ailleurs, Monsieur le Ministre, mes priorités et notamment via mes questions du jour qui en font état. Je n'insisterai pas ici dessus. J'attendrai vos réponses sur cela au niveau de notre prochain initial.

Monsieur le Président, l'ajustement budgétaire de M. le Ministre comporte des dépenses complémentaires. C'est vrai que nous les considérons justifiées, j'imagine que vous aussi d'ailleurs, puisque la crise sanitaire que nous traversons toujours aujourd'hui a engendré des répercussions financières pour nos concitoyens. Alors qu'avant celle-ci, l'équilibre, on le sait, était déjà plutôt fragile.

On salue à ce titre les dépenses dans le cadre de la lutte contre la précarité énergétique et qui, par la même occasion, permettait aux ménages de respecter le confinement. Les garanties de fourniture, la possibilité de désactiver le compteur à budget, l'octroi des aides hivernales, des aides directes pour payer les factures de régularisation étaient, nous pensons, des dépenses nécessaires qui permettent donc aux ménages singulièrement plus fragiles de traverser cette crise tant bien que mal.

Nous le savons tous ici, les chiffres fournis avant la pandémie indiquaient que plus d'un ménage sur quatre en Wallonie avaient des difficultés à payer ses factures d'énergie et étaient même pour certains contraints à se priver de ce bien qui est un bien de première nécessité. Il fallait donc agir en conséquence et cela a été fait. Je tiens à la souligner.

Un second élément intéressant vient des crédits complémentaires dégagés pour accélérer la rénovation des bâtiments en Wallonie. On en a déjà fait un peu mention. Nous l'avons déjà répété plusieurs fois. La performance énergétique des bâtiments dans notre Région est très mauvaise. Nous pensons que l'enjeu est considérable. Dès lors, nous espérons, Monsieur le Ministre, que ces moyens seront débloqués de manière structurelle afin que nous puissions lutter efficacement contre le dérèglement climatique, conformément à nos engagements dans la DPR.

Pour faire le lien avec d'autres dossiers qui me sont chers, ces moyens permettront par la même occasion de diminuer la facture d'énergie des ménages en Wallonie. Vous savez que j'y suis particulièrement attentif.

Voilà, de manière globale, ce que je voulais dire sur cet ajustement. On a avancé dans le bon sens et nous vous remercions.

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

M. Heyvaert (Ecolo). – Je vais axer plutôt sur la mobilité. Le premier point, on sait tous que l'on a traversé une crise sans précédent, mais je voulais remercier tous les acteurs qui étaient en premier lieu

face à la crise. Je pense particulièrement aux agents de la TEC. Il faut rappeler que, malgré la crise, la mobilité ne s'est pas arrêtée. C'était aussi une question d'égalité et de traitement pour les personnes qui n'avaient pas la possibilité d'avoir une voiture. Je pense que c'est important de le rappeler et de remercier tous les acteurs qui ont pu y participer.

En termes aussi d'infrastructure, la crise est passée, mais le travail a continué. On pense à l'option Wallonie cyclable et à l'appel à projets qui a été mis en place. On pense aux aménagements temporaires qui ont été mis en place et qui, maintenant, on l'espère, vont devenir de plus en plus définitifs.

Malgré la crise, on voit que le travail a continué. Le travail a continué en maintenant les ambitions de départ qui étaient dans la DPR. On l'a dit, la diminution du prix des abonnements pour les 18-25 ans qui était quelque chose d'ambitieux dans la DPR. Malgré la crise, cette ambition continue.

On voit aussi dans les budgets que l'investissement pour les besoins d'engagement sociaux pour le personnel de la TEC, la réponse est là aussi.

On voit dans le budget que l'on continue les investissements pour le matériel roulant et donc de là l'augmentation des lignes express. On sait que, quand on investit dans le matériel roulant, il faut aussi engager du personnel, il faut le former. Bien sûr, cela prend toujours un peu de temps. Mais on voit que les ambitions sont clairement là. Je pense que c'est important comme signal, comme message à donner, de continuer à investir dans les transports publics pendant la crise.

Pourquoi ? Parce que, anciennement, dans les dernières législatures, on l'a bien vu, les transports en commun étaient un ajustement budgétaire. Ce qui se passait, c'est que beaucoup de personnes qui voulaient peut-être abandonner leur véhicule ne le faisaient pas parce qu'ils ne savaient pas si demain, après-demain, les semaines suivantes, ils allaient avoir plus ou moins de transports en commun.

Ici, avec le signal donné que, pendant la crise on continue à investir dans les transports en commun, on sent la priorité du Gouvernement et je pense que si, à un moment donné, je veux abandonner ma voiture, avoir cette sécurité que demain il y aura plus de bus, cela permet aussi de faire un choix plus juste pour le climat.

Je vous remercie.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Merci, Monsieur le Président, merci Messieurs les Parlementaires. Il y a eu un certain nombre d'interventions, bien entendu.

Je vais d'abord rappeler qu'il s'agit d'un ajustement. Donc nous ne refaisons pas ici tout un budget. Les grandes lignes qui ont été élaborées lors de l'initial, restent valables sauf ce que l'on change. Ce que l'on change, c'est ce qui est inéluctable, c'est ce qui est lié à la crise sanitaire et c'est vrai, Monsieur Douette, que l'on ne voit peut-être pas encore, de manière évidente, toute la traduction du Plan de relance dans cet ajustement parce que n'oubliez pas que le Plan de relance est parti pour quelques années et probablement au-delà de la législature, en termes de trajectoire de liquidation.

Donc là, je vais dire que c'est assez normal, mais il n'y a que quelques semaines que le Plan de relance intégré complet a été adopté par le Gouvernement et les projets doivent être instruits, mis en œuvre et impacteront principalement les prochaines années de la législature, déjà un peu cette année-ci, mais principalement les suivantes, si ce n'est un certain nombre d'éléments qui étaient déjà présents, notamment au niveau du Fonds de transition, qui sont maintenant intégrés dans le Plan de relance, mais qui donnent donc lieu à un certain nombre de politiques et d'engagements maintenant.

Par ailleurs, comme vous le savez, il y a un mécanisme de provision général qui est hébergé chez le ministre-président, comme c'était déjà le cas d'ailleurs précédemment. Précisément pour permettre une grande souplesse au niveau du Gouvernement dans toute la gestion de tous ces projets de relance et de pouvoir les impacter, les imputer progressivement au moment de leur réalisation, et donc pas une trajectoire précise, ministre par ministre, qui a été réalisée pour l'année 2021. Cela se trouve dans une provision plus globale, c'est normal que vous ne puissiez pas l'identifier spécifiquement au travers de mon budget.

Concernant les objectifs en matière de mobilité, vous avez tout à fait raison, Monsieur Douette, on est dans le cadre de la vision FAST de 2030 comme on l'est d'ailleurs depuis la constitution de ce Gouvernement, avec des choix importants qui ont été faits en matière de priorité, mais de nouveau, ces choix continuent. Ils ne se traduisent pas nécessairement dans l'ajustement parce qu'ils étaient déjà impactés. Par exemple, le plan Infrastructures et Mobilité pour tous, deux milliards d'euros d'investissements, dont 400 millions supplémentaires qui ont été prévus, uniquement sur de la mobilité active et du transport en commun. Ce plan continue et il est en train d'être mis en œuvre. Forcément il ne se traduit pas dans l'ajustement puisque l'on est dans un plan pluriannuel qui se poursuit.

De la même façon, les renforts de lignes, les achats de matériel roulant, nous avons par exemple démarré un certain nombre de lignes express – je m'en suis expliqué déjà plusieurs fois – tout cela est dans la continuité. Nous avons récemment également activé la nouvelle réduction des tarifs pour les publics jeunes, précarisés et personnes âgées, telle que prévue par la DPR, c'est-à-

dire la progression vers la gratuité, nous avons un impact très important, ici, à la rentrée de septembre, qui vient d'être décidé par le Gouvernement, je pense, il y a deux semaines.

Vous évoquez aussi, Monsieur Douette, et je me rappelle bien de cette discussion, la question des zones de transports en commun, la réorganisation des lignes par zones de transports en commun. Ce travail se poursuit. Ce n'est pas un problème budgétaire. Là, on est clairement dans une limite dans ce qu'il est possible de mettre en œuvre au niveau de l'OTW, de l'administration, et il n'est pas possible de réorganiser simultanément toutes les zones de transports en commun de Wallonie.

Nous avons établi un calendrier et ce calendrier n'est pas constitué par une limite budgétaire. Ce qui pourrait être éventuellement une limite budgétaire, à un moment donné, c'est en fonction du résultat de chacune de ces zones qui pourrait aboutir à des demandes d'augmentation de l'offre et nous pourrions certainement réaliser certaines augmentations de l'offre, mais pas forcément tout. Là, il faudra arbitrer, à la fin du travail de chacune de ces zones. Là, on est à une limite, je vais dire, en termes de faisabilité, ce n'est pas un problème budgétaire.

Concernant le fonds Kyoto, je répète que nous héritons d'une situation où effectivement plusieurs années n'ont pas été consommées sur le fonds Kyoto et par ailleurs, le fonds Kyoto est passé totalement en code 8.

Depuis cette année, depuis l'initial 2021, nous avons obtenu de repasser pour partie en non-code 8, c'est-à-dire d'avoir des vraies dépenses sur le Fonds Kyoto et pas seulement du financement. C'est ce qui est prévu, c'est ce qui est planifié, c'est ce qui est en cours de mise en œuvre, mais vous avez tout à fait raison de dire qu'il y a encore tout le passif qui doit encore être géré, mais là, il n'y a rien qui est changé de ce point de vue là par rapport à l'initial, on est dans ce qui était prévu. Je dois quand même aussi souligner le fait que le Fonds Kyoto, c'était le fonds destiné à financer des politiques de décarbonation, c'était une garantie déterminée par l'Europe en échange de la politique de quota de CO2, et donc l'obligation de consacrer ces fonds à de la décarbonation au sens large. En réalité, nous avons consacré beaucoup plus de budgets à la décarbonation, mais ils ne sont pas tous au départ du Fonds Kyoto. Il y a le Fonds Kyoto, il y a maintenant toutes les lignes du Plan de relance, dont une partie dans le Plan de transition. On a donc une amplification très importante des budgets de décarbonation, mais ils ne sont pas tous au départ du Fonds Kyoto et, pour l'avenir, il faudra encore déterminer l'utilisation des sommes accumulées dans ce fonds.

Pour ce qui concerne le fonds Bas-Carbone et résilience, je pourrais dire en boutade : « Il est

totallement consommé », parce qu'il n'a pas encore été alimenté, puisqu'il est en cours de constitution. Il a été prévu dès le budget de cette année comme une inscription « théorique », qui servira à être alimenté par un certain nombre de lignes budgétaires, mais la constitution formelle du fonds, décrétale, n'est pas encore réalisée. Elle vient de passer au Gouvernement maintenant.

C'est surtout une structuration d'un fonds pour l'avenir. Nous avons voulu regrouper dans un fonds un certain nombre de dépenses centrées sur la décarbonation et la résilience. Je crois que c'est très important pour l'avenir. Dans l'immédiat, il n'est pas encore disponible, mais cela ne nous empêche absolument pas d'avancer, puisque les budgets disponibles sont bien là, si ce n'est qu'ils ne sont pas encore localisés dans ce fonds. Ils sont notamment présents, par exemple, dans les provisions de relance et nous les consacrons progressivement aux différents projets, notamment du Plan de relance.

Pour ce qui concerne l'hydrogène et les communautés d'énergie, nous avons, vous vous en rappellerez, avancé sur le projet hydrogène au niveau de la collaboration avec l'entreprise John Cockerill, c'est un projet qui était bloqué depuis longtemps, il est débloqué, il poursuit son chemin.

Nous avons d'autres projets, notamment un appel à projets hydrogène qui est en finalisation aussi dans le cadre du Plan de relance.

Pour ce qui concerne les communautés d'énergie, je ne peux pas vous reprocher la constance de vos interventions, je comprends votre impatience, mais sachez que le décret a déjà été adopté en première lecture au Gouvernement, et nous en sommes au stade de la deuxième lecture, probablement pour ce jeudi. Vous devriez être saisis de ce décret à l'automne, ce qui est dans le cadre du calendrier que je vous avais annoncé, c'est-à-dire que la totalité du cadre légal – décret et arrêté – puisse être disponible pour début de l'année prochaine. Je suis tout à fait d'accord que c'est long, mais nous sommes dans le cadre qui est déjà convenu depuis plusieurs mois maintenant.

Pour ce qui concerne les guichets à destination des ménages, nous avons un débat un peu plus vaste, c'est-à-dire qu'il y a effectivement, nous y reviendrons probablement dans les prochains mois, les guichets énergie de la Région, il y a également des initiatives communales, que nous renforçons notamment avec les appels communaux, POLLEC, et cetera. Nous sommes aussi en train de travailler sur un nouvel appel à projets – le Gouvernement en a déjà discuté, mais doit encore en reparler – de plateformes locales de rénovations. Il s'agit bien de créer une dynamique locale autour de la rénovation et de la sensibilisation des ménages pour amplifier la mobilisation des ménages en matière d'isolation de leur bâtiment. On est en train de le faire

maintenant, et cela devra s'articuler avec les communes, avec les guichets de l'énergie. Nous sommes aussi, dans ce cadre-là, en pleine logique avec une autre dynamique adoptée par le Gouvernement, qui était prévue aussi, à savoir l'alliance Emploi-Climat-Rénovation, c'est-à-dire une dynamique régionale qui associe l'ensemble des acteurs institutionnels, du secteur de la construction pour créer une accélération de la dynamique en matière de rénovation.

Vous évoquez encore, Monsieur Douette, la question de l'électrification. Bien entendu, cela avance aussi puisque nous avons tout simplement une note au Gouvernement concernant d'abord un projet de localisation des bornes électriques dans les communes. Il s'agit là de travailler en partenariat avec les agences de développement territorial et ensuite de lancer un appel à projets – j'espère encore cette année-ci – vers les communes qui résultera de cette analyse avec les agences de développement territorial. Installation de bornes sur le territoire communal et puis nous avons l'autre appel qui existe déjà au niveau de la SOFICO pour l'électrification au niveau des stations d'autoroute. C'est tout à fait en cours. Nous devons, bien entendu, augmenter la production d'énergie renouvelable. Nous avons des objectifs ambitieux qui sont déjà annoncés d'ici 2030, qui devront vraisemblablement être rehaussés, tenant compte de la hausse de l'objectif climat de 55 % en 2030.

De ce point de vue là, il est vrai qu'il y a une préoccupation concernant la trajectoire éolienne qui représente presque la moitié de cet objectif, raison pour laquelle nous avons mis en place une nouvelle dynamique de *pax eolienica* qui a également démarré au niveau du Gouvernement. Nous devons encore travailler sur d'autres initiatives du côté du grand solaire, des grandes installations photovoltaïques puisque là, il y a des disponibilités à différents niveaux, mais il faut accélérer les dynamiques et les projets, que ce soient les bâtiments industriels, les bâtiments agricoles, les zones perdues au niveau du foncier, de certaines friches, de boucles d'autoroute, et cetera, pour réussir à mobiliser tout le potentiel solaire nécessaire.

Alors, Monsieur Florent, vous évoquez les appels vers les communes. Effectivement, je crois l'avoir déjà dit, je voudrais vraiment le souligner, la demande importante et le soutien au niveau des communes, c'est-à-dire que les communes sont clairement dans une logique très majoritairement de partenariat avec la Région et de mettre en œuvre les objectifs à leur niveau en matière de climat, de transition énergétique, de déploiement de la politique cyclable notamment. Nous avons déjà plusieurs appels réalisés ou en cours. On a cité « Wallonie cyclable », on a cité l'appel POLLEC. Il y a également toujours en cours l'appel « Végétalisation des villes », l'appel « Politique de la ville » qui comprend toute une partie rénovation par quartier. Nous aurons d'autres appels d'ici la fin de l'année, notamment en matière de mobilité, un nouvel appel « Wallonie

cyclable », un appel « Mobipôles » également, sur lequel je vais revenir. Donc, un grand nombre de possibilités pour les communes de s'impliquer dans des projets en lien avec les objectifs régionaux.

Évidemment, on ne peut pas faire tous ces appels en même temps. D'abord, les communes ne peuvent pas répondre à tous ces appels simultanément et puis il faut aussi qu'ils s'étalent au fil de la législature pour que le traitement soit aussi possible au niveau de la Région.

Pour ce qui concerne le fonds Kyoto, je l'ai déjà évoqué.

Alors, Monsieur Fontaine, vous abordez notamment la question des modes actifs dans la rénovation des voiries, de la prise en compte des modes actifs. C'est donc effectivement un objectif nouveau que l'administration s'est donné. Ce n'est pas toujours simple non plus. Cela paraît évident comme principe, mais quand les voiries n'ont pas été prévues pour associer les autres modes et qu'il s'agit de les rénover, parfois il faut augmenter la surface utile, parfois il faut faire des expropriations, et cela représente un certain budget. C'est une consigne générale qui est maintenant donnée à l'administration et qui se traduit en fonction des situations en termes de mise en œuvre par rapport à ce qui est possible et ce qui est raisonnable dans chaque situation de route, bien entendu. Cela représente aussi une augmentation importante au niveau des infrastructures qui peuvent en résulter pour les modes actifs.

Pour ce qui concerne les transports en commun, nous sommes dans une augmentation de l'offre qui était prévue. Nous avons plusieurs décisions qui ont déjà été prises. Je le redis : les lignes express, l'augmentation de la fréquence sur un certain nombre de lignes, les transports en commun structurants qui sont maintenant engagés – le tram de Liège, premier tronçon, est en cours de travaux, mais décision a été prise sur les extensions, sur l'extension du métro de Charleroi, sur les BHNS de Charleroi, de Mons, de Liège. Tous ces travaux doivent se mettre en œuvre d'ici 2026, c'est donc une somme de chantiers considérables.

Je voudrais aussi souligner non seulement la mobilisation des agents, comme M. Heyvaert l'évoquait, au niveau du transport en communs qui ont été là pendant toute la crise, qui se sont adaptés à la situation, mais aussi de tous les services de programmation, de préparation des chantiers, d'appels d'offres, et cetera. Il y a un travail considérable mené au niveau de l'OTW et au niveau de l'administration régionale.

Monsieur Fontaine, vous évoquez la question des mobipôles. C'est vrai que l'on a un petit retard par rapport à ce qui était annoncé pour cette année-ci. Par contre, nous avons une amplification forte à l'échelle de la législature et du Plan de relance. C'est le cas pour plusieurs axes, le fait que l'on ait dû progressivement

travailler non seulement sur le plan de transition, mais finalement sur le Plan de relance européen et sur Get up Wallonia et à intégrer tout cela, cela a pris un temps de travail considérable au Gouvernement, mais cela nous donne maintenant une amplification de moyens considérables pour mettre en œuvre les objectifs de l'accord de gouvernement. C'est donc tout à fait prometteur pour les prochaines années puisque de nombreux chantiers sont enclenchés, mais doivent poursuivre leur concrétisation. C'est le cas par exemple pour les mobipôles puisqu'un montant de 70 millions d'euros est prévu par le Plan de relance.

On verra exactement combien de mobipôles cela permettra de faire. Il y aura différentes catégories de mobipôles. Nous sommes en train de travailler sur la typologie. On a en tête la situation par exemple d'une grande gare internationale qui a déjà des réseaux de TEC structurants, qui a déjà un tram ou un métro, des voitures partagées, des vélos partagés. On a quelques gares de cet ordre en Wallonie, qui seront le top possible du mobipôle, mais nous avons aussi des mobipôles plus « modestes », mais très importants et utiles en milieu rural ou semi-rural, où l'on va essayer de se greffer peut-être sur une gare si elle existe, ou sur un arrêt de bus express, d'avoir un parking de dissuasion, sans doute des bornes de rechargement électrique, peut-être des vélos partagés, et cetera.

Une série de communes ont déjà été identifiées notamment par le groupe de travail Gares – parce que plusieurs groupes de travail ont été mis en place –, à savoir Eupen, Tubize, Namur et Walcourt – c'est à l'examen, ce n'est pas encore décidé –, et également au niveau des arrêts bus express, au niveau de Nandrin, Haut-Ittre, Malmedy. Nous pourrions donc réaliser prochainement une sélection sur base des facilités de réalisation, c'est-à-dire de timing et de budget, et aussi de l'intérêt des communes, puisqu'il y a une participation financière partielle de la part de celles-ci.

Nous lancerons alors un appel plus général dans la deuxième partie de cette année concernant le budget global du Plan de relance. D'ici la fin de l'année, nous lancerons cet appel. L'idée est de lancer les différents appels mobilité plus ou moins dans le même timing vers les communes pour qu'elles puissent avoir une visibilité complète et choisir soit dans quels appels elles s'inscrivent, soit comment elles envisagent de manière complémentaire ces différents appels.

Ces 70 millions d'euros devraient pouvoir aboutir à une centaine de mobipôles, c'est encore sur la totalité du Plan de relance, mais c'est encore approximatif, cela dépend des budgets précis qui devront être mobilisés pour chacun de ces mobipôles.

Concernant la situation à la SOFICO, une série d'étapes ont été franchies, avec d'abord le départ du directeur général depuis la fin du mois de mars. Un rapport assez sévère sur les risques psychosociaux a été

dressé. Entre-temps, un directeur général *ad interim* a été désigné en la personne de M. Almeire, pour une période de six mois. J'ai alors proposé au Gouvernement l'adoption d'un avant-projet de décret pour la SOFICO concernant le passage de ce poste à mandat, avec une procédure de sélection du directeur général définitif qui sera ensuite désigné selon cette nouvelle procédure. Cela veut dire que nous allons prolonger de quelques mois la situation provisoire de M. Almer pour être dans les temps d'adoption finale du projet de décret qui devra vous être soumis. Voilà en ce qui concerne la direction générale.

Par ailleurs, un groupe de travail a été mis en place pour répondre au rapport sur les risques psychosociaux et un Comité de concertation de base sera créé à partir du 1er septembre prochain. Le dossier suit donc son cours, après les éléments critiques qui avaient été soulevés.

Monsieur Matagne, vous évoquez une question par rapport à ce qui sera réalisé cette année et la mise en œuvre du plan de relance. Je pense avoir déjà répondu à plusieurs éléments. On peut y revenir si vous avez d'autres questions.

Quant au budget base zéro, la question n'est pas de savoir qui sera impacté, car le budget base zéro concerne l'ensemble de l'administration. Il s'agit d'un processus de plusieurs années qui est en cours, qui est piloté par le ministre du Budget. On ne sait donc pas encore déterminer les conséquences précises dans chaque département. C'est un *screening* de l'ensemble des départements, j'y collabore, comme mes collègues, de manière tout à fait constructive. À cet égard, il faut distinguer deux éléments : d'une part, une efficacité du fonctionnement de l'administration et voir comment on peut changer certains mécanismes et réaliser peut-être des économies et, d'autre part, les moyens qui sont dégagés dans chaque département et qui permettent soit d'être réinjectés dans d'autres politiques, soit de réaliser des économies à l'échelle de la Région. Cependant, on ne pourra le voir que progressivement au cours de la mise en œuvre du processus. Évidemment, la manière la plus simple de réaliser des économies est de supprimer des politiques. Or, ce n'est pas forcément l'objectif. Il faut donc mener une démarche département par département afin d'identifier les marges possibles et les réorienter ou les économiser.

Concernant les engagements en termes de réseaux structurants, non structurants, nous sommes dans une planification et nous avons donc travaillé par étape.

Vous avez raison – et je l'ai moi-même dénoncé –, il y a une certaine rupture de continuité lors du passage d'une législature à l'autre. Il est clair que lorsqu'en toute fin de législature, vous avez l'adoption d'un plan de cinq ans qui est ensuite légitimement remis en question par un nouveau gouvernement, il y a forcément quelques mois de remise en question, de réorganisation,

d'instruction des dossiers. Ensuite, quand, derrière cela, survient une grave crise sanitaire, cela engendre quelques difficultés. L'idéal serait de prévoir un meilleur enchaînement d'une législature à l'autre, ce qui devrait normalement être le cas avec le nouveau plan adopté par le Gouvernement puisqu'il va jusque 2026. Au moment du changement de législature, on ne devrait pas se trouver dans cette même situation.

Nous avons fait les choses dans l'ordre : nous avons d'abord adopté le nouveau plan Infrastructures sur base de l'accord de gouvernement et, ensuite, phasé ce plan. C'est dans ce cadre-là que nous travaillons et il va donc forcément s'impacter année après année et nous ajustons progressivement les calendriers et les budgets en fonction de la connaissance de plus en plus fine que nous pourrions avoir des différents projets.

En effet, vous savez que le plan Infrastructure comporte un certain nombre de lignes budgétaires qui nécessitent parfois encore certaines instructions, que certains budgets évoluent avec le temps parce que les coûts changent, parce que différents éléments n'avaient pas été pris en compte, et cetera. Il n'est dès lors pas anormal qu'il y ait une révision progressive de l'imputation précise de la mise en œuvre du plan, mais nous sommes dans l'ordre des choses par rapport aux décisions successives qui ont été prises.

Vous avez ensuite posé une série de questions qui mériteraient toutes des interpellations longues, donc je ne vais peut-être pas pouvoir répondre à tout, mais je vais quand même fournir quelques éléments.

Il n'y a pas encore d'accord sur le *burden sharing*. Encore aujourd'hui, il n'est pas vraiment possible de le faire. En effet, tout d'abord, le travail est en cours. Je préside cette année la Commission nationale Climat, donc nous sommes très mobilisés et nous avons des contacts bilatéraux avec chacune des régions et le Fédéral à ce sujet, mais nous attendons, la semaine prochaine, la proposition précise de la commission pour le rehaussement de 2030. Cela nous permettra de savoir quel est l'impact réel au niveau de la Belgique et nous aurons d'ailleurs le Conseil européen de l'environnement qui se réunit la semaine du 20 juillet pour prendre position sur ce paquet climat. C'est seulement après cette étape européenne que nous allons vraiment pouvoir négocier le *burden-sharing*. Donc c'est clair qu'à la rentrée, ce sera une discussion très importante avec nos collègues des autres niveaux de pouvoir, surtout si nous voulons réussir – et c'est bien mon objectif et j'espère qu'il est bien partagé par toutes les entités – un accord avant la COP de Glasgow. Donc, c'est très très serré comme timing, je ne vous le cache pas – mais, malheureusement, nous ne savons pas anticiper la décision européenne et objectivement, elle a un impact important, tenant compte du fait que les objectifs propres de chaque entité ne sont pas les mêmes et ne sont pas forcément et exactement ceux non plus de l'Europe. Donc, les 55 % européens que nous avons

convenus pour nous même, ils vont probablement rester au-delà de l'objectif européen traduit à la Belgique et à la Wallonie, mais ce n'est pas le cas de toutes les entités en Belgique, et donc, forcément, le cadre européen précis sera important pour la négociation de ce *burden-sharing*. Là, on est clairement dans la préparation, dans la discussion de ce sujet.

Pour ce qui concerne le désinvestissement dans les énergies fossiles, je pense avoir répondu il n'y a pas très longtemps, je ne sais plus si c'était une question écrite ou une question orale sur ce sujet – on peut vous la retransmettre –, mais toutes les étapes sont en cours, on est clairement dans le timing qui avait été annoncé.

De même que pour le déploiement des compteurs communicant, on n'a pas eu de révision du planning de ce point de vue là par rapport à ce qui est déjà prévu dans le cadre wallon, si ce n'est que nous avons eu évidemment, il y a déjà un petit temps maintenant, l'accord *prosumer* qui a aussi abouti à la mise en œuvre d'une prime de gratuité des compteurs communicant et de prime également pour la domotique, qui permet donc d'avoir un soutien à la fois pour les *prosumers* et pour les non *prosumers* qui souhaitent d'aller plus vite dans cette dynamisation, dans ce rôle d'acteur de la production et de l'intégration des énergies renouvelables.

Il y a clairement trois dimensions. C'est, d'une part, l'efficacité énergétique et l'isolation des bâtiments, pour réduire la consommation, le besoin énergétique – et là nous devons continuer d'agir sur différents niveaux. Deuxièmement, il y a l'intégration de la production renouvelable. Je parlais à l'instant de l'éolien, on doit bien entendu poursuivre ce déploiement de renouvelable et augmenter la quantité absorbable sur le réseau. Là, on doit le faire avec les GRD, avec un certain nombre d'investissements qui le permette. On a commencé par exemple à intégrer du gaz renouvelable sur le réseau. Différentes étapes sont en cours. Et puis, il y a le déplacement des consommations qui est très très important en électricité pour ne pas augmenter les congestions locales ou plus globales, et faire en sorte que l'on décale les consommations au maximum au moment où l'électricité est disponible. C'est ce que nous faisons avec les primes domotique et gratuité des compteurs, mais c'est ce que nous faisons aussi avec la préparation des futurs tarifs électricité pour 2024 qui seront centrés justement sur ce déplacement des consommations.

Pour ce que vous appelez la feuille de route des secteurs, je suppose que vous voulez dire par là « l'introduction, secteur par secteur, des objectifs climats ». Là, nous sommes dans un calendrier tel qu'il a été également prévu. C'est-à-dire qu'à la fois un grand nombre de politiques sont en cours d'implémentation. Je pense par exemple à la stratégie économie circulaire, qui a été adoptée par le Gouvernement, je pense par exemple à tous les investissements en matière de

mobilité alternative, je pense par exemple à toutes les politiques en cours au travers des différents outils d'isolation des bâtiments et notamment de mobilisation des communes. Donc, un grand nombre de choses sont en cours mais, ce qui n'est pas encore disponible, c'est l'équation globale 2030 de 55 %. C'est tout à fait vrai, c'est l'objet du travail notamment en cours au niveau du panel citoyen, des experts du décret Climat qui a été saisi en parallèle, des différents corps sociaux qui ont été mobilisés à ce sujet, c'est-à-dire, les acteurs syndicaux, l'Union wallonne des entreprises, et cetera, et donc toutes ces contributions vont converger d'ici début de l'année prochaine vers un plan Climat qui devrait être adopté par le Gouvernement et également soumis d'ailleurs à l'enquête publique. C'est là que l'on aura la feuille de route complète. On ne part pas de rien. L'ensemble des secteurs sont déjà au courant, déjà mobilisés et ce que l'on peut en tout cas dire, c'est que l'on n'a pas la possibilité de dire qu'un secteur sera complètement exonéré d'une progression forte. Ce n'est pas possible. Nous aurons aussi un certain nombre d'éléments qui nous viendront du niveau européen. Par exemple, on devrait savoir d'ici la semaine prochaine ce qu'il en est de la politique ETS. Cette politique ETS 2030 et la décarbonation complète 2050, c'est déjà une fameuse feuille de route pour le secteur de l'industrie. Par exemple, on aura aussi des indications dans le cadre de la PAC, y compris sur le volet climat pour le secteur agricole puisque c'est quand même 13 % des émissions de gaz à effet de serre en Wallonie.

C'est un ensemble d'éléments qui s'additionnent et qui, progressivement, vont dessiner l'équation précise de 2030 des 55 % que nous pourrions valider d'ici début de l'année prochaine.

Monsieur Léonard, vous avez souligné un certain nombre de politiques sociales dans le secteur de l'énergie. Je sais que vous y êtes extrêmement attentif. Vous savez que c'est plus une volonté du gouvernement, en complément aussi avec d'autres initiatives prises au niveau fédéral. Entre temps, depuis l'installation du Gouvernement fédéral, il y a eu, notamment par mes collègues Tinne Van der Straeten et Pierre-Yves Dermagne, des choix qui ont été faits aussi par le Gouvernement fédéral qui se complètent avec des initiatives régionales. Il y a évidemment le travail initié par le Parlement en matière de compteurs à budget. Ce travail reviendra bien entendu dans les prochains mois.

Comme vous l'avez évoqué, nous mettons en place progressivement – le travail n'est pas terminé – un certain nombre d'outils et d'initiatives vers les publics défavorisés que ce soit au niveau, notamment, de l'amplification des primes MEBAR, c'est-à-dire l'augmentation des montants, l'augmentation du champ. C'est un point qui est à l'ordre du jour du Gouvernement, normalement de cette semaine, également en termes de soutien en matière de rénovation des bâtiments. Je l'évoquais avec les plateformes rénovation notamment.

Il y a un ensemble d'initiatives qui ont été prises dans le cadre de la crise sanitaire ou qui vont être prises. Je pense que l'on est tout à fait en phase sur cet objectif qui n'est pas simple parce que l'on a des budgets importants qui sont disponibles. Heureusement. Nous voulons réaliser une transition juste. C'est une affirmation très forte. On ne peut pas réaliser les 55 % de réduction de gaz à effet de serre si l'on n'a pas cet objectif-là. On ne pourra pas y arriver. Il faut mobiliser l'ensemble de la population. On le traduit aussi, par exemple, dans le logement social chez le collègue Collignon avec des budgets importants aussi. Ceci, c'est tout à fait clair, mais ce n'est quand même pas simple parce qu'il faut trouver la bonne manière et les bons outils pour toucher tous ces publics. Vous savez comme moi que ce n'est pas toujours le plus évident. Dans toutes les situations, il faut des outils tout à fait adaptés.

Voilà, Monsieur le Président, terminez peut être par l'intervention de M. Heyvaert, mais j'ai déjà en partie évoqué sur toutes les politiques déjà mises en œuvre au niveau du transport en commun et également de la mobilisation des agents du transport public, du respect, des engagements vis-à-vis du transport public. Vous avez tout à fait raison de le souligner. On ne le dira jamais assez. Nous mettons en œuvre le contrat de service public dans toutes ses dimensions. D'une certaine façon, au-delà puisque nous avons traduit par des augmentations budgétaires importantes, déjà l'année passée, par rapport aux impacts importants, en dizaine de millions d'euros, de la crise sanitaire. Nous continuons de respecter nos engagements, malgré la crise sanitaire. C'est le cas aussi pour la politique de gratuité. C'est évidemment de cette façon que nous pourrions réussir à avoir un transfert modal réel en ayant un service convaincant du côté du transport public et en ayant aussi des infrastructures alternatives en termes de modes actifs.

Voilà, Monsieur le Président, Messieurs les Parlementaires.

M. le Président. – Merci, Monsieur le Ministre.

Alors, chers collègues, soit vous êtes impatients de réagir et vous le faites. Je n'ai pas de problème. Soit vous êtes plus patient et vous attendez que l'on arrive à chaque programme pour revenir sur les sujets. Je vois que dans la salle on acquiesce à ma proposition, sauf M. Douette qui n'acquiesce pas. Il a dit que la salle 2 était d'accord aussi ?

M. Douette (MR). – Je peux attendre tout à l'heure, oui.

M. le Président. – C'est merveilleux Monsieur Douette. Je vous remercie de votre patience.

Nous allons passer à l'examen de chaque programme, en commençant par les recettes par programme.

Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole sur le dispositif des recettes ? Je ne vois personne.

Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole sur la division 14 « Mobilité et infrastructure » ?

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Président, vous envisagez de traiter les cavaliers budgétaires après ceci, après l'ensemble des dépenses ?

M. le Président. – Oui, je ne suis pas très original, je vous le concède, je lis ce qui m'a été soumis par le greffe et je m'applique à le lire parce que je sais que si je ne le fais pas, j'ai des problèmes, et je ne tiens pas à avoir des problèmes.

Évidemment, nous allons reprendre chaque cavalier et par la suite ce sera peut-être plus simple, mais je devais quand même lire ceci.

Je devais aussi vous demander si la division 15 « Agriculture, ressources naturelles et environnement », il y avait une demande de prise de parole, sachant que l'on organisera chaque cavalier.

Si plus personne ne demande la parole, on va examiner les dépenses par programmes.

Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole sur les dépenses ?

La parole est à M. Hermant.

M. Hermant (PTB). – Je m'excuse Monsieur le Président, j'avais une petite intervention à faire pour les recettes.

Pour les recettes, il y a une hausse notamment du fait de la variation des prix du quota d'émissions, 7 millions d'euros – je parle bien du système ETS –, suite à l'accord de coopération entre les Régions et l'État fédéral relatif au partage des objectifs belges climat-énergie. Vous en avez déjà parlé il y a un instant, la Wallonie reçoit 30,65 % des revenus de la mise en enchère des quotas d'émissions prévus par le système ETS. Vu le prix moyen du quota qui a augmenté, les recettes wallonnes sont estimées à 118 millions d'euros contre 111 initialement.

Nous avons donc des questions spécifiques là-dessus. Sur base de quel prix de la tonne de CO2 seront estimées les recettes du système ETS initialement ? D'après de nombreux experts, la cause de la hausse récente du prix de l'électricité est aussi due à cette augmentation du prix de la tonne de CO2. Les producteurs d'énergie voient donc leurs frais de production augmenter. Cette augmentation du prix de l'électricité montre que les producteurs redirigent directement cet impact sur les ménages, alors que le but premier de ce système est, en principe, d'empêcher les producteurs de polluer.

Voyez-vous une mesure à mettre en place pour que les ménages wallons ne voient pas leur facture d'électricité augmenter à cause de ce système ? Autrement dit, allez-vous faire en sorte que les ménages wallons ne paient pas une nouvelle taxe carbone en payant les recettes wallonnes du système ETS ?

D'après certains observateurs, le prix de la tonne CO2 atteint des sommets, mais les augmentations de recettes wallonnes ne sont que de 7 millions d'euros. Ce sommet était-il prévu au départ ? Existe-t-il déjà des prévisions de recettes du système ETS pour les années 2022, 2023, 2024 ?

Voilà pour mes questions spécifiques relatives à ce système.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – D'abord le système ETS est un système européen. Il ne s'impacte pas directement sur la facture d'électricité. Il a évidemment un impact pour les industries, mais pas uniquement les producteurs d'électricité. Je rappelle que la production en tant que telle n'est qu'une partie limitée de la facture, puisqu'il faut ajouter les différentes surcharges et taxations des différents niveaux de pouvoirs.

On est donc vraiment sur deux choses différentes.

Le système ETS est en fait une contrainte. Vous disiez encore tout à l'heure qu'il n'y avait pas de contraintes sur le marché, c'est faux. Il est une contrainte. Il signifie que progressivement, à l'échelle européenne, on est dans une obligation de diminuer chaque année les émissions de gaz à effet de serre de l'industrie jusqu'à 0 en 2050.

C'est quand même extrêmement contraignant. Cela impacte très fortement, cela veut dire que cela va aboutir à ce que certaines installations ferment ou soient modernisées parce qu'elles sont trop polluantes. C'est donc vraiment une contribution très importante du secteur de l'industrie. La seule chose c'est qu'il y a effectivement une fluctuation qui n'est pas totalement prévisible, puisque c'est un marché du prix du carbone. Nous faisons donc des estimations. Nous avons effectivement une certaine part de la recette belge qui est impactée sur la Wallonie. Cette part pour l'instant est incertaine puisque le *burden sharing*, qui va jusqu'à 2030 et qui comprend donc 2021, n'a pas encore été finalisé. C'est la raison pour laquelle nous sommes limités à 75 % de l'utilisation, jusqu'à ce que le *burden sharing* nous dise exactement le montant, mais pour le reste, le prix précis des quotas, lui, est impacté directement en fonction du prix du marché. Je n'ai pas les chiffres sous les yeux de combien c'était à l'initiale et combien c'est à l'ajustement, mais si vous voulez, je peux vous le redonner, par rapport à la tonne de CO2, mais c'est simplement les chiffres du marché qui sont impactés dans la part de quota wallon. Je le répète, on n'est pas là dans un lien direct avec le prix de

l'électricité. On est plutôt dans un lien direct avec le niveau de rentabilité des industries.

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

M. Hermant (PTB). – Je vais relire attentivement ce que vous venez de dire, mais donc oui, effectivement, une partie est reportée sur les factures des ménages. On reviendra sur ce point-là.

M. le Président. – Puisqu'il n'y a plus de demande d'intervention sur les recettes, quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole sur les dispositifs des dépenses ?

La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (cdH). – En considérant, Monsieur le Secrétaire, que les cavaliers budgétaires entrent bien dans le dispositif des dépenses ? Si cela va pour vous. OK, d'accord.

M. le Président. – Si Monsieur est d'accord, je suis d'accord.

M. Matagne (cdH). – Merveilleux. Je préférerais aussi lui demander avant de m'engager.

M. le Président. – C'est plus sûr.

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, j'ai bien compris qu'un amendement allait être réalisé dans le cadre du panel climat pour le jeton de présence des participants. Je salue évidemment la volonté d'organiser ce panel climat. Ma collègue Marie-Martine Schyns, comme vous le savez, a déjà fait la proposition depuis plus d'un an. Je ne vais pas cacher que l'on aurait apprécié être associé à cette dynamique. Simplement, Monsieur le Ministre, on regrette que le Parlement soit quelque part mis de côté dans l'organisation de ce panel climat. Je ne suis pas le seul à le regretter, Mme Nikolic l'a fait également en commission. Le regret est que sauf erreur de ma part, l'ensemble des débats se déroule à huis clos et donc comment garantir finalement que le Parlement, et en l'occurrence la minorité, puisse recevoir des informations correctes concernant ces débats ? Je ne vais pas dire que cela m'inquiète, mais en tout cas, j'aime mettre des balises pour éviter la dérive. Il est prévu que les membres de votre cabinet puissent non pas agir dans les débats ou interagir, mais en tout cas puissent orienter l'organisation des travaux. J'aimerais avoir la garantie que vous n'allez pas – quand je dis « vous », c'est l'ensemble de votre équipe – orienter les débats et nous communiquer des informations qui auraient été – je ne vais pas dire erronées – quelque peu galvaudées. J'aimerais avoir des précisions sur ce système et que le Parlement puisse avoir la garantie d'une information correcte et sincère.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – J'espère que vous avez confiance en moi, Monsieur Matagne ? Je ne vais quand même pas vous donner de mauvaises informations du panel citoyen.

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, lorsque vous aurez rendu visite aux communes concernées par la RN54, j'aurai confiance en vous.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – C'est prévu vendredi, figurez-vous, mais il y a une autre question dans l'ordre du jour donc je vous le dirai tout à l'heure.

Je reviens à votre question. C'est un vrai panel citoyen. Vous avez été invité au démarrage de ce panel, à l'installation de ce panel. Un certain nombre de parlementaires ont participé, enfin ont pu suivre l'installation. Je n'ai pas eu d'autre interaction avec eux depuis. Ils sont encadrés par des professionnels qui ont été présentés à cette occasion-là. Ils vont se voir plusieurs fois d'ici le printemps. Ils ont la possibilité d'auditionner un certain nombre d'intervenants, voire de demander des contributions. Je me suis engagé à ce que le résultat de leurs travaux soit transmis au Parlement, aux administrations, à mes collègues ministres, également d'autres niveaux de pouvoir, parce que probablement que la discussion débordera vu la répartition des compétences. Par contre, nous nous sommes bien engagés à ce que les décisions soient bien prises aux endroits où elles doivent l'être. C'est une contribution que j'estime très importante, très utile, parce qu'elle est un point de vue que nous espérons représentatif des citoyens de par la constitution du panel – c'est en tout cas le pari – mais qui n'empêche pas qu'il y ait une décision politique, démocratique qui doit être prise en respect des budgets, en respect de la légalité, en respect des responsabilités notamment du Parlement, et cetera. Donc, c'est totalement clair et c'est de cette façon-là que cela a été présenté. Je ne vois pas comment vous imaginez que je pourrais me permettre de trahir les travaux du panel, ce qui en ressortirait, et cetera. Je pense que cela ne résisterait pas un jour à des réactions, soit des membres du panel, soit d'autres intervenants. On est vraiment dans une logique tout à fait transparente, mais citoyenne. Un vrai débat citoyen qui doit donc avoir une certaine liberté de travail, en tant que citoyen, en étant le plus encadré possible dans cette dynamique. J'espère que vous serez convaincus du résultat, ou en tout cas de la dynamique, parce que la dynamique elle-même, d'abord c'est un pari. J'espère que cela fonctionnera très utilement et que l'on pourra tirer des leçons de cette dynamique, puisque nous avons aussi mobilisé un certain nombre d'intervenants pour analyser le processus lui-même et pouvoir en tirer aussi d'autres leçons pour l'avenir. Je n'ai aucunement l'intention d'orienter les conclusions du panel. Par contre, il est clair qu'à un moment donné, il faudra faire des choix, valider des choix ou faire des arbitrages. Nous n'en sommes pas encore là, mais ils devront être faits à un moment donné.

M. le Président. – J'ai eu l'occasion d'observer M. Matagne, il est radieux, je suis convaincu qu'il est rassuré, mais je demande confirmation.

M. Matagne (cdH). – Me voilà rassuré, effectivement, Monsieur le Président, je veux aussi rassurer M. le Ministre : je suis évidemment convaincu par la dynamique et sa volonté, mais l'histoire nous a montré que le monde politique n'était pas toujours parfait, pour le dire simplement, et donc j'espère installer les balises nécessaires pour qu'il le devienne. Je suis un idéaliste, comme vous le savez. Merci beaucoup.

M. le Président. – Sur la notion de perfection du monde politique, je peux vous rejoindre. C'est un éternel travail. Il faut affiner.

Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole sur la division 2 « Dépenses de cabinets », programmes 02-03 « Subsistance » ?

Personne.

Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole sur la division 10 « Secrétariat général », programme 10.08 « Plans d'investissements de transition et Get up Wallonia » ?

La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, concernant l'AB 01.10 « Provisions, résilience, relance et redéploiement », à l'initial 2021, 108 millions étaient prévus dans cette provision, dont 88 auraient été liquidés dès cette année et 20 auraient été liquidés en 2022. Durant l'année, cependant, des arrêtés de transferts ont été pris, diminution d'un peu plus de 43 millions en engagement et de 39 millions en liquidation. Il n'est plus prévu de dépenses pour 2022, comme à l'initial donc. L'ajustement indique un engagement de 77,5 millions, une liquidation de 62,2 millions qui est moindre qu'à l'initial voté en décembre 2020. Aussi, la justification mentionne que la variation du crédit vise principalement à compenser les prêts de financement des vagues 13 et 16 en matière de covid, donc cela laisse imaginer que le Gouvernement a ponctionné des crédits du Plan de relance pour financer les aides covid. J'aimerais savoir vers quelles dépenses ont été transférés ces montants, déplacés par arrêté de transfert. Les dépenses en question visées dans les arrêtés de transfert étaient liées à des projets en lien direct avec le Plan de relance ? Quels étaient les objets de ces arrêtés de transferts ?

Enfin, pourquoi plus aucune dépense de liquidation n'est prévue pour 2022, comparativement à l'initial 2021 ? Je vous remercie d'avance pour vos précisions.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur le Député, il est vrai qu'il y a eu différents transferts qui ont été nécessaires pour réaliser les engagements liés à la crise sanitaire. Je pense par exemple à un certain nombre d'aides économiques qui ont été additionnées par plusieurs vagues successives,

sur lesquelles il y a eu également des extensions de destinataires, notamment vers les ASBL économiques, par exemple, et donc nous avons du mobiliser plusieurs budgets de provisions, tels qu'ils étaient prévus, pour pouvoir rendre disponibles ces aides économiques au moment où il était nécessaire de les mobiliser. C'est ce qui a été fait.

Ensuite, ici, à l'ajustement, on a reconstitué les provisions en réorganisant à certains moments, principalement au départ, puisqu'entre-temps, on a eu tout le débat sur le Plan de relance européen, sur Get up Wallonia, sur l'intégration en un seul Plan de relance. Tout cela se traduit dans la provision principale, qui est hébergée chez le ministre-président, et qui va donc déboucher sur une mise en œuvre progressive et par des transferts budgétaires au fur et à mesure de l'avancement des projets. On est donc bien sur une dynamique générale qui est centralisée par le Gouvernement exactement comme on l'avait dans les plans Marshall, donc une localisation centralisée et ensuite une libération des montants au fur et à mesure de la réalisation des projets.

Nous devons d'ailleurs encore faire un travail quant à la planification précise pour les prochaines années. Le Plan de relance total tel qu'il a été communiqué ne se décline pas encore année par année jusqu'à la fin, on a des montants globaux. On voit plus ou moins les volumes budgétaires ou disponibles par année, mais il n'y a pas encore de planification précise de chaque projet.

Pour ce qui concerne, dans mes compétences, l'année 2021, plusieurs politiques ont déjà été mises en œuvre et décidées : l'appel POLLEC avec 20 millions d'euros, l'appel WASI avec 21 millions d'euros, des engagements au niveau de l'administration, l'OTW pour un total de 43 millions d'euros, également certains montants décidés pour un total de 6,6 millions d'euros chez ma collègue la ministre Tellier, qui était aussi concernée par la même provision budgétaire. Nous avons d'autres projets qui se poursuivent, notamment d'autres appels à projets vers le secteur de l'économie sociale en matière de transition ou vers des parkings vélo au niveau des écoles.

On est là dans un travail itératif, il n'est pas encore possible, dans les étapes successives que l'on a connues sur l'élaboration du Plan de relance et sur le dégagement de montants considérables – ce sera sans doute plus possible l'année prochaine –, de faire une planification précise pour chaque projet quasiment mois par mois, puisqu'on est maintenant en milieu d'année. Nous concrétisons les engagements au fur et à mesure de ce qui est véritablement disponible, mais dans le cadre de tout ce qui est annoncé dans le Plan de relance. L'ensemble des sujets sont bien repris dans le Plan de relance.

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

M. Matagne (cdH). – Merci, Monsieur le Ministre.

M. le Président. – Nous passons au programme 14.01 « Fonctionnel ». Personne.

Nous passons au programme 14.02 « Action et coordination de politiques de mobilité et de sécurité routière ».

La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (cdH). – Aux pages 26 et 27, les AB 63.05 et 63.02 concernent les subventions aux pouvoirs locaux destinées à équiper et améliorer le réseau routier en matière de sécurité routière, d'intermodalité et de mobilité ainsi que pour la construction et l'aménagement de pistes cyclables dans le cadre du réseau cyclable structurant régional. Ces deux AB sont créés grâce à un cavalier budgétaire voté à l'initial 2021. La mesure vise à subsidier les provinces et les communes en vue d'équiper et améliorer le réseau routier en matière de sécurité routière. Je ne vous refais pas tout l'intitulé.

Le cavalier budgétaire voté à l'initial 2021 prévoyait que cette subvention soit octroyée aux pouvoirs locaux. Ici, il est précisé que ce sont les provinces et les communes qui recevront ce subside. La justification est que l'AB sera alimenté en cours d'année en fonction de l'avancement des projets, vous venez de le justifier.

Pouvez-vous d'abord nous orienter sur le type de projet ? Par ailleurs, je m'interroge : les provinces ne sont plus gestionnaires des voiries depuis 2015, même si cela avait été décidé déjà depuis 2010. C'est la Région qui a récupéré le réseau routier dans son escarcelle, comme vous le savez, d'ailleurs je vous interroge régulièrement à ce sujet.

Certes, certaines provinces aident les communes dans la gestion de leurs voiries, comme la Province de Namur en l'occurrence, mais le plus simple n'aurait-il pas été de viser directement les communes ? J'entends que l'on octroie de nouvelles missions aux provinces, missions qu'elles ne sont plus censées maîtriser depuis 2015. J'aurais aimé avoir des précisions à ce sujet parce que cela va un peu à l'encontre de la mission, de la politique menée par M. Collignon qui vise à ne plus travailler au niveau provincial, mais à se contenter de supracommunalité, mais directement articulée au travers des communes.

Je vous remercie d'avance pour vos précisions.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – La situation est variable suivant la réalité des différentes provinces. Cela vise notamment ici certains corridors vélos. Effectivement, dans certains cas, il y a une mise en commun au niveau de la province de budgets et de politiques définies au départ des communes. C'est plus dans une logique de mise en commun, de regroupement, qu'en tant que telles les

missions provinciales. C'est de cette façon-là que cette disposition a été prévue pour être le plus efficace en fonction des situations pour certaines mises en œuvre d'investissements de mobilité.

M. Matagne (cdH). – J'ai bien entendu votre réponse, Monsieur le Ministre. Quelque part, vous allez organiser la supracommunalité pour les corridors vélos et ce sera géré par les provinces.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – En tout cas, dans un certain nombre de situations, oui, suivant la réalité de chaque province.

M. Matagne (cdH). – D'accord, merci pour vos précisions.

M. le Président. – Bien. Plus personne au 14.02.

Au 14.03 « Transport urbain, interurbain et scolaire ».

La parole est à M. Hermant.

M. Hermant (PTB). – Nous avons déjà posé plusieurs fois la question à ce propos. Je voudrais que l'on parle du financement de la gratuité partielle des bus TEC.

Au départ, après les négociations gouvernementales, vous aviez prévu le coût de la gratuité partielle pour les jeunes, les pensionnés, les travailleurs qui se retrouvent en situation de chômage. Cela portait sur un montant de 29 millions d'euros, mais ce montant a été revu suite à une erreur de calcul. Le coût est finalement de 45,2 millions d'euros.

Pour l'instant, nous n'avons pas eu de réponse claire et précise à la question d'adapter le budget initial. Vous avez dit lors de commissions précédentes que ce serait adapté dans le futur, mais nous revenons avec cette question : allez-vous faire en sorte que le budget gratuité partielle soit adapté ? Nous avons parlé au départ de ce point d'ajustement sur le Plan de relance, et cetera. Nous voyons déjà quelques éléments dans l'ajustement, mais la gratuité partielle est quand même un des points particulièrement importants pour ce Plan de relance et pour la transition en matière de mobilité. Ce n'est pas un secret que c'était un cheval de bataille de la part du PTB puisque la gratuité, comme le font certains pays, permet vraiment de changer les choses.

On a parlé, il y a quelques instants, des politiques punitives concernant les travailleurs qui ont des voitures. On attend qu'il y ait une politique attractive au niveau des transports en commun. La gratuité en fait partie, comme l'ont montré certaines villes et pays.

M. le Président. – Sur le 14.03, la parole est à M. Douette.

M. Douette (MR). – Je viens sur deux AB – l'AB 41.13.40 et l'AB 61.11.41 – qui parlent de l'investissement dans la flotte et du verdissement.

On voit que l'on augmente l'investissement. Monsieur le Ministre, imaginez-vous également, dans ces structures, ou avez-vous discuté avec les TEC pour avoir ce que l'on appelle des bus volants, non pas qui volent, mais qui peuvent venir remplacer à des endroits où il y a une saturation ? On n'a plus eu jusqu'à présent, parce qu'il y a eu la situation de crise, mais souvenez-vous, à plusieurs reprises, plusieurs collègues vous ont interpellé sur des bus qui étaient bondés notamment en septembre, que ce soit dans les zones rurales ou urbaines par une concentration d'élèves importante. On avait dit à ce moment-là qu'il y avait un temps de décalage assez important pour le TEC pour s'adapter.

Dans cet investissement, prévoyez-vous des bus qui peuvent venir renforcer – terme plus adéquat peut-être – ces lignes qui sont, le cas échéant, saturées dès début septembre ?

Par rapport au verdissement de la flotte, envisagez-vous, le cas échéant, ce verdissement des bus qui pourraient fonctionner avec du biogaz ?

M. le Président. – Mon collègue me faisait remarquer qu'un bus qui vole, en fait, c'est un avion....

La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, je ne reviendrai pas cette fois-ci sur la gratuité à deux ou trois euros du ministre-président, ou la vôtre à 12 euros.

À l'initial 2021, l'intervention financière pour les charges d'exploitation de l'OTW étaient de 408 millions d'euros. À l'ajustement les crédits prévus sont de 433 millions d'euros ; il y a donc une augmentation de 23 millions d'euros. Ceci vise à compenser la perte de recettes estimée des TEC en raison de la baisse du chiffre d'affaires liée aux TEC.

Plusieurs études ont montré que la baisse du nombre d'abonnements en Europe, que ce soit pour les bus ou pour les trains, pourrait devenir structurelle. J'aimerais savoir si nous allons devoir compenser ces pertes de manière structurelle, c'est-à-dire année après année.

Par ailleurs, à la page 54, l'AB 61.07.41 « FAST 2030, mobipôles », vous avez évoqué que cela restait une priorité pour vous, et c'est une très bonne chose. Par contre, vous diminuez les crédits de 1 million d'euros. J'aurais aimé savoir pourquoi vous les diminuez maintenant. Est-ce parce que l'on n'est pas en faculté de réaliser dès cette année ou est-ce parce que l'on prévoit de reporter pour mieux avancer plus vite par la suite ?

Aux pages 55, 58 et 59, ce sont trois AB liés : l'AB 61.08.41 « Intervention de la Région dans les coûts des travaux exécutés aux ports de Charleroi, de

Namur, de Liège », l'AB 73.09.20 « Construction, acquisition et aménagement du réseau de voies lentes le long des voies hydrauliques » et l'AB 73.17.10 « Construction, acquisition et aménagement du réseau des voies lentes ».

J'ai deux observations concernant ces articles. À l'initial, nous avons souligné la réduction des moyens de l'AB 73.09.20 vers l'AB 73.17.10. On constate à l'ajustement un mouvement inverse : on transfère 2,3 millions d'euros de l'AB 73.17.10 vers l'AB 73.09.20. Ce n'est pas la première fois que cela arrive et vous nous aviez justifié une erreur la dernière fois, mais dans un autre programme. J'aurais aimé savoir si ici c'était de nouveau une erreur ou s'il y avait une raison bien spécifique que vous pouviez nous exposer.

On observe aussi un transfert de l'AB 73.10.17 vers l'AB 61.08.41 de 1,4 million d'euros pour financer l'aménagement des berges du RAVeL de Charleroi. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi on transfère directement les crédits, car dans d'autres ports autonomes c'est le SPW qui conserve la main. Pourquoi n'est-ce pas le cas à Charleroi ?

Je vous remercie d'avance pour l'ensemble de vos réponses.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur Hermant, concernant la gratuité, je vous rassure, la bonne nouvelle est qu'on le fait, on est déjà une deuxième étape très importante de réduction. On va réduire pour le 1er septembre 2021 de 70 % ; on est à 30 % du prix de début de législature en deux réductions successives sur les abonnements. On aura l'étape suivante d'ici la fin de la législature.

Il n'y a pas de budget prévu cette année-ci parce que, pour la contribution de cette année-ci, on est à l'intérieur de l'enveloppe qui était prévue, qui était disponible. Par contre, vous avez raison qu'en début de législature il n'avait pas été prévu l'enveloppe tout à fait complète de la gratuité, parce que le coût n'était pas connu. C'était un coût de l'ordre de 46,7 millions d'euros alors qu'il était estimé plutôt à 29 millions d'euros. Comme vous le savez sans doute, c'est prévu désormais via le Plan de relance de la Wallonie, dans l'axe 2, chapitre 6. Le complément a donc bien été prévu pour réaliser la totalité de l'engagement de l'accord de gouvernement à ce sujet, si ce n'est que l'on doit être prudent par rapport à la TVA, mais nous y reviendrons ultérieurement.

Monsieur Douette, concernant les questions sur le verdissement, j'ai d'abord cru que vous parliez au premier sens du terme de « bus volant ». Concernant la période sanitaire, nous avons mis en œuvre un contrat-cadre en appel au marché concernant les autocaristes pour venir seconder les lignes existantes, pour avoir moins de personnes dans les bus. Ce contrat s'est

terminé au 30 juin. Il a bien été activé et consommé ; environ 10 millions d'euros qui y ont été consacrés.

À certains endroits, il y a une surpopulation structurelle dans les bus, mais c'était surtout en raison des mesures sanitaires qui nécessitaient davantage de distance entre les personnes. Il n'est pas prévu de poursuivre ce marché, sauf s'il devait y avoir une nouvelle situation sanitaire qui le nécessite.

L'hypothèse d'avoir des bus volants n'est pas très efficace du point de vue de l'OTW, parce que c'est très compliqué à gérer. Il faut que les conducteurs aient une connaissance de tous les circuits. Ce n'est pas très transparent non plus comme offre pour la population. L'idée, c'est plutôt d'avoir une adaptation de l'offre au fur et à mesure de la population qui utilise les transports en commun et, si nécessaire, de renforcer certaines lignes ou parfois de les diminuer en fonction de la fréquentation réelle.

C'est aussi une manière de répondre à M. Matagne qui demandait si l'on devait tout le temps compenser une éventuelle baisse de fréquentation. On n'a pas de réponse définitive à cela. On ne devra pas tout le temps compenser parce que l'on va adapter l'offre, et l'on va faire en sorte que l'offre corresponde à la demande, à la hausse comme parfois à la baisse.

J'espère bien que l'on ne va pas effectivement rester dans une baisse de fréquentation des transports en commun et qu'on va la récupérer progressivement, mais c'est tout à fait clair que l'on a perdu quelques années, en termes d'attrait des transports en commun, c'est une certitude, à cause de la crise sanitaire. On a par contre gagné quelques années en attrait des modes actifs, et c'est une bonne chose. On est encore aujourd'hui – je ne sais pas si vous le mesurez, parce que c'est quand même hallucinant – dans l'impossibilité d'acheter un vélo, parce que tous les vélocistes sont débordés, il y a un problème de production mondiale, notamment au niveau des dérailleurs, c'est tout de même assez sidérant.

Espérons que cet engouement pour les modes actifs se poursuive et ira de pair avec les infrastructures qui sont en construction. Au niveau du transport en commun, j'espère bien que l'on pourra progressivement redorer leur blason, leur attrait suite à ce qu'ils ont perdu dans la crise sanitaire. Il n'y a pas de certitudes de ce point de vue.

Concernant les motorisations et le verdissement, on est plutôt dans le choix, dans la dynamique de travailler sur des modèles hybrides ou électriques et à terme aussi hydrogène, d'où les expériences pilotes prévues, mais, pour l'instant, ce n'est effectivement pas le biogaz qui est privilégié par l'OTW. Cela pourrait éventuellement évoluer dans le temps.

Concernant la question sur l'investissement au niveau des berges de Charleroi, c'est suite à la décision du Gouvernement du 28 janvier qui s'est traduite de

cette façon-là, puisqu'il était prévu que ce soit financé au départ du Plan infrastructures et mobilité pour tous, mais ce n'est pas une règle générale, cela dépend des situations particulières et des différents montages tels qu'ils sont envisagés.

Enfin, concernant les réallocations successives, je dois bien dire que l'on est parfois obligés de tenir compte d'un certain nombre de contraintes ou d'éléments neufs qui n'étaient pas forcément prévus au moment du budget initial, donc c'est vrai que de temps en temps, cela donne lieu à des allers-retours qui ne traduisent pas forcément les mêmes arguments qu'au niveau de l'initial, mais qui paraissent illisibles dans la répartition budgétaire. Ce n'est pas l'objectif de généraliser ce genre de situations.

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

M. Douette (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses.

Je vous rassure, je ne veux pas faire voler les bus, mais la situation que l'on a vécue il y a deux ans, c'est que des bus, qui sont gérés par le même privé restaient au dépôt et ne pouvaient pas aller desservir une autre sous-direction parce que le bus était affecté à la ligne X et donc, quand il avait fini son service, il devait rester dans l'entrepôt pour la ligne X et ne pouvait pas aller soutenir la ligne Y, parce que c'était une autre direction. J'ai toujours entendu, depuis que je suis ici, que l'on avait fusionné les directions, or en interne, au niveau de l'OTW, ils fonctionnent toujours de cette manière-là, et donc cela pose des problèmes. On a des bus qui sont en attente dans des dépôts et qui ne peuvent pas être affectés dans le cadre privé, sous peine d'une amende de 500 euros. J'ai parlé avec des gestionnaires privés qui ont eu une amende de 500 euros parce qu'ils avaient eu le malheur d'adapter un bus sur une autre ligne. Effectivement, pour les bus électriques et le verdissement de la flotte, j'entends bien ce que vous dites quant au bus électrique. Si en tout cas, dans les zones urbaines, c'est efficace, dans les zones rurales, il y a plus de difficultés pour l'utilisation du bus électrique, d'où l'idée de partir vers l'hydrogène ou le biogaz.

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

M. Matagne (cdH). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos précisions. Simplement, pour le mobipôle, vous n'avez pas répondu, sauf erreur de ma part. Il y a une réduction d'un million...

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Oui, mais parce que cela, je l'avais déjà évoqué dans mon exposé introductif. Effectivement, on a réduit simplement parce qu'on est un petit peu plus tard dans le calendrier que prévu, mais donc cela n'impacte pas le programme général, mais la dépense 2021, oui.

M. le Président. – Parfait, on poursuit.

Le 14.11 « Réseaux routiers, autoroutiers et voies hydrauliques, construction et entretien du réseau ». Personne.

Le 14.51 « Fonds budgétaire du trafic fluvial ». Personne.

Le 14.52 « Fonds budgétaire du trafic routier ». Personne.

Le 14.54 « Fonds budgétaire des études techniques ». Je ne vois personne.

Je propose d'examiner la division organique 15 « Agriculture, ressources naturelles et environnement ». Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole sur le programme 15.13 « Prévention et protection air, eau, sol » ?

La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, les pays développés ont conclu un objectif international consistant à fournir 100 milliards de dollars par an à partir de 2020 via notamment des ressources nouvelles et additionnelles avec un équilibre entre le financement de l'adaptation et de l'atténuation. Il faut reconnaître évidemment que cet objectif n'est pas atteint pour l'heure. Quelles sont vos ambitions en matière de financement climatique international ? Avez-vous l'intention de rehausser ces engagements ? Êtes-vous en contact avec les différentes entités du pays dans ce cadre, et ces discussions ont-elles eu lieu au sein de la CNC ?

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Nous sommes dans la mise en œuvre des engagements qui ont été pris par la Région et c'est un volet qui me tient très fort à cœur. Je pense qu'il est tout à fait indispensable vis-à-vis des pays en développement qu'il y ait des fonds qui viennent financer et l'adaptation et les investissements pour endiguer le réchauffement climatique dans ces pays, sans quoi c'est impossible d'avoir un accord mondial qui soit ambitieux, parce qu'évidemment les pays qui subissent et ne sont pas responsables historiquement du changement climatique n'acceptent pas de devoir se contraindre démesurément par rapport aux pays industrialisés.

Nous allons devoir retravailler sur ces sujets. Pour l'instant, on n'a pas eu de nouvelle ambition, je dirais, parce que, aussi, il n'y a pas eu de COP l'année dernière. Elle est reportée à cette année-ci. Il n'y a pas non plus eu le nouveau *burden-sharing* qui est en cours et qui pourrait aussi aborder ces questions de financement international, puisque c'est vrai que dans le *burden-sharing* on aborde potentiellement beaucoup de questions : la répartition des revenus, la répartition de l'obligation gaz à effet de serre, la répartition du renouvelable, mais également le financement

international. Donc, ce sont des sujets qui vont clairement être au centre des discussions dans les prochains mois, aussi bien en intrabelge qu'aussi lorsque je vais notamment aller à Glasgow au mois de novembre et que je vais rencontrer un certain nombre d'interlocuteurs, des pays notamment de la francophonie où nous avons traditionnellement beaucoup d'investissements, de soutiens, et c'est très apprécié. C'est en tout cas mon intention de poursuivre une ambition de la Région dans cette dynamique, mais il n'y a pas d'élément neuf récent à ce sujet.

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

M. Matagne (cdH). – Merci pour ces précisions, Monsieur le Ministre.

M. le Président. – Sur le 15.59 « Fonds budgétaire wallon Kyoto en matière de qualité de l'air et des changements climatiques ».

La parole est à M. Douette.

M. Douette (MR). – J'ai juste une petite intervention, il faut que je reprenne mes notes.

On parlait des bornes de rechargement, et je sais qu'une partie du fonds Kyoto servira également à financer ces bornes de rechargement. Vous avez cité tout à l'heure, Monsieur le Ministre, dans la réponse globale que vous avez donnée par rapport à mes questions, que vous aviez interrogé les ADL pour savoir où localiser l'ensemble de ces bornes. Puis-je vous demander s'il est possible de consulter également les gestions centre-ville, puisque toutes les communes n'ont pas le bonheur d'adhérer à une ADL, d'autres sont couvertes – une dizaine de communes en Wallonie – par des gestions centre-ville et non par des ADL. Je fais moi-même partie d'une des gestions de centre-ville. Je n'ai pas souvenance d'avoir été consulté en la matière. Elles font le même rôle que l'ADL, mais sur un territoire unique. S'il était possible également d'interroger les gestions centre-ville pour pouvoir avoir une vision globale au même titre que les ADL. Merci beaucoup.

M. le Président. – Sur le 15.59, personne d'autre ?

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Je prends bonne note de la suggestion de M. Douette. Je vais voir de quelle façon on peut l'implémenter, mais il est clair que l'approche qui est faite est à une échelle supra-communale, donc elle intègre clairement les différentes communes par sous-régions. J'entends bien votre commentaire et je verrai de quelle façon nous pourrions l'impacter, parce que n'avons pas encore interrogé les différentes structures. Nous sommes sur le point de pouvoir le faire, puisque j'ai une note au Gouvernement à ce sujet qui permettrait d'avoir un retour pour le mois d'octobre j'espère, et

donc de lancer l'appel aux communes avant la fin de l'année.

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

M. Douette (MR). – Merci pour votre réponse, Monsieur le Ministre, mais par exemple, la commune dont je suis le bourgmestre ne peut pas faire partie d'une ADL parce que nous avons une gestion centre-ville. On ne demande pas mieux d'intégrer une ADL, mais on ne nous autorise pas à faire bouger notre gestion centre-ville en ADL. Nous sommes donc un petit peu coincés.

Si vous avez donc l'occasion de les interroger également, ce serait sympathique.

M. le Président. – Quelqu'un demande-t-il la parole sur le programme 16.1 « Fonctionnels » ? Je ne vois personne.

Sur le programme 16.31 « Énergie » ?

La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, simplement pour faire le point sur deux petites choses.

Concernant les *prosumers*, en termes de récupération des primes compteurs intelligents voir où nous en sommes. Pouvez-vous confirmer que vous mettez bien fin à la mobilisation ?

Par ailleurs, concernant les clients protégés conjoncturels – c'est une bonne mesure évidemment – mais c'est juste l'occasion de revenir sur ce programme et voir où on en est. Concrètement, combien de clients protégés conjoncturels en Wallonie sont comptabilisés à ce jour ? Le Gouvernement a calculé une enveloppe supplémentaire de 10 millions d'euros et j'aurais aimé savoir comment ce montant avait été calculé. Je vous remercie d'avance.

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

M. Léonard (PS). – Je ne sais pas si M. le Ministre en a parlé tout à l'heure, je n'ai pas peut-être pas suivi.

Donc, sur la B 34.01, le crédit est destiné à compenser le tarif *prosumer* payé notamment par les détenteurs de panneaux photovoltaïques. On passe donc de 55 millions à 111 millions d'euros. Ces montants étaient connus alors pourquoi n'ont-ils pas été dégagés directement à l'initial ?

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

M. Douette (MR). – J'avais une première question sur la prime domotique, pour savoir où on en est dans la liquidation de cette prime domotique, qui est un décret que nous avons voté ici tous ensemble.

Au niveau de la B 53.0210, qu'en est-il au niveau du nombre de primes énergies ? Où en est la réforme de ces

primes ? Nous avons notamment parlé des primes au niveau de la toiture ? Savez-vous nous en dire un peu plus sur cette réforme au niveau de ces primes ? Merci beaucoup.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Concernant la question de M. Léonard sur les *prosumers*, c'est simplement que nous avons dû utiliser le budget nécessaire pour la compensation de la redevance en 2020 pour les aides covid, notamment parce que nous étions au-delà du vote de l'ajustement par le Parlement et qu'il y avait des sommes budgétaires supplémentaires qui étaient nécessaires de mobiliser en urgence.

Nous avons donc reporté ce versement vers les GRD de quelques mois ou quelques semaines pour qu'ils soient impactés sur l'année 2021. Forcément, nous avons donc deux budgets en un, d'où les montants que vous avez cités.

Deuxièmement, M. Matagne, il est effectivement bien prévu d'arrêter la mobilisation. C'est pour cela que nous avons prévu un budget de 3,5 millions, 3,7 millions d'euros qui représente le coût de la fin de cette collaboration malheureusement. En effet nous sommes arrivés au constat qu'il valait mieux travailler autrement et poursuivre avec le système de temporisation qui, lui, par contre, fonctionne bien, aussi bien avec Elia et Solar Chest, qu'avec l'AWAC et avec quand même un amortissement du lissage qui s'impacte de manière plus amortie que ce qui avait été pensé il y a deux-trois ans d'ici. Le dossier poursuit donc son implémentation de manière plutôt rassurante par rapport à ce qui avait été craint.

Pour ce qui concerne les clients protégés conjoncturels, c'est une politique qui a été mise en œuvre sur base de la crise sanitaire. C'est un nouveau statut que nous avons créé. Ce qui est un peu dommage, c'est que le nombre de personnes qui ont souscrit à ce statut reste encore limité, mais nous allons prolonger ce statut jusque fin de l'année. Cela permet qu'il y ait encore une sensibilisation, une information, vers les publics concernés qui sont forcément des publics plutôt précarisés. On était à un millier de ménages concernés au dernier recensement, donc cela reste faible par rapport au besoin social. Ce n'est pas facile de parvenir à mobiliser ces catégories de population, de trouver la bonne manière de les toucher.

Concernant la question des primes, la domotique et la gratuité des compteurs, on est bien dans la mise en œuvre, mais je dois vérifier, entre la première et la deuxième lecture au niveau des arrêtés de mise en œuvre des primes. Une communication large sera donc faite dès que tout le dispositif sera en place, mais le droit à ces primes est déjà existant. Nous aurons un effet rétroactif partiel pour la possibilité de disposer de ces primes à l'installation de domotique. Cela se poursuivra normalement jusqu'à la fin de la législature plus ou

moins, fin 2023, pour avoir le maximum de personnes qui soient sensibilisées à cette possibilité.

M. Matagne (cdH). – Je remercie M. le Ministre.

M. Douette (MR). – Merci pour vos réponses, Monsieur le Ministre.

M. le Président. – Nous passons au programme 16.41 « Première alliance Emploi-Environnement ».

La parole est à M. Hermant.

M. Hermant (PTB). – L'isolation est primordiale pour la transition énergétique, mais aussi pour que le confort des gens s'améliore et que leurs factures d'énergie diminuent. C'est d'ailleurs pour une recommandation des associations de lutte contre la pauvreté. On peut citer la fondation Roi Baudouin ou le Réseau wallon de lutte contre la pauvreté.

Nous avons besoin de plus d'investissements publics dans l'isolation des bâtiments pour combattre la précarité énergétique aussi. On voit dans le Plan de relance que des moyens seront mis en place, c'est une bonne chose. Cependant, au niveau de la stratégie wallonne de rénovation des logements, on voit que l'on reprend la même stratégie qu'auparavant avec un système de primes dont le caractère incitatif laisse à désirer.

De plus, aujourd'hui, la grande majorité des logements affiche toujours une mauvaise performance énergétique. Ce n'est pas le PTB qui le dit mais vous-même, dans la note explicative de votre nouvelle stratégie d'isolation.

Une note du conseil d'administration de la Société wallonne du crédit social du 24 juin et inquiétante nous est parvenue. Elle concerne le financement du Rénopack, voici ce qu'elle dit : « Les fonds nécessaires pour financer les prêts à taux zéro pour la rénovation des logements Rénopack sont mis à disposition de la SWCS par la Wallonie via des avances remboursables et via le fonds de roulement qui s'est progressivement constitué suite au remboursement des avances des années précédentes par la SWCS. »

Ce système a été mis en place par Jean-Marc Nollet, alors ministre du Logement et de l'Énergie, en 2012. Il a été repris ensuite par les différents ministres qui se sont succédé. Les fonds n'ont pas toujours été mis à disposition de la SWCS de façon anticipée et la SWCS a l'habitude d'avancer des liquidités à partir de sa trésorerie.

Aujourd'hui, la situation a pris une tournure inquiétante, la SWCS a avancé plus de 60 millions d'euros et il lui revient que les montants nécessaires à son remboursement ne sont pas prévus, malgré le fait

que les besoins de cette société ont été exprimés dans son budget initial et ajusté.

Malgré les nombreux *reportings* transmis à la DGO4, il est proposé au conseil d'administration d'envoyer un courrier au ministre de l'Énergie, M. Henry, pour lui expliquer que s'il ne trouve pas une solution de financement d'ici le 15 juillet, date de la prochaine séance du Conseil, le Conseil devra prendre la décision de stopper l'activité Rénopack afin d'éviter d'aggraver encore la situation ». Vous auriez demandé, Monsieur le Ministre, à avoir un délai supplémentaire au président du CA qui dit que la situation commence quand même à être tendue.

Pourriez-vous nous donner votre version des faits ? Est-il exact que vous ne voulez pas allouer la somme pour le Rénopack, et que la Société du crédit social va devoir stopper cette activité ? Pour rappel, le Rénopack est le prêt à taux zéro mis en place pour permettre de rénover les logements les plus précaires. C'est donc un outil phare de la Région wallonne pour pousser à la rénovation des logements, et plus précisément pour la rénovation des logements les plus précaires qui sont de véritables passoires énergétiques bien souvent. Je vous remercie.

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

M. Léonard (PS). – Sur l'AB 41.04.40 « Soutien à la mise en œuvre de la gestion énergétique des bâtiments régionaux et locaux UREBA », il y a une augmentation de 8,2 millions d'euros. Est-ce bien le montant débloqué pour financer l'appel à projets UREBA de juin ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Effectivement, on est bien dans une augmentation UREBA telle qu'on a pu l'activer très rapidement suite au besoin de relance, et cetera. Il y aura d'autres appels, bien sûr, qui suivront, mais ici, on est dans la mise en œuvre de dossiers d'encours.

Deux, concernant la question de M. Hermant, il y a bien une volonté de poursuivre le système Écopack Rénopack, bien entendu, qui fonctionne très bien et pour lequel il y a une demande très importante. Ce serait complètement absurde de chercher à diminuer ce système alors que nous cherchons justement à mobiliser, à augmenter la rénovation globalement des bâtiments et la mobilisation des ménages. Donc ce système va se poursuivre, même s'il y aura par exemple la prime simplifiée pour les toitures qui est aussi à l'examen du Gouvernement encore ici avant l'été pour avoir un autre mécanisme qui vient compléter et être attractif par sa simplicité pour un certain type de rénovation. Mais, on a clairement le système Écopack Rénopack qui se poursuit.

Par rapport à la situation budgétaire, il n'y a pas de modification par rapport à l'initial du budget, à savoir de 84 millions d'euros qui est prévu. La programmation annuelle a été adoptée par le Gouvernement le 17 juin. Ce que vous évoquez, Monsieur Hermant, ce sont plus des problèmes de trésorerie au niveau de la SWCS à hauteur de 60 millions d'euros, et donc là, nous sommes en train d'étudier cette situation. Mon cabinet a eu des contacts rapprochés avec la SWCS encore la semaine dernière à ce sujet. Nous allons donc voir de quelle façon ce problème peut être traité, mais il est clair que la solution doit pouvoir être trouvée pour qu'on n'ait pas de difficulté au niveau du fonds. Peut-être en allant voir notamment au niveau du solde du fonds puisqu'il y a des crédits variables qui sont disponibles comme la Cour des comptes l'a évoqué. En effet, le solde de ce fonds s'est amélioré, il est désormais de 124 millions d'euros au lieu de 87 millions d'euros. Donc il y a des possibilités d'action, mais il va falloir trouver la meilleure solution avec la SWCS, mais en tout cas, il est tout à fait souhaitable que le système se poursuive et que la trésorerie puisse également être gérée dans les prochains mois.

M. Hermant (PTB). – Apparemment, ce ne sont pas tellement des problèmes de trésorerie, mais plutôt des avances faites sur des projets, donc voilà. On reviendra certainement sur cette question, merci.

M. Léonard (PS). – Excusez-moi. Je disais, sur le programme 16.54 « Fonds budgétaire, fonds destiné au financement dispositif Écopack Rénopack, Marshall 4.0, axe 4, mesure 4.1.2 ». Si quelqu'un a compris de quoi il s'agit et qu'il souhaite interroger, il n'hésite pas. Et personne ne se manifeste, ce n'est pas grave.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur « Les entreprises régionales, services administratifs à comptabilité autonome et unités d'administration publique » ?

La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, deux petites questions concernant l'UAP SOFICO. Dans le budget des dépenses, on note une économie de 7 millions sur le BHNS de Charleroi, sur la partie TEC. Pourquoi cette réduction ? J'ai la même question concernant la réduction de trois millions sur le poste PIMPT corridor vélo.

Je vous remercie pour vos précisions.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Je suis en difficulté pour vous répondre maintenant, mais je peux vous transmettre les informations, si vous le voulez bien. En fait, ce qui est sûr, c'est que pour le BHNS de Charleroi, le budget général complet a été prévu sur le PIMPT, lors de

l'adoption l'année dernière. Par après il s'implémente année par année. C'est probablement une modification de l'impact budgétaire sur 2021, mais je vais vérifier pour ne pas vous dire de bêtise.

Pour ce qui concerne les corridors vélo, là aussi on est dans un phasage progressif des projets tels qu'ils ont été prévus par le plan infrastructure. Je vous avoue que je n'ai pas été vérifier dans le compte de la SOFICO comment cela se traduisait. Si vous le voulez bien, je vous transmettrai l'information. Ou alors, on fait une petite pause, mais ce n'est peut-être pas utile à ce stade. C'est comme vous le souhaitez.

M. Matagne (cdH). – Je patienterai, Monsieur le Ministre.

M. le Président. – Plus personne sur ce point-là ?

Quelqu'un demande-t-il la parole sur la note de genre ?

La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (cdH). – Sauf erreur de ma part, Monsieur le Ministre, elle n'a pas été modifiée.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Je vous confirme qu'elle n'a pas été modifiée.

M. Matagne (cdH). – Je voulais savoir s'il y avait besoin de l'actualiser. Comme vous le savez, il y a des commissions en Région wallonne et le comité d'avis égalité des genres et des chances qui travaille activement sur la question. C'est vrai que votre collègue, Mme Ryckmans, revient régulièrement avec ce sujet sur la table. On cherche donc des pistes pour améliorer les politiques et qu'elles soient plus égalitaires, si je puis dire. J'aurais aimé savoir si, peut-être, on aurait pu y penser à l'ajuster ou bien si cela viendra peut-être au nouveau budget 2022.

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

Mme Nikolic (MR). – Monsieur le Président, je suis très heureuse d'entendre que des collègues masculins s'intéressent également à la question. Je vous écoute donc avec grande attention. Ce n'est pas qu'une problématique de femme.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Excellente remarque de Mme Nikolic. C'est tout à fait vrai. C'est une préoccupation de toute façon émergente. Ce n'est pas très correct de dire cela. Elle doit être présente depuis longtemps, mais en tout cas elle progresse chez beaucoup de personnes, chez beaucoup de responsables. C'est une bonne chose. Je ne pense pas qu'il était nécessaire d'amender dans le cadre

de l'ajustement la note « genre » parce que l'on a effectivement un certain nombre d'éléments qui sont prévus, mais dans le plan transversal du Gouvernement, nous avons par exemple retenu, avec ma collègue Morreale, des campagnes contre le sexisme dans les transports en commun. Nous avons un autre projet qui concerne la prise en compte du genre ou de la spécificité de l'utilisation par les femmes des RAVeL pour qu'elles soient en sécurité et qu'elles puissent les utiliser efficacement. Ces éléments-là sont en cours, ils ne se règlent évidemment pas en quelques semaines. C'est pour cela qu'il n'y a pas de justification à l'amendé maintenant, mais ce sera certainement utile d'en reparler au moment du budget 2022.

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

Un amendement (Doc. 629 (2020-2021) N° 3) a été déposé.

Vote

La Commission de l'énergie, du climat et de la mobilité recommande, par 8 voix contre 2, à la Commission du budget et des infrastructures sportives l'adoption du projet de décret contenant le premier ajustement du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2021, pour les sections et programmes afférents aux compétences *ratione materiae* du ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.

Je vous informe que le délai pour rappeler un ministre dans le cadre de l'examen de l'ajustement budgétaire est fixé au mercredi 7 juillet 2021, à 17 heures.

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.

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

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

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 17 heures 50 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 17 heures 55 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (Suite)

QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE RECOURS AUX RADARS RENIFLEURS EN WALLONIE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le recours aux radars renifleurs en Wallonie ».

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

M. Antoine. – Monsieur le Ministre, après avoir testé avec succès différents EDAR, de leur nom, qui, au total, ont ausculté plus de 200 000 véhicules, la Flandre s'apprête désormais à les généraliser. Au radar classique, l'EDAR ajoute, en effet, l'odorat, si j'ose dire, celui qui permet de fournir, pour chaque véhicule flashé, une fiche complète des gaz émis par ce dernier.

Totalement indétectable, le système fonctionne selon le principe de la douche invisible. Installé en surplomb ou le long de la chaussée, l'appareil émet un rideau de faisceaux laser réfléchi par un miroir. Il ne reste plus qu'à scanner les molécules qui traversent ce rideau afin de déterminer, pour chaque véhicule qui passe, les quantités de monoxyde et de dioxyde de carbone, d'oxyde et de dioxyde d'azote, d'hydrocarbures et de particules rejetées.

Une lecture optique des plaques d'immatriculation ainsi qu'une mesure de la vitesse, de l'accélération et des conditions climatiques du moment complètent l'ensemble.

Au niveau individuel, l'EDAR constitue un outil remarquable, dix fois plus efficace que les contrôles actuels classiques, et devrait permettre de retirer immédiatement de la circulation les véhicules trop polluants, ceux dont les filtres à particules ont été « bidouillés ». En effet, 80 % des particules rejetées par les moteurs diesel sont émises par 10 % de voitures à problème. Du côté des poids lourds, ce sont ceux dont le dispositif AdBlue, efficace, mais cher, a été débranché par souci d'économie.

Après les succès enregistrés en Flandre, comptez-vous équiper nos voiries de tels radars afin de vérifier efficacement le niveau de pollution de certains véhicules responsables d'émissions excessives de molécules ?

À défaut, quelle initiative technique allez-vous introduire pour traquer les voitures les plus polluantes ?

Envisagez-vous, au passage, de revoir les écomalus afin de décourager l'usage des véhicules particulièrement nocifs pour notre environnement ?

Je vous remercie.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur le Député, après les bus volants, les radars renifleurs. J'attire votre attention sur le fait que le type de mesures que vous présentez s'applique pour des mesures en lien avec la qualité de l'air, comme l'émission de particules fines, mais pas sur les émissions de gaz à effet de serre.

Vous voyez venir la suite de mon intervention, à savoir qu'il s'agit principalement d'une compétence de ma collègue, la ministre de l'Environnement. Je vous renvoie vers elle si vous souhaitez des informations plus précises, notamment sur les mesures de contrôle au niveau des zones de basse émission.

Néanmoins, selon les informations dont je dispose, l'ISSEP a déjà procédé, par le passé, à des mesures de contrôle de ce type sur certains axes wallons, comme en octobre 2019, où trois axes d'entrée sur Namur avaient été monitorés et 13 700 véhicules contrôlés par l'outil Opus Remote Sensing.

Par ailleurs, les particules fines seront bientôt mesurées lors du contrôle technique, puisque nous attendons la prochaine implémentation de tests avec de nouveaux appareils PN-Meter, à venir dans le courant 2022. Comme vous n'êtes pas sans le savoir, il faut bien différencier les questions de qualité de l'air, couverte par la norme Euro des véhicules, et les normes en termes d'émission de CO₂, qui sont régies par une autre législation.

À ce titre et pour répondre à votre question relative à l'écomalus, il convient de rappeler que la DPR prévoit explicitement de renforcer le lien entre l'émission de CO₂ et la fiscalité automobile, comme vous le savez, sachant que le plancher d'imposition se situe actuellement à 146 grammes d'émission de CO₂ au kilomètre et que les émissions moyennes constatées du parc sont 15 % inférieures. Il semble, en effet, important de tenir compte de cette réalité dans la réflexion globale sur la fiscalité automobile pour tenir compte des incidences environnementales globales des véhicules.

Je ne doute pas que vous me réinterrogeriez à ce sujet dès après les vacances parlementaires.

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

M. Antoine (cdH). – Je compléterai la réponse que je recherche en allant interroger Mme Tellier, mais moi, j'adressais cela au Gouvernement. Le greffe, dans sa

sagesse, vous a désigné, ce qui me réjouissait quelque part.

Voilà déjà une première partie de réponse par rapport aux analyses de l'ISSeP. En ce qui concerne les écomalus, rien n'a bougé depuis mon départ. C'est dire si pas mal d'années se sont passées, de véhicules surtout, et j'ai le sentiment que l'échelle d'imposition ne correspond plus à la réalité et qu'il faut la modifier. Considérez que ma question sera un encouragement dans ce sens.

**QUESTION ORALE DE M. TZANETATOS À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) SUR
LA N5 ET LA N53 »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Tzanetatos à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le bus à haut niveau de service (BHNS) sur la N5 et la N53 ».

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

M. Tzanetatos (MR). – Monsieur le Ministre, on le sait, l'enquête publique pour le BHNS sur la N5, la N53 s'est terminée le 22 juin dernier. Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il y a une vive mobilisation citoyenne en faveur du réexamen du projet. Je m'explique, puisque l'on sait que, rien que sur l'axe de la N53, 2 240 courriers ont été adressés au service de l'urbanisme de la Ville de Charleroi. Tous les groupes concernés – que ce soit les commerçants, les citoyens impactés, les usagers de ces deux axes, les comités de quartier évidemment touchés, les riverains – ont déploré, chacun avec ses arguments, le manque de corrélation entre le projet tel qu'il est déposé et les objectifs de ce BHNS, qui sont de combler les faiblesses actuelles de l'offre de transport public, améliorer la mobilité de cadre de vie, favoriser la vitalité commerciale, favoriser la mobilité alternative pour tous, répondre aux enjeux climatiques et à la qualité de l'air. D'aucuns déplorent que le projet, tel qu'il est déposé, nuise à l'ensemble de ces objectifs. Ils relèvent un manque de places de parking, de trop gros changements sur la mobilité actuelle, faisant craindre pour la sécurité, la fluidité du trafic et la tranquillité des usagers. À titre d'exemple, une piste cyclable est prévue, mais elle est sur la voie des bus – rien de plus dangereux selon moi. C'est en tout cas deux gabarits extrêmement différents l'un de l'autre, et qui à mon sens ne rencontrent pas l'objectif de sécurité. Pire : il y a une école pour enfants très jeunes, l'école des Sœurs, devant laquelle il y a un feu rouge et ce feu rouge disparaîtrait au profit d'une sorte d'un élément de ralentissement, mais qui est évidemment nettement moins sécuritaire et sécurisé qu'un feu rouge qui oblige l'automobiliste à s'arrêter dès

lors que des enfants devraient traverser la chaussée. Il y a un manque de solution pour le transit en amont de la N5. On vous indique également que le terminus du BHNS au rond-point « Ma campagne » et non à Somzée n'est pas prévu alors qu'il est réclamé pour améliorer l'utilité de ce projet. Là encore, pour une raison que l'on ignore, on ne va pas jusqu'au bout. On a indiqué également que le timing de comptage sur la N53 pour justifier de l'importance de ce projet, pour justifier les mesures qui sont prises dans le cadre de ce projet, s'est fait à une époque où la porte de France, qui est une porte d'accès au ring de Charleroi, était fermée. Du coup, tous les chiffres vantés par cette étude sont faussés ou en tout cas ont été mal mis en valeur pour justifier la manière avec laquelle ce projet a été pensé.

Monsieur le Ministre, au regard de ces éléments, allez-vous donner une suite aux différentes revendications citoyennes ? Si vous prenez la peine de lire ces 2 400 courriers... On a vu, dans le cadre des différentes réunions, que ce dossier leur tenait à cœur. Il y avait une analyse technique, une analyse réelle du terrain qui avait été pourtant avancée auprès de l'échevin compétent, auprès des services de la Région compétents. Malheureusement, on ne tient pas compte de tout cela. Au regard de ce que vous pourrez lire, envisagez-vous de revoir le projet tel qu'il a été déposé ?

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 Bus à Haut Niveau de Service de Charleroi est un projet ambitieux, qui vise à améliorer grandement l'attractivité du transport en commun, ainsi que la requalification de l'espace public. Il est soutenu par des moyens régionaux très conséquents, qui étaient d'ailleurs loin d'être acquis avant mon arrivée, puisque ce n'était pas prévu dans le plan Infrastructures et mobilité pour tous.

À ce stade, je n'ai ni décidé de réexaminer le projet ni donné de suite aux revendications citoyennes. Il serait à tout le moins inélégant de procéder de la sorte, alors qu'il me semble qu'il est nécessaire de disposer de temps pour analyser le contenu, comme vous le dites, des 2 440 courriers envoyés que vous mentionnez.

D'ailleurs, il ne s'agit pas d'une compétence qui m'appartient, mais bien d'un travail à réaliser par les services communaux des communes concernées par les enquêtes publiques. Par la suite, c'est le fonctionnaire délégué de la Région, qui tranchera sur le permis, son refus ou ses conditions éventuelles.

Concernant le fait que le projet tel que présenté ne remplirait pas les objectifs ci-après, j'aimerais rappeler que le plan communal de mobilité actualisé de 2015 a été adopté par les conseillers communaux, dont vous-même, d'ailleurs, je pense, M. Tzanetatos. Il met en évidence le constat du manque de lignes structurantes de

transport en commun dans le sud de la ville. Il fait donc la proposition de réaliser un BHNS sur la N5 et la N53.

Sur le fond, je ne vois pas en quoi le projet ne permettrait pas de remplir ses objectifs.

Le premier objectif est de combler les faiblesses actuelles de l'offre de transport public. La ligne BHNS sera attractive, avec une offre projetée d'un bus toutes les 10 minutes. Les aménagements d'infrastructures proposés permettront de fiabiliser les temps de parcours, très aléatoires actuellement, et amélioreront le confort et la sécurité des voyageurs. Je ne vois pas bien non plus les objectifs sur le tarif, le BHNS sera évidemment intégré dans l'offre tarifaire du TEC et sera accessible aussi bien avec des billets unitaires au tarif normal qu'avec des abonnements classiques.

Deuxième objectif, améliorer la mobilité et le cadre de vie, la mobilité des piétons, des cyclistes et des usagers des transports publics sera grandement améliorée par rapport à la situation actuelle. En effet, ces deux nationales sont actuellement très dégradées, voiries au revêtement abîmé, trottoirs étroits et en mauvais état ne facilitant pas le déplacement des modes doux, arrêts non adaptés aux PMR. Le projet prévoit la mise à neuf du gabarit complet de la chaussée, de façade à façade. On est sur un budget qui va bien au-delà de la seule mobilité, ce qui améliorera incontestablement le cadre de vie.

Troisièmement, favoriser la vitalité commerciale. Il est constaté dans d'autres villes en Wallonie ou en France, par exemple, autour des axes BHNS où les gabarits de voiries sont traités dans leur entièreté, que le fait de rénover la voirie et l'espace public a un impact positif sur le commerce, son dynamisme et la rénovation urbaine en général, même si parfois, dans un premier temps, cela peut provoquer un sentiment de crainte du côté des commerçants.

Quatrième objectif : favoriser la mobilité alternative pour tous. C'est l'objectif majeur du projet. En améliorant le cheminement des piétons, des cyclistes, des transports publics, on permet d'améliorer les alternatives de déplacement à la voiture individuelle. Cinquièmement, répondre aux enjeux climatiques et de qualité de l'air. Cela va clairement y contribuer en diminuant la pression automobile.

En conclusion, je voudrais vraiment souligner que je crois à ce projet de BHNS, je pense que c'est à travers des projets comme celui-ci que nous pourrions améliorer des parts modales importantes pour le transport public. On est dans un projet de rénovation plus global. Après, il y a certainement des éléments précis qui doivent être discutés, mais il faut analyser tous les courriers en question, cela va être le cas, on n'est qu'au début de la procédure de ce point de vue là, donc je ne peux pas préjuger de ce qui pourra en être tiré comme enseignement.

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

M. Tzanetatos (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. J'essaie de retenir le positif, c'est que ces lettres vont être examinées. Mais je vous assure : ce n'est pas une fronde anti-BHNS de la part des riverains et des commerçants, c'est le fait de dire : « Le projet d'avoir un bus de qualité qui dessert », ils ne sont pas contre du tout, puisqu'ils se disent : « aujourd'hui, il y a suffisamment de lignes qui desservent quasiment, à une ou deux minutes près, à la même cadence que celle rêvée pour le BHNS ». L'offre est déjà existante. On veut l'améliorer, tant mieux. On veut améliorer les routes et l'état des trottoirs, c'est parfait.

Ce dont ils ont peur, c'est le timing, ce dont ils ont peur, c'est le manque de places de parking, et par rapport à votre analyse, qui est de dire « quand il y a un BHNS, la vie commerciale semble s'améliorer », c'est exactement l'inverse de ce que dit l'étude. L'étude nous dit : « On a un problème, à un moment, de congestion, qui risque de ralentir la vitesse de cadence des bus. Pourquoi ? Parce qu'à Mont-Sur Marchienne, il y a une vitalité commerçante importante. Le fait d'avoir des commerces qui marchent amène des gens, et donc il y a beaucoup plus de trafic en rue, et du coup, cela pose problème aux bus ». C'est texto ce qu'il dit, je pense à la page 18 de ce rapport.

Tous ces éléments font craindre aux commerçants, et cela me tient à cœur parce que je suis de Charleroi et j'ai même vécu sur cette chaussée. Eux se disent : « On est encore le seul centre commercial de proximité, où les gens vont à pied faire toutes leurs courses ». On peut tout faire à pied, parce qu'on a un boucher, on a une boulangerie, on a des produits artisanaux, on a des petites boutiques de cadeaux. Ce qu'on craint, c'est qu'un tel projet, s'il n'est pas bien pensé, comme on le relève, met à mal cette attractivité commerciale de commerce de proximité, et finalement, on aboutisse à aller faire nos courses dans de grands centres commerciaux déshumanisés complètement, avec de grandes enseignes et qu'on perde tout, en tout cas ce que dit notre déclaration de politique régionale, de revenir vers de l'humain, même dans la manière de faire son commerce.

QUESTION ORALE DE M. LÉONARD À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'EXTENSION DU TRAM LIÉGEOIS »

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

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

M. Léonard (PS). – Monsieur le Ministre, la Commission européenne vient d'adopter le plan de

relance belge dans lequel est inscrit le projet d'extension du tram liégeois pour un budget de 105 millions d'euros, ce qui va permettre de prolonger la ligne du tram liégeois vers Herstal et vers Seraing, de l'autre côté.

Toutefois une question se pose : comment l'utilisateur peut-il poursuivre sa route d'Herstal vers Oupeye et de Seraing vers Flémalle ? Vous allez me dire qu'il faudra adapter l'offre TEC, mais pas seulement, puisque vers Flémalle la ligne de train 125A représente certainement la meilleure solution pour relier Seraing à Flémalle, notamment vers la rive droite de la Meuse. On sait que l'on doit passer un obstacle naturel qu'est la Meuse, ce qui n'est pas toujours quelque chose d'évident pour le concitoyen.

Mon propos porte sur l'endroit où le train pourrait s'arrêter. En effet, les conclusions d'une étude menée par le bureau bruxellois Transurb sont formelles. La création de deux points d'arrêt se justifie notamment par l'attractivité du service proposé aux citoyens et par la forte densité de population intéressée par ce service.

Dans la poursuite des efforts pour le développement d'une mobilité alternative à la voiture, partagez-vous les conclusions de ce rapport ? Avez-vous contacté votre homologue du Fédéral quant à la nécessité de transformer les conclusions de ce rapport en des actes concrets ?

Avez-vous débuté une concertation avec le Fédéral pour faire avancer ce type de dossier très significatif du retour au déplacement par la voie ferrée ?

Quelles actions comptez-vous prendre pour faire avancer ce dossier et dans quel délai ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur le Député, il me semble important de lever une ambiguïté qui porte sur le tracé précis de l'extension du tram grâce aux fonds dégagés sur le Plan de relance : cette extension permettra de déplacer le terminus du tram du site du Standard à Sclessin, sur le territoire de la Ville de Liège, à la gare routière de Jemeppe, sur le territoire de la Ville de Seraing. Cette extension est donc prévue en restant en rive gauche de la Meuse et nous ramène au projet initial tel que mis à l'enquête publique en 2013. C'était bien le tracé complet.

Les études réalisées à l'époque ont conduit à écarter, pour de multiples raisons techniques, une extension du tram vers le centre de Seraing en rive droite de la Meuse. Le terminus du tram à Jemeppe, s'appuyant sur la gare routière existante, simplifiera grandement les correspondances. Avec la ligne courte en cours de construction, certains déplacements nécessiteront une première correspondance à Jemeppe, puis une seconde au Standard. La ligne longue permettra à tous les

voyageurs aboutissant à la gare routière de Jemeppe de poursuivre leur trajet en tram avec une seule correspondance.

En matière ferroviaire, ce point situé sur la ligne SNCB 125 – et non 125A, qui au départ de Flémalle-Haute dessert la rive droite – est connecté à la gare dite Pont-de-Seraing, desservie une fois par heure par les seuls trains du service L Namur-Liège, avec une fréquence plus élevée en heures de pointe.

L'administration wallonne n'a pas connaissance officielle de l'étude Transurb à laquelle vous faites allusion. Cette étude, commanditée par les administrations communales de Flémalle et de Seraing, vise à identifier la localisation et les conditions techniques de création de points d'arrêts complémentaires sur la ligne 125A qui ne sera pas en contact avec la ligne de tram prolongée.

Dans le projet de réseau TEC 2023, dans la réorganisation générale, tel que concerté avec les communes, la gare routière de Jemeppe sera desservie, en provenance de Flémalle, par les lignes qui portent actuellement les numéros 3, 41, 45 et 47 à des fréquences bien plus élevées que la fréquence horaire du train puisque, sur l'axe principal, la ligne 3 offrira de quatre passages par heure aux heures creuses à six passages par heure en heure de pointe.

Pour me résumer, la prolongation du tram jusqu'à Jemeppe rendra plus aisés les trajets TEC en correspondance depuis cette zone de l'agglomération liégeoise et n'a pas de lien particulier avec le projet de création de nouveaux points d'arrêt ferroviaire sur la ligne 125 A.

Je reste par contre évidemment attentif au développement ferroviaire par ailleurs et je ne doute pas que nous en reparlerons également après l'été.

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

M. Léonard (PS). – J'entends vos remarques et je les comprends parfaitement. Il y a malgré tout des liaisons à faire. C'est vrai que le tracé du tram aurait pu venir à Flémalle, il aurait pu aller au-delà de Jemeppe et arriver à Flémalle. Cette possibilité a été écartée.

Il y a ce lien avec la ligne 125, on est bien d'accord, mais il y a malgré tout un enjeu au niveau de la ligne 125 A. On sait que du côté de Seraing il y a toute la question notamment du tourisme avec le Val Saint-Lambert d'un côté et les projets liés au Val Saint-Lambert. On sait que du côté de Flémalle, il y a un renouvellement avec Flémalle-Neuve et presque 500 logements qui vont être construits, il y a une nouvelle école, un athénée provincial avec un millier d'élèves. Il y a donc des connexions très intéressantes, notamment cette connexion qui reviendrait vers la gare de Flémalle-Haute et cette ligne 125.

Il y a des réflexions à mener, le projet, prévoyait un arrêt sur le pont même – pour ceux qui connaissent il faut savoir que c'est une passerelle – au-dessus de la Meuse. Je ne pense pas que ce soit quelque chose de très réfléchi avec les risques que cela peut engendrer. Il y a un réel enjeu de ce côté-là et il faudra que l'on revienne dessus.

**QUESTION ORALE DE MME GOFFINET À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA
SÉCURISATION DES PARKINGS POUR
CAMIONS SUR LE TERRITOIRE WALLON »**

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 « la sécurisation des parkings pour camions sur le territoire wallon ».

La parole est à Mme Goffinet pour poser sa question.

Mme Goffinet (cdH). – Monsieur le Ministre, la fatigue au volant constitue un danger pour tous les usagers de la route, d'autant plus lorsqu'elle concerne les conducteurs dans le transport de passagers et de marchandises. Les accidents impliquant des véhicules lourds ont souvent des conséquences plus graves pour les conducteurs et environ deux tiers des conducteurs de camion ou de bus ressentiraient régulièrement la fatigue au volant selon les conclusions d'une étude menée par la Fédération européenne des travailleurs des transports.

La sécurité des routes dépend des conditions de travail et des conditions de repos des conducteurs professionnels. Or, à l'origine de la fatigue, il y a, selon l'ETF, un repos limité et de qualité insuffisante, des horaires à rallonge ainsi que les bas salaires.

Le manque de places de parking confortables empêcherait également les conducteurs de se reposer correctement quand le stress et le bruit seraient aussi des obstacles à une bonne récupération.

La Province de Luxembourg notamment souffre de l'augmentation du trafic des poids lourds et de l'engorgement des aires de repos autoroutières, en particulier sur la E411, comme j'ai déjà eu l'occasion de vous le dire. Lors de ma question sur le stationnement illégal des camions sur la bande d'arrêt d'urgence, en février, j'avais été quelque peu déçue par votre réponse. J'estimais qu'avec la ministre de l'Intérieur, vous vous renvoyiez la balle. Je vous appelais à faire le premier pas pour mettre en place avec elle des solutions globales à ce grave problème de sécurité routière. Avez-vous eu des contacts avec la ministre ?

En tant que ministre en charge de la Mobilité, considérez-vous que nos infrastructures de parkings

routiers soient à la hauteur des attentes des chauffeurs de poids lourds ? Dans la négative, que prévoyez-vous pour remédier aux problèmes constatés ?

Sur notre territoire wallon, combien de parkings sécurisés existe-t-il ?

Comptez-vous investir pour sécuriser les parkings de notre réseau autoroutier et améliorer les conditions d'accueil des chauffeurs professionnels sur ceux-ci ?

Pouvons-nous compter sur la création de nouveaux parkings sécurisés, ainsi que sur l'augmentation de places de parkings pour les camions sur les aires existantes ? Si oui, combien et à quels endroits ?

Que mettent en place les gestionnaires du réseau que sont la SOFICO et le SPW MI, ainsi que les forces de l'ordre pour sécuriser les parkings existants ? Des contacts ont-ils été pris entre les gestionnaires et la ministre de l'Intérieur pour avancer dans ce dossier ? Je vous remercie d'avance des réponses que vous m'apporterez.

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 confort et la sécurité des usagers des aires autoroutières et notamment, celui des chauffeurs de poids lourds, constituent une préoccupation majeure des gestionnaires du réseau autoroutier, à savoir le SPW Mobilité et Infrastructures et la SOFICO.

À ce jour, plus de 3 500 places de parking poids lourds sont disponibles sur les aires autoroutières en Wallonie. Au début des années 2010, plus de 500 places additionnelles ont été créées.

Depuis, les efforts se sont poursuivis. Ainsi, les aires de Barchon, Saint-Ghislain, Verlaine et Couthuin ont été entièrement rénovées. L'accent a été mis sur les services offerts aux usagers par les concessionnaires : un coin café, de nouvelles douches, de nouveaux sanitaires, un shop avec une plus large gamme de produits, du wifi sur le site, un coin détente, et cetera.

Par ailleurs, lors de chaque renouvellement de concession, le SPW Mobilité et Infrastructures et la SOFICO étudient les possibilités d'augmentation

des places disponibles en fonction du foncier et des besoins de services collectifs.

Le SPW Mobilité-Infrastructures a développé une classification des aires autoroutières pour les poids lourds selon leur niveau de sécurisation et de confort, dans une échelle de 1 – équipements de base – à 5 – niveau maximum de confort et de sécurité.

Le territoire wallon recense deux parkings de niveau 4 et 5 : un sur l'aire de Wanlin – E411 – et celui auquel vous faites référence, c'était votre collègue M. Antoine – mais il ne l'a pas fait – implanté à Bierset, hors autoroute. Mais ce dernier n'est pas géré par mon administration.

Le taux d'occupation du parking de Wanlin est relativement faible puisqu'il tourne aux alentours de 45 %. Leur utilisation devrait être encouragée par l'ensemble des acteurs en ce compris le secteur de l'assurance et une meilleure information des usagers, pour éviter le phénomène de stationnement sur les bandes d'arrêt d'urgence.

Une enveloppe est prévue au Plan infrastructures et mobilité pour tous pour rénover certaines aires, installer des caméras et des installations sanitaires. Ainsi, les prochains renouvellements des concessions des aires de Waremme et de Bierges permettront de créer plus de 50 nouvelles places de parking poids lourds. Cette démarche se poursuivra ensuite avec les renouvellements de concessions à Sprimont et Hondelange.

Pour améliorer la sécurité des aires, le SPW Mobilité et Infrastructures et la SOFICO mettent en œuvre des mesures relevant de leur domaine de compétences, c'est-à-dire celles qui concernent la gestion des infrastructures. Ils procèdent donc à :

- des élagages et dégagements significatifs de la végétation afin d'améliorer la visibilité au sein des aires et favoriser le contrôle social ;
- la pose et au remplacement de grillages solides afin de clôturer efficacement les aires de repos ;
- l'adaptation et au renforcement de l'éclairage afin d'accroître le sentiment de sécurité ;
- l'adaptation de la conception spatiale des aires également pour accroître le sentiment de sécurité ;
- un projet d'installation de caméras dans quatre aires concédées : Bierges, Waremme, Barchon et Verlaine, comme je viens de le signaler.

D'une manière générale, ces questions de sécurité sont traitées en étroite collaboration avec la police de la route, dans le respect des prérogatives de chacun.

Enfin, je n'ai jusque-là pas eu l'occasion de rencontrer la ministre de l'Intérieur. Des échanges ont cependant eu lieu entre mes collaborateurs et les gouverneurs de province sur la problématique de la sécurité sur les aires de repos.

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

Mme Goffinet (cdH). – Merci, Monsieur le Ministre, de nous avoir fait le point sur la situation de ces aires en Wallonie.

Je pense que vous avez relevé, puisque ma question portait notamment sur l'aire de Wanlin, où vous évoquez

le fait qu'il y a 45 % d'occupation, or sur toutes les aires autoroutières en amont et en aval qui ne sont pas spécialement dédiées uniquement aux camions, elles sont saturées.

Je pense qu'il serait peut-être très intéressant d'avoir une analyse pour savoir pourquoi on n'arrive pas à une occupation complète de ce parking puisque cela reporte des problèmes de sécurité sur les autres aires.

Je réitère vraiment mon souhait qui est vraiment d'avoir des discussions avec la ministre de l'Intérieur pour qu'il y ait une réflexion globale sur ces enjeux de sécurité autoroutière, tant pour les professionnels, que ce soient les camions ou les bus, mais également pour les usagers voiture qui peuvent avoir parfois des difficultés aussi à se garer.

**QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
SUIVI DE L'ENGAGEMENT D'UNE VISITE DE
TERRAIN CONCERNANT LE PROJET DE LA
RN54 »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le suivi de l'engagement d'une visite de terrain concernant le projet de la RN54 ».

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

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, comme vous le savez, cela fait des mois que je réclame à cor et à cris votre visite dans les communes impactées par l'absence de RN 54. Le 10 mai dernier, vous m'aviez promis de rendre visite durant le mois de juin. Quelque part, c'est raté puisque nous sommes le 5 juillet, mais, en évoquant brièvement le sujet tout à l'heure, j'ai cru comprendre que vous étiez heureux de m'annoncer quelque chose.

J'aimerais donc savoir si, Monsieur le Ministre, vous aviez déjà pu rendre visite à ces communes impactées par l'absence de RN 54 ou bien si vous aviez prévu de le faire à très court terme.

J'en profite évidemment pour évoquer le groupe de travail que vous avez créé à Lobbes et voir si vous avez déjà de premiers résultats à nous communiquer. Par ailleurs, si ce groupe de travail fonctionne, voir également dans quelle mesure on peut l'étendre aux autres communes impactées par l'absence de RN 54.

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, si je peux vous faire

plaisir pour notre dernière question parlementaire de la session en cette commission.

Effectivement, je vous avais annoncé ma visite sur le terrain fin du mois de juin. Cela a été un peu reporté, mais c'est bien planifié le 9 juillet prochain, c'est-à-dire vendredi.

Cette visite me permettra de rencontrer les Bourgmestres des communes d'Erquelinnes, Merbes-le-Château, Lobbes et Thuin, selon un programme élaboré avec eux.

Une campagne de comptage vient de s'achever fin juin. À ce jour, je ne dispose pas encore des résultats, car ils doivent encore être analysés et exploités. Je n'ai pas non plus encore d'éléments précis concernant le groupe de travail que vous évoquez, parce que cela va faire partie d'un tout et je serais très intéressé, non seulement de me rendre sur place, mais aussi d'entendre les commentaires des différents bourgmestres.

Comme j'ai déjà pu vu le dire à de nombreuses reprises, mon administration ne dispose pas des ressources humaines permettant de faire un travail équivalent à celui qui est nécessaire de réaliser dans le cadre du PUM. Il en va de même pour la prise de contact avec les autorités françaises. Il me semble

prématuré, à ce stade, de les contacter, mais nous ne manquerons évidemment pas d'examiner tous les événements qui résulteront de cette discussion. Bien sûr dans le cadre de tout ce que j'ai déjà dit précédemment, mais au moins nous aurons un échange possible et nous verrons de quelle manière il est possible d'améliorer ou en tout cas de converger sur un certain nombre d'éléments.

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

M. Matagne (cdH). – Cela me fait très plaisir d'entendre votre réponse, depuis le nombre de mois que je milite auprès de vous.

Seul petit bémol, Monsieur le Ministre, je vous avais invité à le faire en période scolaire pour que l'essentiel de la circulation soit bien présent sur les routes. Je ne me tracasse pas évidemment parce que les besoins sont tellement criants que même en dehors des périodes scolaires, c'est le carnage. Je vous invite donc vraiment à venir en visite avec l'esprit ouvert. Je sais que vous et moi ne partageons pas forcément la même vision des choses quant au trafic routier. Néanmoins, Monsieur le Ministre, vous verrez sur le terrain qu'il y a des enfants qui marchent quotidiennement sur les trottoirs dans les embouteillages parce qu'il y a un besoin criant d'une véritable infrastructure dans cette région qui est la mienne.

(M. Bierin, 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 « LES INSTALLATIONS DES COMPTEURS À BUDGET EN PÉRIODE DE CRISE SANITAIRE »

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 « les installations des compteurs à budget en période de crise sanitaire ».

MM. Léonard et Douette se joignent à l'interpellation.

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

M. Hermant (PTB). – Monsieur le Ministre, nous avons un problème en Région wallonne. Ce n'est pas la première fois qu'on l'a dit aujourd'hui, puisque nous avons parlé tout à l'heure de la précarité énergétique. On l'a dit, un ménage sur quatre est en état de précarité énergétique ; il est privé d'énergie dans sa vie quotidienne.

Nous avons également parlé du prix de l'énergie qui augmente. Depuis un an, les tarifs ne font qu'augmenter. Nous sommes en pleine crise économique, crise sociale. La situation est particulièrement préoccupante.

Vous avez choisi de ne pas installer de compteurs à budget à partir du mois de décembre jusqu'au 31 janvier. C'est une bonne chose, c'est ce que nous avons demandé il y a quelques mois et nous sommes contents que vous ayez pu y répondre.

Mais, depuis le 1er février, il n'y a plus de moratoires, on installe à nouveau des compteurs à budget. Alors combien ? Nous vous avons interpellé par question écrite sur le sujet et appris que 32 000 familles ont fait l'objet d'une demande de placement d'un compteur à budget électrique et 17 000 familles pour le gaz. Entre le 1er février et le 15 mai, 5 000 compteurs à budget ont déjà été installés pour l'électricité et 1 850 pour le gaz. Cela implique pour les citoyens de revoir complètement l'organisation de leur famille. Il faut réapprovisionner un compteur à budget et il faut donc de l'argent. Quand on n'a pas d'électricité, le moindre geste, comme allumer la lumière dans le couloir, faire fonctionner son micro-onde, et cetera, devient plus compliqué. Il faut avoir l'argent à ce moment-là pour recharger son compteur.

Les chiffres que j'ai donnés correspondent à une décision de pose d'un compteur à budget toutes les deux minutes. Je ne sais pas depuis combien de temps je parle, mais au moins un compteur à budget a été attribué à une famille sur ce laps de temps.

Déjà à l'époque, le réseau wallon de lutte contre la pauvreté et le réseau wallon pour l'accès démocratique à

l'énergie, le RWADE, avaient dénoncé que vous aviez choisi, il y a quelques mois, le camp des fournisseurs qui font du lobbying activement pour que ces compteurs à budget soient installés dans les familles, alors que ces familles précarisées subissent déjà la crise de plein fouet.

Dès lors, nous regrettons vraiment qu'à partir du 1er février, vous ayez cédé à l'intérêt des uns plutôt qu'à répondre à l'intérêt des familles qui se trouvent dans une grande précarité énergétique.

Ce matin, j'ai lu dans la presse que le PS se préoccupe du coût de l'énergie. Cette préoccupation est tout à fait justifiée. Selon nous, la première chose à faire dans la problématique de la précarité énergétique et dans la problématique du coût de l'énergie, c'est d'empêcher que les citoyens en soient privés. L'énergie est un besoin de première nécessité en 2021 et il y a une véritable urgence sociale à prendre en main ce problème.

On peut dire que l'on est en train de plancher sur plein de trucs, que l'on prépare des décrets, et cetera, mais les citoyens doivent avoir accès à l'énergie, un point c'est tout. Il faut trouver des solutions pour que les citoyens qui ont des difficultés de paiement puissent payer, mais il faut en tout cas garantir ce droit à l'énergie. C'est pour cette raison que nous demandons un moratoire sur l'installation des compteurs à budget. Nous espérons dès lors que le Parti socialiste, qui se dit préoccupé par ce sujet – nous l'avons entendu dans la presse ce matin –, nous suivra sur cette question.

Très concrètement, nous avons aussi d'autres questions.

Une initiative parlementaire est en cours et dont nous avons déjà beaucoup discuté dans cette commission. Cependant, comment avez-vous pris les devants afin de garantir que les usagers ne soient pas forcés d'installer un compteur à budget et qu'ils soient protégés face aux fournisseurs ? En effet, nous craignons, dans le cas où il serait possible de demander la pose d'un compteur à budget sur une base volontaire, que l'on fasse du chantage sur les familles qui ne savent pas payer pour qu'elles acceptent « volontairement » la pose d'un compteur à budget alors que l'esprit du décret à venir est plutôt de passer par le juge de paix pour décider de l'installation d'un compteur à budget. Avez-vous donc pris des initiatives dans ce sens ?

Allez-vous enfin interdire les compteurs à budget en Wallonie ? Quelle assurance avez-vous exigée pour que la fonction de prépaiement sur les compteurs intelligents ne puisse pas être activée afin de garantir un véritable droit à l'énergie ? Allez-vous enfin, en attendant la venue de ce décret, proposer un moratoire pour que l'on stoppe cette humiliation à laquelle ces milliers de familles doivent faire face parce qu'elles ont un compteur à budget ?

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

M. Léonard (PS). – Monsieur le Ministre, effectivement, je souhaite me joindre à cette interpellation, car il est important de rappeler le fonctionnement en place et le travail important effectué par la majorité et par le groupe socialiste, en l'occurrence.

M. Hermant m'a cité, notamment suite à un article paru dans la presse. Oui, effectivement, nous nous préoccupons des concitoyens et de son portefeuille, notamment de cette évolution des prix de l'énergie.

À mon avis, vous n'avez pas tout lu, Monsieur Hermant, parce que vous l'interprétez et je pense qu'il y a parfois un peu d'excès dans vos propos. C'est dommage, mais c'est le jeu que vous jouez.

Tout d'abord, peut être rappeler que l'interdiction des coupures des compteurs à budget était effective d'octobre 2020 au 30 juin 2021. L'interdiction de pose de compteurs à budget était valable jusqu'au 31 janvier, mais toute personne faisant la demande, pouvait désactiver son compteur et être alimentée par son GRD. Le statut du client protégé et conjoncturel est activé depuis le mois d'octobre 2020, et ce, jusqu'au 31 décembre 2021. Une fois que le statut est octroyé, le client protégé conjoncturel est donc fourni en énergie par son gestionnaire de réseau de distribution et bénéficie du tarif social pendant un an. La protection entraîne également la suspension de la procédure de pose d'un compteur à budget dans le cas d'un défaut de paiement. Les ménages qui se trouveraient dans cette situation et qui n'appartiennent pas aux trois catégories listées ci-dessus, peuvent solliciter l'octroi de la protection conjoncturelle par le biais d'un CPAS ou d'un service social. La procédure de pose du compteur à budget est alors suspendue. Le ménage ne risque plus, ni la coupure en cas de refus de l'outil, ni les autocoupures en cas de crédit insuffisant.

Vous savez qu'il existe en plus du statut de client protégé conjoncturel régional, un statut qui est similaire au niveau fédéral. Ces deux mesures rencontrent – je pense – amplement des craintes portées par le PTB, mais aussi – et je le redis – par nous-mêmes au niveau du parti socialiste.

Vous l'avez dit, Monsieur Antoine, il y a effectivement une proposition de décret qui est en cours de finalisation. Celle-ci va durcir les conditions de pose des compteurs intelligents, compteurs à budget. Pour reprendre vos paroles, vous dites : « il y a un problème ». Oui, il y a effectivement un problème. Je vous propose alors clairement de nous soutenir plus souvent dans nos solutions. Mettre en avant des problèmes, c'est bien. Apporter des solutions, à mon sens, est encore un peu mieux.

Je vous remercie.

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

M. Douette (MR). – Je rejoins une grande partie du discours tenu par mon collègue, M. Léonard. Effectivement, Monsieur Hermant, je m'étonne que vous reveniez encore avec ce sujet. On a débattu longuement de celui-ci. Il y a plusieurs propositions qui ont été... D'abord, il y a tout l'historique et le fonctionnement qui a été très clairement expliqué par mon collègue, M. Léonard. Si vous vivez un tant soit peu dans un CPAS, l'accompagnement des services sociaux, vous pouvez peut-être voir ou découvrir tout ce qui est mis en place pour l'accompagnement des citoyens. Les coupures sont vraiment très rares. Il y a des propositions qui ont été faites, même au niveau de l'ensemble de la majorité, pour encore restreindre ce système de coupure, notamment en travaillant au travers d'un juge de paix, et cetera. Je pense que vous ne nous avez pas suivis, de mémoire, sur ce décret.

On travaille également sur les compteurs intelligents. Il y a cette crainte des compteurs intelligents et des compteurs communicants qui permettent également de mieux organiser cette relation entre le client, entre le citoyen et avec le CPAS. Vous avez pu voir durant cette crise que des milliers de personnes se sont retrouvées à Liège ou à différents endroits pour recharger leur carte, ce qui n'aurait jamais été d'application dans le cadre de la mise en œuvre de compteurs intelligents.

Sur la partie tarifaire, nous plaignons aussi – et on a eu une discussion d'ailleurs il y a quelques semaines au niveau de la commission de l'énergie – sur différentes tranches dans la partie tarifaire parce qu'effectivement, au grès de la consommation, on doit pouvoir avoir le *minimum minimorum*, ne pas stigmatiser les gens, ils doivent pouvoir avoir de la lumière, du chauffage, pouvoir avoir un congélateur qui fonctionne. Ce tarif de base ne doit pas être coupé. Là aussi, il faut que vous nous suiviez sur les différenciations tarifaires que nous souhaitons mettre en place.

Il y a plein d'éléments qui sont portés par la majorité qui permettent de répondre à l'ensemble de vos inquiétudes et de vos questions. Je ne peux que vous inviter à nous suivre et évoluer de ce compteur à carte qui est vraiment quelque chose de stigmatisant, je vous rejoins tout à fait, vers un compteur intelligent qui permettra, sans stigmatisation, de pouvoir suivre les personnes qui ont des difficultés. Il ne faut pas les nier. Il faudra un accompagnement complet pour les personnes qui ont des problèmes financiers, aussi bien au niveau du GRD que du CPAS pour accompagner ces personnes, mais des personnes également qui ont une difficulté de gestion de leur portefeuille de manière globale, qui ont des moyens financiers, mais qui sont dans une spirale d'endettement par un par un phénomène de problème de gestion. C'est aussi le rôle des CPAS et des services publics d'accompagner ces personnes.

Les outils que nous proposons régulièrement en commission permettent de répondre aux deux problématiques que je viens de préciter. Je ne comprends donc pas que l'on revienne avec ce combat d'arrière-garde, mais ce n'est pas la première fois que vous revenez avec des combats d'arrière-garde au sein de cette commission.

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, les difficultés auxquelles sont confrontés les ménages pour faire face à leur facture d'énergie peuvent avoir diverses origines : un logement mal isolé et une consommation élevée qui en découle, un revenu trop faible que pour pouvoir faire face à toutes les charges du logement, un tarif mal adapté, une facture élevée suite à la correction d'index estimés, et cetera. Ces situations peuvent entraîner des retards dans le paiement des factures et le lancement d'une procédure de défaut de paiement. Dans 90 % des cas, ces procédures se règlent sans la pose d'un compteur à budget. Le ménage règle sa dette ou conclut un plan de paiement raisonnable avec son fournisseur. Le recours à cette solution, qui permet le règlement de la dette du ménage auprès de son fournisseur en l'étalant dans le temps, doit être privilégié. Le compteur à budget n'apporte aucune solution pour le règlement de la dette antérieure du ménage et limite les consommations du ménage à ce qu'il est en mesure de payer.

À ce titre, il joue un rôle d'outil de maîtrise du budget, mais ne garantit pas l'accès à l'énergie des ménages qui en sont équipés. De manière globale, il est essentiel de soutenir les ménages dans la réduction structurelle de leur consommation, pour réduire leur facture et donc les risques de défaut de paiement. Le Gouvernement a déjà adopté plusieurs initiatives visant à concrétiser cet objectif : le plan de rénovation des logements sociaux et la stratégie de rénovation à long terme des bâtiments en sont les piliers majeurs. Plusieurs projets concrets seront impulsés pour soutenir les ménages dans la réalisation de travaux de rénovation énergétique de leur logement, avec une attention particulière pour les ménages en situation de précarité énergétique. Les travaux sur le décret tarifaire intègrent également la préoccupation de l'accès des ménages à l'énergie. Enfin, des travaux sont également prévus dans le cadre du Plan wallon de lutte contre la pauvreté sur le renforcement des acteurs de terrain qui accompagnent les ménages en situation de précarité énergétique.

La situation des ménages concernés par des procédures de défaut de paiement me préoccupe particulièrement depuis le début de la pandémie et notre attention s'est concrétisée par l'adoption du dispositif de client protégé conjoncturel. Outre l'octroi du tarif social, ce mécanisme prévoit la suspension de la procédure de pose du compteur à budget et est accessible aux ménages jusqu'à la fin de cette année. Il s'agit d'une protection concrète et pour laquelle des actions de communication ont été relancées par les différents acteurs concernés. Les outils développés varient au niveau de la forme et des canaux de diffusion :

- posts Facebook sur les réseaux sociaux des gestionnaires de réseau ;
- organisation d'un Facebook live par le RWLP et Énergie Info Wallonie sur la manière de recourir au droit ;
- articles de blog sur internet ;
- diffusion de flyers via les présentoirs au sein des CPAS, des bureaux d'accueil des GRD ou par courrier ;
- relais vers les communes et les CPAS par la Fédération des CPAS et l'Union des villes et communes de Wallonie ;
- articles explicatifs sur les sites des GRD et d'Énergie Info Wallonie.

Les personnes en difficulté pour faire face à leur facture sont invitées à contacter leur GRD, leur CPAS ou un service social agréé pour solliciter l'octroi de la protection. En cas de difficulté pour obtenir cette aide, elles peuvent solliciter le service d'appui aux consommateurs Énergie Info Wallonie.

J'ai également proposé au Gouvernement de majorer la subvention d'Énergie Info Wallonie qui est confronté à une augmentation importante des demandes de ménages dans le cadre de leur permanence. Un tiers au moins des questions posées concernent les dispositifs d'aide mise en place durant la crise covid. Assurer la présence de personnel supplémentaire permettra de maintenir la qualité du service et d'aider les citoyens en difficulté.

En ce qui concerne l'avenir, les travaux parlementaires en cours permettront de faire évoluer structurellement la situation en mettant un terme aux procédures de coupure administratives et en assurant l'évaluation de la situation par le juge de paix.

Je rejoins votre attention sur la manière dont les choses seront présentées aux ménages. Des travaux sont prévus à l'automne pour définir clairement ces modalités dans le cadre de l'actualisation des arrêtés du Gouvernement OSP, actualisation qui devra être réalisée après l'adoption de la proposition de décret.

Les balises relatives à l'activation de la fonction de prépaiement sur un compteur communicant sont également prévues dans la proposition parlementaire. Voilà, Monsieur le Président, Messieurs les

Parlementaires, pour ce sujet qui effectivement a déjà été abordé quelques fois et qui reviendra à l'occasion de l'étape suivante de votre proposition de décret.

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

M. Hermant (PTB). – J'ai entendu beaucoup de choses qui sont très positives, bien sûr. Donc, les aides énergétiques au logement, et cetera. le travail dans les CPAS. Monsieur Douette, vous avez parfaitement raison, il y a des gens qui font là tout un travail formidable.

La question n'est pas là. La question est vraiment sur la question maintenant des compteurs à budget. Il y a une urgence. Nous avons mené ce débat, je ne sais plus qui l'a dit, effectivement, déjà à plusieurs reprises dans cette commission et nous avons été entendus. C'est la bonne réponse. Je pense que l'on n'était pas à l'arrière-garde, on était plutôt à l'avant-garde, puisqu'entre le mois de décembre – c'est le 8, je pense, le 8 décembre si mes souvenirs sont bons – et le 31 janvier, il n'y a pas eu d'installation de ces compteurs à budget. C'est ce que nous demandons, c'est une prolongation pour arriver à ce que ce nouveau décret soit voté. Inutile de commencer maintenant à installer des milliers de compteurs à budget alors que finalement la loi va changer. Cela n'a aucun sens. Effectivement, on s'oppose sur le principe à la fonction de prépaiement, ce qui sera toujours possible avec les compteurs communicants, mais c'est un autre débat. Aujourd'hui on propose simplement un moratoire sur la pose des compteurs à budget. C'est dans ce sens-là que l'on déposera une motion. Je vous remercie.

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

M. Léonard (PS). – Je pense que M. Hermant a été un peu plus posé ici que dans son interpellation initiale. J'ai envie de dire que réduire la facture : oui, il le faut. Aider nos concitoyens, pour moi, est une obligation. Il faut le faire, mais j'aurais souhaité, Monsieur Hermant, réellement, que vous nous suiviez notamment dans l'avancée de ce dossier et de ce projet de décret, parce que j'ai le sentiment dans votre interpellation en tout cas – peut-être moins dans votre réplique – que pour le PTB on a envie de jouer *open bar*. Personnellement, je trouve que l'*open bar*, ce n'est ni sérieux ni responsable. Je vous remercie.

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

M. Douette (MR). – Je vais rebondir sur l'*open bar*. Effectivement, ce que l'on doit faire c'est améliorer l'accompagnement et permettre aux personnes de s'en sortir. La gratuité ne va rien résoudre. Rien n'est gratuit, et donc je pense qu'à un moment donné il faut permettre à chacun de s'y retrouver, d'accompagner les personnes et de leur permettre d'avoir des outils pour pouvoir avancer et fonctionner. Il faut maîtriser le coût de l'énergie, mais là on ne restera pas d'accord non plus et je reste convaincu que ce n'est pas en fermant les

centrales nucléaires qu'on va maîtriser le coût de l'énergie, mais chacun aura son opinion en la matière. Je pense qu'il y a de manière transversale dans toute une série de domaines, des éléments que nous pouvons mettre en place, et on peut se rejoindre sur une partie du débat en disant : « il faut un coût maîtrisé, il faut aider les citoyens qui ont une difficulté temporaire et les accompagner », mais la gratuité... on va s'arrêter où ? À un moment donné, il faudra que des personnes paient cette gratuité. Je pense qu'il est intéressant d'accompagner, de manière sérieuse, l'ensemble des citoyens qui ont des difficultés, qu'elles soient temporaires ou même plus longues. Nous sommes tous d'accord, on fait tous de la politique d'abord pour accompagner les gens et les gens les plus en difficulté de notre société. Comme le dit M. Léonard, je vous invite à nous suivre dans l'ensemble des propositions que nous faisons au niveau de la majorité.

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. 651 (2020-2021) N° 1) et la seconde, pure et simple, par MM. Bierin, Douette et Léonard (Doc. 652 (2020-2021) N° 1).

L'incident en clos.

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

**QUESTION ORALE DE M. DOUETTE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA
PRODUCTION D'ÉNERGIES
RENOUVELABLES »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Douette à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la production d'énergies renouvelables ».

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

M. Douette (MR). – Monsieur le Ministre, le Code du développement territorial wallon a mis en place une carte d'affectation des sols et précise les activités admises légalement pour chacune de ces zones. Dans le cadre du développement éolien, le CoDT mentionne que l'implantation d'éoliennes, à une distance maximale de 1 500 mètres de l'axe principal des infrastructures de communication, ne nécessite pas de changement d'affectation du sol, même en zones agricoles.

Ma première question, Monsieur le Ministre : ces zones à proximité des grands axes de communication représentent-elles pour vous une opportunité pour le développement d'infrastructures notamment éoliennes ? Ne serait-il pas intéressant d'ailleurs de concentrer, comme le fait la Flandre, le développement des

éoliennes sur ces axes plutôt que de manière disparate sur l'ensemble du territoire ?

L'idée n'est pas de réduire effectivement les terres agricoles fertiles qui existent en Wallonie. Il y a toute une série d'espaces qui sont mal positionnés, notamment le long des autoroutes, qui sont peu exploitables au niveau agricole, et qui pourraient accueillir l'ensemble de ces infrastructures énergétiques.

Dans le cadre de cette réflexion, et je vais un peu plus loin que l'aspect éolien, dans le cadre du développement énergétique de la Wallonie, ne serait-il pas opportun de mettre justement peut-être des champs de panneaux photovoltaïques le long de ces autoroutes sans pour autant venir grappiller sur les zones agricoles ?

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, une progression importante est envisagée pour la filière photovoltaïque, soit 3 300 gigawattheures à l'horizon 2030, objectifs repris dans le Plan wallon 2030 qui, je vous le rappelle, sera revu pour atteindre l'objectif de -55 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. La part de cette estimation permettra d'atteindre 10 081 gigawattheures d'électricité renouvelable, soit de l'ordre de 37 % de production d'électricité renouvelable dans la consommation finale d'électricité en 2030.

La technologie photovoltaïque présente comme avantage un haut degré d'intégration des matériaux et des infrastructures, avec une diminution drastique des coûts de production qui pourrait en faire une solution opportune tant pour le résidentiel qu'au niveau industriel. De nombreux terrains ouverts impropres à l'agriculture et non exploités pour un autre usage pourraient être utilisés pour l'implantation des champs photovoltaïques en Wallonie, comme des terres arides ou polluées, des friches industrielles, des terrains militaires en reconversion, des carreaux de mines, les abords d'aéroports ou d'autoroutes, les anciennes décharges, les zones de déprise, et cetera.

Pour répondre à votre question, la couverture le long des autoroutes de champs photovoltaïques pourrait, en effet, être envisagée, car elle pourrait permettre de réduire l'incidence du bruit sur les riverains, mais aussi d'utiliser cet espace déjà utilisé pour produire de l'énergie qui pourrait également dans certains cas alimenter aussi des communautés d'énergie locales. En outre, les installations solaires le long des autoroutes ont souvent un accès aisé pour l'installation et l'entretien et des frais de connexion réduits, étant donné la présence systématique des lignes électriques entre autres pour l'éclairage public.

Toutefois, des éléments complémentaires, comme la faisabilité technique, le potentiel disponible,

ou encore le coût doivent encore être analysés de manière plus approfondie par mes services. Pour conclure, il s'agit donc d'une des pistes identifiées pour l'avenir au même titre que les toitures de bâtiments agricoles par exemple ou les toitures de bâtiments industriels, et il est clair que dans les prochains mois, les prochaines années, nous devons pouvoir concrétiser ces différentes pistes dans des modalités et des pondérations à affiner.

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

M. Douette (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces réponses complètes. Effectivement, il est important d'utiliser ces voies structurantes pour installer des éoliennes ou des panneaux. Merci beaucoup pour votre réponse qui va dans le bon sens, me semble-t-il.

Dernier élément, peut-être attirer votre attention et l'attention des collègues : je m'étonne toujours qu'au pied de l'ensemble des éoliennes installées en Wallonie, il n'y ait pas un seul panneau photovoltaïque, donc avec des mètres carrés autour de ces mâts éoliens remplis d'empierrement pour pouvoir y accéder. J'ai eu l'occasion de visiter quelques sites en France et en Allemagne, et autour de chaque éolienne, des panneaux photovoltaïques sont installés. Je m'étonne que la Wallonie ne fasse pas de même. Tant qu'à avoir détruit l'espace agricole autour de cette éolienne, autant l'exploiter au maximum par la mise en place de panneaux photovoltaïques.

**QUESTION ORALE DE M. LÉONARD À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
DIALOGUE INTRABELGE SUR LE CLIMAT »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Léonard à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le dialogue intrabelge sur le climat ».

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

M. Léonard (PS). – Monsieur le Ministre, pénurie d'eau, exode, malnutrition, extinction d'espèces. La vie sur terre telle que nous la connaissons sera inéluctablement transformée par le dérèglement climatique quand les enfants nés en 2021 auront 30 ans.

Ce n'est pas moi qui le dis, c'est le GIEC. J'en suis évidemment convaincu moi-même. Un projet de rapport de 4 000 pages est sorti il y a deux semaines et les conclusions des experts sont encore plus inquiétantes qu'en 2014 : les conséquences du réchauffement sur la nature et l'humanité se feront sentir bien avant 2050, qu'importe le rythme de réduction des gaz à effets de serre qui sera le nôtre.

Les constats sont alarmants, mais malheureusement pas surprenants. Je l'ai déjà souligné, et je le redis ici : la Wallonie s'est engagée résolument dans la lutte contre le réchauffement climatique avec une politique et des objectifs ambitieux. Là où le bât blesse peut-être, Monsieur le Ministre, c'est au niveau belge. Et je vous reviens, car à l'occasion de ma question d'actualité il y a 15 jours, je n'avais pas vraiment eu de réponse sur l'état et les modalités de discussion entre les différents ministres compétents au niveau belge.

De grandes échéances internationales nous attendent cette année, et la Belgique doit se mettre d'accord. Il ne faudrait pas évidemment renouveler le fiasco de la COP26 à Glasgow en novembre prochain, surtout avec une politique wallonne, qui est la nôtre et si volontaire.

À quelques mois de la prochaine COP, pouvez-vous me dire où en sont les discussions interministérielles à ce sujet ?

Le jugement de « l'Affaire climat » tout récent et le rapport intermédiaire du GIEC auront-ils un impact sur ces discussions ?

La Belgique parviendra-t-elle, cette année, à adopter une position claire, forte et univoque ?

Vous l'avez dit vous-même dans la presse, il est nécessaire d'agir de manière urgente. L'heure n'est plus à la discorde, nous n'avons plus le temps de tergiverser dans des guéguerres entre Régions, nous devons poser des actes forts, à la hauteur de l'enjeu.

Avez-vous déjà eu l'occasion de discuter de ce rapport avec vos homologues ? J'ai entendu tout à l'heure, vous avez entendu parler de la CNC lors de notre ajustement donc j'imagine que oui.

En tant que président de la Commission nationale du climat, quelle est votre marge de manœuvre ?

La Wallonie ne pourrait-elle pas profiter de cette présidence pour initier des rencontres régulières entre ministres ?

Ne pourriez-vous pas proposer la tenue d'une Conférence interministérielle, comme cela se fait notamment pour la Santé ?

Je vous remercie.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur le Député, vous avez évidemment raison sur les constats qui s'aggravent ou qui sont en tout cas de plus en plus interpellant et surtout sur la visibilité des dérèglements climatiques que nous constatons année après année, quasiment jour après jour, de toutes sortes de façons. C'est extrêmement

préoccupant et malheureusement, on ne saura pas revenir en arrière là-dessus, donc le problème va continuer de s'aggraver et nous allons continuer de subir des situations dramatiques à toutes sortes d'endroits et de dérèglements. Tout ce que l'on peut faire, c'est d'accompagner cette situation le mieux possible et de limiter néanmoins les dérèglements en parvenant à endiguer la quantité de gaz à effet de serre que nous émettons dans les prochaines années et en aboutissant le plus vite possible à une décarbonation totale. C'est bien dans ces objectifs que nous travaillons au niveau de la Wallonie.

En ce qui concerne le contentieux, la Région wallonne a adopté depuis le départ la position suivante : « La Région connaît l'importance des enjeux climatiques et prend les mesures qui relèvent de sa compétence – comme elle l'a d'ailleurs affirmé dans son accord de gouvernement. Cependant, puisque les parties demanderesse ont fait le choix de porter la question devant les Cours et Tribunaux, la Région a évidemment estimé qu'elle devait aussi se défendre sur les principes du droit ». Elle doit répondre évidemment à ces différents éléments.

Toutefois, dans la partie « Les faits », la Région n'a pas manqué de souligner le décret climat et la DPR qui prévoit des objectifs plus contraignants que les objectifs internationaux et européens, ainsi qu'une présentation du PACE 2030 et de ses mesures.

Le jugement du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles a été rendu le 17 juin et fait le constat d'un manquement à l'obligation générale de prudence dans le chef de l'État fédéral et des trois Régions – c'est un constat global.

Le message fort de ce jugement est qu'il est nécessaire d'intensifier les efforts conjugués et solidaires dans le cadre de la transition juste. L'État et les Régions doivent être plus responsables des conséquences des changements climatiques.

Dans cette optique, nous devons renforcer encore la coordination intrabelge, bien entendu puisque nos objectifs propres sont déjà rehaussés, mais ce n'est pas le cas de toutes les entités et ce n'est pas non plus totalement le cas de la coordination.

Le dialogue intrabelge sur le climat se situe à différents niveaux et dans différentes instances, que ce soit via le Comité de coordination de la politique internationale de l'environnement – le CCPIE – et ses groupes de travail, la Commission nationale climat et ses groupes de travail et d'autres lieux encore. Sur les questions de politiques climatiques intrabelges, la Commission nationale climat se substitue dans les faits à la Conférence Interministérielle de l'Environnement de l'énergie. En cas de désaccord, les projets de décisions de la CNC remontent directement au niveau du CODECO.

Le dialogue avec les autres ministres du Climat est en cours, notamment via la présidence wallonne de la CNC cette année. Concrètement, il est nécessaire d'aboutir au niveau de la négociation climatique intrabelge à la conclusion d'un *burden sharing* 2030, je l'ai évoqué tout à l'heure, sur base des nouvelles règles européennes attendues pour mi-juillet. C'est pour cela que nous espérons avoir un accord pour la COP26 de novembre.

Je peux vous assurer que, dans le cadre de la présidence wallonne de la Commission nationale Climat, nous utilisons toutes les voies de dialogue possible pour arriver à un tel consensus. Nous agissons à la fois en bilatéral et de manière collégiale pour avancer dans les discussions, même si l'histoire montre qu'il est difficile de prédire l'issue de ces débats. J'espère bien que chacun souhaitera aboutir au plus vite.

En ce qui concerne la période 2020-2030 et 2050, le tribunal a estimé que les objectifs de neutralité en 2050 sont compromis par le scénario de réduction en 2030, mais malheureusement, cette appréciation provient du rapport scientifique, publié par le groupe d'experts pour le climat et le développement durable, qui date du 14 mai 2009 et qui, bien entendu, ne tient pas compte des nouveaux objectifs européens pour 2030 ni de la Déclaration de politique régionale wallonne de septembre 2019, qui ont fixé un objectif fortement rehaussé évidemment pour notre Région.

Un autre message fort de ce jugement est fondé sur des interrelations citoyennes et qu'il est essentiel évidemment d'impliquer plus le citoyen. C'est vraiment ce que nous souhaitons faire, notamment dans le cadre du processus du panel citoyen climat de la Wallonie, mais aussi dans d'autres thématiques à Bruxelles et en Communauté germanophone. En tout cas, toutes les initiatives sont les bienvenues et ce jugement ne peut que nous encourager – en tout cas, c'est comme cela que je le prends – à continuer et à intensifier nos actions en faveur du climat et à traduire – c'est maintenant notre responsabilité dans les deux ou trois ans qui viennent – ces objectifs dans des textes contraignants aussi, mais aussi dans actes notamment via le Plan de relance puisque nous avons des budgets maintenant qui permettent de le faire. On ne sait pas récupérer en un, deux, trois ans deux décennies d'actions trop lentes, d'objectifs trop lents, mais je pense que la prise de conscience est bien là et que par contre cette ambition devra se poursuivre évidemment vraisemblablement jusqu'à 2050.

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

M. Léonard (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse complète, bien plus complète, et je vous en remercie vraiment.

Comme vous l'avez dit, il y a une urgence. Je pense que la semaine passée nous le rappelle, si besoin.

J'entends la prise de conscience. Je sais que la Wallonie est ambitieuse, mais comme dans d'autres dossiers, si c'est vrai que le Wallon a le dos solide, il ne faut pas nier que quatre dos sont encore un peu plus solides. Donc cette discussion entre les Régions et le Fédéral sera vraiment un élément essentiel pour la suite, à mon sens, de ces dossiers au niveau belge. Merci.

**QUESTION ORALE DE M. LÉONARD À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
RAPPORT D'ELIA ET LA HAUSSE DU COÛT DE
L'ÉNERGIE »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Léonard à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le rapport d'Elia et la hausse du coût de l'énergie ».

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

M. Léonard (PS). – Monsieur le Ministre, la Wallonie s'est alignée, à juste titre, sur les objectifs de diminution des gaz à effets de serre de moins 55 % en 2030 et de moins 95 % à l'horizon 2050.

Le mix énergétique de demain reposera principalement sur de l'électricité provenant de sources renouvelables. On en a déjà beaucoup parlé aujourd'hui.

À ce titre, le Gouvernement wallon soutient, de diverses manières, le développement de cette filière d'énergie.

Cependant, nous constatons sur le terrain que des projets de production d'énergies renouvelables n'évoluent pas assez rapidement. D'ailleurs, on a eu l'occasion de faire des visites dernièrement et je pense que cela a souvent été rappelé par les acteurs que nous avons rencontrés.

Vous avez pour cela lancé une *task force* pour faire émerger une *pax eolienica II*.

De plus, d'après Elia, les capacités prévues dans le cadre du mécanisme de rémunération, en réponse à la fermeture des centrales nucléaires, ne suffiront probablement pas à répondre à nos besoins énergétiques. Nous serons, par conséquent, contraints d'en acheter chez nos voisins.

Je vous avais déjà interpellé à l'époque, notamment lors de la fermeture de la centrale biomasse des Awirs, on sait que c'est une réalité aussi.

Au vu de tous ces arguments, les experts craignent fortement que les prix de l'énergie connaissent des niveaux records. Nous partageons ces craintes.

Quelles actions envisagez-vous de prendre pour éviter l'envolée des factures d'énergies, de leur coût pour le concitoyen ?

Au niveau de la production de l'énergie renouvelable, au vu de la cadence actuelle, quelles initiatives entendez-vous prendre pour une gestion davantage centralisée, afin qu'elle ne soit pas conditionnée par le bon vouloir des porteurs de projets ?

À défaut, comment envisagez-vous de les contraindre à pratiquer des prix qui éviteront d'alourdir les factures des consommateurs ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur le Député, la Région a pour responsabilité de développer la production d'énergie renouvelable prévue, ainsi que d'améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments sur son territoire, mais c'est de la responsabilité du fédéral d'assurer la sécurité d'approvisionnement. C'est évidemment complémentaire.

Le marché de l'énergie étant un marché libéralisé, il n'est pas possible pour la Région d'imposer des prix aux fournisseurs. La Région a toutefois une marge de manœuvre concernant la partie régulée du tarif, à savoir celui de la distribution. Je travaille actuellement à la modernisation des principes prévalant pour l'élaboration de la méthodologie tarifaire 2024-2028. Décret modificatif qui est à l'ordre du jour du Gouvernement wallon de cette semaine, le même d'ailleurs que celui sur les communautés d'énergie dont on a parlé tout à l'heure. La question de la limitation du coût de l'énergie y figure en bonne place. De plus en incitant les utilisateurs du réseau à consommer l'énergie au moment où elle est la plus abondante, on évite de devoir renforcer le réseau, et donc d'avoir des coûts d'investissement importants, qui se répercuteraient aussi sur la facture des ménages.

Pour les ménages, agir sur le coût peut se faire à la fois en agissant sur l'offre et sur la demande. Comme je le mentionnais plus haut, la Région est en charge des politiques en matière d'efficacité énergétique. Dans la ligne droite du plan de rénovation du bâti wallon présenté l'année passée, le Plan de relance prévoit 1,236 milliard pour la rénovation énergétique du bâtiment. Cela permettra de faire diminuer de manière très concrète les dépenses énergétiques des ménages.

Ce même plan comporte 420 millions pour le déploiement des énergies renouvelables et leur intégration dans le réseau. La semaine passée j'ai présenté au Gouvernement une note d'orientation concernant le soutien à apporter à la production d'électricité verte.

La Région souhaite bien entendu apporter le soutien nécessaire aux porteurs de projets, mais nous pouvons également travailler à la diminution du besoin de soutien, notamment en facilitant la mise en place de projets, en particulier les projets éoliens, qui comme vous le savez subissent beaucoup d'étapes de procédures. Ainsi suite à la note présentée la semaine passée, un groupe de travail sera mis en place pour proposer au Gouvernement fédéral des éléments d'analyse concernant la procédure actuelle au niveau du Conseil d'État pour faciliter l'obtention des permis.

Enfin, afin de compléter le cadre de développement de la filière éolienne, le Gouvernement a en effet récemment adopté, à mon initiative, une proposition visant à charger une *task force* de l'adaptation de la *pax eolienica*, document qui avait été élaboré sous la précédente législature listait une série de mesures destinées à favoriser un déploiement plus harmonieux de la filière éolienne.

Cette *task force*, dirigée par un comité de pilotage qui représente les différents ministres ayant l'énergie, l'environnement, l'aménagement du territoire et les pouvoirs locaux dans leurs compétences proposera au Gouvernement une version 2 de la *pax eolienica*, d'abord évaluer les mesures précises et proposer de nouvelles mesures.

Les modifications apportées seront notamment basées sur une identification préalable des desiderata des acteurs concernés par le développement de la filière éolienne et viseront à adapter les mesures à l'évolution de la situation. Le retour d'expérience de la mise en œuvre de la *pax eolienica* initiale viendra également renforcer la construction de ce second document.

L'approche se veut commune et transversale tout en laissant à la charge de chaque ministre compétent sur ses thématiques et/ou mesures de la *pax eolienica* la responsabilité de la réalisation de toutes les actions d'adaptation définies dans la note au Gouvernement.

L'objectif final du travail de la *task force* est la production d'un document stratégique et opérationnel, une *pax eolienica II*, comprenant les mesures destinées à favoriser le développement de la filière éolienne dans le respect des critères énoncés dans la DPR et permettant d'avancer dans la concrétisation d'une transition énergétique juste et équitable.

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

M. Léonard (PS). – Merci beaucoup pour ces réponses, Monsieur le Ministre. Effectivement, il faut réduire la consommation. On sait que c'est un élément, mais c'est un élément.

On sait que la problématique de l'énergie est un tout, on en a parlé tout à l'heure avec la production. On a parlé des véhicules, on a parlé du bâti. Il est quand même fou de se dire qu'un pays si petit que la Belgique n'est pas autonome énergétiquement. Nous avons aussi beaucoup parlé, il y a quelques années, des black-out. Pensons-nous réellement que nos pays voisins vont accepter de se priver demain pour nous ? Je ne le pense pas ou alors peut-être de façon chère et vilaine. Sommes-nous d'accord, demain, d'éteindre nos appareils de 16 à 18 heures alors que notre consommation va augmenter comme nous en parlions tout à l'heure avec les véhicules électriques, mais aussi, on se rend compte qu'aujourd'hui nous voulons tout, tout de suite, et c'est compliqué pour le concitoyen qui a pris des habitudes qu'il faudra peut-être défaire, mais c'est une réalité. Au-delà de vos propos, je pense qu'il y a deux éléments sur lesquels nous pourrions insister :

- la comparaison des factures. Il faut plus de communication et être plus actifs à ce niveau pour inciter le concitoyen à comparer sa facture, ce qui lui permettra des gains importants ;
- cette fameuse étude sur la sortie du nucléaire. Il faut une étude qui permette de déterminer l'impact direct sur la facture du concitoyen et de donner des propositions pour l'avenir.

Je le répète encore et je taperai toujours sur le clou à ce niveau-là : la transition énergétique doit avoir lieu, mais elle doit absolument être sociale.

QUESTION ORALE DE M. DEMEUSE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE LANCEMENT DE L'ALLIANCE CLIMAT-EMPLOI-RÉNOVATION (ACER) »

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 lancement de l'alliance Climat-Emploi-Rénovation (ACER) ».

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

M. Demeuse (Ecolo). – Monsieur le Ministre, puisque l'on parle de réduction de la consommation, voici une piste sérieuse au-delà des projections crédibles de la CREG et d'Elia, qui démontrent la possibilité de se passer du nucléaire.

Le Gouvernement vient de lancer, à votre initiative, la nouvelle alliance Climat-Emploi-Rénovation pour la rénovation énergétique des bâtiments. Il s'agit d'une étape importante dans la concrétisation de la Stratégie de rénovation à long terme des bâtiments afin d'atteindre les objectifs ambitieux que la Wallonie s'est fixés en la matière à l'horizon 2050.

L'objectif de cette alliance consiste à mobiliser les acteurs de terrain – entreprises, syndicats, chercheurs, citoyens et pouvoirs publics – pour stimuler la demande de rénovation du bâti, renforcer les capacités du secteur et développer les compétences nécessaires.

Des groupes de travail thématiques vont ainsi se mettre en place afin d'aboutir à un plan d'action évolutif d'ici à la fin de l'année.

L'un des enjeux fondamentaux consiste à mobiliser et renforcer les capacités à répondre à la demande en rénovation, en soutenant les acteurs du secteur et en renforçant l'attractivité des formations dans le domaine.

Un autre enjeu, c'est de permettre à un maximum de personnes de réaliser des travaux de rénovation, en ce compris les publics les plus précarisés. Ce sont deux conditions sine qua non pour atteindre nos objectifs en transformant ce défi en une opportunité à la fois sociale, écologique et de création d'emploi et donc de développement économique.

Dès lors, pouvez-vous m'indiquer comment vous entendez concrètement répondre à ces enjeux via l'alliance Climat-Emploi-Rénovation et comment cette dernière s'articule avec la stratégie de rénovation à long terme ?

Quelles sont les mesures que vous prenez pour répondre au défi de la formation et de la nécessaire augmentation de l'offre dans le secteur de la rénovation ? Qu'en est-il des mesures permettant la participation des publics plus précarisés ? Quelles sont les autres mesures contenues dans cette alliance et dans quel calendrier s'inscrivent-elles ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur le Député, le Gouvernement a, en effet, approuvé en ce mois de juin le lancement de la nouvelle alliance Climat-Emploi-Rénovation pour la rénovation énergétique des bâtiments. Il s'agit d'une étape importante dans la concrétisation des objectifs ambitieux que la Wallonie s'est fixés en matière de rénovation des bâtiments, s'inscrivant dans les objectifs plus larges de transition climatique et énergétique à l'horizon 2050.

L'objectif de cette alliance consiste à mobiliser les acteurs de terrain, les entreprises, les syndicats, les chercheurs, les citoyens et les pouvoirs publics pour stimuler la demande de rénovation du bâti, renforcer les capacités du secteur et développer les compétences nécessaires.

Quatre groupes de travail seront mis en place sur les thèmes suivants : stimuler la demande en rénovation, renforcer les acteurs du secteur, étudier de nouveaux

modes de financement adaptés et soutenir l'exemplarité nécessaire de la rénovation des bâtiments publics.

Chaque groupe de travail sera subdivisé en modules thématiques, qui s'appuieront entre autres sur les mesures et propositions d'actions de la stratégie de rénovation à long terme. Ces propositions d'actions sont par ailleurs déjà issues d'une large concertation avec le secteur.

Le lien avec les autres plans et stratégie du Gouvernement se fait notamment par le copilotage de modules thématiques par moi-même, coordinateur de l'alliance et le, la ou les ministres compétents.

Les partenaires potentiels de cette alliance seront invités à participer aux différents groupes thématiques dès la rentrée, avec pour objectif de présenter au Gouvernement un premier plan d'action dans les six mois. C'est dans ce plan d'action évolutif de l'alliance que seront détaillés les initiatives et engagements des parties prenantes – on est clairement dans une dynamique –, à la fois au niveau de la formation, de la précarité énergétique et de l'augmentation du rythme des rénovations.

Citons deux exemples de modules thématiques en lien avec votre question.

Un module thématique du groupe de travail « Renforcement de l'offre » concernera les formations professionnelles et sera donc mené en collaboration avec les ministres Borsus et Morreale. L'objectif sera de créer des partenariats transversaux avec les acteurs du secteur de la rénovation énergétique des bâtiments pour renforcer l'attractivité de ce secteur vers tous les demandeurs d'emploi et adapter les formations, en nombre et en qualité, aux nouveaux besoins. Nous ne pas pouvons vous donner les résultats détaillés de ce travail collectif qui démarre et va dégager des priorités, sur base notamment des initiatives pilotes déjà en place.

Un autre exemple est le module thématique « Précarité énergétique » qui est compris dans le groupe de travail « Stimuler la demande ». Il s'inscrit aussi dans un travail transversal des différents acteurs de terrain. Il vise à la fois des modes de financement et d'accompagnement rapprochés et adaptés aux bénéficiaires. La conscientisation des propriétaires est également à l'agenda pour les encourager à rénover les logements mis en location.

Les mesures de l'alliance vont s'inscrire progressivement dans le plan d'action évolutif, au rythme des travaux et engagements des parties prenantes au sein des différents groupes de l'alliance.

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

M. Demeuse (Ecolo). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse particulièrement complète. Je me réjouis de la mise en place de cette

alliance. Je suis très impatient du résultat des différents groupes de travail. Je comprends forcément que vous ne puissiez pas encore en donner le résultat à partir du moment où ils se mettent en place. On verra quel en sera le résultat, mais le calendrier est relativement serré, donc les premiers résultats arriveront dans des délais rapprochés.

En ce qui concerne les thématiques de précarité, mais aussi de formation, l'enjeu est réellement énorme et, sur la question de la formation, il y a là un enjeu essentiel puisque le but de cette alliance est de pouvoir créer de l'emploi et de la richesse économique en Wallonie. On sait que souvent il ne suffit pas juste de dire que l'on veut créer de l'activité économique, il faut encore pouvoir répondre à la demande.

C'est une préoccupation importante de l'ensemble du Gouvernement, cela se traduit dans le Plan de relance notamment, cela se traduit ici dans la mise en œuvre de l'alliance. Je me réjouis de nouveau de voir les résultats que donneront ce groupe de travail et les pistes d'action concrète.

**QUESTION ORALE DE MME LAFFUT À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA
PLACE DE LA RURALITÉ DANS LA POLITIQUE
GOUVERNEMENTALE »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Laffut à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la place de la ruralité dans la politique gouvernementale ».

La parole est à Mme Laffut pour poser sa question.

Mme Laffut (MR). – Monsieur le Ministre, interrogé sur les prévisions du GIEC et sur le Plan de relance mis en place par la Wallonie, vous avez mentionné dans votre réponse, d'une part, l'éolien, qu'à vos yeux il s'agit de développer considérablement pour parvenir à l'objectif ultime des 100 % d'énergie renouvelable et, d'autre part, la mobilité au travers des transports en commun, avec plus de 1 milliard d'euros à y consacrer, et le vélo pour 250 millions d'euros.

Quelle attention accordez-vous dans ces projets à la ruralité, aux habitants de nos nombreuses communes rurales de Wallonie ? C'est en effet à la campagne que l'éolien va devoir s'implanter.

Les élus locaux, quelle que soit leur appartenance politique, sont inquiets des implantations programmées. Les projets se multiplient, mais le cadre reste confus, voire désordonné. L'objectif de 100 % est louable, mais il ne doit pas hypothéquer le cadre de vie et le bien-être des Wallonnes et Wallons, et je sais que vous y serez attentif.

Concernant la mobilité, les solutions que vous annoncez autour du vélo et des transports en commun peuvent apporter une partie de solution, mais un autre point d'attention reste la mobilité individuelle en région rurale. La réalité d'un déplacement, pour beaucoup d'habitants ruraux, reste la voiture. Il n'est pas possible de substituer tous les déplacements par le vélo ou les transports collectifs. En milieu rural, on a l'impression d'être le parent pauvre de la politique actuellement menée.

Quelle place réservez-vous concrètement à la ruralité dans vos différentes politiques ? Quelles sont vos urgences ?

Près d'un Wallon sur deux vit dans une commune rurale. Les enjeux sont nombreux et, dans les compétences qui sont les vôtres, comment entendez-vous y répondre ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Madame la Députée, en tant que vice-président du Gouvernement wallon, j'attache effectivement une importance particulière à la ruralité. Veiller aux équilibres entre villes et campagne constitue un critère essentiel. C'est particulièrement le cas dans le cadre de mes compétences Énergie et Mobilité.

En matière d'énergie, les zones rurales doivent bénéficier de toutes les facilités en matière de fourniture d'énergie, tant en électricité qu'en chaleur. C'est un travail permanent mené en synergie avec les gestionnaires de réseau de distribution, mais nos campagnes sont aussi des lieux importants pour la production décentralisée d'énergie. Ce développement, au même titre que toutes nouvelles infrastructures, ne peut pas se faire au détriment de la qualité de vie des habitants et de l'intégrité environnementale. Les dispositions en matière de conditions sectorielles et le CoDT sont les garants de ces aspects.

Afin de compléter ce cadre, le Gouvernement a récemment adopté, à mon initiative, une proposition visant à charger une *task force* de l'adaptation de la *pax eolienica*, document listant une série de mesures destinées à favoriser un déploiement harmonieux de la filière éolienne.

Cette *task force* devra proposer un texte revu et adapté sur base d'une identification préalable des desiderata de toutes les parties concernées par le développement éolien en incluant bien évidemment les acteurs de la ruralité.

Je suis aussi attentif à favoriser un développement équilibré entre toutes les sources de production d'énergie renouvelable. Ainsi, l'implantation de panneaux photovoltaïques, sur les toits des bâtiments agricoles, aux abords des infrastructures, sur les

surfaces polluées, ainsi que dans certaines conditions spécifiques d'associations aux cultures, représente un autre axe du mix énergétique renouvelable. La biomasse représente encore une autre filière importante étroitement associée à la ruralité.

Concernant la mobilité, plusieurs dispositifs et projets sont mis en place dont les communes rurales peuvent bénéficier. Au niveau cyclable, je citerais l'appel à projets WaCy lancé en mars dernier qui s'adressait aussi bien aux territoires ruraux qu'aux zones urbaines. Je rappelle à ce sujet que l'augmentation budgétaire d'un peu plus de 20 millions d'euros par rapport à l'enveloppe initiale a permis d'inclure 37 communes de moins de 15 000 habitants, ce qui représentait 70 % des communes additionnelles.

En matière de transports en commun, il est évident que nous ne pouvons pas assurer le même niveau de service dans les communes rurales qu'en centre-ville, mais nous veillons à développer une offre complémentaire aux lignes régulières, notamment à travers le transport à la demande dans lequel la centrale régionale de mobilité et les centrales locales de mobilité ont un rôle crucial à jouer, mais aussi à travers l'offre de transport scolaire. Je rappellerai également, pour terminer, la mise en place de nouvelles lignes express dont l'objectif est de relier différents pôles et de compléter ainsi le maillage d'une offre structurante, également accessible aux zones rurales.

Enfin, vous connaissez mon implication de longue date pour lutter contre l'étalement urbain, résultant d'une urbanisation débridée de 30 ans basée exclusivement sur l'usage de la voiture individuelle. Ceci a notamment abouti à la disparition de nombreux services – magasins, banques, services administratifs, et cetera – en ruralité, faute de demande suffisante localement. Pour l'avenir, il faut impérativement limiter la poursuite de cet étalement – cela se joue au niveau des compétences de l'aménagement du territoire – et il faut organiser l'intermodalité pour pouvoir remplacer la voiture par des combinaisons efficaces d'autres modes de déplacement, chaque fois que c'est possible, parce que c'est compliqué de remplacer la voiture par un seul mode de déplacement en général. C'est la raison pour laquelle nous travaillons sur le déploiement de mobipôles dont une des priorités sera d'assurer l'intermodalité avec le transport structurant, ce qui est essentiel pour atteindre nos objectifs de transfert modal également en milieu rural.

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

Mme Laffut (MR). – Merci, Monsieur le Ministre. J'entends bien, en termes d'énergie, qu'aucun projet n'est fait au détriment du bien-être des citoyens. Vous parlez du CoDT qui en est le garant, mais je pense que cela ne suffit pas toujours. Vous parlez aussi d'une *task force* qui travaillerait sur un développement harmonieux. Je pense qu'il y a déjà énormément de projets qui sont déposés.

Je reviendrai vers vous pour essayer d'avoir un timing, un délai, pour voir un peu qui est repris dans le travail de cette *task force*, comment vous voyez les choses sur le long terme parce que l'on voit quand même aboutir certains projets. Le CoDT ne résout pas tout. Je pense qu'il y a vraiment une sensibilité de chaque territoire à prendre en considération.

La mobilité, j'entends. Il y a eu les appels à projets Cyclo, notamment. Sauf qu'il y avait aussi pas mal de critères, qui reprenaient, par exemple, la présence d'une gare. Ce n'est quand même pas évident pour beaucoup de communes rurales, où, parfois, il y a des distances vraiment très importantes entre les villages. J'entends, on développe l'intermodalité, on développe les mobipôles, et cetera. On limite l'étalement urbain, et c'est très bien, mais je reste convaincue que cela ne suffit pas pour une grande partie des zones rurales, des régions rurales. Il va falloir, à mon avis, vraiment repenser une offre de services complémentaires. Vous parliez d'équilibre entre la ville et la campagne, mais on ne vit vraiment pas de la même manière en fonction du nombre d'habitants et des distances qui séparent les personnes.

On entend bien que l'on doit travailler sur des pôles de services. On est bien conscient qu'il n'y aura plus jamais de multiservices dans chaque village et dans chaque commune. Je pense que, en effet, on doit évoluer, mais il y a quand même, au niveau de la mobilité, des aspects qui sont vraiment importants à prendre en charge.

Je reviendrai sur quelques sujets ultérieurement.

Je vous remercie pour votre réponse et je reviendrai sur quelques sujets ultérieurement.

QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA FIN DES CHAUDIÈRES À MAZOUT À PARTIR DE 2022 EN FLANDRE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la fin des chaudières à mazout à partir de 2022 en Flandre ».

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

M. Antoine (cdH). – Monsieur le Ministre, vous me direz : « Ne vous étonnez pas, Monsieur Antoine, c'était dans la Déclaration de politique régionale, c'est normal qu'on l'exécute. La Flandre avait donc annoncé la fin des chaudières à mazout à partir de 2022. Ne vous étonnez pas ! »

Reconnaissez avec moi, Monsieur le Ministre, que, même si l'accord de gouvernement flamand le prévoyait,

la soudaineté et la dureté de la mesure surprennent bon nombre d'observateurs, y compris dans les milieux flamands les plus proches des objectifs environnementaux.

Dès le 1er janvier 2022, plus aucune nouvelle chaudière à mazout ne pourra être placée en Flandre, sauf, bien sûr, en l'absence de toute autre possibilité de raccordement au gaz naturel dans la rue, notamment. La mesure va donc plus loin que le Pacte énergétique fédéral, négocié peu avant, où ce dernier préconisait – rappelez-vous – 2035. Les contrevenants en Flandre risquent une amende de 3 000 euros majorée de 2 000 euros par logement dans l'immeuble. On a sorti les très gros moyens.

Pour garantir l'effectivité de la mesure, le projet de décret prévoit, en outre, la constitution d'une banque de données relative à la manière dont sont chauffées les habitations : rien ne peut leur échapper.

Furieux, les négociants en carburants se demandent pourquoi la mesure ne tient pas compte du plan régional Énergie-Climat qui autorise et autorisait le placement de chaudières à mazout chaque fois qu'il peut être prouvé qu'elles sont aussi performantes que les chaudières au gaz les plus récentes. Ils annoncent déjà vouloir – et l'on peut les comprendre – saisir la Cour constitutionnelle pour obtenir, le moment venu, l'annulation de ce décret, s'étonnant, par ailleurs, que l'auteur principal de ce projet de décret soit aussi administrateur de Fluxys et président de Publigaz.

Monsieur le Ministre, quelle est votre appréciation politique de cette initiative ? Considérez-vous que ce soit un calendrier soutenable ? Pensez-vous qu'une chaudière à mazout qui est aussi performante qu'une chaudière à gaz doit, malgré tout, être interdite ?

De votre côté, quel est le calendrier que vous envisagez ? Avez-vous rencontré les représentants des négociants en carburant ? Pour leur dire quoi : pour entendre, peut-être, leurs revendications ?

Ma question est évidemment pendante aux lèvres de tous les Wallons : envisagez-vous une mesure similaire ? Si oui, dans quel calendrier ?

Mme Laffut vient de rappeler la Wallonie rurale. Inutile de vous dire que, en matière de distribution de gaz, nous sommes encore très loin d'un bien universel. C'est donc un sujet qui préoccupe nos concitoyens wallons par rapport à l'initiative contestable de la Flandre.

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 mesure flamande fait partie d'un décret qui n'a pas encore été approuvé par le parlement flamand.

L'interdiction de placement d'un produit autorisé dans le cadre de la mise sur le marché européen via les règles écodesign et écoconception est possible et est déjà appliquée dans certains États membres. À l'inverse, il n'est pas possible d'interdire la vente d'un tel produit, car ceci est contraire aux principes de libre circulation des biens et des personnes.

Le Pacte énergétique fédéral est un texte non contraignant publié fin 2017 qui mentionne effectivement la fin du placement des chaudières au mazout pour 2035 en Belgique. Cependant, il convient de tenir compte de la longévité spécifique à ce type de chaudières. Ainsi, la date annoncée de 2035 est certainement trop tardive pour viser une neutralité carbone en 2050, qui est, je le rappelle, l'objectif du Gouvernement et également de l'Europe.

Le plan régional Énergie et Climat flamand permet le placement de chaudières à mazout si elles ont la même efficacité que les chaudières gaz. Cela ne semble pas être ce que vous avez dit, pourtant. En pratique, ce critère permet de déroger à l'interdiction du recours aux chaudières à mazout pour autant que l'on s'oriente vers une chaudière mazout à condensation.

Comme autre exemple, l'ordonnance Climat de la Région bruxelloise qui vient ci' être publiée au Moniteur du 25 juin 2021 interdit le placement des appareils de chauffage au charbon à partir du 1er septembre 2021 et les appareils de chauffage à combustibles liquides à partir au 1er juin 2025. Cela a moins d'impact sur les navetteurs, mais c'est quand même radical aussi.

Prendre des mesures similaires n'est pas à l'ordre du jour pour l'instant en Wallonie.

Ces différentes exigences pourraient faire partie, sans doute, des solutions qui seront imaginées dans le cadre de la révision du plan Air-Climat-Énergie, mais sur laquelle nous devons nous positionner d'ici l'année prochaine. En tout cas, j'estime qu'il est nécessaire de donner aux utilisateurs de ces appareils et aux installateurs le temps de se préparer à cette évolution potentielle, tout en gardant comme je l'ai dit l'horizon 2050 décarbonation. À un moment donné, les chauffages, on ne les installe pas pour cinq ou dix ans, donc forcément il faut intégrer cela aussi.

Ainsi, le développement d'un outil d'encodage numérique dédié aux systèmes techniques des bâtiments est nécessaire. Celui-ci permettra, entre autres, d'avoir une vue d'ensemble sur les modes de chauffage présents dans les bâtiments du territoire.

Je travaille actuellement au verdissement du gaz distribué en Région wallonne. Cela constitue une des pistes pour que le gaz qui sera encore consommé en 2050 dans notre région soit renouvelable. De même, la stratégie Chaleur qui a été présentée au printemps est aussi un des éléments permettant de passer plus rapidement à un mode de chauffage durable. Enfin,

rappelons que la mise en place de ces politiques aura lieu dans le cadre de la Stratégie de rénovation énergétique de la Région.

Cela permet de diminuer les besoins de chaleur de nos bâtiments et d'inciter les propriétaires et gestionnaires des bâtiments à passer à une source de chaleur durable au moment d'entreprendre la rénovation de leur bien.

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

M. Antoine (cdH). – « The last but not least », c'est le moins que l'on puisse dire. Je relève, Monsieur le Ministre, que le Fédéral, même si c'était indicatif, avait fixé 2035, que la Flandre a décidé de précipiter les calendriers. Vous me dites, c'est vrai, j'aurais dû le mentionner, toutes mes excuses : « ce n'est pas voté par le Parlement », mais on sait très bien que les majorités sont très mécaniques et qu'en Flandre, même s'il n'y a pas mal de tirage – ce qui ne doit pas être le cas ici, bien sûr – généralement, la majorité se tient.

Donc, on va être devant cette échéance, et évidemment s'il pleut en Flandre, il y aura des gouttes en Wallonie. Du reste, je ne peux pas vous en vouloir, vous dites clairement que dès l'année prochaine vous viendrez avec un calendrier de mesures pour mettre – je vais traduire en termes plus clairs, pardonnez-moi – un terme à l'usage des chaudières pour que chacun puisse s'y préparer. Donc, cela veut dire que le calendrier doit être soutenable socialement. Il doit être soutenable aussi pour les régions rurales, et dans le même temps, pardonnez-moi, il faudra secouer les GRD, parce que d'expérience, j'ai occupé votre fonction et la fonction maïorale, si vous n'arrivez pas auprès d'un GRD avec un panier de clients assurés et nombreux, jamais ils n'étendent le réseau de gaz. Il y a donc là, me semble-t-il, peut-être à réfléchir à une obligation de service public sur les extensions de distribution à opérer pour qu'à un moment donné vous ayez une coïncidence entre la fin des chaudières à mazout, et d'autre part celles au gaz, surtout si en 2050 – Bon Dieu où serons-nous – on peut avoir un gaz renouvelable.

Je dirais donc que vous avez le mérite de la transparence, de la détermination, mais vous ne m'en voudrez pas de dire que vous me laissez particulièrement angoissé pour celles et ceux qui

doivent, aujourd'hui, remplacer leur chaudière à mazout – c'est généralement un investissement de plus de 25 ans – et qui se disent que le ministre n'en voudra plus d'ici quelques années sans avoir davantage de précisions.

Il me semble que c'est une responsabilité importante dans votre chef de communiquer les modalités de votre intention.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. – Les questions orales de :

- Mme Galant, sur « l'impact des politiques bruxelloises en matière de mobilité et d'environnement sur l'économie wallonne » ;
- M. Liradelfo, sur « la sécurisation du boulevard Zénobe Gramme à Herstal » à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sont transformées en questions écrites.

Interpellations et questions orales retirées

M. le Président. – Les questions orales de :

- M. Antoine, sur « l'absence de parking sécurisé pour camions en Wallonie » ;
- M. Antoine, sur « la promotion par la Région de rues imperméables » ;
- M. Antoine, sur « la sécurisation des carrefours dangereux ou dégradés » ;
- M. Desquesnes, sur « la condamnation de la Belgique pour inaction 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 19 heures 35 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. André Antoine, cdH
M. Olivier Bierin, Ecolo
M. Yves Demeffe, Auditeur à la Cour des comptes
M. Rodrigue Demeuse, Ecolo
M. Manu Douette, MR
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
Mme Anne Laffut, MR
M. Dimitri Legasse, PS
M. Laurent Léonard, PS
M. Julien Matagne, cdH
Mme Françoise Mathieux, MR
Mme Diana Nikolic, MR
M. Nicolas Tzanetatos, MR
M. Jean-Paul Wahl, MR

ABRÉVIATIONS COURANTES

AB	allocation de base / allocation budgétaire / article de base
ACER	Agency for the Cooperation of Energy Regulators (Agence de coopération des régulateurs de l'énergie)
ACER	alliance Climat-Emploi-Rénovation
ADL	agence de développement local
ASBL	association sans but lucratif
ATN	avantage de toute nature
AWAC	Agence wallonne de l'air et du climat
Benelux	Belgique, Nederland et Luxembourg
BHNS	bus à haut niveau de service
CA	conseil d'administration
CCPIE	Comité de coordination de la politique internationale de l'environnement
CER	communauté d'énergie renouvelable
CIF	Cellule d'informations financières
CNC	Commission nationale du climat (ou Commission nationale Climat)
CNG	compressed natural gas (gaz naturel comprimé)
CO2	dioxyde de carbone
CODECO	Comité de concertation
CoDT	Code du développement territorial
COP	Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques
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
CPP	Consolidated Precision Products (Produits de précision consolidés)
CRAC	Centre régional d'aide aux communes
CREG	Commission de régulation de l'électricité et du gaz
CWaPE	Commission wallonne pour l'énergie
DGO4	Direction générale opérationnelle de l'aménagement du territoire, du logement, du patrimoine et de l'énergie
DPR	Déclaration de politique régionale
EDAR	Emission Detecting and Reporting (Détection et rapport des émissions)
Elia	gestionnaire de réseau de transport d'électricité
ETF	European Technology Facility
ETS	Emission Trading Scheme (Système communautaire d'échange de quotas d'émission)
FAST	Fluidité, accessibilité, santé/sécurité et transfert modal (plan)
FEDER	Fonds européen de développement régional
GIEC	Groupe d'experts intergouvernementaux sur l'évolution du climat
GRD	gestionnaire(s) des réseaux de distribution
GRH	gestion des ressources humaines
ICN	Institut des comptes nationaux
ISSeP	Institut scientifique de service public (Région wallonne)
LPG	liquified petroleum gas (gaz de pétrole liquéfié)
MEBAR	ménages à bas revenus (programme d'octroi de subventions aux ménages à revenu modeste pour l'utilisation rationnelle et efficace de l'énergie)
MI	Mobilité et Infrastructures
OSP	obligations de service public
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PAC	Politique agricole commune
PACE	plan Air-Climat-Énergie

PIMPT	plan Infrastructures et Mobilité pour tous
PMR	personne à mobilité réduite
POLLEC	Politique locale énergie climat
PUM	Plan urbain de mobilité
PV	procès-verbal
RAVeL	Réseau autonome des voies lentes
RER	Réseau express régional
RN	route nationale
RN	Registre national
RWADE	Réseau wallon pour l'accès durable à l'énergie
RWLP	Réseau wallon de lutte contre la pauvreté
SEC	Système européen de comptes économiques intégrés
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SOWAFINAL	Société wallonne pour la gestion d'un financement alternatif
SPW	service(s) public(s) de Wallonie
SWCS	Société wallonne du crédit social
TEC	Société de transport en commun
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UAP	unité(s) d'administration publique
UE	Union européenne
UREBA	rénovation énergétique des bâtiments (subventions)
WaCy	Wallonie cyclable (projet Communes pilotes Wallonie cyclable)