

C.R.A.C. N° 62 (2021-2022)

4e session de la 11e législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2021-2022

COMPTE RENDU

AVANCÉ

Séance publique de commission*

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

Lundi 22 novembre 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>Auditions</i>	1
<i>Mise en œuvre de l'article 15 du décret du 12 février 2004 relatif au statut de l'administrateur public</i>	1
<i>Désignation d'un rapporteur</i>	
Intervenants : M. le Président, MM. Florent, Heyvaert.....	1
<i>Exposé de M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	1
<i>Échange de vues</i>	
Intervenants : M. le Président, MM. Hermant, Florent, Douette, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	2
<i>Confiance au président et au rapporteur</i>	3
<i>Interpellations et questions orales</i>	3
<i>Question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'abandon des travaux sur la N524 en suite d'un effondrement de la chaussée à Neufvilles »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Desquesnes, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	3
<i>Interpellation de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la faiblesse des résultats de la COP26 et les implications pour la Wallonie » ;</i>	
<i>Interpellation de M. Florent à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'action de la Belgique et de la Wallonie lors de la COP26 » ;</i>	
<i>Question orale de M. Florent à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'arrêt des négociations intrabelges sur la répartition des efforts climatiques » ;</i>	
<i>Question orale de M. Florent à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'augmentation de la contribution belge au financement international climat » ;</i>	
<i>Question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le refus d'octroi de permis par la ministre flamande de l'Environnement pour la centrale à gaz à Vilvorde » ;</i>	

Question orale de M. Douette à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le bilan de la COP26 » ;

Question orale de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les nouveaux marchés carbone décidés à la COP26 »

Intervenants : Mme la Présidente, MM. Desquesnes, Florent, Fontaine, Douette, Hermant, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....5

Question orale de M. Demeuse à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'isolation des bâtiments par quartier »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Demeuse, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité...17

Question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la compatibilité de l'énergie nucléaire avec les énergies durables »

Intervenants : M. le Président, M. Antoine, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....19

Question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'état d'avancement de la pax eolienica II »

Intervenants : M. le Président, M. Fontaine, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....21

Question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le développement de la plateforme Connect My Home »

Intervenants : M. le Président, M. Antoine, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....22

Question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le renouvellement de la désignation des gestionnaires de réseaux de distribution en Wallonie »

Intervenants : M. le Président, M. Antoine, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....23

Question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les dispositifs Écopack et Rénopack »

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

Question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les nouveaux accords de branche »

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

Question orale de M. Douette à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le benchmarking concernant la méthodologie de calcul du soutien aux certificats verts » ;

Question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le report de la nouvelle formule de calcul des certificats verts pour les unités de production d'électricité verte »

Intervenants : M. le Président, MM. Douette, Desquesnes, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....28

Question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les conséquences désastreuses de la démolition du viaduc Hermann-Debroux sur le trafic en provenance du Brabant wallon »

Intervenants : M. le Président, M. Antoine, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....30

Question orale de Mme Mathieux à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le suivi et le bilan de l'extension du projet FlexiTEC »

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

Question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le respect du calendrier européen pour le projet d'allongement du tram à Liège »

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

Question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la fin de la vente des voitures neuves à carburant en Wallonie »

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

Question orale de Mme Nikolic à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la discrimination tarifaire des abonnements TEC »

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

Question orale de M. Bellot à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'absence d'investissement dans les lignes de bus des TEC desservant les zones rurales »

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

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

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

Organisation des travaux (Suite).....41

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites.....41

Interpellations et questions orales retirées.....42

Liste des intervenants.....43

Abréviations courantes.....44

Présidence de M. Hermant, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 14 heures 1 minute.

M. le Président. – La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

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

Personne. Merci.

AUDITIONS

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

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

J'interviendrai. J'ai quelques questions à poser également. Monsieur Fontaine, vous voulez intervenir dans le débat ? Dans la négative, je vous cède la présidence un instant pour que je puisse également poser mes questions.

(Réaction de M. Fontaine)

Regardez à votre aise.

(Réactions dans l'assemblée)

OK, je vous remercie, Monsieur Fontaine. Je vous cède dès lors la présidence un instant.

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

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. Florent.

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

M. le Président. – Ce n'est pas un membre effectif, il faut proposer quelqu'un d'autre.

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

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

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

M. le Président. – Je vous propose, dans un premier temps, d'entendre M. le Ministre afin qu'il nous présente un exposé et, dans un second temps, de procéder à un échange de vues entre nous.

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Mesdames et Messieurs les Députés, je serai bref puisqu'il s'agit simplement de la mise en œuvre du décret du 12 février 2004 relatif au statut de l'administrateur public, qui prévoit, effectivement, que le Gouvernement communique au Parlement, chaque 1er octobre, les rapports de rémunération visés à l'article 15, § 1 de ce même décret.

Comme vous le savez, en ce qui me concerne, il s'agit des organismes suivants :

- l'Opérateur de transport de Wallonie ;
- la SOFICO ;
- les différents ports autonomes.

Ces rapports ont donc été transmis.

Vous aurez pu voir qu'il y avait eu une petite erreur, au niveau de la SOFICO, entre le revenu taxable employé, plutôt que le revenu brut en ce qui concerne le directeur général. La SOFICO nous en a informés tout récemment. Cela a été transmis tel quel au Parlement.

Voilà, Monsieur le Président. Je n'ai pas d'autres commentaires particuliers.

Échange de vues

M. le Président. – Je vous propose de procéder à un échange de vues. Y a-t-il des demandes de parole ?

La parole est à M. Hermant.

M. Hermant (PTB). – J'avais de brèves questions.

En ce qui concerne les ports autonomes. On se demandait pourquoi, au fond, il y a une telle différence de salaire entre les directeurs généraux :

- le Port autonome de Liège, 145 000 euros ;
- le Port autonome de Namur, 80 000 euros ;
- le Port de Charleroi, 32 000 euros ;
- le PACO, 52 000 euros.

Il y a quand même une très grosse différence entre ces directeurs. Y avait-il une raison particulière ?

La deuxième question, au niveau des présidents du conseil d'administration, même chose :

- pour Namur, c'est 33 000 euros ;
- pour Liège, c'est 3 300 euros ;
- pour le PACO, c'est zéro euro ;
- pour Charleroi, c'est 32 000 euros.

Il y a aussi là une grande différence de rémunération d'un port à l'autre. Qu'est-ce qui justifie, selon vous, de telles différences ?

Enfin, ma dernière question concerne l'OTW. Je vois que l'un des deux commissaires au Gouvernement, pour ne pas le nommer, Olivier Destrebecq, que je connais fort bien comme personne. Il a publiquement et à plusieurs reprises dénoncé toute la politique de gratuité en matière de transport public, et donc également la gratuité partielle qu'a prise le Gouvernement dans sa note de politique régionale. J'étais donc un peu étonné qu'un représentant MR – c'est un ancien député, encore conseiller communal à La Louvière – soit en fait commissaire au Gouvernement pour votre ministère.

Y a-t-il une raison à cela ?

Je vous remercie.

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

M. Florent (Ecolo). – Pour notre part, nous avons plutôt une remarque ou un point d'attention, plutôt qu'une question. On voit le déséquilibre à travers un certain nombre des organismes – presque tous d'ailleurs ; un déséquilibre au niveau du genre.

Lorsqu'on voit l'OTW, c'est 11 hommes pour six femmes. Le Port autonome, c'est 12 hommes pour trois

femmes. Au sein du CA, je parle. Le Port autonome de Liège, c'est neuf hommes pour deux femmes, donc un déséquilibre genré fort marqué également. Il y a un exemple plus vertueux, c'est Viapass, où là... Excusez-moi, j'avais mal lu. C'est quatre femmes et huit hommes.

Pour l'ensemble, je trouve que c'est un point d'attention. Alors, je sais bien que, réglementairement, c'est sans doute correct, mais je pense aussi que c'est un signal que l'on pourrait envoyer politiquement vis-à-vis de ces structures pour essayer d'avoir un meilleur équilibre. Je vous remercie.

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

M. Douette (MR). – Bonjour à toutes et tous. Quelques questions peut-être au niveau du plafond des salaires. Au niveau de l'OTW, au niveau des deux gestionnaires, on voit que l'on dépasse le plafond autorisé. Comment expliquer ce dépassement ? Sur quel indice de consommation ont-ils été fixés ? S'il y a un surplus, y a-t-il des demandes de remboursement, le cas échéant, qui sont effectuées ?

La même chose au niveau de la rémunération au niveau de la SOFICO, au niveau du président. Là aussi, il y a visiblement un dépassement. Comment expliquer ce léger dépassement ?

Merci beaucoup.

M. le Président. – Je ne vois plus de demande de prise de parole.

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Merci, Messieurs les Députés.

Alors, Monsieur Hermant, les différents ports se sont développés de manière autonome – c'est le cas de le dire –, en tout cas de manière distincte. Ils n'ont pas tous la même mission, la même taille. Ils ont un encrage local quand même assez important. Nous avons d'ailleurs un travail en cours de meilleure intégration dans une politique régionale des différents ports autonomes. Effectivement, cette situation historique différente explique qu'il n'y a pas une uniformité au niveau des statuts, voire parfois des salaires entre les différentes personnes.

Deuxièmement, pour ce qui concerne votre question sur M. Destrebecq, les commissaires du Gouvernement, en général, il y en a deux dans les différentes structures. Ils sont désignés d'une part par le ministre fonctionnel pour l'un des deux qui a la tutelle sur l'organisme. Le deuxième est désigné, sur proposition des autres ministres du Gouvernement, pour avoir une certaine diversité dans la représentation et dans les désignations. Vous connaissez un des commissaires, vous connaissez aussi son histoire politique, mais ce n'est pas, en tant

que tel, un critère d'exclusion pour devenir commissaire, bien entendu.

Par contre, ce qui est clair c'est qu'il y a dans le rôle de commissaire la nécessité de représenter la position du Gouvernement et d'être là d'abord pour vérifier au bon respect de la gouvernance et des orientations prises par les différentes structures. Cela n'empêche pas les personnes d'avoir leurs opinions ou éventuellement d'autres lieux d'intervention quant à leurs opinions politiques.

J'ai bien entendu la question de M. Florent sur la question de la parité ou en tout cas de l'objectif de parité. Je le partage évidemment. C'est quelque chose qui se concrétise progressivement au fur et à mesure de l'évolution des législations et des remplacements de conseils d'administration puisque la plupart de ces conseils ne sont pas nouveaux et n'ont pas été constitués depuis le démarrage de ce Gouvernement-ci. C'est au fur et à mesure des renouvellements qu'on est attentif dans les désignations par le Gouvernement ou par les partis. Il y a évidemment une combinaison de plusieurs types de représentation sur cette question de l'équilibre hommes-femmes. Je pense que c'est devenu de plus en plus convergent comme objectif entre les différents partis. Je pense que c'est une bonne chose.

Concernant la question des dépassements évoquée par M. Douette, il n'est pas question de ne pas respecter les plafonds prévus par la législation. J'imagine que les situations que vous évoquez c'est ce cas-là, je peux éventuellement vérifier parce que je n'ai pas l'information précise sous la main. Il y a parfois des situations héritées du passé qui mènent à certains droits acquis et à des situations qui, peut-être, ne seront pas renouvelées telles qu'elles dans des désignations ultérieures. C'est probablement le cas que vous évoquez. Si vous le souhaitez, je peux examiner par la suite plus précisément les situations que vous évoquez.

Voilà, Monsieur le Président, pour les différentes interventions.

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

M. Hermant (PTB). – Par rapport aux ports autonomes, je comprends bien qu'ils sont autonomes vu leurs noms. Ce sont tous des OIP de type 2. Peut-être qu'il faudrait donc, un jour, réfléchir à harmoniser tout cela.

Je vous remercie.

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

M. Douette (MR). – Très rapidement, ce n'est pas pour faire une chasse aux sorcières aux personnes. Effectivement, je vous rejoins, Monsieur le Ministre, il y avait ce petit décalage, mais c'est pour tout simplement attirer l'attention et voir si l'on y est bien attentif dans le cadre. Je comprends s'il y avait un

contrat établi, mais qu'il n'y ait pas une continuité en la matière et que l'on respecte bien les plafonds, mais vous nous le confirmez. La confiance est complète à ce niveau. Merci.

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)

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ABANDON DES TRAVAUX SUR LA N524 EN SUITE D'UN EFFONDREMENT DE LA CHAUSSÉE À NEUFVILLES »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'abandon des travaux sur la N524 en suite d'un effondrement de la chaussée à Neufvilles ».

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

M. Desquesnes (cdH). – Monsieur le Ministre, le moins que l'on puisse dire c'est que les citoyens Neufvillois sont exaspérés. Ils ne savent plus quand et comment ils retrouveront une ville normale à la suite de l'effondrement de la nationale 524. C'était fin juin de cette année, il y a donc déjà plus de cinq mois. Je vous ai déjà interpellé il y a quelques semaines, c'était exactement le 4 octobre pour savoir où en était la reconstruction de cette voirie qui aujourd'hui est littéralement coupée en deux.

Vous m'aviez expliqué que, le 30 juin, la CACEff – je pense que c'est la cellule d'action contre les effondrements – s'était rendue sur place.

Il y avait alors eu des essais de pénétration que vos services souhaitaient compléter par une tomographie. C'est sur cette base-là, m'aviez-vous dit, que l'on pourra étudier les solutions adéquates de réhabilitation.

Je voudrais savoir M. le Ministre si vous avez tenu vos engagements et fait avancer cette étude technique.

Il me revient, hélas, des échos faisant état d'une inaction de la part de votre ministère dans ce dossier. L'argument invoqué pour ne pas donner priorité au dossier serait l'existence d'un délestage routier identifié

comme pertinent par la Région. Ce n'est pas vraiment le cas sur le terrain, Monsieur le Ministre. Les routes sont en train de partir en petits morceaux. Les routes communales de déviation en petits morceaux. Il y a des fissures qui apparaissent sur les maisons qui jouxtent les parcours. Il me semble qu'il y a urgence.

Il y a 5 mois déjà que cette route est coupée. Malgré ce que vous m'aviez raconté le 4 octobre, l'étude promise ne semble pas encore avoir débuté. J'ai cherché sur le portail des marchés publics. Je n'ai trouvé aucune trace. Quelle est la raison de cette lenteur ?

Avez-vous donné instruction pour laisser ce dossier sous la pile ? Est-ce qu'il y a des choses que je ne sais pas, auquel cas j'aimerais vous entendre ? Combien de temps les Neufvillois vont-ils devoir supporter cette situation compliquée ? On sait qu'après les études il y a les marchés publics, les cahiers des charges, les éventuels recours d'entreprises, et puis seulement la planification des travaux.

Bref, Monsieur le Ministre, j'attends de votre part des engagements clairs. Je pense qu'il n'est pas illégitime de la part des concitoyens d'avoir une réponse précise, des engagements précis de la part de la Région.

Je rappelle que 5 000 véhicules par jour passent par cette voirie régionale, qui est aujourd'hui orientée vers des voiries locales inadaptées qui vont causer des dégâts. J'interrogerai prochainement, au Conseil communal, le collège, pour savoir quelles sont les mesures de protection et de remboursement des frais liés à l'usure et aux démolitions des voiries locales que la commune mènera à l'encontre de la Région. Ce sont des voiries étroites qui ne sont pas conçues pour un charroi lourd. Il y a notamment aussi une école du village qui est fort fréquentée qui se trouve le long de l'itinéraire.

Je voudrais rappeler ce que vous m'aviez indiqué lors de notre dernier échange : une déviation suggérée via des axes plus éloignés sera étudiée avec la Commune et la zone de police locale. À ma connaissance, à nouveau, sauf erreur de ma part, cette promesse ne s'est pas concrétisée. Qu'attendez-vous, Monsieur le Ministre, pour agir ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur le Député, je ne vais pas vous répéter aujourd'hui la succession des interventions de mon administration dans la gestion de cet incident que j'ai déjà détaillée dans ma réponse à votre question du 4 octobre dernier. Des études géotechniques et géophysiques doivent être commandées et réalisées pour permettre de proposer la ou les solutions adéquates afin de réhabiliter la N524. D'ailleurs, dans votre réplique, vous admettiez vous-même qu'il ne fallait pas s'attendre à des résultats sur le court terme. Le rapport de la CACEff n'est, à ce jour, pas encore connu. Pour réaliser

ces études, un bureau d'études a été mandaté le 19 octobre dernier. Le dossier est donc bien pris sérieusement en charge par le SPW MI et certainement pas abandonné ou mis sous la pile comme vous le mentionnez, même si les délais peuvent être « embêtants » du point de vue local. Je le mesure bien.

Comme je l'ai dit, la réhabilitation de la section dépendra des résultats des études dont nous ne pouvons actuellement pas présager. Pour ce qui est de la déviation mise en place, celle-ci est conforme à la demande de la zone de police et elle a été jugée comme la plus efficace par rapport à d'autres itinéraires. Je vous confirme, par ailleurs, que les contacts entre la ville et mon administration sont continus afin de pouvoir régler ce problème de la meilleure des manières et dans des délais raisonnables.

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

M. Desquesnes (cdH). – Il y a une seule information nouvelle : un bureau d'études aurait été désigné le 19 octobre. Monsieur le Ministre, j'attendais davantage d'informations de votre part. Quand je dis « j'attendais », ce sont les Neufvillois qui attendent davantage d'informations. Il n'y a aucun engagement de délai. Quand cette étude sera-t-elle terminée ? Quand seront les résultats ? Si l'on commande une étude, on fixe évidemment une échéance. Laquelle est-elle ? Quand ces résultats pourront-ils être disponibles ? Allez-vous la faire réaliser, après la mise en œuvre des choix et des options techniques, en interne ou en externe ?

Sur tous ces points-là, je n'ai pas de réponse.

Enfin, concernant la déviation, je suis étonné de la reculade qui est la vôtre aujourd'hui, Monsieur le Ministre. Vous dites que la situation actuelle est satisfaisante et qu'il n'y a pas d'autres alternatives alors que, il y a un mois et demi, quand je vous avais interpellé, vous aviez dit que vous alliez regarder s'il n'y avait pas moyen de faire des déviations de plus loin.

Je pense qu'ici il y a un charroi important qui utilise ces routes-là et qui pourrait être dévié bien plus en amont. Sur ce point de vue, je n'entends plus de réponse de votre part. Vous êtes satisfait de la situation. Je répercuterai cela auprès des autorités locales et des riverains. Je pense qu'eux ne seront pas satisfaits de votre réponse.

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

**INTERPELLATION DE M. DESQUESNES À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA
FAIBLESSE DES RÉSULTATS DE LA COP26 ET
LES IMPLICATIONS POUR LA WALLONIE »**

**INTERPELLATION DE M. FLORENT À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR
« L'ACTION DE LA BELGIQUE ET DE LA
WALLONIE LORS DE LA COP26 »**

**QUESTION ORALE DE M. FLORENT À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR
« L'ARRÊT DES NÉGOCIATIONS
INTRABELGES SUR LA RÉPARTITION DES
EFFORTS CLIMATIQUES »**

**QUESTION ORALE DE M. FLORENT À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR
« L'AUGMENTATION DE LA CONTRIBUTION
BELGE AU FINANCEMENT INTERNATIONAL
CLIMAT »**

**QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
REFUS D'OCTROI DE PERMIS PAR LA
MINISTRE FLAMANDE DE
L'ENVIRONNEMENT POUR LA CENTRALE À
GAZ À VILVORDE »**

**QUESTION ORALE DE M. DOUETTE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
BILAN DE LA COP26 »**

**QUESTION ORALE DE M. HERMANT À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES
NOUVEAUX MARCHÉS CARBONE DÉCIDÉS À
LA COP26 »**

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

- M. Desquesnes, sur « la faiblesse des résultats de la COP26 et les implications pour la Wallonie » ;
- M. Florent, sur « l'action de la Belgique et de la Wallonie lors de la COP26 » ;
- M. Florent, sur « l'arrêt des négociations intrabelges sur la répartition des efforts climatiques » ;
- M. Florent, sur « l'augmentation de la contribution belge au financement international climat » ;
- M. Fontaine, sur « le refus d'octroi de permis par la ministre flamande de l'Environnement pour la centrale à gaz à Vilvorde » ;
- M. Douette, sur « le bilan de la COP26 » ;

- M. Hermant, sur « les nouveaux marchés carbone décidés à la COP26 ».

MM. Douette et Hermant se joignent à l'interpellation de M. Desquesnes.

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

M. Desquesnes (cdH). – Monsieur le Ministre, il en va des sujets que nous abordons au sein de ce Parlement, quelquefois du local, avec des enjeux certes importants, mais aussi un enjeu ici qui est planétaire : celui du climat. Vous êtes allé à Glasgow il y a 15 jours. Je voudrais vous entendre sur le bilan de cette conférence, à laquelle vous avez participé.

Pour ma part – je pense à beaucoup d'observateurs –, elle laisse un goût amer et de déception. Bien sûr, il y a des avancées. Bien sûr, il y a des points certainement positifs, mais le bilan est quand même maigre. Il y a bien sûr eu un appel, un peu affaibli malheureusement dans les dernières heures de discussion, à abandonner les énergies fossiles. En fait, c'est réduire les énergies fossiles qui se retrouvent donc dans l'accord.

Comment jugez-vous et quelle a été votre position dans ce débat, au sein de l'Union européenne et dans la voix que la Belgique et l'Union ont portée ?

De votre côté, indépendamment des enjeux de la COP26, concrètement, en Wallonie, le cadastre des énergies fossiles, des subventions ou interventions du SPW, mais également de l'ensemble des unités d'administration publique est des outils financiers de la Région, vous engagez-vous à le faire ? Si oui, quand et avec quel plan de réduction ? J'aimerais vraiment vous entendre là-dessus et pas uniquement sur ce que le SPW va faire. Il y a vraiment un enjeu beaucoup plus large en la matière.

D'ici 2024, les pays devront communiquer des données détaillées sur leurs émissions nationales. Il y a des règles de monitoring et de pilotage qui ont été fixées à Glasgow. La ministre fédérale du Climat avait déjà annoncé, quelques semaines auparavant, que, au niveau fédéral, un monitoring serait mis en place pour chacun des ministres fédéraux. Allez-vous mettre un tel monitoring également en place à l'échelle des compétences ministérielles en Wallonie ?

Je reviens également sur le décret Climat, qui stipule que le Gouvernement analyse chaque décision à délibérer en son sein au regard de l'incidence sur les émissions de gaz à effet de serre en vue d'atteindre les objectifs régionaux et d'adaptation aux changements climatiques en Wallonie. Monsieur le Ministre, deux ans près l'annonce de la Déclaration de politique régionale, trois ans bientôt après le vote de ce décret, cette mesure est-elle en application en Wallonie ?

Un autre point, une autre faiblesse de l'accord, c'est concernant le financement climatique international, avec le texte qui se contente, finalement, de noter avec un profond regret que la promesse des 100 milliards de dollars annuels à partir de 2020 n'a pas été tenue par les pays développés. Quant aux pays industrialisés, ils devront au moins doubler d'ici à 2025 leurs contributions. À ce sujet-là, la Wallonie a annoncé passer de 8,25 millions d'euros à 12,5 millions d'euros dès l'année 2022. C'est une bonne nouvelle, Monsieur le Ministre, si vous nous la confirmez évidemment, et surtout si vous vous engagez de façon pluriannuelle. Cette augmentation sera-t-elle bien constante sur la suite de la législature ? Je ne vous demande pas évidemment de vous engager au-delà de 2024, mais qu'au moins l'engagement puisse être pris pour 2022, 2023 et 2024.

Dans les discussions de la COP26, la plus grosse déception restera bien sûr l'absence de réponse ambitieuse en matière de réparation des pertes et préjudices irréversibles pour les pays les plus vulnérables. C'est d'ailleurs vous, Monsieur le Ministre, qui avez mené les négociations pour l'Union européenne, si mes informations sont exactes. Pouvez-vous nous en dire davantage sur ces discussions ?

J'ai vu aussi et lu que, à l'instar de l'Écosse, la Région wallonne avait apporté sa petite obole – c'est un premier pas un peu symbolique –, à savoir 1 million d'euros, ce qui n'est pas énorme, mais il faut le saluer. Je le salue. C'est quand même un élément intéressant.

Confirmez-vous cette annonce ? Si oui, comment, concrètement, et quand cet argent sera-t-il versé ? Y a-t-il une allocation budgétaire précise déjà dans le budget 2021 ou est-ce une promesse pour le budget 2022 ? Cet engagement est-il un engagement récurrent qui montera en puissance par rapport aux pays et aux populations les plus fragiles ?

Au-delà de l'accord final de Glasgow et de la manière dont notre Région, notre pays vont devoir y répondre, je souhaite également revenir sur les négociations intrabelges qui ont fait l'objet de débats et de beaucoup d'échanges et de commentaires tant à Glasgow qu'ici concernant l'échec des discussions menées pour la répartition des efforts intrabelges. Évidemment, c'est très compliqué de porter la voix de la Belgique ou de s'exprimer au niveau de l'Union européenne quand les partenaires savent qu'en Belgique, il n'y a pas de réponse à la façon dont chacune des entités de notre pays va prendre les éléments. Je voudrais vous entendre sur la façon dont vous allez, pour les quelques mois qui vous restent de présidence de la Conférence nationale pour le climat, mener les débats pour arriver, je l'espère, à cet accord sur le *burden sharing*. On le sait, les méthodes sont différentes : la Wallonie, Bruxelles et le Fédéral viennent davantage avec des objectifs, des chiffres, tandis que la Flandre vient, elle, avec des mesures accompagnées d'un chiffre. Vous vous êtes exprimé,

je pense, dans la presse néerlandophone qu'il y avait un double problème : un problème de vision, de partage d'objectifs. Je voudrais savoir comment le rapprochement des objectifs aura lieu. Un autre problème est méthodologique, technique. Je suis très étonné de cela, parce qu'il y a 9 ou 10 mois que vous pilotez la Conférence nationale pour le climat. Quel est le problème technique qui subsiste ? Y a-t-il un problème de vocabulaire, de discussion, d'éléments techniques ? Expliquez-nous en quoi les choses se sont passées avec difficulté ou comment on en arrive à ne pas avoir d'accord là-dessus.

C'est vrai qu'on avait espéré qu'avec trois ministres Ecolo du Climat et une ambition portée par le Gouvernement fédéral, par les entités du sud et du centre du pays, mais nous n'y sommes pas arrivés. Je voudrais aussi que vous m'expliquiez quels sont, selon vous, les motifs de l'échec et de l'impasse dans laquelle nous sommes aujourd'hui, et surtout quel est le chemin que vous et vos collègues allez emprunter. N'y a-t-il pas quelque part une autre méthode à mettre en place ? Les dernières fois que je vous avais interrogé, en juin, en août par écrit, puis en septembre, vous m'aviez dit que les choses suivaient leur cours, et cetera. J'étais un peu surpris que l'on n'arrive pas à un résultat tangible et que l'on puisse dire même que sur la méthode, il y a encore des problèmes.

Enfin, Monsieur le Ministre, je voudrais savoir si vous avez fait un rapport au Gouvernement de ce constat d'échec et quelles sont les conclusions, les décisions que le Gouvernement wallon a prises suite à ce constat d'échec.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Florent pour développer son interpellation et poser ses questions.

M. Florent (Ecolo). – Monsieur le Ministre, je vais essayer de fusionner mon interpellation et deux questions qui étaient complémentaires et qui ont été fusionnées par les services.

M. Desquesnes l'a dit, la COP s'est terminée ce samedi 13 novembre sur le Pacte climatique de Glasgow, et je le rejoins pour dire qu'il est décevant. L'accord aurait été bon il y a une dizaine d'années. À l'heure actuelle, ce n'est évidemment pas suffisant. Ce pacte confirme néanmoins et concrétise en partie l'objectif de 1,5 degré Celsius maximum défini à Paris. Il engage les parties qui ne l'ont pas encore fait à communiquer leur contribution nationale de réduction d'émissions, conformément à cet objectif – on est resté sur cet objectif, ce qui est à saluer malgré tout – et ils doivent le faire pour la fin 2022 au plus tard.

Le deuxième élément important, c'est la référence aux énergies fossiles. Aussi incroyable que cela puisse paraître, c'était la première fois que des conclusions d'une COP faisaient référence aux énergies fossiles.

Pendant la majeure partie de la COP, un accord provisoire prévoyait même une fin progressive des ces énergies fossiles. Malheureusement, vraiment à la suite d'un lobbying de certains lobbies et de certains pays également, l'accord a été fortement dilué avec juste un appel à « accélérer les efforts vers la réduction progressive du charbon en dehors des procédés qui en réduisent l'impact, l'*unabated carbon*, et les subsides dans les énergies fossiles inefficaces ».

Trois éléments à souligner : le financement international pour l'adaptation des pays les moins avancés. Il conserve son objectif de 100 milliards de dollars, mais d'ici 2025. On retarde donc. C'est clairement en deçà des attentes des pays les moins avancés qui sont également échaudés par les promesses passées non honorées.

Le quatrième élément concerne le chapitre « Pertes et préjudices » qui a été préservé, mais il reste dans le cadre d'un dialogue, un dialogue annuel qui doit se poursuivre jusqu'en 2024 pour discuter les modalités pour le financement des activités. Donc, la COP n'a pas abouti à créer un système opérationnel de financement. Ce dernier a été bloqué, notamment par les États-Unis qui craignaient des implications juridiques. C'est également une déception.

Enfin, on en a finalement peu parlé, pourtant c'était vraiment au cœur des discussions : le chapitre 6 sur le marché carbone international. Il a été défini en préservant pour l'essentiel l'intégrité environnementale en évitant le double comptage voulu par le Brésil, ce qui est une bonne chose.

Monsieur le Ministre, vous avez été présent pendant toute la deuxième semaine. Quelles ont été votre action et votre implication pendant cette COP ?

Quelles leçons tirez-vous de cette COP26 dans le cadre de l'objectif de un degré et demi ?

Avez-vous évalué les engagements que notre Région devra honorer et quelles mesures, éventuellement supplémentaires, seront nécessaires à cette fin ?

Lors de cet événement mondial, la Belgique a offert l'image d'un pays qui avance en ordre dispersé. Il y a eu des engagements positifs. Notamment l'intégration de notre pays dans le « Groupe des champions dans la finance pour l'adaptation », lancé par l'Assemblée générale des Nations unies afin d'accélérer le financement de l'adaptation et augmenter la part totale du financement climatique consacrée à l'adaptation et à la résilience, en particulier pour les pays les moins avancés et les pays insulaires. C'est donc un engagement qu'il faut saluer. Cela vaut aussi la peine d'être souligné.

Une contribution de la Belgique est-elle dès lors en pourparlers afin de matérialiser cet engagement ?

Vous avez également pris une décision symbolique, mais très concrète en emboîtant le pas à l'Écosse et en consacrant 1 million d'euros aux pays pauvres pour le volet « Pertes et préjudices » liés au climat. Cette action écossaise et maintenant wallonne vise à lancer la constitution de ce fonds pour les dommages dus au dérèglement climatique, au-delà des capacités d'adaptation des pays. C'était d'ailleurs l'un des dossiers au cœur des débats à Glasgow.

Une autre avancée intéressante, pendant la COP, concerne l'entrée de l'Union européenne – je souligne bien l'Union européenne – au sein de la High Ambition Coalition qui regroupe depuis plusieurs conférences climat une série de pays qui se veulent à la pointe du combat contre le dérèglement climatique et qui militent pour contenir le réchauffement mondial à un degré et demi.

Cette « Coalition haute ambition » regroupe maintenant plus d'une quarantaine d'États, notamment insulaires directement menacés, mais également 10 États membres de l'Union européenne. Je ne vais pas les citer tous, mais en tout cas tous nos pays voisins. À côté de ces pays européens, il y a une série aussi de pays développés comme les États-Unis, la Suisse ou la Nouvelle-Zélande.

Il est important de souligner que la Belgique a donné son accord pour que l'Union européenne intègre cette coalition. Dans le cas contraire, elle eut été vraiment le seul État membre à bloquer et vos contacts directs ont d'ailleurs permis d'éviter cet écueil qui aurait terni encore un peu plus l'image du pays. Cependant, il faut pouvoir le dire aussi, la Belgique s'est bien gardée d'elle-même intégrer ce groupe de pays ambitieux, à cause du refus flamand.

C'est dommage d'autant que la grande partie des engagements de cette coalition, en réalité, est déjà en cours de réalisation puisqu'elle découle en partie de nos obligations européennes. Je vais en citer quelques-unes. Je vais brosser rapidement les engagements de la « Coalition haute ambition » :

- réduire de moitié les émissions mondiales d'ici à 2030 et atteindre la neutralité en 2050 ;
- adopter des objectifs zéro émission nette de gaz à effet de serre pour la moitié du siècle ;
- réorienter les économies nationales vers un avenir bas carbone et zéro carbone, notamment en arrêtant le soutien public dans des projets de charbon à l'étranger et en mettant un terme aux subventions dans les combustibles fossiles dès que possible ;
- en s'engageant dans un objectif collectif de réduction des émissions mondiales de méthane d'au moins 30 % d'ici 2030 ;
- également préparer et soumettre des plans d'adaptation nationaux et des communications à temps pour leur considération dans le bilan mondial ;

- appeler tous les pays développés à atteindre l'objectif de mobiliser 100 milliards de dollars par an pour 2025 pour le financement international climat ;
- reconnaître que les pertes et dommages, y compris en tenant compte des événements à évolution lente, sont déjà vécus dans des pays et des régions, mais surtout dans des endroits vulnérables ;
- appeler à la finalisation des négociations sur les éléments en suspens du *rulebook* de l'Accord de Paris.

Comme je l'ai dit, la plupart de ces engagements sont en concordance avec le Green Deal européen et nous y serons amenés par l'Union européenne via le pack Fit for 55. Notre pays a le choix : soit prendre les devants et adopter une posture plus progressiste en intégrant cette coalition des pays ambitieux au niveau du climat, ou attendre que l'Union européenne nous impose des actions climatiques plus déterminées et finalement être en retard sur nos obligations.

Soutenez-vous les engagements de la HAC ? Le Gouvernement wallon souscrit-il à cette déclaration des 41 pays les plus ambitieux ?

Pourrions-nous envisager d'intégrer cette coalition au nom de la Région wallonne ?

Quels contacts avez-vous entrepris avec vos homologues des autres régions pour lever les blocages politiques ?

J'en viens ensuite au *burden sharing*, qui était ma deuxième question.

Suite à une stratégie flamande de blocage complet, la Belgique – c'est désastreux – n'est pas parvenue à un accord sur le *burden sharing* 2020-2030 à cette COP26.

Le Gouvernement flamand s'est fixé unilatéralement un plafond de 40 % d'ici 2030, par rapport à 2005, alors que la Commission européenne nous contraint à un objectif de 47 % au niveau de la Belgique ; et encore, en prenant en compte, du côté flamand, certaines mesures qui sont en charge par le Fédéral. La ministre Demir a même fait savoir publiquement qu'elle souhaitait que l'Europe révisé l'objectif pour la Belgique. Rappelons tout de même que l'Union européenne a déjà réduit l'effort demandé à la Belgique, en passant de 49 % à 47 %, simplement pour ne pas dépasser le seuil des 12 % supplémentaires par rapport à l'objectif précédent.

Le résultat de cette stratégie de blocage, vous avez dû annoncer que les négociations sur le *burden sharing* étaient à l'arrêt. Soyons très clairs, je pense qu'ici personne ne vous aurait pardonné d'accepter que l'effort flamand soit plafonné à 40 %, cela aurait engendré des compensations intenable pour les autres régions. J'ai fait pour ma part quelques petits calculs. En tenant compte du fait que la Flandre représente 61,57 % des

émissions de gaz à effet de serre de notre pays, une réduction à 40 % nous aurait contraints à augmenter à 58 % notre part dans cet effort d'ici 2030, ce qui était intenable.

Pouvez-vous faire le point sur l'ensemble des négociations qui ont eu lieu en amont et lors de cette COP ? Quelles actions ont été entreprises par vous et vos services pour mener ces négociations en vue d'aboutir à un accord ?

La participation au sein de la CNC, la Commission nationale du climat, engage l'ensemble d'un gouvernement et pas uniquement son ministre du Climat. Quelle est la position des autres membres du Gouvernement flamand sur cette position assez irresponsable de la ministre flamande du Climat ?

Quelles étaient les issues possibles ? Avez-vous calculé ce qu'aurait signifié pour notre Région en termes de réductions le rabais flamand ? Quelle est à présent votre stratégie de sortie de crise ? Comment comptez-vous faire pression sur la Flandre pour revenir à la table des négociations avec une position équilibrée ? Quelles sont les perspectives pour sortir du blocage avant la fin de l'année ?

Enfin, ma troisième question portait sur le financement international. La question de la solidarité avec les pays du Sud a été au cœur des discussions de cette COP26, et vous avez vous-même participé directement aux négociations du groupe de travail Lost and Damage, « pertes et préjudices », pendant la COP.

Comme l'indiquait récemment l'OCDE, le financement international plafonne à 80 milliards de dollars en 2019. Oxfam estime, au regard des engagements actuels, que « les pays riches ne tiendront pas leur promesse et n'atteindront que 93 milliards à 95 milliards de dollars par an d'ici à 2025, soit cinq ans après la date fixée ». C'est un enjeu éminemment important, qui n'est pas important uniquement en termes de justice climatique, mais qui est aussi important pour rendre possible l'accord, parce que l'on sait que c'est aussi une condition pour ces pays émergents de rentrer dans des accords de réduction d'émissions de gaz à effets de serre.

La hauteur du financement belge international pour l'adaptation pour les années à venir reste à décider. La société civile appelait à élever ce soutien à 500 millions d'euros.

Au niveau de la Wallonie, pendant la COP26, vous avez annoncé une augmentation de l'ordre de 50 %. Nous passerons donc de 8,25 millions d'euros à 12 millions d'euros. On peut aussi souligner que cette aide se compose essentiellement d'une aide directe.

On peut aussi souligner que cette aide se compose essentiellement – c'est important aussi de le dire – d'une aide directe et non pas de prêts, comme c'est souvent le

cas. Du côté bruxellois, le financement climat est aussi en augmentation et le Fédéral a également annoncé des efforts supplémentaires. Tous ces engagements portent l'enveloppe de la Belgique à quelque 140 millions d'euros pour 2021, mais sans garantie que les augmentations 2021 deviennent pérennes. Il est donc important là aussi de conclure un nouvel accord de coopération entre les entités fédérées et le Fédéral.

Quelles sont les avancées dans les négociations avec la Flandre, pour augmenter collectivement notre contribution à l'adaptation ? Des hausses supplémentaires sont-elles sur la table des négociations ? Quelles initiatives avez-vous prises pour parvenir à un accord intrabelge ? Quelles sont les perspectives d'aboutir avant la fin de l'année, sachant que la présidence de la CNC reviendra à la Flandre l'année prochaine ?

Je souhaite simplement dire que la COP26 de Glasgow se termine, mais les efforts au niveau du climat ne s'arrêtent évidemment pas. Il faut aussi le rappeler à nos concitoyens : ces COP ne sont jamais un aboutissement : cela relance le cycle suivant.

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

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, je vais d'emblée m'étonner que cette question soit versée dans l'interpellation puisqu'elle est quelque part un peu en marge de celle-ci, mais je vais vous la poser, Monsieur le Ministre.

La sortie du nucléaire dans notre pays fait débat dans la presse depuis plusieurs jours. D'aucuns affichent leur position sur les pour ou contre ou encore sur les perspectives réalisables dans un délai imposé à l'horizon 2030. Le Gouvernement fédéral a pris la décision de compenser la sortie du nucléaire et faire face aux éventuelles insuffisances de vent et de soleil, par la mise en service d'au moins deux nouvelles centrales à gaz – une à Vilvorde et l'autre aux Awirs – pour garantir la production d'électricité et la sécurité d'approvisionnement.

La demande de permis pour l'usine à gaz de Vilvorde, située en Région flamande, faut-il le rappeler, a essuyé un refus de la part de la ministre de l'Environnement, Zuhail Demir, sous prétexte qu'elle émettait une grande quantité d'ammoniac, trop élevée pour répondre aux objectifs de la Flandre en matière de réduction d'émissions de CO₂. Cette décision, prise le 29 octobre, mais annoncée le 9 novembre, s'inscrit dans l'échec de l'accord intrabelge sur le climat.

Que pensez-vous, Monsieur le Ministre, de cette attitude de la Flandre et en particulier de la ministre Zuhail Demir ?

Comment la Wallonie pourra-t-elle faire face à un potentiel manque d'approvisionnement d'électricité dans

le futur avec notamment le programme de verdissement du parc automobile ?

Bien qu'il s'agisse d'une compétence fédérale, de quels leviers disposez-vous dans le cadre de ce dossier ?

Travaillez-vous sur des pistes de solutions ?

Sur un sujet aussi important et impliquant différents niveaux de pouvoir, envisagez-vous de saisir le Comité de concertation ?

Enfin, si le projet de Vilvorde ne voyait malheureusement pas le jour, la Wallonie sera-t-elle prête à accueillir une deuxième centrale à gaz ?

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

M. Douette (MR). – Monsieur le Ministre, par où commencer ? J'ai entendu beaucoup de choses aujourd'hui et je pense qu'on est tous en réflexion pendant et depuis la fin de cette COP. On pourrait passer une journée entière à échanger sur le sujet. Je vais commencer par la partie peut-être un peu plus négative et puis je terminerai par une lueur d'espoir, si l'on peut y arriver tous ensemble.

Cette COP s'est achevée après deux semaines de discussions et négociations. Personne n'osera dire que ce fut à 100 % une réussite. Cette COP n'a vraiment pas apporté de solution concrète à la crise climatique qui s'aggrave et qui ne cesse de s'empirer. Effectivement, on peut déplorer un non-accord des gouvernements, je vais le dire comme ça. J'ai entendu beaucoup de sucre qui a été cassé sur le dos de la Flandre, j'en prends acte, mais je m'étonne quand même que les Gouvernements ne soient pas arrivés à un compromis, alors que, nous, tous ensemble, vous y compris, dans l'ensemble des discussions que nous avons pu avoir, l'ensemble des parlementaires des différents Gouvernements – et nous étions beaucoup plus que l'ensemble des Gouvernements présents en tant que parlementaires –, nous avons réussi à trouver un accord.

Malheureusement, durant cette COP, on a pu voir que cet accord porté par l'ensemble des parlementaires n'a pas abouti. Est-ce la faute de la Flandre ? Est-ce la faute de Pierre, Paul, Jacques ? Doit-on encore passer son temps à ce genre d'analyse stérile que je qualifierais de « bac à sable », car, quand on veut négocier et arriver à un accord, il faut peut-être savoir quel est le plus grand dénominateur commun entre les personnes présentes, tout en sachant que, comme dans un couple, quand on vit à plusieurs, il y a la question de partage. Je le dis généralement dans tous les mariages que j'ai eu l'occasion de réaliser en tant que bourgmestre : il faut mettre de l'eau dans son vin pour arriver à une solution la plus aboutie possible.

J'entends : « C'est de la faute des uns et des autres ». J'ai entendu : « C'est de la faute du ministre

Tartempion ». « C'est de la faute du ministre là-bas ». « C'est de la faute de la Flandre ». Moi, je vous dis tout simplement : « Regardons devant ». Je pense que l'on a une DPR qui est relativement intéressante. Effectivement, il n'y a pas d'accord global et je pense que l'on va se remettre autour de la table entre parlementaires pour essayer d'avancer dans cet accord. Vous serez le premier, certainement, à pousser et à accompagner pour trouver une solution. Tous ensemble, on va remettre le travail sur le métier et je pense que l'on va y arriver.

J'étais un peu déçu parce que je me suis posé la question. C'est comme si mon conseiller communal, pour revenir à une entité plus petite, trouvait un accord parce que le collège échevinat n'arrive pas à en trouver un. Je trouve cette image un peu surréaliste.

Revenons plutôt dans les notions dont nous avons la maîtrise puisqu'il n'y a pas d'accord. Partons tout simplement sur la Région wallonne. Ce que nous souhaitons, nous, en tant que parti politique présent de la majorité, nous avons eu l'occasion, à trois partis, de travailler sur une DPR ambitieuse, un plan climatique que vous portez. Nous avons, je pense, par rapport à tout ce que nous avons décidé, un boulevard devant nous.

Plutôt que de comparer les uns et les autres, que la Wallonie montre l'exemple. Montrons l'exemple ! Montrons le chemin à suivre et avançons dans tous les dossiers qui vont venir. Je pense que l'on a pu avoir, à plusieurs reprises, les calendriers que vous nous avez exposés. Je pense que 2022 va être une année riche :

- CER ;
- *pax* éolienne
- on a parlé de l'hydrogène. Il y a toute une série de budgets qui vont être mis. On va certainement en reparler dans le cadre budgétaire ;
- la réforme sur la taxation automobile qui est portée par les uns et les autres, même par des partis d'opposition également ;
- développement du photovoltaïque ;
- l'efficacité énergétique.

Donc, toute une série de réformes basculantes que nous devons porter pour montrer l'exemple. L'effet d'exemplarité fait souvent un appel d'air, un peu comme le coureur cycliste qui est en train de faire la course en tête de peloton. Tous les autres vont suivre. C'est ce que je vous invite à faire.

Quelques questions cependant, Monsieur le Ministre. Pouvez-vous nous faire le point sur cet accord et les dispositions prises au niveau de Glasgow ? Quelle est la place donnée dans cet accord à la réalisation concrète des mesures en action votée dans l'Accord de Paris ?

Autre question qui peut-être liée au budget. Par rapport à ce non-accord, doit-on s'inquiéter par rapport

à ce fameux fonds Kyoto qui nous permet quand même d'alimenter pas mal de nos politiques ? Ce non-accord aura-t-il un impact sur l'alimentation de ce fonds ?

Voilà pour la vision que je peux vous donner, que mon parti peut vous donner, de la COP, ainsi que les quelques questions que je souhaite vous poser. Je vous remercie.

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

M. Hermant (PTB). – Madame la Présidente, comme je m'étais joint à l'interpellation, je ferai une partie en réaction à l'interpellation et une partie concernant ma question orale. Comme cela, vous savez.

Monsieur le Ministre, voici le message que Greta Thunberg a publié après la COP : « La COP26 est terminée. En voici un bref résumé : bla-bla-bla ».

Pour le PTB, son indignation est légitime. La COP parle de s'en tenir au un degré et demi en plus au niveau mondial, mais, en pratique, rien n'est fait pour y parvenir. Aucun plan n'est fait. Pire, avec les plans actuels, on se dirige vers une augmentation de 2,7 degrés Celsius. Selon l'Agence européenne pour l'environnement, l'augmentation annuelle des gaz à effet de serre serait de 10 % en 2020. On est donc quand même dans une situation dramatique.

Greta Thunberg disait également : « C'est le festival mondial du *greenwashing* de la part des multinationales présentes ». De l'avis de tous, la pression exercée par l'industrie des combustibles fossiles qui a envoyé 503 lobbyistes était immense. C'est la délégation la plus importante du sommet climatique, plus grande que celle de n'importe quel pays présent. Leur délégation était même plus importante que celle des huit pays les plus durement touchés par le changement climatique.

Voilà pourquoi on ne peut être que d'accord avec ce que disait Vincent Gay qui est sociologue à l'Université Paris Diderot, faisant partie de la direction d'Attac France, il dit : « la COP de Glasgow s'achève donc sur une scène de crime climatique. Elle démontre une nouvelle fois le refus des plus gros pollueurs de la planète d'agir. La justice climatique est sacrifiée sur l'autel du profit des multinationales. Face à ces criminels, l'espoir ne se trouve pas dans les enceintes confinées des négociations internationales. » Heureusement qu'il y avait de nombreux Belges présents dans la rue, mais de gens de toute l'Europe et du Royaume-Uni dans les rues de Glasgow pour contrebalancer ce qui se passait à l'intérieur. Contrairement à ce que j'ai entendu, Monsieur Florent, je vais rejoindre ce qu'a dit M. Douette, ce n'est pas souvent, mais arrêtons de pointer du doigt une autre Région. C'est bien vous, malheureusement, Ecolo compris, qui êtes responsables du morcellement des compétences via la sixième réforme de l'État, ce qui nous empêche systématiquement de présenter un accord

sur le climat. C'est ainsi que l'on organise l'immobilisme et que l'on maintient le statu quo. Au lieu de quatre ministres du Climat, on devrait n'en avoir qu'un seul pour trancher, au moins avoir le pouvoir fédéral qui peut trancher à moment donné, pour la Belgique entière. Voilà pour la première partie.

Pour la deuxième partie, regardons ce qui se fait au niveau de la Wallonie. Noé Lecocq d'Inter-Environnement Wallonie disait dans la presse que l'on peut décerner à la Wallonie un carton assez vert par rapport à l'ambition, mais on est encore dans l'expectative par rapport à la concrétisation de cette ambition annoncée dans la Déclaration de politique régionale. Le travail reste à faire au niveau des politiques à mettre en œuvre, à concrétiser, à budgétiser. Le Réseau wallon de lutte contre la pauvreté disait aussi à propos de ces mesures concrètes qui au nom du climat, ont un impact négatif sur une bonne partie des familles, voire qui peuvent même être violentes pour les gens. Là, il fallait vraiment y faire attention. Par exemple, je donnerai un exemple que j'ai donné en séance plénière, mais M. le Ministre n'était pas là, était remplacé par sa collègue Tellier : la presse relayait le témoignage de Karine, propriétaire depuis 35 ans d'une maison qu'il faut désormais refaire de tous les côtés, disait le Réseau wallon. Elle a mis de côté de l'argent, mais pas assez pour obtenir la prime de la Région wallonne. Il faudrait donc investir le double pour accéder à la prime de la Région wallonne. Elle dit : « je me rends compte qu'il faudrait faire de plus gros travaux d'un coup pour vraiment améliorer la qualité énergétique de ma maison, et pour que cela revienne moins cher, mais je n'ai pas le choix, et je dois faire cela à petite dose et cela me coûte beaucoup plus cher. » Noé Lecocq d'Inter-Environnement Wallonie dans la presse ne disait pas autre chose. Il dit aussi : « il n'y a pas encore de mesure concrète, si ce n'est les primes qui ont existé et qui sont réformées régulièrement, c'est vrai, mais qui sont encore insuffisantes pour atteindre les objectifs à long terme dans le bâtiment. »

Voilà, je rejoins un peu ce qui a été dit aussi, les mesures concrètes du Gouvernement en matière de rénovation du bâtiment ou d'autres ne sont pas suffisantes, ne profitent qu'à une toute petite partie de la population. Pour les très nombreuses familles qui n'ont pas ou peu d'économies, dont le logement aurait besoin d'une rénovation, que leur répondez-vous afin de répondre aux exigences de la lutte contre le réchauffement climatique ? On parle ici du logement, mais l'on parlera de bien d'autres thèmes où la logique est la même.

J'ai la question sur les nouveaux marchés carbone décidés à la COP26, un peu technique. Un accord a été trouvé pour mettre en place de nouveaux marchés de crédit carbone à partir de 2023. Les négociateurs de la COP ont mis deux systèmes en place : un système dit centralisé, supervisé par l'ONU où 5 % des de la vente des crédits sont versés au Fonds d'adaptation en faveur

des pays en développement. Ce système prévoit aussi la destruction automatique de 2 % des crédits, cela vaut dire qu'une partie des émissions réduites ne peut être revendue. L'autre système est le système bilatéral qui consiste à des échanges de certificats d'émissions entre États, ce système n'étant pas supervisé par l'ONU. Il n'y a pas d'obligation pour les États d'appliquer à leurs transactions les majorations de 5 % et 2 %. Ils y sont juste fortement encouragés, comme le mentionne l'accord de la COP. Quelle va être l'attitude de la Région wallonne par rapport à ce système ? Va-t-elle automatiquement appliquer les deux majorations pour ces transactions pour lesquelles elle sera impliquée et cela, afin de montrer que le climat passe avant la spéculation et le profit de quelques-uns ?

Parmi les crédits centralisés qui sont sous la supervision de l'ONU, il y a les crédits non ajustés, ce sont des crédits vendus par un pays, mais dont celui-ci ne les inscrit pas dans son inventaire après la vente. Cela peut amener à un double comptage, car après avoir vendu son crédit à un acteur privé, sans sortir de son inventaire, le pays peut très bien revendre le même crédit à un autre État. Cela crée beaucoup de problèmes. La Région wallonne s'engage-t-elle à ne jamais appliquer ce double comptage afin d'être un exemple dans la lutte contre le réchauffement climatique ?

Le marché européen carbone montre que ce système ne fonctionne pas. Les émissions de gaz à effet de serre ne diminuent pas grâce au marché carbone. Pire, la facture d'énergie des ménages augmente avec ce système. Pourquoi la Région wallonne, au lieu de participer à des marchés de droit pollués, n'imposerait-elle pas finalement des normes au maximum d'émission de gaz à effet de serre aux grandes entreprises les plus polluantes pour qu'on change enfin et qu'on aille dans la bonne direction ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Messieurs les Députés, je vous remercie pour vos interpellations et vos nombreuses questions. Elles montrent, s'il le fallait encore, à quel point les enjeux liés au climat sont sensibles et nous concernent toutes et tous, quelles que soient nos familles politiques. Cela ne peut que nous renforcer dans les politiques que nous avons mises en œuvre depuis le début de cette législature.

La 26e Conférence des parties, la COP26, s'est achevée ce samedi 13 novembre avec, effectivement, un bilan très mitigé, mais qui offre néanmoins quelques perspectives. Les attentes citoyennes étaient très importantes. Beaucoup y voyaient l'impulsion nécessaire pour accélérer la transition vers une société bas carbone. La mécanique complexe de la décision mondiale et la frilosité, voire le conservatisme, de

certaines États ont toutefois fortement limité les avancées réelles.

Néanmoins, la résignation n'est pas une option et il s'agit dès à présent de consolider l'acquis et de continuer d'avancer.

Au terme d'une ultime journée de négociation, les parties ont adopté le Pacte climatique de Glasgow, marqué par quelques avancées significatives. La plupart de celles-ci sont évoquées dans vos questions. Elles sont développées aussi en lien avec les conséquences pour la Wallonie.

L'ambition environnementale de l'Accord de Paris est réaffirmée : « 1,5 degree is still alive ». C'était l'expression que l'on a pu voir circuler, notamment au cours de cette COP. Pas question ici de revenir en arrière sur la cible qui doit, en accord avec les scénarios scientifiques du GIEC, nous permettre un futur viable pour tous. Ce n'était pas évident, car certains pays souhaitaient revenir en arrière, pour se permettre un niveau d'ambition de réduction des émissions plus faible. C'est malheureusement un discours aussi présent dans certains pays ou régions industriels qui ne prennent pas au sérieux l'urgence climatique, pourtant mise en évidence par les scientifiques, alors que le coût de l'inaction est clairement supérieur au coût de l'action.

Sur base des déclarations des États, actuellement le scénario serait d'un réchauffement de 2,7 degrés à l'échelle mondiale, ce qui reste évidemment inadmissible. Nous connaissons le chemin qu'il reste à faire. Il faudra convaincre ici et ailleurs.

Dans le cadre de la hausse du niveau d'ambition, l'Union européenne a réaffirmé son engagement à -55 %. L'engagement de notre Région, de limiter ses émissions de gaz à effet de serre, en 2030, à -55 % de ce qu'elles étaient en 1990 constitue une étape essentielle vers la neutralité carbone de la Wallonie en 2050 ; c'est l'accord de gouvernement. Nous restons néanmoins très attentifs aux conclusions des futurs rapports scientifiques du GIEC, qui orienteront les décisions politiques européennes et mondiales sur la rehausse potentielle du niveau d'ambition pour rester sous les 1,5 degré par rapport à la température préindustrielle.

Dans les aspects positifs du Pacte de Glasgow, absent dans l'Accord de Paris, il faut noter la référence à la sortie du charbon et du pétrole. Le texte adopté appelle à « intensifier les efforts vers la réduction du charbon sans systèmes de capture de CO₂ et à la sortie des subventions inefficaces aux énergies fossiles ». Chaque État ou entité fixe ses propres objectifs de réduction en matière d'utilisation des énergies fossiles ou de financements dédiés aux combustibles fossiles. Cette décision est en phase avec les actions de la Wallonie. Nous nous sommes fixés l'objectif, malgré tout, ambitieux d'éliminer les soutiens aux combustibles fossiles d'ici 2025 au plus tard, pour autant qu'il existe

des alternatives durables ; un objectif salué par la Commission européenne lors d'échanges relatifs au plan national Énergie-Climat.

La Wallonie ayant développé sa propre méthodologie d'inventaire des soutiens aux combustibles fossiles, elle a récemment fait part de son expérience et de ses recommandations à la Commission européenne dans le cadre de son exercice d'harmonisation des inventaires entre les États membres de l'Union européenne. Les données du cadastre SPW sont en cours d'analyse. Les résultats devraient être communiqués prochainement au Gouvernement wallon. S'ensuivra alors l'étape de cadastre auprès des UAP.

Concernant le monitoring des politiques et mesures, je rappelle qu'il a logiquement été proposé au niveau fédéral au moment de l'adoption des mesures, dans la mesure où le nouveau plan Air-Climat-Énergie 2030 est en cours d'élaboration, en vue d'une adoption en 2022. C'est à ce moment qu'il conviendra de préciser les modalités de monitoring en impliquant chacun des ministres concernés.

La mise en place du test climat a conduit à une première phase test, qui s'est achevée en 2021. Conformément à la DPR, cette mission revient in fine au HCS qui élaborera des indicateurs permettant d'examiner la réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'amélioration du taux d'emploi et la réduction de la pauvreté selon une méthodologie scientifique en se référant aux standards internationaux.

Le haut conseil stratégique a été mis en place en octobre et a mené ses premiers entretiens avec les différentes administrations et institutions avec lesquelles il sera appelé à collaborer. Le HCS relève des compétences du ministre-président, que je vous invite à contacter pour plus de détails concernant l'avancement des travaux du HCS.

L'Accord de Paris de 2015 implique aussi un engagement financier essentiel dans la solidarité nord-sud. Le financement climatique international à hauteur de 100 milliards de dollars par an à partir de 2020. Cet objectif n'a hélas pas été atteint jusqu'ici ; c'est un engagement qui date de Copenhague. Approximativement 80 milliards sont actuellement délivrés selon les meilleures estimations. Le pacte de Glasgow prévoit de réduire au maximum cet écart et engage à l'atteindre d'ici 2025. J'ai annoncé lors de la COP que la Région wallonne augmenterait pour 2022 sa contribution au financement climatique international de 4 millions d'euros par rapport aux années antérieures. Cela représentera donc 12,25 millions d'euros. Cet apport additionnel sera réalisé sur le fonds Kyoto. Je ne suis pas encore en mesure de vous confirmer un engagement similaire au-delà de 2022, mais cela dépendra aussi des résultats du *burden sharing* des objectifs et de la répartition des revenus de la mise aux enchères des quotas. Bien sûr, mon souhait est de

continuer à participer à la progression de la contribution belge, puisque c'est bien ce qui est attendu par les ONG : qu'il y ait un engagement dans la durée.

Le financement international doit être équilibré entre les mesures visant l'atténuation, donc la réduction, des émissions, et celles visant l'adaptation. Sur ce dernier volet, la décision finale de la COP26 invite les pays riches à au moins doubler d'ici 2025 par rapport à 2019 le montant du financement consacré à l'adaptation aux conséquences du dérèglement climatique.

C'est également à mettre en relation avec le thème clé des pertes et préjudices – *loss and damage* –, choisi par mes homologues européens pour mener les débats à l'échelle multinationale sur ce thème. J'ai pu exercer un rôle important dans cette négociation. En outre, j'ai annoncé une mesure fort appréciée – vous l'avez signalé, d'ailleurs – par de nombreux pays victimes des changements climatiques : 1 million d'euros seront consacrés au renforcement des mesures pertes et préjudices à l'instar de ce que l'Écosse avait elle-même annoncé quelques jours plus tôt. Il s'agit surtout de renforcer le fonctionnement de ce que l'on appelle le réseau de Santiago, dont le rôle est d'opérationnaliser le financement des dégâts, mais c'est plus que symbolique vu l'attente très forte d'un très grand nombre de pays du Sud ou qui font face à des dégâts climatiques tels qu'ils ont pu l'exprimer pendant la COP.

La Belgique a aussi joué un rôle majeur dans la finalisation des règles techniques visant à opérationnaliser l'Accord de Paris. Il manquait celles relatives à l'article 6 concernant les mécanismes de coopération. En d'autres termes, les dispositions de cet article permettent aux États, voire à d'autres entités, de réaliser les mesures d'atténuation là où elles sont les plus efficaces. Un État pourrait mettre en œuvre des politiques concrètes en dehors de son territoire et pourrait bénéficier des réductions d'émissions engendrées.

La Belgique a porté son attention sur la question de l'intégrité environnementale du système. Nous avons veillé à éviter que les règles ne permettent de déroger à la mise en œuvre de mesures directes aux bénéfices des citoyens et de sa consommation énergétique. Nous avons contribué à mettre en place des balises qui garantissent l'intégrité environnementale et qui évitent des impacts sociaux inacceptables pour les plus vulnérables. Mais cet accord n'est pas parfait, il faudra rester vigilant dans sa mise en œuvre.

La Région wallonne, pas plus que l'Union européenne, ne va recourir aux mécanismes de marchés établis par les Nations Unies. En effet, notre objectif européen de -55 % à l'horizon 2030 par rapport à 1990 sera exclusivement domestique. Si cet état de fait devait changer, la Région wallonne plaiderait pour que les majorations de 5 % et de 2 % soient d'application au sein de l'Union.

La Région wallonne ne participe à aucun autre marché que celui de l'ETS, qui a bien pour principe d'imposer des plafonds maximums d'émissions de gaz à effet de serre aux grandes entreprises les plus émettrices. Cela se marque par des quotas qui diminuent année par année, avec des sanctions financières pour celles qui ne restituent pas un nombre de quotas équivalents à leurs émissions.

Durant la COP, certains États se sont entendus pour s'engager ensemble dans des actions concrètes. À ce titre, je me félicite bien sûr que l'Union européenne ait finalement pu rejoindre la « High Ambition Coalition », mais je regrette dans le même temps que la Région flamande ait continué de refuser à ce que la Belgique en tant que pays puisse également le faire. La Région flamande reste dans sa logique de ne pas reconnaître que l'objectif européen de -55 % à l'horizon 2030 puisse impliquer le niveau de l'effort individuel qu'elle devra effectuer pour parvenir collectivement à l'objectif européen. En fait, la Région flamande veut simplement pouvoir se fixer elle-même son objectif et laisser aux autres le soin de faire les efforts additionnels nécessaires qu'elle n'est pas prête à consentir pour atteindre l'objectif européen. Si cette logique était retenue par tous les États membres ou leurs régions, il est certain que l'objectif collectif ne serait pas atteint puisque cette logique de fixation d'objectif *bottom-up* est celle que l'on retrouve d'ailleurs dans l'Accord de Paris et qui montre bien sa limite puisque l'on est encore très loin d'ambitions suffisantes par rapport à l'objectif de limitation de 1,5 degré.

C'est pourquoi l'Union européenne, pour elle-même, préfère appliquer à ses États membres une logique de fixation d'objectifs *top-down*, en tenant compte cependant d'une série de critères qui doivent assurer l'équité du partage de la charge, dont notamment le PIB par habitant et le coût-efficacité des mesures à mettre en œuvre.

Concernant les négociations intrabelge sur le partage de l'objectif qui nous sera assigné par l'Union européenne dans le cadre des négociations du paquet Fit for 55, je ne pense pas que ce soit le point principal que la société civile réclame aux différents gouvernements, mais c'est vrai qu'il y a eu une certaine confusion dans la communication entre la COP et la tentative d'obtenir cet accord.

Je voudrais aussi signaler à M. Desquesnes, qui nous a malheureusement quittés pour l'instant, que nous ne sommes pas en train de négocier depuis 10 mois sur cet accord, comme il l'a signalé, puisque cette discussion est encore en cours au niveau européen. Effectivement, depuis quelques mois, cette discussion a lieu, mais nous ne sommes pas du tout en retard par rapport au cadre européen même si je regrette, comme vous, qu'il n'y ait pas encore pu avoir d'accord.

Contrairement à ce que l'on aurait peut-être pu espérer au départ de la résolution interparlementaire, Monsieur Douette, mais vous admettez que l'adoption d'une résolution interparlementaire n'a pas tout à fait la même portée pour les gouvernements et pour les entités. C'est sans doute la raison qui fait que certains gouvernements ne s'engagent pas aussi clairement que ce qu'on aurait pu penser.

En tout cas on sait aussi que pour la Belgique, l'objectif en 2030 sera probablement très proche de -47 % par rapport à 2005. La question de savoir comment on va partager cet objectif entre entités n'a donc pas directement un impact sur l'intégrité environnementale. Dans tous les cas nous devons bien honorer cet engagement à un moment donné.

Ce que la société civile attend de nous c'est un engagement clair des différentes entités fédérées et fédérale à mener des politiques et mesures ambitieuses qui permettent d'atteindre collectivement cet objectif commun. Or, comme vous le savez, la Région flamande a indiqué le vendredi précédant l'ouverture officielle de la COP26 qu'elle ne participerait pas au-delà de 40 % à l'atteinte de cet objectif belge.

Par ailleurs, Mme la Ministre Demir n'ayant pas pu venir à Glasgow, cela a évidemment compliqué également les discussions et j'ai donc bien dû constater, comme président, l'impossibilité à court terme d'avoir un accord sans qu'il y ait changement dans l'optique politique du Gouvernement fédéral ou des discussions techniques.

Je réponds à nouveau à la question de M. Desquesnes parce qu'il reste néanmoins des zones de complexité entre les mesures fédérales prises en compte par le Gouvernement flamand, les mesures fédérales à décider – ou déjà décidées – par le Gouvernement fédéral et la manière de les comptabiliser ensemble. Il y a donc de vraies questions techniques qui pourraient également, lorsqu'elles auront pu être traitées en détail, faciliter la discussion dans les prochaines semaines. Nous le verrons bien. En tout cas, nous n'allons pas laisser tomber cette discussion et la volonté de tenter d'aboutir dans les prochaines semaines.

Il est clair que s'il avait fallu accepter en l'état la condition du Gouvernement flamand, cela aurait été très dommageable, soit pour l'objectif climatique, soit pour les finances de la Région puisqu'il y a une attente de leur part à ce que l'on finance le gap au départ des différentes entités. Je ne pense pas que c'est ce qui est attendu par les Wallons et par les Wallonnes. Bien entendu, nous poursuivrons cette discussion pour avoir un accord qui soit respectueux de l'ambition européenne et de la capacité de chacun à atteindre ces objectifs.

Toujours sur l'accord intrabelge, il y a une question un peu différente qui a été regroupée. Monsieur Fontaine, vous avez raison. J'ai pris connaissance de la

décision de la ministre flamande du Climat – dans ses compétences « Environnement » – de ne pas accorder le permis de la future centrale TGV de Vilvorde. Il ne m'appartient pas de juger cette décision. Il appartiendra probablement au Conseil d'État d'examiner cette décision sur la forme, même si elle survient dans un moment clé et que la même ministre s'est ouvertement exprimée pour le retour au nucléaire. Sans préjuger de la suite de la procédure, j'attends maintenant la décision du Gouvernement fédéral qui, dans le respect de leur accord gouvernemental, devra tirer les conclusions de ce refus.

À ce stade, je reste évidemment très attentif. Il est prématuré d'agir via le Comité de Concertation. Comme vous le savez, une première centrale TGV pourrait voir le jour aux Awirs à Flémalle dans le cadre du CRM. D'autres projets avaient été soumis en Région wallonne, mais c'est au Gouvernement fédéral d'organiser la suite de la procédure.

J'en reviens maintenant à la COP. Cette vision synthétique d'un Pacte de Glasgow en demi-teinte et des difficultés intrabelges ne doit pas occulter un autre rôle essentiel d'une COP : le monde parle au reste du monde.

En marge des négociations, j'ai aussi multiplié les rencontres, notamment avec les pays de la Francophonie, le Benelux ou l'agence IRENA pour les énergies renouvelables, ainsi que l'organisation et la participation à des événements, par exemple sur l'hydrogène vert ou les processus participatifs citoyens. Sur place, de nombreux acteurs étaient également présents, avec qui des discussions approfondies ont pu avoir lieu, notamment les représentants de Youth for Climate ou la coalition Climat.

En étroite collaboration avec l'Agence wallonne à l'exportation et Wallonie-Bruxelles International, nous avons également contribué à un volet économique, impliquant une quinzaine d'entreprises wallonnes expérimentées dans le domaine de la construction et du bâtiment durable. Un vrai succès : il y a eu 80 participants à cet événement commun organisé les 9 et 10 novembre, doublé d'une diffusion en direct via les réseaux sociaux.

Voilà, Madame la Présidente, Messieurs les Parlementaires, pour toutes ces questions et interpellations qui sont nombreuses. J'espère avoir répondu à l'essentiel.

Il est clair que cela continuera d'occuper notre travail et nos priorités dans les prochaines semaines puisqu'il y a beaucoup d'éléments à mettre en œuvre, soit au niveau de la Région wallonne, soit au niveau de l'intrabelge, soit au niveau international. Nous aurons d'ailleurs, en décembre, un Conseil européen de l'environnement qui reviendra sur les résultats de cette conférence internationale.

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

M. Desquesnes (cdH). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour votre réponse que j'ai pu suivre en partie à distance. Je vous prie de m'excuser, mais on a quelques fois des difficultés avec l'agenda des commissions.

J'entends cet engagement final qui est le vôtre : de revenir pour faire le débriefing en quelque sorte et le suivi de cet enjeu-là lors du prochain conseil Environnement. Ce sera l'occasion de refaire le point avec vous sur les différents éléments.

Concernant les aspects plus ponctuels de l'interpellation que je vous ai adressée, je me permettrai de vous adresser également des questions écrites pour avoir davantage de précisions sur les réponses que vous avez fournies.

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

M. Florent (Ecolo). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour cette longue réponse. Je vous remercie également pour votre position claire en faveur de la participation de notre région dans la coalition « Hautes ambitions ».

D'ailleurs, nous déposerons, avec les partenaires de majorité, une motion qui appelle d'abord le Gouvernement à être actif dans ce sens, puisque cette coalition reprend l'ensemble des engagements climatiques, à la fois en termes de réduction des émissions, en termes de participation au financement international de participation dans le cadre des pertes et préjudices. Cela répond bien aux enjeux importants de la COP.

On appelle le Gouvernement de la Wallonie, mais aussi les autres gouvernements, donc le vôtre, à prendre langue avec les autres gouvernements pour que la Belgique puisse intégrer cette coalition d'ambition climatique, ce qui n'est pas le cas, contrairement à tous nos pays voisins : la France, le Grand-Duché de Luxembourg, les Pays-Bas, la Grande-Bretagne. Ils sont tous dans cette coalition avec des objectifs clairs. La Belgique doit rentrer également dans ce train-là.

Je rappelle, au niveau du *burden sharing*, puisque cela a aussi occupé une partie des débats autour de la COP, que d'une part – je l'ai dit, mais je veux le répéter ici – c'est sans doute une responsabilité partagée entre l'ensemble des gouvernements, mais il y a quand même un gouvernement qui est davantage responsable. Je pense que personne n'aurait accepté le rabais flamand à 40 %, parce que mathématiquement cela voudrait dire que la Région wallonne devrait quasi doubler son effort climatique d'ici 2030. Il faut être conscient de cela. À un moment donné, chacun doit prendre ses responsabilités et chacun doit vraiment jouer le jeu climatique, solidaire. La Wallonie est tout à fait d'accord de le faire,

mais il faut que l'ensemble des entités du pays le permette.

Je voudrais aussi rappeler ceci : si la Flandre aujourd'hui empêche la Belgique d'atteindre des objectifs contraignants qui sont fixés par l'Europe, les fameux 47 %, c'est quand même bien l'État fédéral et non les régions qui devront demain répondre juridiquement devant la Commission européenne. C'est un élément important, cela signifie que c'est le Fédéral qui pourrait, le cas échéant, recevoir des pénalités, voire être traduit devant la Cour de justice et, dès lors, est liée à cette responsabilité juridique. Je me pose la question de savoir si le Fédéral n'a pas également des leviers pour imposer, contraindre la Région de prendre son dû. Je pense qu'il y a une question juridique importante, puisque ce ne sont pas les régions qui devront répondre juridiquement devant la Commission. Cela mérite en tout cas que l'on s'y penche.

Dernier élément, par rapport au dialogue, qui va reprendre ses travaux. Je pense qu'une des questions sur lesquelles le dialogue pourra travailler – ce ne sera pas le *burden sharing* en tant que tel –, je doute que nous parvenions tous ensemble à un accord très technique sur ces 47 %, mais peut-être sur la gouvernance. La gouvernance climat n'est pas effective, elle ne fonctionne pas correctement en Belgique. Il va falloir se poser la question de comment on se met en ordre de marche pour être plus fluide dans la prise de décisions, parce que l'on ne va pas pouvoir attendre huit ans encore, comme la fois dernière, pour atteindre un accord sur le *burden sharing* et sur d'autres dossiers.

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

M. Fontaine (PS). – Merci, Monsieur le Ministre. Force est de constater que certains interpellent, mais ne sont pas intéressés par les questions ou par les personnes qui se joignent, ni par les questions, et encore moins par la réponse du ministre, mais bon, les choses sont telles.

(Réaction d'un intervenant)

Je voulais quand même le dire, parce que c'est un manque de respect par rapport aux collègues et au ministre.

Par rapport à mes questions, elles étaient jointes et je comprends que, dans le flot de réponses que vous avez données aux collègues, vous ayez pu oublier certaines de mes questions. Je reviendrai vers vous avec une question écrite qui pourra être plus approfondie. Je vous remercie.

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

M. Douette (MR). – Monsieur le Ministre, merci pour votre réponse complète. Je pense que nous avons bien compris les difficultés qui ont été les vôtres de pouvoir arriver à un accord. Je suis bien d'accord et

conscient que le dialogue interparlementaire n'a pas la même valeur que l'accord que l'on aurait pu trouver.

Ce que je vous dis ici, c'est : « arrêtons cette chasse aux sorcières et avançons. » Je prends le spectre wallon. Vous avez cité tous les éléments qui sont intéressants à retrouver dans un accord global, mais cela n'empêche pas que nous pouvons avancer sur toute une série d'éléments au niveau de la Wallonie.

Je me fais le porte-parole de mon parti : nous serons à vos côtés pour pousser plus en avant. Avançons néanmoins sur tous ces dossiers qui sont prêts.

Je rappelle cette notion d'exemplarité. C'est comme dans tout, quand il y a quelqu'un qui est dans un coin et qui râle, à un moment donné, si l'on montre l'exemple et que cela fonctionne, cela fait un appel d'air et peut-être que l'ensemble des différents parlements régionaux suivront l'exemplarité wallonne.

On peut une fois changer et inverser le mécanisme et montrer la bonne voie à suivre pour l'ensemble de notre pays et avoir l'air un peu moins ridicule au final même si je rejoins ce qu'a dit M. Florent, c'est que l'on va regarder, au niveau européen, d'abord la partie fédérale et on ne va pas s'inquiéter des régions. C'est d'ailleurs pour cela qu'au niveau européen la Belgique n'a pas eu l'air si ridicule que cela parce qu'au niveau fédéral cela a été noyé dans la masse.

Je vous sens vraiment hyper motivé dans vos réponses et dans l'ensemble des points que vous avez abordés. Sachez que l'on sera à vos côtés pour avancer sur tous ces éléments. Vive le budget 2022 qui nous permettra tout ces plans. À mon avis, on va voter beaucoup de décrets, je l'espère, en 2022 avant la fin de la législature qui pourra nous permettre d'avancer à ce niveau.

Je ne suis pas d'accord sur un point et cela touche le Fédéral, je sais bien, mais je ne sais m'empêcher de le dire ici. On parle de la consommation du pétrole, du charbon et du gaz pour produire de l'électricité, mais votre formation défend quand même l'installation du TGV. Ici, je ne vais pas me faire le porte-parole du MR, moi, cela fait deux ans – du TGV, pas du train, vous m'avez compris – que j'essaie de défendre le maintien du nucléaire, surtout dans l'arrondissement où je me trouve et mon voisin d'en face vit dans le même arrondissement.

Là, je vous avoue que j'ai toujours du mal à comprendre cette vision de votre parti. Je suis même en train de lire – et j'ai peut-être une proposition, ce n'est pas une question – un article qui est paru hier ou avant-hier d'un de nos collègues du Fédéral de votre parti politique, qui indique clairement que, si l'on arrive à lui prouver que le nouveau modèle nucléaire est intéressant et qu'il produit moins de déchets radioactifs, ils pourraient peut-être se mettre autour de la table pour en parler. C'est un certain Samuel Cogolati, que tout le

monde connaît bien ici au niveau de sa défense du nucléaire. J'ai été assez surpris de voir sa prise de parole dans le journal.

La Région wallonne ne peut-elle pas, même si c'est une matière fédérale – on a quand même des centrales nucléaires sur le domaine wallon – examiner l'objectif de cette fameuse nouvelle génération, 4e génération de réacteurs nucléaires, ce que l'on appelle les « petits réacteurs modulaires »? Tout simplement, j'ai eu l'occasion depuis plus d'un an de rencontrer des pros et des antinucléaires donc je fais la part des choses en la matière.

Il y a un potentiel de réutilisation des déchets radioactifs se trouvant actuellement sur le site de Tihange. Je pense que là – et je sors peut-être du débat en tant que tel – il y a peut-être un élément à vérifier. De nouveau, entre la Flandre et la Wallonie, il y a des questionnements différents. La Wallonie serait peut-être bien inspirée de mettre un peu de moyens de financement pour analyser cette possibilité. Je ne dis pas qu'il faut la mettre en œuvre, mais pour pouvoir l'analyser.

La France, les États-Unis, des pays des Émirats arabes se lancent dans cette nouvelle génération nucléaire. Qu'ils prennent l'isotope 238 qui est celui qui est un déchet radioactif, donc je vais vulgariser scientifiquement la proposition. Imaginez que l'isotope 238, qui est un déchet actuellement à la centrale nucléaire, puisse servir de combustible pour les réacteurs de la quatrième génération, on serait un peu stupide de se mettre la tête dans le sable et de ne pas analyser cette possibilité à développer en Wallonie ou au niveau de l'État fédéral avant de se lancer pieds et poings liés dans la construction de centrales qui consomment du gaz. Voilà pour la dernière réflexion que je voulais vous livrer cet après-midi.

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

M. Hermant (PTB). – Vous n'avez pas répondu sur les nouveaux mécanismes du marché carbone, mais j'imagine que c'est encore trop récent que pour qu'il y ait une position du Gouvernement. On y reviendra par question écrite éventuellement. Sur la question de l'engagement de la Wallonie, on répète ce qu'on a dit. Les engagements sont là, mais les mesures concrètes ne suivent pas. Comment la Wallonie va-t-elle être exemplaire en Europe pour résoudre toute une série de défis pour les prochaines années? Rien n'est réglé au niveau de la Wallonie.

Au niveau de l'industrie, au contraire, il y a encore plein de cadeaux qui sont faits pour réduire la facture, par les mécanismes carbone, pour ne pas payer des permis de polluer, et cetera.

Il n'y a pas grand-chose qui est fait. Au niveau du logement, il y a encore un défi énorme.

Au niveau de la mobilité, au niveau de l'énergie, au niveau du soutien aux énergies fossiles, on l'a dit, il faudra attendre 2025 pour y arriver.

Il y a clairement un manque de plan ambitieux qui crée l'enthousiasme dans la population et qui n'est pas une pression sur les gens qui va se retrouver en plus de tout ce qu'ils subissent déjà aujourd'hui.

Oui, le rôle de la Wallonie – d'autres l'ont dit –, c'est d'être un exemple pour aider tous ceux qui, en Flandre, veulent voir leur Gouvernement changer d'avis.

La Wallonie, par ses mesures concrètes, par des investissements publics, par des initiatives qui peuvent vraiment changer les choses, par des initiatives publiques, on peut montrer l'exemple pour aider ceux qui, en Flandre, veulent changer aussi.

Mme la Présidente. – Une motion motivée a été déposée en conclusion de l'interpellation de M. Florent par MM. Florent, Fontaine et Douette (Doc. 748 (2021-2022) N° 1).

L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. DEMEUSE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR
« L'ISOLATION DES BÂTIMENTS PAR
QUARTIER »**

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Demeuse à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'isolation des bâtiments par quartier ».

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

M. Demeuse (Ecolo). – Monsieur le Ministre, il est vrai que, contrairement à d'autres collègues, je n'ai pas su assister aux questions, mais j'ai par contre su assister aux réponses. J'étais très heureux de pouvoir entendre l'ensemble des échanges et du débat qui vient de se passer. Je trouvais cela particulièrement intéressant. Vous venez d'évoquer longuement les différents enjeux climatiques et les actions concrètes et urgences qui sont nécessaires.

J'en profite pour répondre aussi à M. Douette. Vous évoquez la question des réacteurs modulaires. On peut effectivement réfléchir à implanter 60 réacteurs modulaires qui seront prêts en 2040, mais d'ici là, la transition sera quasiment réalisée. Je ne suis pas fermé et je ne suis jamais fermé par principe à ce que l'on y réfléchisse. On peut franchement discuter de cela, mais je pense que l'urgence est aujourd'hui dans les actions concrètes et dans la transition énergétique. Je suis ouvert à la discussion.

Pour revenir aux actions concrètes et immédiates, je voulais vous interroger, Monsieur le Ministre, sur l'isolation puisque l'on sait que c'est un levier central dans la réduction des émissions de CO₂ en Wallonie. Le Gouvernement l'a bien compris puisqu'il a fait de cet enjeu une priorité de cette législature, dans le cadre de l'atteinte de notre objectif de -55 % en 2030.

C'est aussi un axe majeur du Plan de relance de la Wallonie avec des sommes très importantes débloquées pour soutenir les Wallonnes et les Wallons dans leurs efforts, mais aussi les collectivités publiques. C'est un acteur qu'il ne faut évidemment pas oublier.

Il y a du boulot. C'est le moins que l'on puisse dire puisque l'isolation moyenne en Wallonie est aujourd'hui d'une PEB « F » alors qu'il faut atteindre une PEB « A » d'ici 2050. C'est en tous cas l'objectif.

Afin de concrétiser cet objectif, vous avez notamment annoncé mettre en place des formules de rénovation groupée pour isoler par quartier les bâtiments publics et les logements résidentiels.

Il s'agit d'une mesure innovante qui permettra de densifier l'action tout en facilitant les démarches pour les habitants. C'est comme cela que vous expliquez les choses.

Monsieur le Ministre, je voulais venir aux nouvelles par rapport à ce projet que vous évoquez justement à l'occasion de la COP26. Où en êtes-vous dans la mise en œuvre du projet ? Quand ce dispositif sera-t-il réellement opérationnel ? Comment fonctionnera-t-il concrètement ?

Comment les quartiers concernés par ces « packages isolation » seront-ils identifiés ? Le sont-ils déjà ou pas ?

On sait que le coût élevé de l'isolation constitue toujours un frein pour les ménages propriétaires. Outre les mesures mises en place pour les plus précarisés, telles que l'isolation des logements publics et l'augmentation récente des primes MEBAR, vous évoquiez récemment dans la presse des aides spécifiques pour les ménages modestes. C'est un autre public qui est à cibler.

Quelles sont ces aides sur lesquelles vous travaillez et quelles formes prendront-elles ?

La DPR suggérerait notamment le recours au mécanisme de tiers investisseurs, qu'en est-il ?

De façon générale, où en sont les réflexions du groupe de travail instauré dans le cadre de l'alliance Climat-Emploi-Rénovation concernant le soutien au financement de l'isolation par les ménages ?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur le Député, en effet, la tâche est énorme et la massification de la demande est très certainement la solution à promouvoir, et ce, pour plusieurs raisons :

- l'atteinte de nos objectifs en matière de rénovation du bâti dépend de nombreux critères, au nombre desquels, le temps, car nous n'avons plus le temps de rénover appartement par appartement, nous voulons constituer une masse critique et constituer des ensembles conséquents à rénover ;
- il y aura une accélération également due au fait de mutualiser les procédures, une étude globale plutôt qu'un audit par appartement ou par maison avec une mise en œuvre globale plutôt que chaque ayant droit ait à demander des devis, attendre, choisir, et cetera. Une massification va permettre de ne passer par ces étapes qu'une seule fois ou, en tout cas, de manière globalisée ;
- une réduction des prix à l'unité, ce qui est assez logique lorsque l'on rénove 100 logements en une seule fois par exemple ;
- développer l'intérêt pour des solutions de financement globales, car, en effet, il est plus attractif pour toutes les parties de financer une opération à 1 million d'euros que 20 opérations séparées à 50 000 euros chacune.

Nous déployons actuellement ces solutions, avec un système de guichet unique pour les propriétaires privés. Nous allons voir des plateformes locales de rénovation aller vers les citoyens, les ménages, pour expliquer, faciliter, répondre aux questions.

Nous entamons actuellement un programme important, avec mon collègue des pouvoirs locaux de rénovation par quartiers prioritaires dans les neuf grandes villes de Wallonie. J'y ai consacré un budget de 125 millions d'euros pour ces initiatives développées par les villes.

N'oublions pas non plus qu'un réseau de conseillers existe déjà dans les villes et communes, les conseillers énergie, les initiatives POLLEC, les guichets de l'énergie, et cetera. Tout ceci forme un maillage dense qui couvre l'entièreté du territoire.

Les bâtiments publics sont guidés par Renowatt dans leur effort d'exemplarité dans la rénovation énergétique.

De plus, cette volonté d'efficacité énergétique est tellement forte que ce dispositif va continuer à s'améliorer, à se compléter.

Les dispositions légales évoluent, poussées en cela par la Commission européenne pour laquelle il s'agit d'une priorité. Nous nous devons donc d'avoir un

dispositif performant, mais prêt également à évoluer et à s'adapter.

En ce qui concerne votre question sur les quartiers prioritaires, les villes concernées ont proposé leurs quartiers dans lesquels concentrer les efforts de rénovation sur base d'une consultation populaire. Je dirais en effet que la renaissance de certains quartiers se fasse avec la participation et l'assentiment des ménages, des entreprises qui les habitent et les font vivre.

Le coût des travaux est une des pièces du puzzle. Je me refuse de qualifier cette pièce de problème, parce le financement n'est certainement pas le seul aspect qui mérite notre attention.

Un grand plan de rénovation de 25 000 logements publics est en cours, les primes MEBAR sont en cours de modification avec une attention particulière portée sur ce que l'on appelle les passoires énergétiques.

Comme exposé précédemment, la massification sera un acteur de facilité et de modération des prix.

Le tiers investissement est un système par lequel un acteur du marché finance les travaux, pour que les effets soient visibles à court terme, et se rembourse de son investissement sur le moyen terme. Ces mises en œuvre sont relativement pratiques dans le cas de bâtiments publics, pour des raisons variées, dont la principale est qu'il s'agit d'opérations importantes. En massifiant la demande privée, c'est-à-dire en rassemblant un grand nombre de demandes individuelles qui, prises séparément, n'intéresseraient pas le tiers financement, nous aurons la possibilité de proposer du financement permettant des travaux de grande ampleur.

L'alliance ACER quant à elle est sur le point de lancer ses groupes de travail thématiques. Ces groupes restreints, mais représentatifs, ont pour mission la détermination d'actions concrètes à mettre en œuvre rapidement et à la croisée entre les préoccupations du secteur, de la population et du Gouvernement.

Vous voyez qu'il y a une multitude d'initiatives en cours pour ce qui concerne la rénovation par quartiers.

Pour l'instant, c'est essentiellement au travers du programme de soutien dans les grandes villes, mais nous prendrons d'autres initiatives dans un second temps pour développer effectivement des rénovations d'ampleur.

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

M. Demeuse (Ecolo). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse complète. C'est évidemment particulièrement intéressant de pouvoir agir à l'échelle d'un quartier, à cette large échelle et vous avez cité les différents avantages de pouvoir mobiliser en une seule fois le financement et pouvoir faire en sorte de rendre attractif finalement l'investissement notamment en

matière de tiers investissement. Je trouve cela particulièrement utile.

Un élément qui m'interpelle aussi et que je trouve intéressant c'est de pouvoir aussi toucher des publics qui ne se lanceraient pas dans ce type de transformation, de rénovation de leur logement en travaillant sur l'ensemble d'un quartier. Là aussi, je pense que cette logique de travail par quartiers est vraiment intéressante.

Je suis heureux de voir que les choses avancent avec des quartiers prioritaires déjà identifiés dans les neuf grandes villes en collaboration avec le ministre des villes.

Pour les éléments suivants, évidemment on continuera à suivre de près ce dossier. J'imagine que l'on ne manquera pas de continuer à en discuter.

Je vous remercie encore.

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

**QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA
COMPATIBILITÉ DE L'ÉNERGIE NUCLÉAIRE
AVEC LES ÉNERGIES DURABLES »**

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 compatibilité de l'énergie nucléaire avec les énergies durables ».

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

M. Antoine (cdH). – Monsieur le Ministre, les ministres des cinq pays européens que sont l'Allemagne, l'Autriche, le Danemark, le Luxembourg et le Portugal ont estimé, jeudi, à la COP26 – vous y étiez –, que l'énergie nucléaire était « incompatible » avec les critères de la liste des investissements considérés comme « durables », actuellement élaborée par l'Union européenne. Rappelons que la commission doit établir une liste des énergies considérées comme « vertueuses » pour le climat, ce qui ouvrira l'accès à ce qu'on appelle la « finance verte », donnant un avantage compétitif crucial aux filières reconnues.

Les cinq pays épinglent notamment le problème du stockage à très long terme des déchets radioactifs.

Quelle a été l'attitude de la Belgique et la vôtre, puisque vous en étiez le porte-parole, tout au moins de la Région wallonne, comme premier responsable de la Commission nationale climat ? J'imagine que vous avez été consulté. Partagez-vous l'analyse de ces cinq pays ? Si oui, pour quels motifs ? Ou, au contraire, entreprenez-

vous une forme de perplexité, telle que celle que M. Douette vient de nous l'exprimer très ouvertement au nom du MR, il y a quelques minutes ?

Dans notre pays, après le refus de votre collègue flamande de construire une nouvelle centrale à gaz à Vilvorde, reconnaissons que le débat sur le nucléaire a repris de plus belle.

Ainsi – je ne fais que lire la presse –, pour Paul Magnette, le débat est désormais clos : on va fermer les sept réacteurs. Pour votre président, Jean-Marc Nollet, tous les signaux – c'est assez normal pour lui – sont au vert pour permettre à la Belgique de sortir du nucléaire. Mais il y a un président de parti qui a du blues au cœur : Georges-Louis Bouchez. Pour lui, le PS et donc Ecolo ne se soucient ni de la sécurité d'approvisionnement ni du prix et encore moins de la planète. Par ailleurs, disait-il, « il n'appartient pas à mes collègues, MM. Nollet et Magnette, de décider si un débat est clos ou pas ».

Dès lors que le Gouvernement fédéral doit décider, dans le courant du mois de novembre – ce mois-ci –, de la fermeture partielle ou totale à l'horizon 2025 des sept réacteurs nucléaires, j'imagine que de multiples concertations s'organisent entre les différents Gouvernements du pays concernés par la question énergétique.

Monsieur le Ministre, quelle position allez-vous défendre au nom du Gouvernement wallon et de sa majorité – la dernière prise de position me laisse quand même perplexe – : stop ou encore pour le nucléaire ?

Estimez-vous être en mesure de fournir suffisamment d'énergies renouvelables pour la part wallonne selon le calendrier arrêté de 2025 ? Suite au refus flamand, seriez-vous candidat pour accueillir une deuxième centrale à gaz en Wallonie ? Pensez-vous, comme M. Bouchez, que l'on ne puisse se passer de nucléaire, notamment en raison des objectifs de réduction de CO₂ ? Nous savons que la Wallonie est particulièrement ambitieuse, ce qui nous réjouit.

Un grand nombre de citoyens sont quelque peu perdus aujourd'hui. On sait que certaines régions sont plus concernées que d'autres : manifestement, votre région, la région hannutoise ; votre collègue au Gouvernement, Christophe Collignon, ne s'en est jamais caché. Quelle est dès lors, malgré les difficultés d'une majorité complexe, l'attitude du Gouvernement wallon face à l'Union européenne, face aux concertations du Fédéral, et surtout face à l'inquiétude manifestée par les communes qui, sur le plan des retombées, bénéficient largement de la présence du nucléaire ? Voilà une question extrêmement importante, et je vous sais investi, Monsieur le Ministre, sur le sujet depuis longtemps. J'imagine que je ne serai pas déçu 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 le Député, votre question porte sur divers sujets que je vais essayer de structurer.

La question de la sécurité d'approvisionnement en énergie relève bien des compétences fédérales, même si les Régions doivent également contribuer dans le cadre de leurs compétences propres.

Tout d'abord, la Belgique n'a pas réagi officiellement sur la question de la durabilité du nucléaire. Vous évoquez le sujet pendant la COP ; ce n'était pas à proprement parler dans les discussions qui impliquent tout le monde, mais c'était une initiative propre de ces pays. La Belgique n'a donc pas réagi.

Personnellement, je ne pense pas que le nucléaire offre les critères de durabilité suffisants pour s'inscrire dans un contexte d'investissements durables. Même si le nucléaire est, par essence, décarboné, il n'est ni durable ni renouvelable.

À nouveau, sur cette question, c'est bien au Gouvernement fédéral de se positionner de par ses compétences. Je suis bien sûr en contact régulier avec ma collègue, Tinne Van der Straeten, qui me tient informé de la situation. Comme vous le savez, du côté fédéral, sur base de l'Accord de gouvernement fédéral, la question de la prolongation d'un à deux réacteurs actuels sera évaluée. C'est le sens de l'Accord fédéral. Cette évaluation est donc bien prévue puisqu'il est également prévu que ce soit avant la fin du mois de novembre 2021 avec une analyse notamment sur la sécurité d'approvisionnement et l'impact sur le prix de l'électricité.

Au niveau wallon, je tiens à rappeler que la DPR s'inscrit bien dans la fin, la sortie, du nucléaire et le déploiement progressif d'ici 2050 – accord wallon qui bien entendu préexistait à l'Accord fédéral puisqu'il a été conclu l'année précédente – d'une stratégie de décarbonation basée sur l'efficacité énergétique et le déploiement du renouvelable.

La décision de sortir du nucléaire est donc prise même si le cadre fédéral évoque une série d'étapes quant à sa mise en œuvre précise. Cette sortie est une nécessité pour basculer vers un nouveau système énergétique basé sur une production d'énergie largement décentralisée, flexible, et un redéploiement du réseau électrique qu'il faut concevoir très différemment lorsque l'on passe à un système décentralisé de production d'énergie. Ce n'est pas à l'ancien ministre de l'Énergie régional que je vais l'apprendre. Par le passé, ce réseau a été basé sur une production totalement centralisée et non flexible. Aujourd'hui, ce réseau doit être repensé.

Je rappelle que le refus de la Flandre sur la centrale de Vilvorde relève d'une question environnementale liée

aux émissions d'ammoniac. Si Engie apporte les réponses nécessaires, on peut supposer qu'il n'y aura pas d'obstacles légaux à la mise en œuvre de la centrale.

Si, d'aventure, un site de la CRM devait faire défaut, c'est au régulateur fédéral d'évaluer la situation et les étapes suivantes telles qu'elles sont prévues dans le CRM. Selon moi, le Fédéral évalue toutes les possibilités concrètes dont, sans doute, une nouvelle implantation est une des possibilités. À nouveau, nous attendrons l'évaluation que le Fédéral doit réaliser pour la fin de ce mois.

En ce qui concerne les émissions de CO₂. Nous sommes, ici, dans le cadre de l'ETS. L'objectif étant fixé au niveau européen, les émissions ne sont pas incluses dans l'objectif assigné à la Belgique puisque c'est bien compris dans l'objectif industriel européen dans le système ETS.

Je me permets de signaler qu'avec un cours du carbone en nette augmentation, le déséquilibre entre la production fossile d'énergie et la production renouvelable va s'atténuer. On doit donc bien supposer que, dans la balance, Engie a pu mettre également des productions renouvelables pour atténuer en grande partie l'impact de ses centrales.

Je ne parle pas que de capacités sur le territoire belge, mais également dans le cadre des interconnexions avec des ressources installées ailleurs.

Tout comme l'ETS est un marché communautarisé, le marché du grand renouvelable doit également l'être au bénéfice de tous.

Voilà, Monsieur le Député, je ne sais pas si vous êtes déçu ou pas. J'espère que non. En tout cas, je ne pense pas que vous aurez été excessivement surpris.

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

M. Antoine (cdH). – Vous ne m'en voudrez pas, Monsieur le Ministre – du reste, il n'en est pas surpris –, mais j'ai quand même le sentiment que le Gouvernement wallon s'exprime en stéréo. Il n'y a pas une voix unique qui porte les messages énergétiques.

J'entends votre préoccupation. Vous me rappelez la DPR, mais convenons qu'elle se projette en 2050, de quoi permettre à chacun d'avoir raison, que ce soit M. Bouchez qui dit que le débat n'est pas clos et M. Douette qui, nous l'avons tous entendu, je ne l'ai pas provoqué, est venu vous dire « je ne vous comprends pas » et c'est le point avec lequel nous avons un désaccord.

Aujourd'hui, la sortie du nucléaire, certes, vous renvoyez au fédéral, mais nous savons que si le fédéral devait confirmer cette décision elle aurait des conséquences sur les Régions, immanquablement.

Je note que vous entrevoyez, le cas échéant, une autre localisation, sans pour cela être candidat le moment venu à suppléer aux carences flamandes. Est-ce une raison ou un prétexte l'ammoniaque ? Cela je vous laisse libre, mais j'ai le sentiment que c'est probablement sur un ordre politique que se situe la réaction de la ministre N-VA.

Dès lors, vous ne m'en voudrez pas de dire que ce n'est pas que je suis déçu, je suis triste, parce qu'aujourd'hui le Gouvernement wallon – prenez-le bien – est incapable de parler d'une seule voix. Un président de parti, il est vrai qu'il a une annonce de décision par jour ; il n'empêche, il a la capacité de mettre le pied dans la porte, y compris de votre propre porte.

Je note bien que la Belgique s'est abstenue de se joindre – ce qui était sa faculté, vous serez d'accord avec moi – au groupe des cinq qui a rejeté le nucléaire du durable.

M. le Président. – Merci de terminer.

M. Antoine (cdH). – On voit dès lors que la question n'est pas sur le caractère durable ni sur l'approvisionnement sécurisé de l'énergie d'ici 2025. Nous sommes à quelques jours de décisions et nous restons dans un brouillard qui est difficilement compréhensible pour nos concitoyens.

Nous y reviendrons donc à coup sûr.

**QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR
« L'ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA PAX
EOLIENICA II »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'état d'avancement de la *pax eolienica* II ».

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

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, en commission du 20 septembre, je vous avais interrogé sur le lancement du groupe de travail chargé d'élaborer une *pax eolienica* II.

Nous connaissons tous l'historique de ce dossier, mais je souligne son importance, certes complexe, mais très importante pour le développement intelligent des énergies renouvelables dans notre Région et d'une Wallonie entièrement décarbonée.

Vous m'aviez annoncé, en réponse à ma question, que vous ne remettiez pas en cause le travail accompli jusqu'alors, mais que vous comptiez le réorienter afin de

l'optimiser – je reprends vos propos – en fonction des contraintes et des leçons tirées.

Une note avait été rédigée et adoptée par le Gouvernement wallon au printemps qui fixait plusieurs balises pour guider son action, mais les événements tragiques que l'on a connus cet été ont occasionné du retard – et je le comprends très bien –, car vous deviez mobiliser votre énergie à la gestion de cette crise.

Pouvez-vous nous faire un état des lieux de l'avancement de ce groupe de travail ? Des pistes concrètes ont-elles été dégagées ? Pouvez-vous en dresser le nouveau calendrier ? À quelle échéance comptez-vous nous présenter les nouvelles conclusions ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur le Député, l'amélioration du cadre du développement de la filière éolienne via l'adaptation de la *pax eolienica* ne s'inscrit pas dans une approche de rupture avec l'initiative lancée sous la précédente législature, mais elle vise plutôt une adaptation de celle-ci sur base des critères énumérés dans la DPR, des enseignements tirés de cette première expérience, de l'évolution de la situation et des objectifs de transition énergétique.

La tâche est complexe et personne ne prétend à sa résolution via une quelconque solution miracle, raison pour laquelle elle fait l'objet d'une approche pluridisciplinaire dans un esprit de continuité de ce qui a été entrepris jusqu'ici.

Je crois aussi qu'il faut avant tout rassembler les différents acteurs de notre Région, et parfois au-delà, autour d'un intérêt commun qu'est l'accélération de la transition énergétique. En effet, cet été, nous avons malheureusement ressenti les conséquences brutales de ce que peuvent impliquer les changements climatiques au niveau de notre Région. Ces mêmes événements ont, comme vous le rappelez, mobilisé tant les énergies que les ressources. Toutefois, une fois que les premières solutions pour parer aux situations les plus urgentes ont pu être mises en œuvre, nous avons réorienté une partie de nos effectifs – ceux de l'administration – sur nos objectifs stratégiques.

C'est dans ce cadre qu'une réunion importante du comité de pilotage de la *task force* chargée de l'adaptation de la *pax eolienica* s'est tenue ce vendredi 19 novembre. Différents aspects étaient à l'ordre du jour, dont notamment les modalités de fonctionnement de la *task force* tel que prévu par la décision du Gouvernement, l'état de mise en œuvre des mesures de la première version de la *pax eolienica*, ainsi que les enseignements à tirer de cette première expérience, les modalités d'identification des desiderata

des différents acteurs concernés par le développement de la filière éolienne en Wallonie, et cetera.

Une première estimation des délais de réalisation de la mission d'adaptation a également été formulée et doit faire l'objet d'une analyse par les membres du comité de pilotage. Si nous avons pris un peu de retard, la dynamique est désormais bien enclenchée. Je ne peux pas encore vous en dire beaucoup plus sur les éléments précis de contenu et le timing de mise en œuvre, mais c'est un dossier qui retient toute mon attention et qui nécessite la mobilisation de l'ensemble des compétences ministérielles concernées pour son bon aboutissement.

Dès lors, je pense que nous aurons l'occasion d'en reparler dans les prochaines semaines, à défaut de n'avoir pu déjà le faire depuis plusieurs semaines. C'est désormais bien en cours.

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

M. Fontaine (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour les éléments de réponse que vous avez bien voulu partager avec nous. Donc je note que la réunion s'est bien tenue avec la *task force* le 19 novembre dernier, que la dynamique est bien enclenchée et donc nous attendons votre retour dans les prochaines semaines afin d'éclaircir un peu le dossier.

**QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
DÉVELOPPEMENT DE LA PLATEFORME
CONNECT MY HOME »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le développement de la plateforme Connect My Home ».

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

M. Antoine (cdH). – Monsieur le Ministre, après plusieurs interpellations que j'ai adressées successivement aux ministres Dermagne et Collignon, ceux-ci m'ont renvoyé vers vous. Bien sûr, je me suis employé à mon tour à vous questionner sur le développement de la plateforme Connect My Home. Que ce soit pour raccorder un immeuble à l'eau au gaz, à l'électricité, aux télécoms, il suffira pour les clients des opérateurs précités d'introduire une demande sur cette plateforme et d'y opérer le choix du ou des raccordements désirés.

Évolution – nous sommes tous d'accord, j'imagine – ô combien positive pour un grand nombre de nos concitoyens et qui s'avère plus que nécessaire, surtout au vu des actualités de juillet concernant ces sinistres inondations. En effet, nous avons pu observer qu'il était nécessaire d'avoir une bonne coordination de

l'intervention des sociétés gestionnaires d'impétrant, ce qui, malheureusement, n'a pas été le cas partout.

Début juin, vous m'aviez répondu à ce propos qu'ORES vous avait informé que ce service devrait être déployé sur l'ensemble de son territoire d'intervention dans les plus brefs délais pour assurer une coordination des interventions et qu'il a déjà pris des contacts avec d'autres opérateurs publics.

Resa, deuxième acteur de la distribution, vous a confirmé avoir eu des contacts préliminaires avec les différentes sociétés à l'origine du projet. Cependant, si la direction a marqué un intérêt afin d'intégrer ce dispositif, une phase opérationnelle doit être mise en place afin d'aligner les *process* de Resa sur ceux des opérateurs de Connect My Home.

Enfin, troisième acteur, AREWAL étudie également la possibilité de développer une telle plateforme, mais sa plateforme, et non pas celle de Connect My Home.

Dès lors, quelle a été la suite de la démarche d'ORES ? D'autres opérateurs vont-ils se joindre à la plateforme ? Resa confirme-t-il auprès de votre cabinet son intention de s'y intégrer tout en gardant son indépendance ? C'est ce que le COI nous a encore enseigné ce matin dans la presse.

La possible plateforme d'AREWAL ne sera-t-elle pas concurrente à Connect My Home ? Est-ce bien raisonnable d'avoir une plateforme, quelle que soit la légitimité des GRD qui se trouvent derrière AREWAL, pour un si petit nombre de communes alors qu'il faut coordonner avec un grand nombre d'impétrants ? Je pense à Proximus ou à la société de l'eau. Alors que les Wallons sont enthousiastes à l'idée de disposer d'une plateforme regroupant l'ensemble ou plusieurs GRD, l'existence d'une deuxième plateforme reviendrait à disperser les moyens sans garantie de complémentarité, d'efficacité et surtout, de rapidité.

Monsieur le Ministre, quelles initiatives allez-vous prendre, ou ont déjà été prises, pour que vous puissiez marier les différents impétrants et qu'ils se retrouvent tous dans une plateforme unique ?

Du reste, cela pourrait être une des conditions, l'appel a été lancé en son temps puisque les communes doivent délibérer pour février 2022. Mais cela aurait pu être une des conditions de l'agrément. C'est qu'il y ait une plateforme commune. Vous m'en direz, j'imagine, davantage. La question a tout son sens, parce qu'à un moment où le Gouvernement tente de rationaliser, et parfois on peut s'interroger sur l'utilité de certains rapprochements. Je n'en ferai pas de commentaire. Les trois sociétés économiques, les deux sociétés de l'eau et peut-être même davantage, on n'a pas le sentiment que dans la distribution de l'énergie, alors que vous avez vous-même rappelé, et je vous donne raison, que les réseaux vont devoir évoluer, tant en approvisionnement qu'à la sortie. Il suffit de voir en France. Maintenant,

vous pouvez consulter à distance votre propre consommation via les compteurs intelligents. Reconnaissons que nous en sommes encore loin. J'espère dès lors que l'on ne va pas ouvrir cinq fois le trottoir, comme ce fut le cas pendant des décennies, et qu'une plateforme va enfin voir le jour et, si besoin, s'il n'y a pas de volonté première exprimée, que vous en soyez le maître pour les forcer, les contraindre ou, en tout cas, créer les conditions de la nécessité d'une seule plateforme.

Je serai évidemment ravi de vous écouter sur ce terrain qui est fondamental pour nos concitoyens.

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, ma réponse de ce jour se limitera à un rapide état des lieux de l'avancée de ce dossier. En effet, au vu des dramatiques inondations que nous avons vécues en juillet, nos gestionnaires de réseau ont été fortement sollicités et ils n'ont pu avancer sur plusieurs dossiers.

De son côté, ORES nous a confirmé que le service Connect My Home est maintenant disponible sur l'ensemble de son territoire, Resa a pour sa part confirmé son intérêt et est actuellement en train d'analyser la démarche à suivre. Resa est en contact avec ORES qui devra prochainement organiser une présentation des fonctionnalités de ladite plateforme. AREWAL effectue quant à elle une analyse statistique des délais de raccordement des différents opérateurs œuvrant en Wallonie. Les premiers constats démontrent que les utilisateurs du réseau d'AREWAL bénéficient actuellement d'un délai de raccordement très rapide, ce qui ne semble pas correspondre au délai constaté chez certains opérateurs. Dès lors, ils ne souhaitent pas pénaliser les utilisateurs de leur réseau en optant pour une solution qui augmenterait considérablement les délais de raccordement. Ils pourraient par contre envisager que l'introduction de toutes demandes de raccordement se fasse au travers du site d'AREWAL, actuellement en cours de réalisation, et qu'elles soient transmises en direct aux autres opérateurs.

Je terminerai en répétant ce que je vous ai répondu lors de notre discussion de juin. Si l'idéal est certainement la mise en œuvre d'une plateforme unique pour toute la Wallonie, je pense que le plus important pour les citoyens est d'avoir un guichet unique pour tous les impétrants, même si celui-ci est éventuellement différent selon les territoires des différents GRD. Voilà, Monsieur le Député, les événements ont fait que cela n'a pas forcément spectaculairement évolué depuis votre dernière interpellation, mais je pense que nous aurons l'occasion d'y revenir prochainement.

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

M. Antoine (cdH). – Je comprends aisément qu'avec les inondations, on a d'ailleurs pu le constater par la présence ou la non-présence d'un certain nombre de GRD dans d'autres parties de la Wallonie, tant toutes leurs équipes étaient mobilisées dans les régions inondées, cela va sans dire.

Néanmoins, il n'empêche, au-delà de ce phénomène très conjoncturel, j'entends à nouveau dans votre bouche les hésitations, pour ne pas dire les refus, hésitations c'est pour Resa, et les refus pour AREWAL. Si je suis bien informé, pour beaucoup, ils refusent cette plateforme parce qu'ils considèrent que ce serait une première étape dans une uniformisation des GRD qu'ils ne souhaitent pas. Si je me permets de dévoiler cet élément, c'est qu'aujourd'hui, les conseils communaux sont consultés et ils le seront encore d'ici février.

On a donc encore une Wallonie féodale qui se perd, qui se démembre, alors qu'aujourd'hui, les technologies, les besoins ont évolué extraordinairement. Je ne suis pas sûr, malgré le respect et le grand professionnalisme des dirigeants d'AREWAL, qu'ils soient suffisamment équipés, qu'ils aient une taille critique pour relever tous les défis qui les attendent. Je pense que vous avez un rôle important. Pour avoir occupé votre fonction, on avait pris à l'époque un certain nombre de contacts pour déjà réduire le champ des intervenants, mais nous étions bien loin des attentes et des évolutions technologiques constatées.

Je vous encourage donc, Monsieur le Ministre, dans le cas des tractations qui sont en cours pour le renouvellement des GRD, d'intégrer cette dimension de guichet unique, et je pense que si vous clôturez votre mandat avec cet objectif rempli, vous aurez été drôlement utile pour la Wallonie. Si tel n'est pas le cas, je pense malheureusement que l'on aura un regard sur cet aspect beaucoup plus critique.

**QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
RENOUVELLEMENT DE LA DÉSIGNATION
DES GESTIONNAIRES DE RÉSEAUX DE
DISTRIBUTION 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 renouvellement de la désignation des gestionnaires de réseaux de distribution en Wallonie ».

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

M. Antoine (cdH). – Monsieur le Ministre, depuis 20 ans, Électrabel, dans le cadre d'une directive européenne, devenue très célèbre, d'Unbuilding, a dû renoncer à ses activités de transport et de distribution de l'énergie en Wallonie.

D'autres groupes ont dû s'adapter de la même manière pour se concentrer sur la production et la vente d'énergie avec l'apparition d'un grand nombre de nouveaux acteurs, notamment comme fournisseurs d'énergie verte, ou encore comme centrale d'achat.

Monsieur le Ministre, vous avez lancé l'opération de renouvellement de la désignation des GRD de distribution d'électricité et de gaz en février 2021 pour aboutir à des décisions gouvernementales sur proposition des communes en février 2023. C'est un processus de deux ans. Nos collectivités locales doivent donc délibérer en conseil communal, chacune pour elles-mêmes, au plus tard le 16 février 2022.

Allez-vous rencontrer les mandataires locaux, de manière groupée, de manière singularisée, pour les sensibiliser à une évidente rationalisation du paysage des gestionnaires de réseaux ?

Tout à l'heure, je vous l'indiquais, à l'instar des trois sociétés économiques des acteurs de l'eau, comptez-vous engager un authentique processus de rationalisation des GRD existant en Wallonie pour n'en avoir plus qu'un seul et permettre, ainsi, une plus grande rapidité aux évolutions technologiques ?

D'ici cette échéance, ORES est incontestablement le plus grand gestionnaire de réseaux de distribution de gaz et d'électricité avec à peu près 75 %, peut-être même un peu plus, du territoire couvert. ORES vient d'annoncer son intention, après moult négociations entre ses différentes structures constitutives, de passer à la tarification unique en 2024. Jusqu'ici, en raison de la fusion entre différentes intercommunales historiques, ORES utilisait, si je suis bien informé, sept zones tarifaires différentes. En 2024, tout le monde payera la même somme. ORES a réalisé une simulation indicative de cette péréquation dans le même exemple. Le tarif unifié devrait tourner, mais depuis lors évidemment il y a eu des évolutions sur les prix, mais devrait tourner aux alentours des 270 euros. Pouvez-vous nous préciser les augmentations et les baisses de tarifs que vous attendez par régions du fait de ce tarif unique ?

Votre cabinet a-t-il été associé à cette démarche de convergence ? Si oui, quelles sont les garanties que vous avez sollicitées du gestionnaire de réseau de distribution pour les zones qui sont appelées à augmenter leur tarif sans qu'il n'y ait de réalité économique qui la fonde ? Je vais prendre deux exemples : c'est manifestement Mouscron qui avait un accès à l'énergie à très bon compte et c'était le cas aussi pour le Brabant Wallon. On nous objecte qu'il y aura des compensations en termes d'investissements. Pouvez-vous nous en dire un peu plus ? J'imagine que vous avez été consulté sur le laps de temps de ces investissements et s'ils compensent réellement l'augmentation de tarifs constatée ?

Enfin, nous savons que tout cela aura des conséquences sur les dividendes. Y aura-t-il une

évolution favorable, j'imagine, pour certains, et défavorable pour d'autres ? J'imagine que vous m'en direz un peu plus pour que l'on puisse identifier les uns et les autres en la matière.

Pour faire bref, Monsieur le Ministre, je sais que le décret codifie la concertation et le processus, mais avez-vous décidé de jouer un rôle d'acteur, d'arbitre, d'influenceur ou au contraire allez-vous jouer finalement le notaire, le greffier de l'ensemble de ces accords sans vous immiscer avec évidemment des conséquences qui sont parfois heureuses, mais parfois aussi très préjudiciables pour certaines régions ? Je serai très heureux de vous entendre, à la fois, sur la conception du rôle qui est la vôtre, et bien sûr sur les côtés positifs et négatifs pour l'ensemble des zones et voir les compensations qui ont pu s'exercer ou qui seront organisées à l'avenir.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur le Député, je vous confirme tout d'abord que, suite à l'arrivée du terme des actuelles désignations des gestionnaires de réseaux de distribution début 2023, j'ai fait publier au *Moniteur belge* dès le 16 février dernier un avis invitant les communes à initier individuellement ou collectivement un appel à candidatures transparent et non discriminatoire afin de sélectionner un candidat gestionnaire de réseau de distribution d'électricité et de gaz dans un délai d'un an pour ce qui concerne leur territoire.

Conformément à la procédure et aux conditions fixées aux articles 10 des articles gaz et électricité, les propositions des communes doivent parvenir au siège de la CWaPE dans les 12 mois au plus tard de la publication dudit avis.

Suite à ces propositions, le candidat gestionnaire de réseau devra adresser sa candidature à la CWaPE, accompagnée de la délibération du ou des conseils communaux proposant sa candidature. La CWaPE procédera à la vérification du respect de l'ensemble des conditions prescrites dans le chef du candidat gestionnaire de réseaux et vérifiera qu'il dispose de la capacité technique et financière suffisante, afin de remplir ses obligations.

Après instruction des candidatures, la CWaPE transmettra son avis motivé au Gouvernement qui procédera alors, dans les deux mois de cet avis, aux différentes désignations.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de l'expliquer au sein de cette assemblée, les désignations doivent s'effectuer dans la limite des objectifs de rationalisation – le fait de disposer d'un seul gestionnaire de réseau pour la même activité, sur le territoire d'une même commune – et de non-enclavement insérés dans le décret électricité par le décret du 20 novembre 2018.

Les communes sont libres de choisir leur gestionnaire de réseau de distribution et mon intention n'est pas d'influencer les communes dans leur décision.

Je me permets également de vous rappeler que la disparité des tarifs des GRD, acteurs en situation de monopole, est inhérente à leur situation territoriale et dépend de critères propres à chaque GRD tels que la géologie des sols, le relief, la densité de la population, et cetera. La question de la fusion des GRD et de l'uniformité des coûts revient régulièrement au-devant de l'actualité ; toutefois, cette plus grande uniformisation impliquerait également un rééquilibrage des tarifs et des dividendes communaux.

ORES a effectivement annoncé une péréquation de ses tarifs entre ses différents secteurs géographiques afin d'obtenir un tarif de distribution unique sur l'ensemble des zones desservies.

Comme déjà indiqué lors d'une précédente réponse à une question parlementaire, cette décision d'ORES ne vise l'application de cette uniformisation tarifaire qu'à partir de la prochaine période tarifaire, à savoir à partir du 1er janvier 2024 ; il n'y aura donc pas de conséquence concrète immédiate sur les tarifs.

La mise en œuvre de cette péréquation impliquera l'apparition pour le GRD ORES d'une grille tarifaire unique pour la distribution d'électricité et d'une grille tarifaire unique pour la distribution de gaz, en lieu et place de 7 grilles pour l'électricité et 5 grilles pour le gaz actuellement en vigueur. Il est à noter que les grilles tarifaires des autres GRD – AIEG, AIESH, RESA et REW – ne sont pas impactées par cette décision.

La prochaine période tarifaire 2024-2028 implique la fixation d'une nouvelle méthodologie tarifaire, l'approbation d'un nouveau revenu autorisé pour tous les GRD, dont ORES, ainsi que des tarifs qui en découlent. Il n'est donc pas possible de prévoir aujourd'hui le revenu autorisé qui sera proposé par ORES, et dès lors le tarif uniformisé qui en découlera.

De même, le niveau des investissements qui auraient été planifiés en 2024-2028 pour les différents secteurs d'ORES, non connus à ce jour, aurait mené à des variations concomitantes à la hausse ou à la baisse des différents tarifs des secteurs. Il revient à la CWaPE d'approuver les plans d'adaptation des GRD.

Il importe enfin que les tarifs restent accessibles et abordables pour les consommateurs, qu'ils garantissent une distribution d'électricité et de gaz qui soit fiable et sûre, et qu'ils permettent la réalisation des objectifs de la transition énergétique en disposant de réseaux adaptés. Ces différents principes sont rappelés dans le décret tarifaire et seront renforcés dans le cadre de la modification en cours, dont votre commission sera saisie prochainement.

Pour rappel, une avancée a déjà été réalisée en termes d'harmonisation tarifaire. Ainsi, les tarifs relatifs au réseau de transport d'électricité ont déjà été péréqués sur l'ensemble de la Wallonie. En outre, selon la CWaPE, les travaux menés actuellement par les GRD sur leurs tarifs non périodiques devraient permettre d'en harmoniser et uniformiser une grande partie en 2024.

Je peux vous préciser qu'il n'y aura aucun impact sur les dividendes des communes, ni globalement ni individuellement. ORES aura davantage de souplesse pour orienter ses investissements là où c'est le plus nécessaire ou le plus utile pour la transition énergétique. Les décisions d'investir ne peuvent plus se faire au niveau local tant les influences sont grandes entre zones limitrophes ou même plus éloignées. Le foisonnement entre consommateurs, entre producteurs et entre filières de production, même fort éloignées, est une condition pour un fonctionnement optimal et fiable des réseaux.

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

M. Antoine (cdH). – Monsieur le Ministre, il y a eu une évolution, reconnaissons que, en 2001, M. Daras – et c'est bien normal – avait repris l'ensemble des acteurs. En 2007, à travers le décret et la majorité qui le portait, nous avons pu fusionner organisationnellement les sept intercommunales dans ORES. C'était vraiment une avancée très importante. Ensuite, il y a eu le départ des Flamands, qui a aussi nettoyé le paysage pour réduire le nombre des acteurs, et aujourd'hui, nous sommes à la convergence tarifaire et au renouvellement des GRD. La coïncidence des dates n'est pas nécessairement heureuse, parce qu'un certain nombre de communes, par rapport au tarif qui leur est imposé, négocient. Vous savez comme moi que c'est un secret de Polichinelle : s'il y a une convergence tarifaire, c'est aussi pour permettre le maintien de certaines zones – par exemple, Verviers – dans un des GRD les plus importants. On aura compris de qui il s'agissait.

Dès lors, il y a des négociations qui se sont développées – vous en avez fait mention – à la fois, peut-être pas sur les dividendes, mais sur les compensations, et c'est là que je suis assez inquiet parce que vous nous dites « ce n'est pas à l'échelle locale, c'est à l'échelle régionale que tout cela va s'apprécier ». Or, pour convaincre certaines communes, ORES a dû promettre, s'engager à réaliser des travaux préférentiellement pour justifier l'augmentation du tarif. Là, je ne l'ai pas retrouvé dans votre analyse, mais j'imagine que la CWaPE le dira ou va le relever. Cela aura malgré tout dans un deuxième temps, me semble-t-il, des conséquences sur les dividendes.

On voit donc que la situation n'est pas simple et que la multiplication des acteurs ne favorise pas la convergence ou, en tout cas, elle favorise la négociation. C'est pour cela que, avant que la CWaPE ne s'exprime – et elle a son rôle, bien évidemment –, je pense que le

politique que vous êtes, et vous êtes le premier arbitre de l'Énergie, doit quand même concerter, appeler à la barre, l'ensemble des GRD pour créer les conditions d'un rapprochement organisationnel et puis structurel. Organisationnel c'est Connect My Home et puis structurel, bien évidemment, vous l'aurez compris, c'est dans l'existence même de ces sociétés.

Nous sommes aujourd'hui dans un pas de deux. Si l'on accélère le mouvement, le titre des technologies nouvelles et des besoins de nos consommateurs et producteurs ou bien on attend. J'ai le sentiment de ne pas avoir eu totalement de réponse probablement est-ce la prudence qui vous a conseillé d'agir de la sorte. J'espère que derrière moi, en dehors de cette Commission, vous êtes plus volontariste. Sans quoi nous n'y arriverons pas dans les délais requis.

**QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES
DISPOSITIFS ÉCOPACK ET RÉNOPACK »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les dispositifs Écopack et Rénopack ».

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

M. Desquesnes (cdH). – Monsieur le Ministre, à la lecture de la notification de la programmation 2021 du Fonds destiné au financement du dispositif Écopack et Rénopack, inscrite le 17 juin dernier en Conseil des ministres, nous pouvions lire que le Gouvernement vous avait chargé de coordonner une réflexion avec le ministre du Logement et les UAP afin de répondre au sous-financement constaté dans la gestion du dispositif et dans le respect des dispositions budgétaires liées à l'utilisation du Fonds.

Il y a quelques jours, le 18 novembre, était inscrit un point à l'ordre du jour du Gouvernement relatif à la reprogrammation du fonds Écopack-Rénopack. On voulait comprendre, Monsieur le Ministre, ce qui vous amène à revenir avec le dossier quelques mois plus tard.

Pourquoi cette reprogrammation ?

Qu'est-ce qui vous a amené à prendre une décision ? A-t-elle été prise ?

Estimez-vous que le programme n'apportait pas les résultats escomptés ?

Quelle analyse portez-vous aujourd'hui du dispositif et de son fonctionnement et du fait que vous soyez obligé à nouveau d'assurer la reprogrammation ?

Comment allez-vous assurer durablement la réponse au sous-financement en sachant que c'est derrière les dispositifs Écopack et Rénopack qu'il y a des enjeux importants ?

Pouvez-vous faire l'état des lieux des résultats de votre réflexion qui a dû être menée avec le ministre du Logement et les UAP concernés pour répondre au sous-financement d'Écopack ?

Quelle a été votre analyse ainsi que celle des différents acteurs de la situation ?

Quelles solutions avez-vous définies et allez-vous mettre en œuvre pour répondre à cet enjeu fondamental qui est en lien direct avec nos engagements et la récente COP26 à laquelle vous vous êtes rendu ?

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 programmation 2021 du fonds qui couvre les dispositifs Écopack et Rénopack a été approuvée par le Gouvernement wallon le 17 juin 2021. Elle reprenait des recettes estimées à hauteur de 119 millions d'euros, ainsi que des dépenses approuvées par le Parlement le 17 décembre 2020 à hauteur de 84 millions d'euros.

La programmation prévoyait, conformément à la décision du Gouvernement wallon du 28 janvier 2021, que dans le cas où le montant des dépenses prévues dans la programmation puisse être supérieur au montant des droits constatés l'année précédente, un plafond intermédiaire de dépenses autorisées soit fixé à concurrence des droits constatés en 2020.

Dans son avis remis le 15 décembre 2020, en marge du projet de note au Gouvernement portant sur l'octroi d'avances récupérables à la SWCS et au Fonds du logement wallon dans le cadre du financement des dispositifs Écopack et Rénopack, la CIF relevait un sous-financement du dispositif par la Région.

Toutefois, les avances régionales à la SWCS étant à considérer comme transfert interne de code 8, le rattrapage de ce sous-financement n'aurait pas d'impact SEC pour la Région.

À la suite de l'ajustement budgétaire 2021, étant donné que la dépense est un code SEC 8, et par conséquent neutre en SEC, il a été proposé une dérogation au plafond intermédiaire. Il en découle que le plafond intermédiaire de dépenses ne devra pas s'appliquer et que les dépenses réalisées sur le fonds en 2021 seront limitées au montant inscrit en dépense au décret budgétaire à l'ajusté 2021, c'est-à-dire 83,948 millions d'euros.

Ces dispositions n'impliquent en rien l'efficacité du dispositif des prêts à taux zéro destinés à la rénovation

énergétique des logements, lequel, je le confirme, reste absolument pertinent. En effet, les ménages trouvent dans ce dispositif la possibilité de préfinancer les travaux nécessaires à la confortabilisation de leur habitation et, par les temps qui courent, réduire drastiquement leur facture d'énergie en évitant les gaspillages néfastes tant pour l'équilibre de leurs finances que pour le changement climatique que vous évoquez d'ailleurs vous-même.

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

M. Desquesnes (cdH). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Puis-je en avoir la copie écrite ? Merci.

**QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES
NOUVEAUX ACCORDS DE BRANCHE »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les nouveaux accords de branche ».

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

M. Desquesnes (cdH). – Monsieur le Ministre, le 4 octobre dernier, je vous interrogeais sur votre méthodologie relative aux nouveaux accords de branche, qui faisaient suite au rapport d'analyse de fonctionnement des accords de deuxième génération.

Un rapport intermédiaire était prévu pour le 18 novembre 2021, il y a quelques jours, et c'est dans ce cadre que nous avons pu voir à l'ordre du jour du Conseil des ministres de ce 18 novembre le point relatif justement à la méthode de travail pour la conclusion de ces nouveaux accords de branche.

Donc, tout naturellement, je reviens vers vous pour savoir ce qu'il en est.

Quel est le point sur ce rapport intermédiaire et son contenu ? Quels sont les aspects qui ont été retenus dans ce rapport ? Quels sont ceux que le Gouvernement choisit ou quelles sont les lignes directrices que le Gouvernement retient de ce rapport intermédiaire ?

De quelle manière a-t-il été construit et par qui ?

Y a-t-il une coordination avec le ministre de l'Économie dans le cadre de ce travail ou est-ce un dossier pur du ministre de l'Énergie ? Quelle est votre vision des stratégies à adopter pour décarboner notre industrie et, de façon subséquente, avec quels moyens ?

Je voudrais également que vous me précisiez quelles sont les prochaines étapes du processus. Ce rapport intermédiaire, cette présentation au Gouvernement, y a-t-il un calendrier ?

Y a-t-il une volonté de valider le concept de ces nouveaux accords et les propositions concrètes dans le cadre de cette année-ci, 2021, de façon à ce que la pièce du puzzle puisse s'ajouter à celle qui doit être contenue dans nos nouveaux engagements, la traduction des - 47 % d'émission de CO₂ ?

Les acteurs comme les diverses fédérations, clusters, organismes représentatifs des entreprises ou des représentants de la société civile continuent-ils à être associés et continueront-ils à être associés aux travaux, au-delà de la phase intérimaire ? Je pense que c'est important pour la crédibilité du processus d'assurer une transparence et un débat ouvert.

Avez-vous également calculé la réduction des émissions de gaz à effet de serre réalisé grâce aux accords de deuxième génération, dont certains par rapport à certaines critiques concernant l'efficacité du système depuis quelques années ? Est-ce un élément que vous évaluez dans le processus et que vous intégrerez dans le calcul et dans la façon dont les nouveaux accords de branche seront mis en place ?

Enfin, Monsieur le Ministre, et j'en conclus, votre Déclaration de politique régionale annonce qu'une « réflexion similaire de « décarbonation » à long terme pourra être menée à destination des entreprises tertiaires », – qui aujourd'hui ne rentrent pas dans ce genre de mécanisme –, essentiellement des PME et des TPE. Des accords de branche simplifiés pourront-ils être proposés au-delà de ces secteurs ?

Avez-vous pu avancer dans cette réflexion qui était donc inscrite en germe dans la Déclaration de politique régionale ? Avez-vous déjà eu l'occasion d'évoquer ou de débattre ou d'ouvrir le sujet avec les acteurs du secteur ? Allez-vous transformer cet engagement ou cette perspective contenue dans la DPR en actions concrètes ? Si oui, quand ?

Merci pour vos éclaircissements.

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 présentation de la méthodologie au Gouvernement a été réalisée ce 18 novembre.

Nous avons déjà eu des contacts très intéressants avec l'Union wallonne des entreprises et la *task force* des fédérations du secteur industriel qu'elle a établi.

Nous avons également déjà pris certains contacts avec les outils économiques wallons, dont la SRIW,

pour optimiser les synergies déjà menées dans le cadre de ses missions déléguées.

À terme, je souhaite soumettre un véritable arbre décisionnel pour établir le concept du futur mécanisme, comme j'ai déjà pu vous l'expliquer.

Au-delà, le travail de documentation nécessaire a déjà été réalisé, avec un benchmark des bonnes pratiques « accords volontaires » des pays voisins, ainsi qu'un retour d'expérience sur les incidences de la crise du coronavirus sur notre économie.

En tous les cas, cette documentation était un préambule pour avoir une vue sur ce qui existe et le retour d'une crise majeure comme celle connue.

Le travail continue donc pour pouvoir présenter, début janvier, un rapport au Gouvernement avec plusieurs contours pour les accords à venir. C'est le Gouvernement qui validera le concept préférentiel.

Une fois le concept approuvé, il s'agira de mettre en œuvre les travaux de finalisation des différents outils du mécanisme afin d'être prêts pour les audits et plans carbone à réaliser en 2023, pour déterminer les engagements de chacun.

Pour votre question sur l'impact en réduction de gaz à effet de serre des accords de seconde génération, je vous renvoie au rapport présenté au Gouvernement en juillet, qui comporte, en annexe 1, une analyse préliminaire du fonctionnement des accords de branches de deuxième génération. Ce rapport est disponible publiquement.

Vous constaterez que ce rapport liste de manière exhaustive les résultats de ces accords : 232 participants ont mis en œuvre 4281 projets pour un montant de 780 millions d'euros. Ceci a permis de réaliser 5,5 térawattheures d'économie d'énergie finale et d'éviter 2,1 millions de tonnes d'émission de CO₂.

Quant à la décarbonation des entreprises tertiaires, des PME et des TPE, la réflexion menée sur les nouveaux accords volontaires se voudra inclusive et pas limitée au seul secteur industriel et aux grandes entreprises. Il ne devrait y avoir, a priori, qu'un seul mécanisme, mais avec des outils adaptés aux spécificités de ses différentes cibles.

Voilà, Monsieur le Député, pour ce dossier qui suit son cours, comme vous le voyez.

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

M. Desquesnes (cdH). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour votre réponse complète qui m'encourage et m'engage à revenir vous interroger dès le mois de janvier sur la suite de la mise en œuvre de ces éléments. En effet, les éléments essentiels sont les choix de principe et de lignes de conduite que le

Gouvernement prendra, tout comme la capacité à mobiliser des moyens puisque les accords de branche sont aussi des carottes pour encourager les entreprises à être plus vertueuses.

Je pense que c'est un mécanisme, s'il est bien réglé, qui peut obtenir de très bons résultats et améliorer la compétitivité de nos entreprises. Je peux vous encourager.

J'ai bien noté qu'il serait également valable pour les secteurs serviciels et à l'attention des plus petites et moyennes entreprises avec des outils adaptés.

C'est donc un point d'attention qui me semble absolument indispensable, connaissant la configuration du tissu économique wallon.

**QUESTION ORALE DE M. DOUETTE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
BENCHMARKING CONCERNANT LA
MÉTHODOLOGIE DE CALCUL DU SOUTIEN
AUX CERTIFICATS VERTS »**

**QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
REPORT DE LA NOUVELLE FORMULE DE
CALCUL DES CERTIFICATS VERTS POUR LES
UNITÉS DE PRODUCTION D'ÉLECTRICITÉ
VERTE »**

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

- M. Douette, sur « le *benchmarking* concernant la méthodologie de calcul du soutien aux certificats verts » ;
- M. Desquesnes, sur « le report de la nouvelle formule de calcul des certificats verts pour les unités de production d'électricité verte ».

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

M. Douette (MR). – Monsieur le Ministre, voilà une question qui revient régulièrement dans notre commission.

Le Gouvernement wallon a décidé, en juillet 2021, de prévoir un *benchmarking* concernant la méthodologie de calcul du soutien aux certificats verts.

Vous en faisiez mention en réponse à une interpellation le 4 octobre dernier. Je pense que c'était déjà M. Desquesnes, si j'ai bonne mémoire.

Lors du dernier Gouvernement, était à l'ordre du jour l'avant-projet d'arrêté reportant la nouvelle formule de calcul des certificats verts octroyés visée à l'article 15 de

l'arrêté du 30 novembre 2006 relatif à la promotion de l'électricité produite au moyen de sources d'énergies renouvelables ou de cogénération.

Monsieur le Ministre, j'ai deux questions par rapport à ces longues phrases que je viens de lire. Où en êtes-vous dans la méthodologie ?

Quelles valeurs de référence avez-vous proposées au secteur ?

Qu'est-ce qui justifie le report de la nouvelle formule de calcul ? Est-ce lié aux résultats du *benchmarking* ?

Je vous remercie pour vos réponses.

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

M. Desquesnes (cdH). – Monsieur le Ministre, j'avoue avoir dû, à plusieurs reprises, lire et relire à la fois la réglementation existante et celle en projet de votre côté pour m'y retrouver. Je vais dès lors essayer d'être très attentif à ne pas quitter mon texte pour être bien précis sur les questions que je vous adresse.

J'ai donc déjà eu l'occasion, ainsi que mon collègue, M. Douette, de vous interpeller sur le retard que vous avez pris dans le calcul des taux d'octroi des certificats verts pour les installations ayant fait une demande de réservation entre le premier juillet 2014 et le 31 décembre 2020 inclus. Le 28 octobre dernier était adopté en troisième lecture l'arrêté du Gouvernement wallon révisant le coefficient rho, qui entrera en vigueur, lui, le 1er janvier 2022. Un nouveau système va donc être imposé au secteur à partir de 2022.

Première question, Monsieur le Ministre, les producteurs et l'administration sont-ils prêts pour mettre en œuvre ces éléments-là et y aura-t-il un effet rétroactif du système envisagé au premier janvier 2021 ?

Par ailleurs, c'était l'autre aspect, dans l'ordre du jour du Conseil des ministres du 18 novembre dernier se trouvait un point qui concernait un avant-projet d'arrêté reportant la nouvelle formule de calcul des certificats verts, c'est l'article 15, § 1 bis, 2 de l'arrêté du Gouvernement wallon de 2006 qui définit le nombre de certificats verts octroyés pour chaque nouvelle unité de production d'électricité verte ayant fait l'objet d'une demande de réservation de certificats verts à partir du premier janvier 2021.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous en dire davantage sur vos objectifs et votre vision concernant la nouvelle formule de calcul des certificats verts et comment justifiez-vous les options qui ont été prises ?

Je rappelle également que le premier juillet dernier, le Gouvernement vous chargeait de soumettre un état des lieux de l'évolution attendue des filières de

production renouvelables et si nécessaire les mesures à prendre en conséquence, de façon très comminatoire.

Où en êtes-vous dans cet état des lieux ? Pouvez-vous nous expliquer ce que vous avez déjà réalisé ? Avez-vous défini d'éventuelles mesures à prendre dans ce cadre ? Le cas échéant, quelles seront-elles ?

Enfin, le Gouvernement vous demandait aussi de lui soumettre un *benchmarking*, notamment avec la Flandre, du soutien des différentes filières pour comparer ce qu'il se passe dans les pays et régions voisins pour éviter tout sur-soutien. C'est un enjeu dont nous avons déjà parlé, Monsieur le Ministre, effectivement et c'était le 4 octobre dernier, vous m'aviez dit sur le sujet que le secteur serait très prochainement consulté sur les valeurs proposées.

Le *benchmarking* sera-t-il présenté dans le cadre de ces valeurs de référence ? Où en êtes-vous dans le processus ? Qu'avez-vous fait depuis le 4 octobre dernier ?

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, le coefficient rho permet d'adapter le soutien à la production renouvelable en fonction de l'évolution des prévisions des prix de l'électricité. La réforme récemment adoptée a pour objet de remplacer un mécanisme complexe et difficile à appliquer par un ajustement proactif du taux de soutien, sur base de l'évolution des prévisions de prix du marché de l'électricité. Il s'agit donc d'une réforme qui rendra le coefficient rho plus lisible et sûr. C'est une évolution attendue, tant par l'administration que par les acteurs du secteur des énergies renouvelables. Ce mécanisme entrera en vigueur le premier janvier 2022 sans effet rétroactif.

La nouvelle méthodologie de calcul du taux de soutien basé sur le coût de production moyen actualisé, le CPMA, est encore en cours de discussion au sein du Gouvernement. Il a été décidé d'attendre les résultats de l'exercice de *benchmarking* des valeurs de référence proposé par l'administration à l'aune des régions et états voisins avant d'adopter l'arrêté établissant cette nouvelle méthodologie. Le gouvernement n'a donc pas encore eu l'occasion de l'adopter en première lecture. Les valeurs de référence n'ont pas encore été soumises à consultation du secteur. Nous prévoyons que les résultats de cette comparaison seront communiqués au Gouvernement le mois prochain. Ma vision à cet égard reste la même : offrir au producteur le taux de soutien le plus juste, pour permettre à la Région d'atteindre au meilleur coût ses objectifs en termes de production d'énergie verte et ainsi faciliter la transition énergétique.

En ce qui concerne les prévisions d'évolution des filières de production renouvelable, l'administration publie annuellement des prévisions sur l'évolution du

marché des certificats verts, celles-ci sont dressées compte tenu des taux d'octroi établis, conformément à la méthodologie de calcul kECO. Les prévisions sur base de la méthodologie actuelle kECO seront prochainement communiquées au Gouvernement le mois prochain. Une prévision détaillée sur base de la méthodologie CPMA ne sera possible qu'après sa validation par le Gouvernement et la mise à jour des valeurs de référence.

Le report de l'entrée en application de la nouvelle méthodologie CPMA et le maintien de la méthodologie dite kECO, actuellement appliquée, s'expliquent par des raisons de sécurité juridique. En effet, malgré le travail conséquent réalisé par l'administration de l'énergie, la nouvelle méthodologie doit encore passer plusieurs étapes avant d'entrer en vigueur. Elle doit être approuvée par le Gouvernement, faire l'objet de consultations et d'avis et être notifiée à la Commission européenne au titre d'aide d'État.

De plus, les valeurs de références qui seront utilisées par l'administration pour le calcul du taux d'octroi doivent faire l'objet d'une consultation. En conséquence, pour éviter la paralysie du mécanisme des certificats verts pour les nouveaux projets de production d'énergie verte, il est nécessaire de reporter l'entrée en application de la nouvelle méthodologie de calcul. L'exercice de *benchmarking* est donc factuellement sans rapport avec le report.

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

M. Douette (MR). – Je vous remercie pour la réponse, mais je reste quand même un peu étonné sur le délai : le 1er janvier 2022, un report au Gouvernement, je l'entends bien et j'entends vos explications, mais il me semble que l'étau se resserre.

Est-il possible d'avoir accès au *benchmarking* ou d'avoir le document ?

(Réaction de M. le Ministre Henry)

C'est une demande, ce n'est pas une question.

Sur le timing pour le 1er janvier 2022, on est mi-novembre, il me semble qu'il reste peu de temps, mais ce n'est qu'un avis personnel.

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

M. Desquesnes (cdH). – Merci, Monsieur le Ministre, pour les éléments de réponse que vous m'avez fournis.

Sur le facteur rho, j'entends qu'il n'est pas rétroactif. Cela veut dire que le nouveau système n'entrera en vigueur que progressivement fin 2022-2023. C'est évidemment un élément problématique quand on connaît l'impact sur le prix de l'électricité que peut avoir ce genre d'élément. La tardiveté de l'adaptation

du calcul par vos soins a malheureusement un impact sur le prix de l'énergie.

Vous disiez tantôt que l'objectif était de permettre à la Région de développer à moindres coûts les sources d'énergie renouvelable. Je me permets de corriger vos propos. Ce n'est pas la Région qui le fait à moindres coûts, parce que vous savez que ces coûts sont répercutés sur les consommateurs dans leurs factures d'énergie. Le moindre coût, c'est le moindre coût pour les citoyens et pour les entreprises.

Plus on traîne, moins on va vite là-dedans ; plus malheureusement on perd du temps à la fois en efficacité et en justesse du prix.

Je ne peux que vous encourager à ne plus traîner en chemin, parce que quand je vois les étapes qu'il reste encore à faire – vous devez encore valider la nouvelle méthodologie, les principes en tout cas au Gouvernement, puis venir avec une nouvelle méthodologie, puis la faire valider par la Commission européenne –, je crains qu'il y ait encore de nombreux reports et que tout cela ne fasse que nous soyons fortement en retard dans la nécessité de réaliser une transition énergétique avec une production de renouvelable qui soit efficace et au moindre coût pour nos concitoyens.

Je ne manquerai pas de revenir également au mois de janvier prochain, puisque c'est la prochaine échéance que vous nous avez fixée.

**QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES
CONSÉQUENCES DÉSASTREUSES DE LA
DÉMOLITION DU VIADUC HERMANN-
DEBROUX SUR LE TRAFIC EN PROVENANCE
DU BRABANT WALLON »**

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 « les conséquences désastreuses de la démolition du viaduc Hermann-Debroux sur le trafic en provenance du Brabant wallon ».

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

M. Antoine (cdH). – Monsieur le Ministre, dans la droite ligne de la question retirée – mais qui reviendra à coup sûr, nous en sommes certains –, reconnaissons que les dossiers conflictuels ne cessent de s'allonger en termes de mobilité entre Bruxelles et la Wallonie, faute d'une véritable concertation politique entre les deux Régions et conséquence d'effets d'annonces – principalement dans le chef de Bruxelles – sans se soucier des conséquences sur la Wallonie.

Faisons l'inventaire de ces décisions. D'abord, la réduction de six à quatre bandes de la E40, les entrées du bois de la Cambre, la réduction de bandes roulatantes pour les voitures sur les artères principales d'accès à notre capitale en Région bruxelloise, sans oublier le funeste projet SmartMove organisant unilatéralement un authentique racket des navetteurs, voici maintenant le projet non concerté de la démolition du viaduc Hermann-Debroux inauguré en 1973, et je préciserai sans permis.

En effet, le Gouvernement bruxellois vient de donner son feu vert ce 22 juillet dernier au plan d'aménagement directeur de la zone Delta Hermann-Debroux de réaménagement de ce site du sud-est de la Capitale à travers les communes d'Auderghem et de Boitsfort, premières portes d'accès en provenant de la Wallonie, mais surtout du Brabant wallon.

Après quelques adaptations à la suite de l'enquête publique de 2019, le projet est désormais soumis au Conseil d'État. Il prévoit explicitement la démolition du viaduc existant. L'étude relève que 42 313 déplacements par jour sont constatés à Demey et à Delta. C'est dire l'importance du trafic qui est même plus soutenu en fin de journée du fait des déplacements hors domicile-travail et ses conséquences sur les navetteurs si le viaduc « disparaissait ». Ce n'est pas une fiction, Monsieur le Ministre : rappelez-vous la fermeture pendant quatre mois de ce viaduc en 2003 suite à un incendie sous le pont, et les innombrables bouchons qu'il a fallu déplorer il y a maintenant quelques années.

Avez-vous été concerté au préalable et si oui, quelle a été votre position au nom du Gouvernement wallon ? À défaut, comptez-vous réagir en saisissant le comité de concertation ? Comment allez-vous défendre les intérêts des navetteurs wallons, et singulièrement brabançons wallons ?

Comptez-vous réaliser des parkings de délestage à la limite de la Wallonie, suggestion que portent les édiles bruxellois, considérant que c'est votre responsabilité ?

Dans l'attente du RER prévu d'ici – M. Bellot connaît cela mieux que nous – une douzaine d'années, allez-vous déployer une nouvelle offre de transports en commun, notamment Bus Express ?

Dès lors que votre collègue Elke Van Den Brandt entend décourager voire rendre impossible l'usage de la voiture dans certaines parcelles de Bruxelles, quelles alternatives allez-vous offrir aux navetteurs ?

Allez-vous exiger pour le moins une combinaison temporelle de la démolition du viaduc Hermann-Debroux et de l'inauguration du RER, sans quoi Bruxelles ne deviendra plus que la seule capitale des Bruxellois ?

On le voit bien à la succession des ukases bruxelloises sans qu'il n'y ait de concertation, nous

obligeant à chaque fois à prendre position, et j'ai bien entendu lors du dernier débat que pour votre collègue Willy Borsus, le SmartMove était impossible. J'avoue que la ministre qui parlait en votre nom n'a pas tenu le même propos, mais soit. Je pense qu'à un moment donné, paraphrasant une phrase célèbre : *Trop is te veel*. Franchement, ici, je trouve que Bruxelles exagère à l'égard des Wallons.

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 réaménagement de la zone Herman-Debroux, c'est-à-dire celle s'étendant de part et d'autre de l'autoroute E411, de la frontière de la Région bruxelloise au site Delta, est un projet qui vise à renforcer la cohérence et la qualité de vie de ces différents quartiers, tout en recréant une entrée de ville.

Ce réaménagement fait l'objet d'un Projet d'aménagement directeur qui a été soumis à enquête publique en 2018 et 2019. Dans son analyse de ce projet, le SPW Mobilité et Infrastructures a souligné que ces objectifs étaient en accord avec ceux de la vision FAST 2030.

Cependant, une restriction de l'accessibilité à Bruxelles par la pénétrante « Delta Hermann-Debroux » aura potentiellement des répercussions en cascade sur la E411, l'ensemble du R0 et les autres pénétrantes vers Bruxelles. Nos homologues flamands ont effectué des simulations et ils en concluent en effet que ce projet entraînera une saturation supplémentaire sur le ring et la E411. Cet accroissement de la saturation aura probablement des impacts sur d'autres axes autoroutiers – E40-E419-E429 –, voire non autoroutiers – N4, N5, N275 –, la cascade de reports pouvant se répercuter assez loin sur des axes de liaison entre les axes autoroutiers en Brabant wallon tels que la RN25 ou la RN29 voire hors Brabant Wallon pour le transit à plus longue distance sur la E42.

Vu l'impact de la décision de la Région bruxelloise sur les autres régions, cette question a été inscrite à l'agenda du Comité de concertation de ce 24 novembre 2021, pour entamer précisément des consultations avec les entités fédérées. Il est en effet nécessaire de mettre en place une collaboration entre les différentes régions pour établir différentes mesures d'accompagnement le cas échéant, que ce soit sur le plan d'implantation de parkings type « P+R » ou sur le plan des transports en commun – train et bus.

De façon générale, il est cependant important de modifier à terme la part modale de la voiture des navetteurs vers Bruxelles. L'évocation des différents projets bruxellois que vous faites nous montre bien que l'on devra aussi se mettre dans un cadre où la mobilité évolue progressivement dans les prochaines années. Des alternatives existent et ont un potentiel de

développement important, comme le covoiturage, les lignes express TEC vers Bruxelles ou le renfort de l'offre ferroviaire.

D'autres sont en cours de développement comme le RER ou les corridors vélos, inclus dans le Plan de relance wallon sur le financement européen. Il est certain que la finalisation du RER sera fondamentale, même si nous l'attendons depuis fort longtemps.

Je vous rejoins en tout cas sur la nécessité d'une meilleure collaboration et concertation entre administrations et autorités des Régions pour s'assurer que la mobilité des travailleurs soit rendue plus aisée, moins contrainte et plus respectueuse de l'environnement.

Ce sujet sera bien à l'ordre du jour du Comité de concertation de ce mercredi.

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

M. Antoine (cdH). – Monsieur le Ministre, pardonnez-moi, on voit qu'aujourd'hui Bruxelles multiplie les ukases sans concertation préalable, vous obligeant en quelques sortes, à saisir le Comité de concertation. Pour un pays si petit, avec autant d'interaction, Wallonie, Flandre vis-à-vis de et vers Bruxelles vers les deux autres Régions, c'est intolérable. C'est totalement contraire à l'unité monétaire telle que notre constitution l'organise ou même à une élémentaire loyauté fédérale entre les Régions. C'est donc intolérable.

Deux, je note, et cela ma désole, que ce sont les Flamands qui, finalement, établissent des simulations des conséquences que cela peut avoir, y compris sur les Wallons, parce que nous, malheureusement, nous ne disposons pas de telles études, me semble-t-il, pour venir à un Comité de concertation et pour contrer les ukases, nous devrions disposer d'études significatives explicitant les dommages incontestables portés à l'économie wallonne et aux navetteurs.

Troisième élément, j'espère qu'il y aura, pour le moins, je l'entends dans votre propos, mais une combinaison temporelle. Démonter Herrmann-Debroux sans avoir le RER, c'est le chaos, ce sera le chaos, puisque nous l'avons vécu en 2003. Reconnaissons que c'était il y a 18 ans avec un trafic largement moindre que ce qu'il est aujourd'hui. Si l'on veut le chaos, c'est ce que Bruxelles peut-être souhaite. Monsieur le Ministre, quand allez-vous sortir de vos gonds pour dire que cette fois-ci, il n'y aura plus de projet bruxellois si, au préalable, il n'y a pas de concertation en bonne et due forme ? C'est l'élégance même en politique, c'est la courtoisie, sinon même les principes constitutionnels de coopération et de loyauté.

Pour moi, très clairement, par cette annonce unilatérale, Bruxelles, une fois de plus, s'est mise hors-jeu de la loyauté fédérale.

QUESTION ORALE DE MME MATHIEUX À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE SUIVI ET LE BILAN DE L'EXTENSION DU PROJET FLEXITEC »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Mathieux à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le suivi et le bilan de l'extension du projet FlexiTEC ».

La parole est à Mme Mathieux pour poser sa question.

Mme Mathieux (MR). – Monsieur le Ministre, dans une réponse du 15 février 2021, vous indiquiez que le bilan du service FlexiTEC indiquait une hausse des voyageurs et confirmait donc que ce service FlexiTEC répond à un réel besoin en mobilité dans certaines communes dont notamment Viroinval.

Vous indiquiez, de plus, que ce service présentait des coûts relativement faibles, ce qui formait donc un avantage supplémentaire.

Sur base de ces résultats positifs, mes questions sont les suivantes :

Que mettez-vous en œuvre pour concrétiser les pistes d'améliorations que vous indiquiez vous-même dans votre réponse et notamment le regroupement des voyageurs et de meilleures correspondances ?

Le projet FlexiTEC sera-t-il poursuivi en 2022 et quels moyens supplémentaires mettez-vous en œuvre, dès 2022, pour maintenir cette offre ?

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 service FlexiTEC répond effectivement à un besoin réel de mobilité en zone peu dense, et est mis en place avec les communes concernées.

Cependant, vu le caractère souvent fort personnalisé des demandes et la densité de population des régions rurales où le service est présent, il est compliqué d'organiser des regroupements de personnes.

Le principe de rabattement vers des lignes de train ou des lignes TEC régulières a toujours été mis en avant lorsque cela s'avère réalisable et réaliste. Il s'agit d'un principe de bonne gestion qui constitue la base du transport à la demande.

Une organisation plus pérenne et mieux structurée d'un point de vue réglementaire se met en place actuellement à travers un nouveau cadre de Transport à

la demande, en collaboration d'ailleurs avec la Centrale régionale de mobilité.

Je compte, à nouveau, prolonger FlexiTEC l'année prochaine, à travers le maintien des moyens prévus pour la mobilité locale flexible, ce service répondant à un vrai besoin.

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

Mme Mathieux (MR). – Je suis heureuse d'entendre que vous la continuez puisqu'on a les moyens pour l'année prochaine.

Vous parlez de restructuration. Bien sûr, il faudrait qu'une interface et une plateforme en ligne soient mises en place ainsi qu'un numéro de téléphone en plus du numéro de téléphone actuellement disponible.

**QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
RESPECT DU CALENDRIER EUROPÉEN POUR
LE PROJET D'ALLONGEMENT DU TRAM À
LIÈGE »**

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 respect du calendrier européen pour le projet d'allongement du tram à Liège ».

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

M. Antoine (cdH). – Monsieur le Ministre, ce jeudi 7 octobre, notre Commission des questions européennes recevait M. Xavier Vanden Bosch, European Semester Officer de la Représentation de la Commission européenne auprès de la Belgique.

Parlant au nom de la Commission et évoquant le Plan de relance européen, il a lourdement insisté devant nous sur le strict respect des délais d'exécution des différents projets dans les plans nationaux, à savoir fin 2026. Il ajoutait même que des modifications étaient souhaitables si les différentes autorités n'étaient pas capables de respecter le calendrier européen. Très simplement, Monsieur le Ministre, qu'en sera-t-il du délai d'exécution de l'extension du tram à Liège vers Herstal et Seraing ? Est-il réellement compatible avec ce timing, reconnaissons-le, particulièrement serré ?

Pour rappel, j'ai eu l'honneur de présenter le 2 février 2009, – j'ai été revoir les agendas – le projet de tram à Liège qui prévoyait un tracé de 11,7 kilomètres et 21 stations avec une durée estimée des travaux de quatre ans.

Or, en cet automne 2021, 6820 mètres de rails ont certes été posés, mais par deux fois déjà, l'inauguration

a été reportée pour la fixer au plus tôt au deuxième semestre 2023.

Il restera alors à réaliser les extensions de 11,7 kilomètres à 18,2 kilomètres soit près de 3 kilomètres vers Seraing, et autant vers Herstal, avec l'aménagement de huit stations.

Par ailleurs, il vous reviendra aussi de finaliser le financement des travaux. En effet, si l'Union européenne vous avance 105 millions d'euros, il vous en faudra encore trouver 70 millions d'euros au bas mot pour compléter le financement de cette extension.

Très simplement, ce montant est-il inscrit dans la trajectoire budgétaire qu'a évoquée Jean-Luc Crucke avec les 150 millions cumulatifs d'économies, arrivant à 1,5 milliard d'ici 10 ans ? Quelle garantie allez-vous pouvoir donner, non seulement aux élus wallons, aux forces liégeoises, mais surtout à l'autorité de l'Union européenne, pour certifier la fin des travaux avant fin 2026 ? On voit bien que, pour le premier tronçon, il a fallu de 2009 à 2023 – donc 14 ans – et, ici, nous serions capables de le faire en trois ans. Alors, je ne discute pas. Peut-être qu'il y a plus de volonté et que les technologies sont plus élaborées, mais il me semble quand même qu'il y aurait un doute, un sérieux doute. J'aimerais que vous puissiez le dissiper devant moi.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur le Député, concernant les extensions, le calendrier européen est bien connu de l'OTW. Il est effectivement serré. L'OTW met tout en œuvre pour le respecter d'autant que les financements européens en dépendent comme vous l'avez dit. Si celui-ci est dépassé, la Wallonie devrait a priori mettre la main à la poche.

L'OTW part cependant avec une longueur d'avance sur ce point, étant donné qu'il peut compter sur ses ressources internes expérimentées dans la mise en œuvre de la ligne courte du Tram de Liège, et sur les ressources de ses conseils techniques qui assurent une mission complète d'assistance à maîtrise d'ouvrage depuis le lancement du projet jusqu'à la réception des travaux, apportant ainsi un degré de confiance élevé dans le timing proposé.

Rappelons donc qu'une partie importante du travail préparatoire a déjà été réalisée lors de l'étude initiale de la ligne longue, qui portait sur un tracé allant de Seraing à Herstal-Basse Campagne.

Vous êtes évidemment au courant de cet aspect, puisque vous vous rappellerez que le Gouvernement avait, à l'époque, finalement décidé de limiter dans un premier temps à la seule Ville de Liège, mais cela n'a pas empêché que l'étude du projet puisse être réalisée au-delà.

Par ailleurs, le modus operandi pour les extensions sera différent de celui de la ligne courte en cours de réalisation. En effet, il ne s'agira pas cette fois d'un BDFM.

Si certains systèmes devront bien être commandés à Tram'Ardent, qui est le prestataire du contrat de la ligne courte, la construction en elle-même des extensions de la ligne de tram – la plateforme, les voies, les stations, les caténaires, les voiries, les trottoirs, et cetera – fera l'objet d'un nouveau marché. En corollaire, l'OTW réalisera, au travers de ses conseils techniques, les études de projet, qui sont l'objet de retards dans le chantier du tram actuel.

Par ailleurs, certaines contraintes techniques présentes sur le tracé de la ligne courte ne se présenteront pas sur les extensions : il n'y a pas d'ouvrage d'art à franchir, moins d'impétrants à déplacer, certains tronçons ne nécessitant pas un remaniement de façade à façade.

En ce qui concerne le financement des travaux, je ne sais pas d'où provient votre chiffre de 70 millions d'euros manquants, qui ne correspond à aucune estimation budgétaire dont je dispose. Peut-être faites-vous référence à la ligne longue allant du côté Herstal jusqu'à Basse Campagne. Or, les extensions dont nous parlons ici n'iront pas jusque-là, puisqu'on aura un terminus côté Herstal à la Place Licourt. C'est ce qui a été prévu dans le Plan de relance. Le budget annoncé est donc cohérent, ce qui n'empêche pas de garder le projet, bien sûr, pour le dernier morceau.

En effet, les 105 millions d'euros du Plan de relance et de résilience européen couvrent les investissements nécessaires à la construction et à l'équipement des extensions de la ligne de tram, ainsi que les frais d'études.

Cependant, il est vrai qu'il ne couvre pas l'achat du matériel roulant – neuf rames sont prévues – ni bien entendu les coûts d'exploitation et de maintenance, qui devront faire l'objet d'un financement complémentaire par la Wallonie.

N'oublions cependant pas le fait que des lignes de bus seront rabattues vers le tram, par exemple à Seraing. Cela implique de pouvoir dimensionner à la baisse le parc de matériel roulant bus et ainsi de compenser – en partie – le coût lié à l'achat des rames. De même, cela générera également certaines économies au niveau des coûts d'exploitation.

Monsieur le Député, la très grande importance du respect des délais est tout à fait inscrite dans nos travaux et dans la préoccupation de l'OTW et nous y travaillons, bien entendu.

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

M. Antoine (cdH). – Monsieur le Président, nous avons une réponse historique dans le sens qu'elle fera date. Je retiens que le ministre dit pouvoir respecter scrupuleusement les délais. J'entends qu'avec le montant européen, cela suffira. J'ai des doutes. Et il a lui-même ouvert la porte, qu'il ne m'en veuille pas, même si le trajet que j'avais retenu était un peu plus complet, repartant du projet initial. Il n'empêche, il manque l'achat, bien sûr, des rames des trams. Il manque aussi tous les travaux que vous serez obligé de faire pour recoudre le tissu urbain, ce qui avait été une des grosses préoccupations dans la première ligne et auxquels vous serez confronté. J'imagine mal que Liège se satisfasse d'une saignée sans qu'il n'y ait des coutures qui soient homogènes et harmonieuses avec la trame urbaine. Bien sûr, par la suite, vous aurez encore les coûts d'exploitation, mais je ne l'intègre pas.

J'ai donc le sentiment, l'intuition, sinon même l'expérience que le montant ne suffira pas. Mais peut-être, faites-vous la technique du chausse-pied : une fois que vous serez dans le soulier, il faudra bien qu'il s'adapte au pied. C'est une technique comme une autre. Je reste malgré tout dubitatif sur le montant et les délais. Votre volonté, je ne peux évidemment pas la contester, elle n'est pas nouvelle. Je veux le dire avec toute objectivité. Mais sur les deux autres aspects, pardonnez-moi, je suis un peu plus sceptique que la confiance affichée urbi et orbi par les responsables de l'OTW.

QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA FIN DE LA VENTE DES VOITURES NEUVES À CARBURANT 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 « la fin de la vente des voitures neuves à carburant en Wallonie ».

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

M. Antoine (cdH). – Monsieur le Ministre, le Gouvernement flamand a pris sa décision : à partir de 2029, les habitants du nord du pays désireux d'acquérir une voiture neuve ne pourront plus acheter que des modèles électriques, c'est-à-dire plus de moteurs à propulsion thermique et non plus des hybrides. Certains y verront une annonce complémentaire à la volonté du Gouvernement flamand de garder un certain nombre d'installations de construction et d'aménagement d'automobiles dans leur région, mais c'est à leur avantage.

C'est un élément phare du plan Climat adopté par l'exécutif flamand de réduire de seulement 40 %. Ils sont moins ambitieux que nous, mais ils sont peut-être parfois plus précis dans l'agenda que nous ne le sommes. Rappelons que la part des voitures neuves

immatriculées en Flandre représente 61 % du total annuel national, soit environ 300 000 véhicules sur les 500 000, hors période covid évidemment.

Tout le monde n'est pas effrayé par cette perspective de 2029. Ainsi, c'est une mesure forte et positive, estime Laurent Minguet, cofondateur d'EVS, que vous connaissez bien, et qui pensait même que l'on pouvait l'anticiper en 2027. C'est donc dire si d'aucuns sont particulièrement optimistes ou volontaristes, c'est selon.

Malheureusement, dans notre pays, chaque région se positionne clairement, mais de manière assez confuse et non cohérente. Ainsi, la Flandre interdit à la vente des voitures neuves thermiques, même hybrides, à partir de 2029, et il n'est pas impossible que l'usage soit interdit pour les deux types de véhicules, hybrides et thermiques.

Les voitures de société au niveau fédéral commandées à partir de 2026 devront être zéro émission pour rester déductibles, donc pour l'essentiel des *full electric*. Bruxelles interdira les véhicules diesel en 2030 et essence en 2035, mais leur circulation ne sera pas prohibée à ces dates. L'Union européenne souhaite interdire la vente de ce type de véhicule la même année, 2035, mais sans interdire la circulation.

Et nous les Wallons ? Nous n'avons pas vraiment fixé un calendrier complet pour l'interdiction pure et simple des moteurs thermiques. Bien sûr, il y a le dispositif 2030 pour le diesel. Un calendrier a été fixé notamment pour les véhicules Euro 5 qui ne pourront plus circuler en Wallonie à partir du 1er janvier 2028. On se rend bien compte de l'écart qui existe entre Flandre, Wallonie et Bruxelles.

Par rapport à tout cela, vous nous avez annoncé à plusieurs reprises une réforme de la fiscalité qui devrait prendre en compte notamment les émissions de CO₂ émises par les voitures et la masse-puissance des voitures. Je l'ai rappelé dans la presse ce matin, c'est notre énorme déception de voir un décret plus juste, mais certainement pas plus vert, porté par Jean-Luc Crucke qui ne s'occupe, à vrai dire, que de la niche des camionnettes, d'ailleurs en créant une autre niche, mais c'est un débat que nous aurons le moment venu en commission du Budget.

Pour vous, on voit bien qu'il y a une préférence pour de plus petites voitures, mais nous ne voyons toujours rien venir. Nous sommes presque à mi-mandat.

En ce qui concerne les bornes de rechargement, nous en avons déjà parlé à de multiples reprises, tout le monde est d'accord pour dire que la Wallonie est en retard et de manière significative par rapport à ses voisins immédiats.

Monsieur le Ministre, aujourd'hui, pour le citoyen lambda, tout cela donne le sentiment que des gouvernements avancent, d'autres se tâtent, d'autres

réfléchissent, mais qu'il n'y a pas une perspective claire ni même un incitatif de l'acquisition d'une voiture ou l'autre. Dans les régions et pays qui nous entourent, il y a une prime à l'achat pour certains véhicules et il y a des pénalités. Or, chez nous, pas de prime et les pénalités, j'en ris moi-même, datent de mon époque ; c'est dire si cela remonte déjà à un certain nombre d'années.

Quelle est donc aujourd'hui non pas votre vision, mais celle du Gouvernement, en termes d'interdiction de vente, en termes de pénalisation du recours à certains véhicules et, à l'inverse, en termes d'incitant pour choisir des véhicules plus propres pour épauler nos concitoyens qui, aujourd'hui, sont vraiment perdus.

Je prends l'exemple d'un concessionnaire que j'interrogeais et qui me disait : « Ne prenez pas une *full electric*, de toute façon il n'y a pas de borne, donc cela ne sert à rien. » C'est le témoignage de terrain.

Aujourd'hui, il est de votre responsabilité de tracer la décennie, non seulement par rapport aux émissions de CO₂, mais aussi par rapport à l'attente légitime de nos concitoyens qui s'estiment, et avec raison, quelque peu perdus en la matière. J'imagine que vous nous donnerez quelques éléments plus précis cette fois-ci, du développement pluriannuel des installations de bornes de recharge.

Je rappelle, mon propos n'est pas que critique, que nous avons déposé une proposition de décret Prevert en juin 2020 sur tout ce dispositif. À la fois, des dispositions fiscales, d'aménagement du territoire, de développement de bornes. On nous dit : « attendez Philippe Henry arrive ». J'attends, mais cela commence à faire long.

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, avant toute chose, je tempère un peu vos chiffres d'immatriculations en rappelant que plus de 20 % des véhicules immatriculés en Flandre sont des voitures de leasing ou de société. Contre moins de 8 % en Wallonie. Mais je le concède, la part d'immatriculations reste plus élevée en Flandre.

La Commission a récemment proposé une interdiction progressive de la commercialisation de véhicules thermiques. Celle-ci est attendue pour 2035. Il faudra également tenir compte de l'obligation faite aux constructeurs de réduire progressivement et drastiquement l'émission moyenne des véhicules commercialisés.

Je suis bien conscient qu'actuellement, en Belgique, il n'y a pas de consensus sur la fin du thermique, en tous les cas sur un calendrier d'interdiction. Seule la neutralité carbone est relativement consensuelle pour 2050.

Toute anticipation de cette date devra se faire soit en décourageant l'achat de véhicules thermiques, soit en restreignant leur accès au territoire via une zone de basse émission, soit en les interdisant. De prime abord, je ne vois pas comment une Région seule pourrait interdire l'achat d'une voiture en fonction de son mode de propulsion.

En tout état de cause, si la Wallonie devait avancer un calendrier de déphasage du thermique plus ambitieux que celui annoncé par l'Europe, ce serait dans le cadre des réflexions autour de la révision du plan Air-Climat-Énergie.

Il s'agit en effet d'un des paramètres qui pourrait être activé dans l'épure des 55 % de réduction des gaz à effet de serre en 2030. C'est un débat que nous aurons dans les prochains mois, mais ce n'est évidemment pas le seul paramètre. On sait qu'il y a une obligation européenne qui arrivera et qui s'inscrit dans le moyen terme. Pour revenir à notre Plan, à ce stade, il n'y a pas de tabous et toutes les options restent bien ouvertes.

En ce qui concerne la réforme fiscale que vous évoquez, elle sera présentée prochainement en première lecture au Gouvernement. Nous ne sommes pas restés inactifs, mais je comprends que vous ayez le temps long.

Un module de calcul a été préétabli. Celui-ci est en train d'être quantifié globalement et individuellement pour en garantir l'efficacité. J'attire l'attention sur le fait que la quantification faisait cruellement défaut dans la proposition déposée en son temps par votre groupe, c'est évidemment plus notre travail à nous, mais cela prend un certain temps néanmoins, alors que celle-ci est un passage obligé pour valider la réforme.

Je me suis donc plié à l'exercice avec mon collègue des finances pour assurer que les termes de la DPR soient bien respectés, et aussi pour savoir simplement vers où l'on va.

Tout module fiscal doit être évalué en fonction de l'évolution attendue des ventes. En effet, l'émergence de véhicules électriques rendra rapidement obsolète tout module fiscal intégrant une composante CO₂. C'est pourquoi j'ai également diligenté une réflexion sur l'évolution que pourraient prendre les recettes fiscales dans un contexte d'électrification croissante. Mon objectif étant de disposer d'une approche suffisamment souple pour se coller à la réalité observée dans l'évolution de la composition du parc.

En ce qui concerne le déploiement de bornes, comme je l'ai déjà signalé, une cartographie est actuellement en cours. Elle complétera celle réalisée par la SOFICO, pour le réseau structurant. Avec ces outils, nous devrions avoir une base pour prioriser le déploiement tant au niveau structurant que plus localement. Le déploiement et les trajectoires seront repris dans la révision du plan Air-Climat-Énergie. Les

objectifs devront être aussi cohérents avec ce qui sera repris dans le règlement sur les infrastructures en carburants alternatifs du niveau européen.

Voilà, Monsieur le Député pour l'état des lieux sur ces différents éléments.

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

M. Antoine (cdH). – On ne pourra jamais discuter la sincérité du ministre. Je serais le dernier à le faire, mais il n'empêche, il comprend, c'est déjà cela, notre légitime impatience de ne pas voir un texte.

Pour la petite histoire, la proposition de décret cdH c'est exactement le modèle du Professeur Bobwani. Je pense qu'il avait suscité un grand intérêt et personne ne peut contester sa qualité ni son expertise. Deux, je sais que le temps, passez moi l'expression, c'est l'essence même de l'action d'un gouvernement, mais ici la partie de ping-pong entre vous et le ministre Crucke n'est quand même pas très simple. Vous nous annoncez un texte, certes, mais même lorsque le texte est passé en troisième lecture, qu'il est passé au Conseil d'État, il est parfois retiré de la commission. C'est ce que nous venons de vivre aujourd'hui puisque la commission pour un décret plus juste n'est en tout cas pas juste dans le temps.

Je reste très inquiet par rapport à ce Gouvernement – passez-moi l'expression – hybride. Lorsque vous parlez de défaut de consensus en Belgique, j'ai le sentiment qu'il n'y a pas de consensus non plus à ce stade pour écouter les uns et les autres au sein du Gouvernement wallon.

Je vous laisse la sincérité. Si vous me pardonnez un petit jeu de mots humoristique, paraphrasant une chanson que je pourrais appeler « La borne du curé ».

(Rires)

M. le Président. – Merci, Monsieur Antoine.

**QUESTION ORALE DE MME NIKOLIC À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA
DISCRIMINATION TARIFAIRE DES
ABONNEMENTS TEC »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Nikolic à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la discrimination tarifaire des abonnements TEC ».

La parole est à Mme Nikolic pour poser sa question.

Mme Nikolic (MR). – Monsieur le Ministre, depuis le 1er septembre 2021, les jeunes âgés de 18 à 24 ans

peuvent bénéficier d'un abonnement annuel Next à moins de 40 euros. Ce tarif ne s'applique pas aux jeunes de moins de 18 ans.

Je vous interrogeais via une question écrite sur la situation des jeunes, nés en fin d'année, qui ont 17 ans lorsqu'ils rentrent dans l'enseignement supérieur. J'ai été interpellé par pas mal de parents et de jeunes qui me disent : il y a là un peu une iniquité de traitement puisque, lorsqu'ils ont 18 ans et qu'ils ont eu leur anniversaire avant le 1er septembre, ils peuvent avoir l'abonnement Next. Néanmoins s'ils sont de la fin d'année, dans votre réponse, vous indiquez que, en attendant d'avoir l'âge requis, ils peuvent bénéficier d'un abonnement 12-17 ans qui offre également un tarif réduit. Vous mentionnez que « ce dernier est proposé dans différentes durées, à savoir : 1 mois, 4 mois, 6 mois et 1 an. Le tarif des abonnements 4 mois et 6 mois étant proportionnel au tarif de l'abonnement annuel ».

C'est bien la réponse que le TEC donne à ces jeunes ou à leurs parents. Bien que l'abonnement 12-17 ans soit proposé en tarif réduit, il est plus de trois fois plus cher que l'abonnement 18-24 ans. De plus, il se superpose sur l'année scolaire. Cet écart tarifaire représente une discrimination envers les jeunes de moins de 18 ans au moment où ils entrent dans l'enseignement supérieur alors que l'on est là face à un même public cible.

Par ailleurs, la DPR mentionne clairement que Gouvernement ira progressivement vers la gratuité des transports en commun pour les jeunes jusqu'à 25 ans, mais quid dans l'intervalle ?

La proportionnalité mentionnée pour les abonnements de 4 et 6 mois ne pourra être appliquée dans les faits, dans la mesure où l'écart maximal entre la rentrée du supérieur et la date d'anniversaire des étudiants en question est de 3 mois et demi.

Ici, ma question complétait votre réponse à ma question écrite. Pouvez-vous me dire si vous envisagez de corriger, dans l'intervalle, cette inégalité de traitement et plus globalement si vous envisagez d'étendre rapidement le tarif Next à tous ceux qui entrent dans l'enseignement secondaire et qui a donc des besoins ? Parle-t-on d'un public qui utilise les transports en commun ou du moins l'espère-t-on ?

Nous venons tous les deux de la même ville. Vous savez bien que pour se rendre, que ce soit sur le campus du Sart-Tilman ou d'autres campus, les jeunes utilisent les transports en commun. Le fait de ne pas pouvoir bénéficier du même tarif pour un même abonnement pose question.

Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Madame la Députée, je dois dire que la gratuité TEC est un peu l'arlésienne de notre commission : elle revient régulièrement.

Comme vous le signalez, vous avez posé une question écrite sur le sujet, à laquelle j'ai répondu le 9 novembre dernier. Je n'aurai donc pas de grandes différences dans ma réponse. Vous vous en doutez. En effet, pour les jeunes, le Gouvernement – et la déclaration de politique régionale – a décidé de ne pas cibler une catégorie de population comme les étudiants, mais une tranche d'âge, à savoir les 18-24 ans.

L'objectif est bien de viser en priorité un public susceptible d'abandonner le transport public au profit de la voiture. Cette tranche d'âge couvre en effet deux périodes charnières dans la vie de jeunes adultes, à savoir : l'atteinte de l'âge légal autorisant à passer le permis de conduire et l'obtention d'un premier emploi qui engendre à la fois des modifications dans les besoins de déplacements et fait rentrer ces jeunes dans une nouvelle indépendance financière.

Quoi qu'il en soit, le Gouvernement applique ce qui est prévu par la DPR.

Je me réjouis que vous rejoigniez ce choix de rendre attractif le transport en commun en visant la gratuité, au moins pour certains publics. J'ai parfois entendu des expressions contraires.

Lorsque nous avons mis sur la table des négociations, à la constitution de ce Gouvernement, la gratuité pour les jeunes, c'était justifié par une action particulière vis-à-vis de ce public, dans l'attente, peut-être dans un second temps, d'un déploiement plus large de la gratuité. À partir du moment où cette gratuité est partielle, il faut bien définir des règles. Si le Gouvernement avait étendu cet accès, par exemple aux jeunes du supérieur, même alors qu'ils n'ont que 17 ans, une autre question se serait posée, à savoir celle de l'iniquité entre deux jeunes de 17 ans ou d'autres éléments. Donc, forcément, il y a toujours des éléments contradictoires. Je peux tout à fait comprendre votre interpellation, mais, comme je vous l'ai dit, nous avons appliqué l'accord de gouvernement.

Une extension de la mesure peut toujours être envisagée, mais cela nécessite de dégager les budgets complémentaires, de manière structurelle, pour le faire.

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

Mme Nikolic (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses. Je citais la DPR qui prévoit la gratuité pour certains publics progressivement, dont acte. Je n'allais pas plus loin, je ne faisais que la citer.

Pour revenir à ma question de base, c'est un peu la question d'où l'on place le curseur. Je vais prendre un autre exemple. À 12 ans, les enfants entrent en général

en secondaire. On a là aussi des enfants qui entrent en secondaire à 11 ans. Eux, ils ont la gratuité quand ils entrent à l'école. J'ai eu le cas avec ma fille, au plus tard en octobre, avant son anniversaire, j'ai pris un abonnement annuel. On a là une règle pour qu'il y ait une certaine égalité de traitement, mais qui est en faveur du TEC puisque tout le monde prend un abonnement payant même avant l'anniversaire de ses 12 ans. Par contre, à 17-18 ans, on n'a pas cette égalité dans l'autre sens.

Vous comprenez mon point. Je comprends aussi au que tout est une question d'où placer le curseur et que résoudre un problème peut en entraîner un autre. Je pourrai retourner avec une réponse vers les parents et jeunes étudiants qui me posaient la question. Je ne sais pas s'ils en seront satisfaits, mais c'est votre réponse.

**QUESTION ORALE DE M. BELLOT À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR
« L'ABSENCE D'INVESTISSEMENT DANS LES
LIGNES DE BUS DES TEC DESSERVANT LES
ZONES RURALES »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bellot à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'absence d'investissement dans les lignes de bus des TEC desservant les zones rurales ».

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

M. Bellot (MR). – Monsieur le Ministre, le titre n'est pas tout à fait bien choisi : ce n'est pas l'absence, c'est le moindre. Le programme d'investissement de l'OTW vient d'être présenté dans les grandes lignes par son porte-parole. Il prévoit 1,1 milliard d'euros étalés de 2021 à 2025 à destination de diverses lignes, mais aussi du verdissement de la flotte TEC. C'est une annonce non négligeable.

Ainsi, ces investissements vont venir gonfler les 530 millions d'euros de subventions perçues tous les ans par le TEC wallon.

L'OTW avait déjà des objectifs stratégiques pour 2021-2025 avant la crise et elle entend bien les maintenir.

Ces objectifs, soutenus par les investissements susmentionnés, concernent entre autres l'achat de 751 véhicules dans le cadre du verdissement de la flotte. Ces nouvelles acquisitions permettront d'assigner 241 unités à l'évolution de l'offre TEC actuelle.

Les investissements se déclinent aussi et notamment en 400 millions d'euros à destination de nouveau matériel roulant reprenant des bus hybrides et à hydrogène ou encore en trois projets captant

316 millions d'euros avec le métro léger de Charleroi, le tram de Liège et les lignes BHNS. Une fois encore : exclusivement ou quasi exclusivement des projets urbains.

Les zones rurales se trouvent plus que jamais dans l'attente d'une offre de transport public décente afin de leur assurer une accessibilité tout aussi aisée et réfléchie que dans les espaces urbanisés. On rêve parfois d'être un peu plus proche des grandes villes quand on est dans la ruralité profonde pour pouvoir bénéficier d'une offre de bus suffisante.

Monsieur le Ministre, jugez-vous que le plan d'investissement de l'OTW pour les espaces ruraux répond à cette attente ? Quels projets comptez-vous mettre en place pour permettre aux habitants de ces espaces d'user des transports publics, voire d'avoir des bus de rabattement vers les gares importantes de la SNCB ?

Fondamentalement, ne craignez-vous pas que le rejet quasi systématique de l'importance à accorder aux zones rurales place ces dernières dans des situations pour lesquelles il faudra davantage de temps pour rétablir une accessibilité par transports publics ?

Comment comptez-vous défendre l'utilisation de bus hybrides, à hydrogène et de nouveaux matériels roulants dans les zones rurales reculées ? Il serait dommage qu'elles ne bénéficient pas des nouvelles acquisitions TEC comme pour les zones urbaines.

Merci, Monsieur le Ministre. Je ne doute pas que vous avez quelques points d'attention, mais je jugerai en fin de réponse si c'est suffisamment équilibré à mes yeux.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur le Député, je vous remercie pour votre question. Néanmoins, je regrette le côté un peu caricatural de celle-ci sur certains points, comme « le rejet quasiment systématique de l'importance à accorder aux zones rurales », même si je peux comprendre l'interpellation.

Quoi qu'il en soit, il est évident que le milieu rural – tout comme les nombreux environnements périurbains qui composent la Wallonie – mérite des transports publics de qualité, au même titre qu'en ville.

La desserte est également dépendante de la politique d'aménagement du territoire, y compris un certain étalement des habitations et des services, historique en Wallonie.

J'ose espérer que vous n'en voulez pas au Gouvernement dans lequel votre parti figure, d'avoir décidé de mettre en place une extension de Métro Léger

de Charleroi, une extension de tram de Liège et plusieurs BHNS dans de grandes villes plutôt qu'en milieu rural, c'est là qu'il y a un besoin, une fréquentation qui sont établis. Les flux de mobilité ne sont évidemment pas les mêmes entre Herstal et Liège qu'entre Hachy et Fouches.

La réponse ne doit donc pas être la même, surtout en matière d'infrastructures, quand l'espace est, de plus, contraint.

Je dois aussi rappeler que l'offre kilométrique du TEC va augmenter de quasiment 10 % entre le début et la fin de la législature. C'est énorme, et cela comporte des améliorations aussi bien dans les villes qu'à la campagne.

Prenons les lignes Express, qui sont en plein développement et dans lesquelles nous investissons beaucoup. Elles relient évidemment des pôles entre eux, mais passent aussi par des milieux plus ruraux.

Par exemple, la nouvelle ligne E41 relie Péruwelz à Renaix en passant par Roucourt, Leuze-en-Hainaut et Hacquegnies. C'est un exemple parmi d'autres, en sachant que l'énorme majorité des lignes Express sont dans cette configuration, dans la mesure où cette nouvelle offre Express répond en général à l'absence de ligne structurante ferroviaire à cet endroit et propose donc une alternative structurante.

En ce qui concerne le matériel roulant, les nombreux nouveaux bus acquis actuellement par l'OTW ne sont évidemment pas destinés exclusivement à rouler en milieu urbain. Sachez d'ailleurs que la Direction territoriale qui devrait bénéficier du plus grand nombre de nouveaux bus en 2022 est celle de Namur-Luxembourg.

En termes de motorisation, l'hybride représente la grande majorité du matériel roulant qui est en train d'être acquis. L'OTW adapte le type de bus qu'elle achète en fonction de différents éléments : la longueur de la ligne, sa topographie, le nombre d'arrêts, la vitesse commerciale, la capacité à bord, et cetera.

L'OTW n'est cependant pas le seul bénéficiaire des moyens financiers régionaux qui favorisent le transfert modal. Par exemple, la mise en place de mobipôles va permettre une meilleure accessibilité entre le réseau structurant de transport public et les localités aux alentours des arrêts et gares desservies. Il s'agit ici, tout comme l'est le plan Wallonie cyclable, de soutenir les investissements communaux en matière de mobilité active et d'intermodalité, en milieu urbain, comme en milieu rural. Vous savez que nous avons deux appels à projets qui sont prévus dans les prochaines semaines à ce sujet.

Un autre enjeu complémentaire, qui vise d'ailleurs principalement les zones rurales, est la mise en place d'un cadre réglementaire et financier propice au

développement de solutions de mobilité locale flexible, à grande échelle, avec notamment les centrales de mobilité.

Cette offre, complémentaire au transport collectif « classique », se développe au sein d'un système de transport public intégré. La Wallonie consacre, ici aussi, des moyens en soutien au fonctionnement de ces services essentiels.

L'objectif est bien que chacun ait accès à l'offre de transport public et de permettre aux citoyens de faire davantage un autre choix que l'usage de la voiture.

En conclusion, soyez rassurés, le milieu rural lui aussi bénéficie des formidables investissements dans les transports publics que nous mettons en œuvre, même si cela ne se traduit évidemment pas de la même façon qu'en milieu urbain dense, mais bien avec des moyens spécifiques.

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

M. Bellot (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. En fait, le territoire est très divers et l'ensemble des besoins doit être articulé les uns en les autres selon une chaîne intégrée de transport public. Je comprends qu'il soit nécessaire d'avoir une forte densité de bus de grande taille aux alentours, dans les villes et dans les couronnes, et aussi à longue distance, parfois dans les zones rurales.

Par contre, ce qui m'inquiète, je dois bien vous l'avouer, vous répondrez au travers d'un cadre réglementaire des bus à la demande, et cetera, j'y vois parfois des opportunités intéressantes et aussi parfois des horreurs. Plusieurs services peuvent coexister au même endroit, mais un certain nombre de publics n'y ont pas accès parce que chacun vient avec ses conditions et finalement l'offre n'est pas intégrée non plus.

Ce n'est pas uniquement une question d'âge, il y a des publics qui n'ont qu'un véhicule par ménage où le deuxième conjoint a besoin de se déplacer pour différents besoins, quels que soient les revenus. Il y a d'autres situations, le ménage n'a pas de voiture et il y a un problème d'amplitude, il y a un moment d'appel et, je vous le dis, il y a une gamme de tarifs qui va de zéro à 2,5 euros du kilomètre. Il faudrait, à un moment donné, trouver une façon d'harmoniser, de régulariser tout cela. C'est compliqué, je vous le dis tout de suite, il y a de l'associatif, il y a du public, il y a du semi-public, il y a de tout. C'est nécessaire, parce que si on ne le fait pas, il y a des territoires bien couverts par différents services et il y a des territoires qui n'ont rien du tout. Le but est d'essayer d'avoir une intégration, comme je le disais au début, avec une articulation de l'ensemble des besoins pour finalement converger vers les grands modes de transport public, le train et les lignes à longue distance.

Il y a du boulot là-dedans, mais je vous invite vraiment, je n'ai pas tous les détails du plan, à ce que le plan réponde à ces préoccupations. C'est une nécessité.

Je ne veux pas opposer la ville au monde rural. Je veux que cela soit complémentaire et que l'on réponde aux deux réalités de manière la plus adéquate possible.

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

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

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

M. Bellot (MR). – Monsieur le Ministre, vous auriez abandonné le projet du Trident, puisque vous rappeliez à M. Matagne en juin dernier, que je vous cite : « Le projet du Trident n'était pas une solution en soi pour le trafic des poids lourds ».

La nationale 5 à cet endroit est le seul et majeur goulot d'étranglement entre Reims et Bruxelles où l'on observe une croissance continue du trafic international de transit en plus du trafic régional des habitants du sud de Charleroi. Les bouchons y sont de plus en plus longs. En fait, c'est l'E420.

Vos services et Charleroi Métropole projettent de transformer la nationale 5 en boulevard urbain entre Loverval et le centre de Charleroi pour y mettre en service le BHNS sur une voie dédiée soustraite au trafic routier.

Avez-vous définitivement décidé de mettre fin au projet Trident ou à toute autre alternative connaissant les engagements internationaux, notamment celui du cofinancement de l'E420 par l'Union européenne ?

Avez-vous pris la décision formelle de mettre en place le BHNS ?

Comment considérez-vous les conclusions de l'étude d'incidences sur la mobilité internationale, de la région Sud-Charleroi jusqu'à Couvin, Walcourt ?

Une enquête publique sur le BHNS achevée au 22 juin dernier a révélé une implication citoyenne. Vous annoncez, à sa suite en juillet dernier, je vous cite encore : « À ce stade, je n'ai ni décidé de réexaminer le projet ni donné de suite aux revendications citoyennes », car il vous semblait nécessaire de disposer de temps pour connaître les 2 440 courriers reçus des citoyens. Quel intérêt avez-vous porté aux interpellations de la population en attente ?

Vous souligniez que cela n'était pas de votre compétence. Avez-vous au moins pris contact avec les services communaux ou les collègues communaux ?

En juillet, vous énumérez des objectifs du projet BHNS, notamment ceux d'améliorer le cadre de vie, de favoriser la vitalité commerciale. Comment expliquez-vous que ceux-ci soient perçus négativement par les citoyens et les commerçants des lieux ? Comptez-vous les entendre pour adapter ces objectifs aux demandes concrètes ?

Je dois bien dire que les publics qui s'insurgent contre le projet sont des personnes qui ne sont pas concernées. Elles sont toutes celles en amont et qui estiment, un peu comme M. Antoine qui parlait tout à l'heure du viaduc Hermann-Debroux, vont se jeter dans la gueule du loup et qui n'ont pas d'autre alternative pour rejoindre Charleroi.

Je sais que c'est un dossier complexe.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur le Député, comme vous le savez, la volonté du Gouvernement est bien de mettre en place un BHNS à Charleroi. Ce chantier est développé dans le cadre du PIMPT, le plan Infrastructures et Mobilité pour tous 2020-2026, adopté par le Gouvernement en juillet 2020.

Concernant l'enquête publique achevée le 22 juin, je vous confirme que ce sont les communes qui trient les réclamations, en rédigent la synthèse, et remettent un avis qui est ensuite transmis au fonctionnaire délégué. Ce dernier en prend connaissance, ainsi que d'autres avis reçus par diverses instances et tranche pour le permis – refus, accord, accord conditionnel.

Dans l'état actuel des choses, aucune commune n'a encore transmis auprès du fonctionnaire délégué une synthèse des réclamations, et surtout clôturé la procédure relative au décret Voirie sanctionnée par le passage du dossier auprès des différents conseils communaux.

Les actions les plus pressantes se situent donc actuellement au niveau communal avec la clôture du décret Voirie, et le passage en conseil communal du dossier de chaque commune.

La procédure suit donc son cours. Le chantier devrait démarrer au printemps 2023 et sa mise en service est attendue au plus tard fin 2026.

Comme j'ai pu l'expliquer le 5 juillet dernier à votre collègue, M. Tzanetatos, lorsqu'il m'a interrogé à ce sujet, je n'ai donc ni décidé de réexaminer le projet ni pu donner de suite aux revendications citoyennes, étant donné que les communes n'ont pas encore terminé le

travail d'analyse. Par ailleurs, l'octroi du permis et les aspects urbanistiques ne sont pas de ma compétence.

Concernant le projet Trident, vous n'êtes certainement pas sans savoir que le Gouvernement actuel a acté dans sa Déclaration de politique régionale qu'il n'entamera pas l'étude et ne réalisera pas de nouvelles voiries ni d'extensions de voirie. Le projet Trident figure en toutes lettres comme étant arrêté. Il n'y a donc pas de raison de remettre ceci en cause.

Néanmoins, dans le cadre de l'exécution de nos engagements européens, je peux vous assurer que le flux de poids lourd tendra à diminuer progressivement grâce au report modal du transport de fret via des moyens plus respectueux de l'environnement comme le train ou le transport fluvial qui deviendront au fil du temps bien plus compétitifs. Ceci devrait donc impacter positivement, notamment, la mobilité au sud de Charleroi. De même, avec la vision FAST du Gouvernement qui prévoit de réduire la part de la voiture à 60 % des déplacements d'ici 2030, une autre part des difficultés de mobilité sur l'axe Charleroi-Couvin, et dans les quartiers qui subissent le trafic de fuite, pourra se résoudre. Les objectifs du PUM vont également dans ce sens.

Enfin, je vous rappelle que des solutions peuvent être étudiées pour une prolongation du service du BHNS au-delà de ma campagne jusque Bertransart, comme c'est d'ailleurs indiqué dans l'étude de mobilité de l'entre Sambre-et-Meuse-Sésame, ce qui pourrait permettre d'apporter une perspective d'apaisement dans cette zone particulière.

Le BHNS aura précisément ce même effet, à savoir une réduction significative du flux des voitures. Je reste donc entièrement persuadé de sa valeur ajoutée pour les citoyens et les commerçants, notamment afin d'améliorer le cadre de vie et favoriser la vitalité commerciale, bien que ces avantages n'apparaissent pas encore dans le quotidien des citoyens et des commerçants. Je pense qu'il s'agit ici d'une crainte liée notamment aux travaux. L'expérience de tels réaménagements urbains montre pourtant qu'ils participent activement au renouveau des quartiers.

Trois réunions de concertation avec certaines communes, en ce compris les usagers, commerçants et riverains, et en la présence des acteurs impliqués sur ce projet, ont eu lieu en septembre. Je peux dès lors vous assurer que j'y accorde le plus grand intérêt et que, mon administration, mon Cabinet et moi-même sommes ouverts au dialogue avec la population impactée.

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

M. Bellot (MR). – C'est un dossier qui est complexe. Je pense qu'il faut l'intégrer rapidement dans le projet si c'est pour le faire. La deuxième chose serait de prévoir des parkings de dissuasion auprès des arrêts en amont, dans la zone qui est un peu moins densément

habité. La troisième chose, c'est que les usagers qui prennent cette route – je parle des automobilistes – ils ne s'arrêtent pas nécessairement à Charleroi ou à un point de chute, ils vont peut-être ailleurs où la desserte publique n'est peut-être pas suffisante.

Vous avez indiqué que l'usage de la voiture devait diminuer de 60 % d'ici 2035 si j'ai bien entendu. Je dois bien vous avouer que dans cette région-là, pour bien la connaître, avec le maillage des transports publics ou d'autres solutions, je ne vois vraiment pas comment cela sera possible d'atteindre la diminution de 60 %. Je veux bien l'entendre, je veux bien comprendre, je veux bien suivre l'objectif, mais je ne vois pas comment.

La dernière chose, en termes de transport de marchandises, les marchands disent qu'ils vont de Reims à Bruxelles, je ne sais pas par quelle voie ils vont passer aujourd'hui. Sur les voies d'eau, je ne sais pas. La Meuse n'est pas navigable à Charleville et les voies de chemin de fer, j'ai cru comprendre que la voie Couvin-Charleroi risque d'être hypothéquée dans les prochains mois, voire les prochaines années. Elle ne se prolonge pas au-delà, vers le territoire français. Or, l'amortissement d'un transbordement, c'est 450 kilomètres.

Donc, je ne sais pas si l'adaptation des prix des tarifs de transports routiers et l'augmentation des tarifs de transports routiers vont être telles que ce soit plus intéressant de passer sur le train, mais cela, c'est une autre affaire à examiner plus tard.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. – Les questions orales de :

- M. Léonard, sur « l'accord sur le climat conclu à Glasgow » ;
- M. Léonard, sur « la répartition intrabelge des efforts en matière climatique » ;
- M. Frédéric, sur « le service universel de base en matière d'énergie » ;
- M. Cornillie, sur « la finalisation du programme de travail relatif au Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) » 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 et l'interpellation de :

- M. Hermant, sur « la suite du processus de consultation citoyenne pour le climat » ;

- M. Matagne, sur « le suivi du dossier SmartMove » ;
- M. Hermant, sur « l'avis du Conseil d'État sur le projet SmartMove » ;
- M. Matagne, sur « le suivi de la mise en œuvre de la bande de covoiturage vers Bruxelles » ;
- M. Matagne, sur « les réformes prévues par le Plan de relance de la Wallonie en matière de mobilité » ;

- M. Bastin, sur « la mobilité autour du site du CHU de Mont-Godinne » à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sont retirées.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- La séance est levée à 17 heures 31 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. André Antoine, cdH
M. François Bellot, MR
M. Rodrigue Demeuse, Ecolo
M. François Desquesnes, cdH
M. Manu Douette, MR
M. Jean-Philippe Florent, Ecolo
M. Eddy Fontaine, PS
M. Philippe Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité
M. Antoine Hermant, Président
M. Laurent Heyvaert, Ecolo
Mme Françoise Mathieux, MR
Mme Diana Nikolic, MR

ABRÉVIATIONS COURANTES

ACER	alliance Climat-Emploi-Rénovation
AIEG	Association intercommunale d'étude et d'exploitation d'électricité et de gaz
AIESH	Association intercommunale d'électricité du sud du Hainaut
AREWAL	Association de réseaux wallons (SCRL regroupant AIEG, AIESH et REW)
Benelux	Belgique, Nederland et Luxembourg
BHNS	bus à haut niveau de service
CA	conseil d'administration
CACEff	Cellule d'aide et de conseils effondrement
CER	communauté d'énergie renouvelable
CHU	centre hospitalier universitaire
CIF	Cellule d'informations financières
CNC	Commission nationale du climat (ou Commission nationale Climat)
CO ₂	dioxyde de carbone
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)
CRM	capacity remuneration mechanism (mécanisme de subvention des centrales au gaz)
CWaPE	Commission wallonne pour l'énergie
DPR	Déclaration de politique régionale
ETS	Emission Trading Scheme (Système communautaire d'échange de quotas d'émission)
FAST	Fluidité, accessibilité, santé/sécurité et transfert modal (plan)
GIEC	Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
GRD	gestionnaire(s) des réseaux de distribution
HCS	Haut Conseil stratégique
IRENA	Agence internationale pour les énergies renouvelables
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
MIE	Mécanisme pour l'interconnexion en Europe
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie (Nouvelle Alliance flamande)
OCDE	Organisation de coopération et de développement économique
OIP	organisme d'intérêt public
ONG	organisation non gouvernementale
ONU	Organisation des Nations unies
ORES	Opérateur des réseaux gaz et électricité
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PACO	Port autonome du Centre et de l'Ouest (SCRL)
PEB	Performance énergétique des bâtiments
PIB	produit intérieur brut
PIMPT	plan Infrastructures et Mobilité pour tous
PME	petite(s) et moyenne(s) entreprise(s)
POLLEC	politique locale Énergie-Climat
PUM	Plan urbain de mobilité
R0	ring de Bruxelles
RER	Réseau express régional
Resa	gestionnaire de réseaux de distribution d'électricité et de gaz
REW	Réseau d'énergies de Wavre
SEC	Système européen de comptes économiques intégrés
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures

SPW	service public de Wallonie
SRIW	Société régionale d'investissement de Wallonie
SWCS	Société wallonne du crédit social
TEC	Société de transport en commun
TGV	turbine gaz-vapeur
TPE	très petite(s) entreprise(s)
UAP	unité(s) d'administration publique