

C.R.A.C. N° 145 (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 21 mars 2022

\*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>Plan Air-Climat-Énergie (PACE) : plan Panel citoyen pour le climat</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Desquesnes, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, MM. Frédéric, Florent, Tzanetatos.....	1
<i>Examen de l'arriéré</i> .....	3
<i>Projets et propositions</i> .....	4
<i>Proposition de décret modifiant l'article 1er de l'arrêté du Gouvernement wallon du 28 mars 2013 relatif à l'octroi de subventions aux personnes de droit public et aux organismes non commerciaux pour la réalisation d'études et de travaux visant l'amélioration de la performance énergétique et l'utilisation rationnelle de l'énergie dans les bâtiments (UREBA) afin d'étendre ce dispositif aux zones de secours, déposée par M. Bastin (Doc. 697 (2021-2022) N° 1 et 2)....</i>	
<i>Désignation d'un corapporteur</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Demeuse.....	5
<i>Discussion générale (Suite)</i>	
Intervenants : M. le Président, MM. Bastin, Douette, Demeuse, Léonard, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....	5
<i>Pétition pour des mesures afin de remédier aux dangers de la vitesse et aux nuisances dues à la présence de trop nombreux poids lourds roulant sur la RN912 (rue du Chauffour).....</i>	6
<i>Désignation d'un rapporteur</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Léonard.....	7
<i>Présentation de la pétition</i> .....	7
<i>Échange de vues</i>	
Intervenants : M. le Président, MM. Fontaine, Nemes, Bastin, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....	7
<i>Confiance au président et au rapporteur</i> .....	8
<i>Interpellations et questions orales</i> .....	9

*Question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le respect du calendrier du contournement de Tubize en suite des annonces de M. le Ministre »*

Intervenants : M. le Président, M. Antoine, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....9

*Question orale de M. Bastin à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le nouvel appel pour la sécurisation de la RN40 entre Ponderôme et Beauraing »*

Intervenants : M. le Président, M. Bastin, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....10

*Question orale de Mme Goffinet à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la sécurisation des parkings pour camions en Wallonie »*

Intervenants : M. le Président, Mme Goffinet, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....11

*Interpellation de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les conclusions du Panel citoyen pour le climat » ;*

*Interpellation de M. Florent à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les conclusions du panel climat citoyen et le suivi politique » ;*

*Question orale de M. Mugemangango à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la revendication du Panel citoyen pour le climat pour la création du COCLICO »*

Intervenants : M. le Président, MM. Desquesnes, Florent, Hermant, Mme Nikolic, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, M. Mugemangango.....12

*Interpellation de M. Mugemangango à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la conférence interministérielle Environnement spéciale sur la crise énergétique » ;*

*Interpellation de M. Mugemangango à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'organisation d'un Comité de concertation spécial Énergie »*

Intervenants : M. le Président, MM. Mugemangango, Demeuse, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....20

*Question orale de M. Demeuse à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les mesures prises pour renforcer l'indépendance énergétique et le développement des énergies renouvelables » ;*

*Question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le Sommet de Versailles pour le renforcement de la souveraineté énergétique européenne »*

Intervenants : M. le Président, MM. Demeuse, Fontaine, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....24

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

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

*Question orale de M. Frédéric à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'accélération de la rénovation des bâtiments résidentiels en Wallonie »*

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

*Question orale de M. Dispa à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le retard de M. le Ministre dans le cadre du développement des communautés d'énergie renouvelable »*

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

*Question orale de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le marché commun pour réduire la facture énergétique »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Hermant, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....33

*Question orale de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le renforcement de l'autonomie énergétique de la Wallonie »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Hermant, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....34

*Interpellation de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le suivi de la résolution du 7 juillet 2021 visant à développer une vision prospective de l'avenir des stations-services en Wallonie tenant compte de l'évolution de la mobilité »*

Intervenants : M. le Président, M. Matagne, Mme Nikolic, M. Heyvaert, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....35

*Reprise de la séance.....38*

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

*Interpellation de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le cafouillage autour de la réforme de la fiscalité automobile » ;*

*Question orale de M. Florent à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la réforme de la taxe circulation (TC) et de la taxe de mise en circulation (TMC) » ;*

*Question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les conséquences de la réforme de la fiscalité automobile sur l'achat de véhicules électriques »*

Intervenants : Mme la Présidente, MM. Matagne, Florent, Mme Cassart-Mailleux, M. Hermant, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....39

*Interpellation de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la gratuité des transports en commun comme solution à la crise » ;*

*Question orale de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'augmentation de l'offre de TEC face à la hausse du prix du carburant »*

Intervenants : Mme la Présidente, MM. Hermant, Heyvaert, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....45

*Interpellation de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'état des lieux de l'installation de bornes de rechargement pour les véhicules électriques »*

Intervenants : M. le Président, M. Matagne, Mme Nikolic, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....48

*Question orale de Mme Kapompole à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le coût des transports en commun pour les étudiants de plus de 25 ans »*

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

*Question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le manque de chauffeurs TEC en Brabant wallon »*

Intervenants : M. le Président, M. Antoine, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....51

*Question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la concrétisation des annonces ministérielles pour le plan Wallonie cyclable »*

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

*Question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les déclarations du ministre bruxellois des Finances à propos du projet SmartMove »*

Intervenants : M. le Président, M. Matagne, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....54

*Organisation des travaux (Suite).....55*

*Interpellations et questions orales transformées en questions écrites.....55*

*Interpellations et questions orales retirées.....56*

*Liste des intervenants.....57*

*Abréviations courantes.....58*

Présidence de M. Hermant, Président

## OUVERTURE DE LA SÉANCE

*- La séance est ouverte à 14 heures.*

**M. le Président.** – La séance est ouverte.

Avant de débiter nos travaux, au nom de la Commission de l'énergie, du climat et de la mobilité, j'adresse nos sincères condoléances à toutes les victimes de Strépy-Bracquenies et je vous demande d'observer une minute de silence.

*(L'assemblée observe un moment de silence)*

## ORGANISATION DES TRAVAUX

*Plan Air-Climat-Énergie (PACE) : plan Panel citoyen pour le climat*

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

**M. Desquesnes** (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur le Président, pour la minute de silence en ce début de séance.

Je voudrais revenir sur la présentation des recommandations du panel citoyen dont nous avons eu l'occasion de parler à l'entame de la précédente commission. J'aurais aimé que nous puissions convenir tous ensemble et avec M. le Ministre d'un agenda sur le sujet.

**M. le Président.** – Votre demande formelle est-elle bien de procéder à des auditions ?

**M. Desquesnes** (Les Engagés). – Je ne sais pas comment chacun et chacune voient les choses. Pour moi, la discussion est ouverte. Il est un peu compliqué que ce soit M. le Ministre qui présente le résultat du panel citoyen. Il semble plutôt logique que soit un porte-parole, peut-être avec la société qui a accompagné la méthodologie, qui vienne présenter les choses. Si M. le Ministre souhaite le faire, je n'ai pas de difficulté, mais ce serait, me semble-t-il, à contre-emploi.

**M. le Président.** – Je demande au Gouvernement s'il compte communiquer un document à ce sujet.

La parole est à M. le Ministre Henry.

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Pour répondre à votre question, Monsieur le Président, nous pouvons communiquer ce que vous voulez. Ceci dit, les documents sont publics et la production du panel est disponible sur le site internet. Si vous le souhaitez, je peux l'envoyer officiellement à la commission.

Monsieur Desquesnes, si vous souhaitez une présentation des résultats du panel, il est souhaitable que cela se fasse avec une représentation du panel. Je peux donner quelques éléments d'introduction sur l'historique du processus. C'est à la commission de voir ce qu'elle souhaite faire.

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

**M. Frédéric** (PS). – Tout cela est très intéressant, mais ne pouvons-nous pas travailler dans l'ordre, que l'on nous communique le contenu des documents qui existent, qui sont accessibles et pour lesquels vous avez fait une présentation ?

Mon groupe avait un congrès ce dimanche matin et n'a donc pas pu suivre les travaux.

Je ne souhaite pas faire répéter dix fois à des gens ce qu'ils ont mûrement réfléchi et écrit. Tout cela est sympathique, mais essayons d'être pratiques.

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

**M. Florent** (Ecolo). – Le document est public : il est sur le site [leswallonsnemanquentpasdair.be](http://leswallonsnemanquentpasdair.be) et il est consultable par tous. Il a été présenté lors de la séance du dimanche, il y a quinze jours de cela. Nous avons eu la proposition de M. le Ministre sur la possibilité d'avoir des échanges et j'ai cru comprendre, lors de la présentation il y a quinze jours, que les panélistes sont également demandeurs. Cela peut donc s'organiser. Je rejoins ce que mon collègue vient de dire, cela doit simplement s'organiser et nous devons le mettre à l'ordre du jour pour permettre aux panélistes de voir à quel moment ils sont disponibles. Je rappelle qu'ils sont bénévoles.

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

**M. Desquesnes** (Les Engagés). – Je ne voudrais pas que l'on répète de quinzaine en quinzaine les mêmes discussions et échanges. Aujourd'hui, ces documents-là sont publics et accessibles, tout le monde peut en prendre connaissance. J'entends que M. le Ministre nous

annonce qu'il va revenir au Gouvernement après Pâques avec un projet de *pass* adapté qui va s'appuyer sur les recommandations présentées il y a trois semaines par le panel citoyen. Je ne voudrais pas que l'on arrive comme les carabiniers d'Offenbach. Quand le Gouvernement sera décidé, qu'on ait le droit d'entendre les panélistes s'exprimer sur la façon avec laquelle ils ont travaillé, ainsi que les éléments qui ressortent de leur présentation. Or, le *timing* est ce qu'il est, si on veut être effectifs et pas trop en retard par rapport au *timing*, en ajoutant le fait qu'il n'y a même plus de séance avant les vacances de Pâques, autant programmer cela dès le retour des vacances de Pâques, histoire de ne pas trop être en retard.

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

**M. Florent** (Ecolo). – J'opine du chef.

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Excusez-moi, je voulais vous donner un élément complémentaire sur les vacances de Pâques. Le lundi de Pâques tombe le lundi suivant. Je ne sais pas ce que la Conférence des présidents va décider, j'attirais simplement votre attention sur le fait que le décret Market Design, qui est un gros décret en matière d'électricité, va être envoyé à la commission et devrait logiquement être inscrit à la prochaine commission. Dès lors, il me paraîtrait utile que la séance de la commission de la semaine après le congé soit fixée en tenant compte de cet ordre du jour. Qu'il y ait, si c'est possible, la possibilité de se réunir le mardi. En tout cas que l'on n'ait pas une commission réduite en nombre horaire, car cela sera un ordre du jour assez conséquent.

**M. le Président.** – Voulez-vous dire quelque chose, M. Desquesnes ? Sinon, ce que j'allais faire comme proposition – je vais vous donner la parole tout de suite – serait peut-être de remettre le point à l'ordre du jour prochain, en prenant de mon côté toutes les informations concernant le panel qui peut venir, et cetera. C'est simplement pour avancer dans le débat.

La parole est à M. Desquesnes.

**M. Desquesnes** (Les Engagés). – J'entends votre proposition, Monsieur le Président, mais j'ai l'impression que c'est la même proposition qu'il y a quinze jours. Ce n'est pas neuf le fait qu'il y ait eu cette demande. Si cela arrive trop tard, cela n'aura plus aucun intérêt dans l'opération.

J'entends le ministre et en effet, si le projet de décret Market Design arrive dans notre commission, il faut éviter le télescopage. Cependant, il me semble que nous avons d'autres jours possibles dans parlement de Wallonie que la commission traditionnelle du lundi ou si elle est décalée.

**M. le Président.** – Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole ? Le problème est que comme la prochaine date n'est pas encore connue, cela nous paraît un peu difficile au niveau des services de convoquer les gens pour une date encore incertaine. C'est simplement un problème pratico-pratique, mais nous pouvons convenir qu'à la prochaine commission l'on décide clairement et fermement ce que l'on en fait. Je ne sais pas si d'autres personnes veulent prendre la parole. Je pense que votre point de vue est très clair.

**M. Desquesnes** (Les Engagés). – Il n'y a que les jeudis qui sont possibles.

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

**M. Florent** (Ecolo). – Pour être certain d'avancer, on peut peut-être vous demander, Monsieur le Président, de prendre contact avec les panélistes, les services également, et de voir quel jour est possible, ainsi que d'amener une proposition de date qui n'a plus qu'à être validée ensuite.

**M. le Président.** – Oui, on peut déjà décider aujourd'hui que l'on procède à des auditions et que l'on fixe le calendrier à la prochaine commission de manière claire et nette.

La parole est à M. Desquesnes.

**M. Desquesnes** (Les Engagés). – Je proposerais que ce soit le bureau du Parlement qui fixe la date. Si l'on est tous d'accord pour dire que la commission est fixée, que le Bureau élargi du Parlement ou la Conférence des présidents arrête la meilleure date possible et si possible pas en mai, parce que l'on va très vite y être.

Je rappelle qu'il y a encore des jeudis en mars et des jeudis en avril.

**M. le Président.** – Quelqu'un d'autre souhaite-t-il prendre la parole ? J'entends ce que vous dites, mais je propose alors que l'on tranche s'il y a un accord pour qu'il y ait des auditions. J'ai compris qu'il n'y avait pas d'opposition sur ce point, sauf si quelqu'un s'exprime clairement, que l'on tranche sur le principe qu'il y ait des auditions et que l'on voit. J'entends qu'il est plus facile, une fois que l'on aura tous les documents, que la commission elle-même décide de son calendrier et décide des auditions plutôt que le Bureau.

La parole est à M. Desquesnes.

**M. Desquesnes** (Les Engagés). – Prenons alors nos agendas.

**M. Tzanetatos** (MR). – On ne va pas fixer une date alors que l'on n'a pas demandé aux personnes concernées si elles étaient disponibles ou pas. Cela fait 15 minutes que la commission a commencé, et l'on est en train de pinailler sur une question d'agenda, qui va décider, qui ne va pas décider ? On a compris, on valide

le principe, la proposition du président me semblait correcte, on valide le principe des auditions, après on avance.

**M. le Président.** – Avançons.

**M. Desquesnes** (Les Engagés). – Sauf, Monsieur Tzanetatos, que nous sommes au même point qu'il y a 15 jours, et que l'on reporte encore.

**M. le Président.** – Effectivement, le panel n'avait pas eu lieu à ce moment. Je propose alors que l'on tranche là-dessus : il y aura des auditions. Sur la date concrète, on reviendra avec tous les éléments concrets de quelles sont les disponibilités des gens, les documents seront à disposition des parlementaires pour que l'on puisse à la prochaine commission trancher sur la question de l'audition.

M. Desquesnes, j'entends bien ce que vous dites, mais j'ai l'impression qu'il n'y a que vous qui défendez cette position de trancher pour une date aujourd'hui. Je suis ouvert évidemment à toutes les propositions, mais s'il y a une unité là-dessus, je propose que l'on avance. Cela convient-il ? Merci.

La commission a décidé de procéder à des auditions.

#### *Examen de l'arriéré*

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle l'examen de l'arriéré de notre commission.

Je rappelle que lors de notre dernière réunion, nous avons décidé de demander au greffe de prendre contact avec les secrétaires de groupes politiques afin de leur demander quels rapports, avis, et motions ils souhaitent maintenir à l'arriéré de notre commission. En suite des échanges qui ont eu lieu, je vous propose de retirer les documents suivants :

- le compte général 2018 de la CWaPE ;
- le rapport de la Cour des comptes relatif au contrôle des comptes 2018 de l'AWAC ;
- le rapport annuel spécifique 2018 de la CWaPE sur l'évolution du marché des certificats verts ;
- le rapport d'évaluation de la CWaPE sur les décrets gaz et électricité ;
- le rapport annuel 2018-2019 de l'OFEAN ;
- le rapport d'activités du pôle Énergie du CESE Wallonie pour l'année 2018 ;
- le rapport d'audit de la Cour des comptes sur les marchés publics de l'OTW ;
- le rapport annuel 2019 du Port autonome de Liège ;
- le rapport d'activités du Service de médiation de l'énergie 2019 ;
- le rapport d'activités du pôle Énergie du CESE Wallonie pour l'année 2019 ;
- le rapport de la Cour des comptes relatif au contrôle des comptes annuels 2019 de l'AWAC ;

- le compte général 2020 de la CWaPE ;
- les rapports de la Cour des comptes relatifs à la certification et au contrôle du compte annuel 2020 de l'AWAC ;
- le rapport de la Cour des comptes relatif au contrôle du compte général 2020 de la CWaPE ;
- l'avis MOB.19.3 du CESE Wallonie sur la Stratégie régionale de mobilité, volet marchandises ;
- l'avis A.1435, ENV.19.84 et ENERGIE.19.05 du CESE Wallonie sur le PACE à l'horizon 2030 – projet et rapport sur les incidences environnementales (RIE) ;
- l'avis ENERGIE.19.07.AV du CESE Wallonie sur l'avant-projet de décret modifiant le décret du 19 janvier 2017 relatif à la méthodologie tarifaire applicable aux GRD de gaz et d'électricité ;
- l'avis MOB.19.4.AV du CESE Wallonie sur le volet mobilité de la DPR ;
- l'avis ENERGIE.19.06.AV du CESE Wallonie portant sur la DPR wallonne 2019-2024 ;
- l'avis ENERGIE.20.01.AV-LOG.20.01.AV du CESE Wallonie sur l'avant-projet de décret modifiant le décret du 28 novembre 2013 relatif à la performance énergétique des bâtiments ;
- l'avis ENERGIE.20.03.AV du CESE Wallonie sur le projet d'arrêté du Gouvernement wallon modifiant l'AGW du 27 juin 2013 mettant en place un système de certification des installateurs de systèmes de production d'énergie à partir de sources renouvelables et des professionnels des travaux liés à l'efficacité énergétique ;
- l'avis ENERGIE.20.04.AV du CESE Wallonie sur le projet d'arrêté du Gouvernement wallon créant un statut de client protégé conjoncturel ;
- l'avis ENERGIE.20.05.AV du CESE Wallonie sur le projet d'arrêté du Gouvernement wallon modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 mars 2006 relatif aux obligations de service public dans le marché de l'électricité ;
- l'avis MOB.20.01.AV du CESE Wallonie sur la Stratégie régionale de mobilité portant sur le transport de marchandises ;
- l'avis ENERGIE.20.06.AV du CESE Wallonie sur l'avant-projet d'arrêté modifiant le décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché de l'électricité ;
- l'avis ENERGIE.20.07.AV du CESE Wallonie sur l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon annulant la révision des coefficients Keco applicables aux nouveaux projets appartenant à la filière photovoltaïque pour le second semestre 2020 ;
- l'avis ENERGIE.21.03.AV du CESE Wallonie sur l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 novembre 2006 relatif à la promotion de l'électricité produite au moyen de sources d'énergie renouvelables ou de cogénération en vue d'établir la méthodologie de calcul applicable aux cas de prolongation de la



- période d'octroi de certificats verts aux installations existantes de production d'électricité renouvelable et sur l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 novembre 2006 relatif à la promotion de l'électricité produite au moyen de sources d'énergie renouvelables ou de cogénération concernant le facteur « rho » ;
- l'avis ENERGIE.21.04.AV du CESE Wallonie sur l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 24 septembre 2020 établissant une catégorie de client protégé conjoncturel ;
  - l'avis ENERGIE.21.05.AV du CESE Wallonie sur le projet d'arrêté du Gouvernement wallon modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 mars 2006 relatif aux obligations de service public dans le marché de l'électricité et l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 mars 2006 relatif aux obligations de service public dans le marché du gaz ;
  - l'avis LOG.21.06.AV et Energie.21.08.AV du CESE Wallonie sur l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon portant exécution du décret du 15 octobre 2020 relatif à l'organisation du marché de l'énergie thermique et aux réseaux d'énergie thermique ;
  - l'avis ENERGIE.21.11.AV du CESE Wallonie sur le projet d'arrêté du Gouvernement wallon instaurant un régime d'aides accordées pour la réalisation d'investissements économiseurs d'énergie et de rénovation d'un logement ;
  - l'avis ENERGIE.21.09.AV du CESE Wallonie sur le projet d'arrêté du Gouvernement wallon relatif aux critères de durabilité de la biomasse pour la production d'énergie et modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 novembre 2006 relatif à la promotion de l'électricité produite au moyen de sources d'énergie renouvelables ou de cogénération ;
  - l'avis ENERGIE.21.10.AV du CESE Wallonie sur le projet d'arrêté du Gouvernement modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 mai 2014 portant exécution du décret du 28 novembre 2013 relatif à la performance énergétique des bâtiments ;
  - l'avis ENERGIE.21.13.AV du CESE Wallonie sur le projet d'arrêté du Gouvernement wallon relatif à l'octroi de primes pour promouvoir l'utilisation rationnelle de l'énergie et la production de l'électricité au moyen de sources d'énergie renouvelable ;
  - l'avis ENERGIE.21.12.AV du CESE Wallonie sur l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 23 décembre 1998 relatif à l'octroi de subventions aux ménages à revenu modeste pour l'utilisation rationnelle et efficiente de l'énergie ;
  - l'avis ENERGIE.21.16.AV du CESE Wallonie sur le projet d'arrêté du Gouvernement wallon modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du

24 septembre 2020 établissant une catégorie de client protégé conjoncturel ;

- la motion visant à sensibiliser les autorités publiques wallonnes sur les conséquences de la mise en place de la plate-forme fédérale d'échanges d'informations ATRIAS et plus particulièrement sur les conséquences du coût exorbitant de cet investissement pour les petits gestionnaires de réseaux et in fine pour les consommateurs, adoptée le 2 septembre 2019 par le Conseil communal de Froidchapelle ;
- la motion concernant le dérapage budgétaire du projet ATRIAS, adoptée le 28 novembre 2019 par le Conseil communal de Couvin ;
- la motion visant au maintien des guichets dans les gares, adoptée le 25 février 2021 par le Conseil communal de Florenville.

Puis-je solliciter votre accord à ce sujet ?

*(Assentiment)*

## PROJETS ET PROPOSITIONS

### PROPOSITION DE DÉCRET MODIFIANT L'ARTICLE 1ER DE L'ARRÊTÉ DU GOUVERNEMENT WALLON DU 28 MARS 2013 RELATIF À L'OCTROI DE SUBVENTIONS AUX PERSONNES DE DROIT PUBLIC ET AUX ORGANISMES NON COMMERCIAUX POUR LA RÉALISATION D'ÉTUDES ET DE TRAVAUX VISANT L'AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE ET L'UTILISATION RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE DANS LES BÂTIMENTS (UREBA) AFIN D'ÉTENDRE CE DISPOSITIF AUX ZONES DE SECOURS, DÉPOSÉE PAR M. BASTIN (DOC. 697 (2021-2022) N° 1 ET 2)

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de décret modifiant l'article 1er de l'arrêté du Gouvernement wallon du 28 mars 2013 relatif à l'octroi de subventions aux personnes de droit public et aux organismes non commerciaux pour la réalisation d'études et de travaux visant l'amélioration de la performance énergétique et l'utilisation rationnelle de l'énergie dans les bâtiments (UREBA) afin d'étendre ce dispositif aux zones de secours, déposée par M. Bastin (Doc. 697 (2021-2022) N° 1 et 2).

*Désignation d'un corapporteur*

**M. le Président.** – M. Bierin a déjà été désigné en qualité de rapporteur.

En l'absence de M. Bierin, nous devons désigner un corapporteur. Quelqu'un a-t-il une suggestion à faire ?

La parole est à M. Demeuse.

**M. Demeuse** (Ecolo). – Je propose M. Florent comme corapporteur.

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

*Discussion générale  
(Suite)*

**M. le Président.** – La parole est à M. Bastin.

**M. Bastin** (Les Engagés). – Je vais faire un bref rappel, parce que comme disait mon collègue, M. Tzanetatos, parler un quart d'heure pour une date, je vais parler moins d'un quart d'heure pour une proposition de décret très intéressante et facile à appliquer. C'est juste changer trois mots dans un arrêté.

Souvenez-vous, nous étions dans cette commission le 17 janvier dernier, et je vous avais rappelé que je reviendrais vers vous, Monsieur le Ministre, puisque vous m'aviez annoncé le timing de fin mars. Nous y sommes, le temps passe très vite, nous avons chacun énormément d'occupations, beaucoup de contraintes, et parfois beaucoup d'imprévus.

Le Gouvernement avait pris la décision d'étendre le dispositif UREBA aux zones de secours depuis juillet 2020. Nous sommes près d'un an et demi après. Vous aviez dit tout cela pour soutenir les finances locales qui en ont bien besoin. Elles sont passées par beaucoup d'épreuves, comme le Gouvernement wallon, mais les communes aussi.

Dans ces imprévus, on doit soutenir la population ukrainienne, on doit s'organiser pour accueillir ce peuple en détresse. Il nous faudra encore des moyens au niveau des communes.

Comme je viens de le dire, c'était relativement facile, on peut le faire. Vous m'aviez dit que vous deviez avoir une réflexion globale sur UREBA, on l'attend toujours. On espère le texte du Gouvernement. Vous aviez dit qu'on l'aurait pour le mois de mars.

D'après mes informations, rien ne se passe. Où en êtes-vous dans cette réforme ? La première lecture a-t-elle déjà été présentée au Gouvernement ? Si vous avez avancé sur cette réforme, va-t-on intégrer les zones de secours immédiatement via ce bout de phrase qu'il faut simplement mettre dans UREBA ?

Les finances locales sont sous pression. Cela peut être une aide supplémentaire.

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

**M. Douette** (MR). – Je suis bien embêté, puisque quand ce texte est arrivé il y a trois semaines, un mois,

le 17 janvier, au niveau de la table de notre commission, j'avais dit à mon collègue que c'était très intéressant. Étant moi-même président de zone de secours, il est opportun d'intégrer les zones de secours dans le dispositif UREBA.

M. le Ministre nous a indiqué lors de cette réunion de surseoir ou reporter le vote, afin d'avoir une vision globale et de pouvoir intégrer la proposition de mon collègue, M. Bastin, dans une vision globale. On allait revoir toute la structure de l'UREBA. M. le Ministre avait indiqué un délai, dans lequel vous vous êtes vous-même enfermé.

Où en est-on ? Je serai solidaire de la majorité. Où en est ce décret ? Vous avez vous-même annoncé une *deadline* que vous ne respectez pas.

J'ai pu lire dans un article que quand vous indiquez quelque chose, il faut demander à vos collègues du Gouvernement pour voir comment cela se passe. Je vais peut-être interroger vos collègues du Gouvernement.

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

**M. Demeuse** (Ecolo). – Sur le fond, cette proposition a du sens, on en avait tous convenu. Lors de la dernière commission, nous avons évoqué ce dossier. Nos avis n'ont pas changé, étendre UREBA aux zones de secours reste pertinent.

On avait aussi tous convenu que cela n'avait pas de sens de modifier deux fois le texte en quelques semaines, vu que le ministre travaille à une réforme de plus large ampleur, vous l'avez souligné. Il avait également indiqué que cette réforme intégrerait la modification et l'extension aux zones de secours.

Ce sera utile d'entendre M. le Ministre.

Le délai évoqué était de quelques mois, qui visait la fin du mois de mars. On est le 20 mars, on peut entendre M. le Ministre pour savoir où en est le travail sur ce texte. Cela ne vous aura pas échappé qu'il y a du pain sur la planche, et je serais heureux d'entendre M. le Ministre. En fonction de cela, nous saurons comment nous positionner et voir quelle suite nous pourrions donner à votre texte.

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

**M. Léonard** (PS). – Chers collègues, Monsieur Bastin, c'est un texte qu'on pourrait soutenir, cela a déjà été dit à l'époque. Néanmoins, ma question ne porte pas particulièrement sur cela. Ce que j'aimerais surtout savoir, c'est où en sont les travaux. Je me retournerai vers M. le Ministre pour voir comment avancer. Si c'est une réforme plus large, la discussion devrait intervenir dans le cadre de cette réforme, mais c'est un point sur lequel nous pourrions être d'accord et vous soutenir.

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Merci, Messieurs les Parlementaires, pour vos interventions.

Vous avez tout à fait raison, Monsieur Bastin : je m'étais prononcé à la fois sur la nécessité de revoir l'arrêté sur différents éléments.

Je rappelle que sur le point que vous évoquez particulièrement, lors de la création du programme UREBA classique, les zones de secours n'existaient pas et n'avaient donc forcément pas été incluses dans le texte. Je pense que c'est souhaitable. Malheureusement, il est aussi souhaitable d'avoir une modification plus large, parce qu'il y a d'autres éléments qui doivent être intégrés, notamment en termes d'évolution des normes énergétiques en lien avec les évolutions des normes actuelles qui ont déjà eu lieu dans les programmes UREBA exceptionnels, mais pas dans les UREBA classiques. Par conséquent, mon intention est bien de faire l'ensemble en même temps.

C'est vrai qu'on a un peu de retard, je vous avais annoncé mars – c'était un délai indicatif –, mais le but n'est pas de différer. Le travail est en cours au niveau de l'administration. D'ailleurs, cela correspond à une fiche du Plan de relance de la Wallonie et du Plan de relance de l'Union européenne. C'est clairement un enjeu et un objectif que nous avons bien agendés.

Vous avez vu que nous avons malgré tout beaucoup d'autres urgences qui nous sont arrivées, qu'il a fallu gérer, qui ont occasionné un surcroît de travail important à l'administration.

Mon seul souci, je vous aurais bien dit : « Ce n'est pas grave, votez déjà le texte, et cet élément sera fait », mais je pense que pour les bénéficiaires et pour les communes, pour la lisibilité générale des textes, ce n'est pas une bonne chose de modifier uniquement cet élément et de modifier par ailleurs le texte dans les mois qui viennent.

Malheureusement, il faut encore attendre un peu, je m'en excuse, parce que je vous avais annoncé ce délai, mais nous pourrons aboutir avec la modification de l'arrêté au Gouvernement tout prochainement, c'est-à-dire en avril ou en mai, dans la foulée de la préparation qui est en cours.

**M. le Président.** – La parole est à M. Bastin.

**M. Bastin** (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse.

Vous aviez annoncé le mois de mars, mais vous ne l'aviez pas annoncé l'année. Me serais-je trompé d'année ? Je peux vous comprendre quand vous dites : « Il faut encore un peu de patience », je veux encore

bien patienter. Tous mes collègues pensent que la proposition est intéressante, elle est très facile. Paf, on modifie trois mots, on ajoute simplement les zones de secours. Vous me dites : « Je veux le voir de manière plus globale ». Vous m'annoncez avril ou mai, confirmez-vous bien que c'est avril ou mai 2022 ?

Je ne viens pas souvent dans cette commission, mais vous parliez tout à l'heure un quart d'heure pour trouver une date que vous reportez. À un moment, il faudra quand même être efficace et nous apporter la preuve de votre projet. En tous les cas, on n'attend que cela. La première lecture, on va encore reporter de quelques mois.

Je n'arrête pas de le dire, les finances locales sont exemptes, cela peut les aider, mais surtout cela peut aider au niveau de la protection de l'environnement. L'idée est quand même de rendre les casernes, par l'isolation des bâtiments, par les panneaux photovoltaïques, ce sont des projets intéressants. Plus les mois passent, plus on consomme de l'énergie.

Objectivement, Monsieur le Ministre, je veux encore bien vous faire confiance.

Reportez-moi, reportez-nous parce que je sens quand même, même dans votre majorité, que cela commence à s'énerver. Ils sont solidaires, mais je pense que leur solidarité a des limites et je pense qu'ils sont prêts à exploser.

Si je peux me permettre un bon conseil, Monsieur le Ministre, si vous annoncez un timing, essayez de le respecter.

**M. le Président.** – J'ai compris que vous demandiez le report du vote. Nous poursuivrons la discussion générale la prochaine fois.

#### **PÉTITION POUR DES MESURES AFIN DE REMÉDIER AUX DANGERS DE LA VITESSE ET AUX NUISANCES DUES À LA PRÉSENCE DE TROP NOMBREUX POIDS LOURDS ROULANT SUR LA RN912 (RUE DU CHAUFOR)**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle l'examen de la pétition pour des mesures afin de remédier aux dangers de la vitesse et aux nuisances dues à la présence de trop nombreux poids lourds roulant sur la RN912 (rue du Chauffor).

#### *Désignation d'un rapporteur*

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

La parole est à M. Léonard.

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

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

#### *Présentation de la pétition*

**M. le Président.** – Je vous informe que la pétition a été déposée sous format papier. Je précise que le greffe n'a pas été en mesure de vérifier le nombre précis de signatures valides recueillies eu égard à la qualité de l'écriture. Cependant, il est possible d'assurer que le nombre maximal de signatures recueillies ne dépasse pas 28 et n'a donc pas atteint le seuil des 1 000 signatures visées par l'article 127.6 du règlement.

#### *Échange de vues*

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

**M. Fontaine (PS).** – Vous le précisez, Monsieur le Président, maximum 28 signatures, on ne devrait donc pas prendre en compte cette pétition. Néanmoins, c'est une commune qui est quand même traversée par cette nationale qui pose un certain nombre de problèmes.

J'avais quelques questions à poser à M. le Ministre s'il est à même de me répondre, auquel cas il pourrait apporter des réponses ultérieurement.

Est-ce que les pétitionnaires ont déjà interrogé l'administration ? Parce qu'avant d'arriver avec une pétition ici, est-ce que l'administration, elle-même, qui a le pouvoir de décision, a-t-elle déjà été saisie du problème ? Quelle en a été la réponse si c'est le cas, s'ils ont demandé à l'administration, quelle a été la réponse ? Est-ce que vous pouvez, Monsieur le Ministre, nous faire le point ou nous apporter un retour de votre administration sur la problématique de cette portion de nationale ? Est-ce que des actions sont entreprises pour sécuriser la zone en question ? Pour nous, une audition ne nous semble pas vraiment utile, mais cela ne veut pas dire qu'on ne se préoccupe pas du problème, je tenais quand même à le préciser. Je vous remercie.

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

**M. Nemes (PTB).** – Un petit peu dans le même sens que M. Fontaine, on voit sur le document qui a été envoyé par le greffe que cette pétition a été adressée aux autorités à la fois communale, provinciale et aussi régionale. Une question à M. le Ministre, nous, ici, au Parlement de Wallonie qu'est-ce qu'on peut amener comme réponse ? Je pense que la préoccupation des gens qui habitent sur place est une préoccupation importante. Moi aussi, s'il y avait des camions qui

roulent à 90 kilomètres à l'heure devant chez moi, cela me tracasserait.

Il n'y a qu'une petite trentaine de signatures, mais il n'y a qu'une trentaine de riverains qui sont directement sur cette route. On peut donc dire que sur les gens qui sont concernés par la question, de toute évidence il y a vraiment un tracàs à ce niveau-là.

Ils disent aussi qu'il y a un itinéraire de déviation pour les poids lourds qui existe, mais qui ne serait pas respecté. Si c'est le cas, pourquoi n'est-ce pas respecté ? Est-ce que c'est une question de signalisation, est-ce que c'est bien au Parlement de Wallonie de s'en occuper ? Que peut-on faire en tant que Parlement de Wallonie à ce niveau-là et/ou qu'est-ce que le Gouvernement peut amener comme réponse ? Effectivement, comme vous Monsieur Fontaine, des auditions ici en commission je ne sais pas si c'est nécessaire, mais je pense qu'il est vraiment important que l'on amène une réponse à ces gens qui viennent avec une préoccupation pour leur sécurité qui me paraît légitime.

**M. le Président.** – La parole est à M. Bastin.

**M. Bastin (Les Engagés).** – Monsieur le Ministre, la Commune de Jemeppe-sur-Sambre avait marqué récemment son accord pour une extension de la zone à 70 kilomètres par heure.

Disposez-vous d'informations sur le caractère accidentogène de ce tronçon ? Avez-vous pris contact avec les autorités communales de Jemeppe-sur-Sambre ? Le dossier sera-t-il inscrit à une prochaine CPSR ? Une extension de la limitation de vitesse à 50 kilomètres par heure de ce tronçon est-elle envisagée ?

Le collègue avait déjà marqué son accord pour une extension, je viens de le dire, à la zone 70 kilomètres par heure sur ce tronçon. La Wallonie risque-t-elle de suivre cette décision ? Si oui, quand sera-t-elle mise en œuvre ?

À défaut d'une limitation de vitesse, un aménagement de ce tronçon pour réduire cette vitesse des automobilistes est-il envisagé ? Avez-vous eu des contacts avec votre collègue en charge de la Sécurité routière, Valérie De Bue, sur le placement d'un radar ?

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Merci, Mesdames et Messieurs les Députés. J'ai bien entendu les arguments qui ont été exposés et qui sont repris dans la pétition. Je n'ai pas l'information selon laquelle il y aurait eu des contacts avec l'administration. Je peux le demander explicitement, Monsieur Fontaine, mais je n'ai pas eu cette information-là.

Maintenant, j'attire votre attention que ce sont principalement des compétences de ma collègue, la ministre De Bue, en réalité puisque c'est surtout de la sécurité routière. Les compétences sont très imbriquées et s'il y a des impacts en termes de travaux, alors cela revient dans mon département. Je veux dire qu'il est peu possible qu'elle ait été interrogée ou que son administration ait été interrogée, ce qui n'est pas mon cas. C'est en tout cas sa compétence lorsqu'il s'agit de limiter la vitesse ou lorsqu'il s'agit notamment de placer un radar comme M. Bastin l'évoquait.

Pour le reste – parce que cela j'avais regardé –, s'il s'agit d'une voirie régionale qui est déjà soumise aujourd'hui au système de PKPL. C'était une question que l'on aurait pu se poser également puisque, plus globalement, le sujet du périmètre du réseau payant revient régulièrement. Je proposerai une extension prochainement au Gouvernement, ce qui peut répondre parfois à certains problèmes locaux. Ce n'est pas le cas ici, parce qu'il est déjà concerné par le PKPL.

Au-delà, je n'ai pas beaucoup d'autres éléments précis de réponse à vous donner, mais je peux bien entendu transmettre ces éléments, soit interroger mon administration et aussi transmettre à ma collègue.

Je voudrais simplement vous signaler encore qu'il est aussi prévu au plan Infrastructures, dans la cohorte 2, c'est-à-dire pour l'année 2024, la sécurisation du carrefour avec la RN90. C'est un élément qui est prévu pour l'instant dans le plan des prochains travaux.

Voilà, Monsieur le Président, ce que je pouvais en dire à ce stade.

**M. le Président.** – La parole est à M. Bastin.

**M. Bastin** (Les Engagés). – Tout d'abord, je veux remercier le ministre pour sa très courte réponse. J'ai bien compris que nous devions aller voir votre collègue, la ministre De Bue. Mais vous n'avez pas répondu à ma question sur les statistiques sur ce tronçon, voir s'il était accidentogène. Dois-je retourner vers la ministre De Bue ou avez-vous les informations à ce sujet ?

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Je ne les ai pas en direct. Ce n'était pas une question déposée à l'avance, mais je peux les demander et vous les transmettre ultérieurement.

**M. le Président.** – La parole est à M. Bastin.

**M. Bastin** (Les Engagés). – D'accord, cela m'intéresse. Merci, Monsieur le Ministre.

**M. le Président.** – Très bien. Nous devons trancher sur ce que nous faisons de cette pétition.

La parole est à M. Nemes.

**M. Nemes** (PTB). – Je voulais juste dire que, au-delà de répondre aux questions qui sont ici, ce sont les questions que les gens se posent via la pétition. C'est vrai que, nous, on voit juste cette pétition qui arrive là, mais qu'y a-t-il localement sur place par rapport à ce problème qui est réel ?

Les réponses qui sont apportées ici, répondent-elles aux tracas des citoyens ? Si l'on annonce qu'il y a des travaux de sécurisation du carrefour, si l'on annonce qu'il y a des choses à faire au niveau des trajets des poids lourds, et cetera, si l'on amène ces réponses-là aux pétitionnaires, est-ce quelque chose qui répond à leurs attentes ? Je pense que c'est une question importante.

Que peut-on leur adresser de la part de cette commission en disant : « Nous avons vu votre pétition » ? Qu'adresse-t-on comme réponse aux pétitionnaires ? Cela me semble être une question importante ici maintenant.

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

**M. Fontaine** (PS). – Une question que je me pose, effectivement, Monsieur le Ministre, vous avez tout à fait raison par rapport au fait que vous n'êtes pas compétent ou pas entièrement compétent par rapport à cette pétition-là. Je me demande pourquoi elle est orientée vers cette commission, puisque toutes les questions que l'on s'est posées ressortent des compétences de Mme la Ministre De Bue.

Cette problématique spécifique à Spy existe un peu partout en Wallonie. Je peux vous citer des rues, dans ma commune, où la problématique est existante, c'est-à-dire l'étalement urbain et les limitations de vitesse qui ne suivent pas l'étalement urbain.

**M. le Président.** – Je propose de communiquer aux pétitionnaires que l'on a pris acte de leur pétition et que celle-ci n'ayant pas atteint les 1 000 signatures, on en reste là, tout simplement.

Les conclusions sont adoptées à l'unanimité des membres.

*Confiance au président et au rapporteur*

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

## INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

### QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LE RESPECT DU CALENDRIER DU CONTOURNEMENT DE TUBIZE EN SUITE DES ANNONCES DE M. LE MINISTRE »

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le respect du calendrier du contournement de Tubize en suite des annonces de M. le Ministre ».

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

**M. Antoine** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, ravi de vous retrouver, malgré les douloureuses nouvelles que nous avons dû enregistrer ce week-end.

Rappelons-nous, début 2021, une mauvaise nouvelle tombait concernant le contournement de Tubize. Alors que jusqu'en 2017 on prévoyait la fin des travaux pour 2019, le calendrier n'a cessé d'être reporté pour finalement aboutir à fin 2025. Ce report n'est pas sans conséquence, spécialement pour la reconversion du site des anciennes forges de Clabecq. Cette reconversion de plus de 80 hectares fait appel à un investissement public modéré, en regard des investissements privés. En effet, Dufenco a tout d'abord réalisé, sans subside et pour un montant de près de 50 millions d'euros, l'assainissement d'une pollution historique.

Côté privé toujours, les investissements immobiliers d'équipement des futurs quartiers s'élèveront à plus de 500 millions d'euros. C'est dire toute l'importance pour l'économie de l'ouest du Brabant wallon et des environs.

En mars 2021, je vous cite, vous m'annonciez le calendrier suivant :

- la procédure relative à l'acquisition des emprises est en cours ;
- un permis d'adaptation pour le passage à vaches sera introduit dans les mois à venir ;
- l'élaboration du dossier technique et des documents d'adjudication devront se terminer pour début 2022, nous y sommes ;
- l'adjudication européenne pourra alors avoir lieu en octobre 2022, avec un engagement possible fin de l'année 2022, début 2023 ;
- les travaux devraient se terminer à l'automne 2025.

Le calendrier susmentionné, Monsieur le Ministre, est-il toujours d'actualité avec le retard conséquent que d'aucuns enregistrent ? Si oui, quel est le nouveau calendrier des différentes opérations d'exécution de ce fameux chantier ?

Au passage, peut-être pourriez-vous nous préciser les causes de ce nouveau report ?

Par ailleurs, le budget actuel est-il toujours maintenu ou bien faudra-t-il, ce que je crois, l'augmenter, le revoir à la hausse en fonction de l'évolution des coûts énergétiques, des coûts des matériaux et également de la main-d'œuvre, puisque nous en sommes déjà, pour cette année, à une troisième indexation ?

Dès lors, confirmez-vous la prise en charge totale par le Gouvernement wallon de l'ensemble des frais inhérents à cet important chantier ?

Au passage, puisque la coïncidence des dates me pousse à vous la poser, l'élaboration du dossier technique et des documents d'adjudication a-t-elle été réalisée, conformément à vos annonces ?

Autant de questions pour lesquelles nous espérons des réponses précises.

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, je voudrais tout d'abord revenir sur le calendrier des travaux tel que vous l'avez présenté. En effet, en 2017, personne ne prévoyait une fin des travaux pour 2019, puisqu'à cette époque on entamait à peine les études de faisabilité du contournement et des variantes de tracé. Le permis a été octroyé fin 2020. Ce dernier comporte de multiples impositions qui ont nécessité la révision de certains éléments techniques du projet et des adaptations ponctuelles de l'emprise du projet.

Par conséquent, les plans d'emprise ont été également modifiés.

La procédure d'expropriation a été finalisée en décembre 2021 et l'arrêté a été publié au *Moniteur belge* le mois dernier. Outre la problématique des emprises, les impositions du permis émanant de la Ville de Tubize ont conduit à devoir revoir l'extrémité nord du projet avec une modification des profils et d'un ouvrage d'art qui ont nécessité des compléments d'étude et l'introduction d'une nouvelle demande de permis d'urbanisme limité à cette petite partie du projet. Cette demande a été introduite le mois dernier.

L'élaboration des documents techniques d'exécution de ce projet qui comprend de nombreux ouvrages d'art à construire sur des sols de mauvaise qualité nécessite également des investigations géotechniques. Toutes ces contraintes ont un impact sur le contenu des documents d'adjudication qui ne sont pas terminés. La finalisation de ceux-ci est prévue pour cet été avec une adjudication à l'automne, des engagements budgétaires fin 2022 ou début 2023 et un début de travaux au premier semestre 2023. Il n'y a donc pas de retard conséquent

prévisible sur le planning prévisionnel des travaux tel qu'annoncé l'an dernier.

Concernant l'estimation du budget nécessaire aux travaux, elle ne pourra être complètement finalisée qu'en même temps que les mètres estimatifs. La dernière mise à jour de l'estimation sur base du projet en phase permis s'élève à un peu moins de 18 millions d'euros hors TVA et hors expropriation. Donc, 80 % à charge de l'InBW avec un financement SOWAFINAL et 20 % à charge de la SOFICO.

Comme pour tous les marchés de travaux, l'évolution des marchés, des prix des matériaux, des carburants et du coût de la main-d'œuvre sera susceptible d'influencer le coût final des projets, notamment par les formules de révision des prix. Néanmoins, il est difficile de présager de ce qu'elle sera fin de cette année.

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

**M. Antoine** (Les Engagés). – C'est l'occasion pour moi de préciser mon propos. Pour 2019, le dossier devait être connu. Pardonnez-moi si je n'ai pas été assez précis dans mon intitulé. Puis, il y avait l'exécution administrative, technique et puis de travaux avec le financement qui l'accompagne. Je relève, pour les raisons que vous avez évoquées, qu'il y a un retard. Ce qui m'a été apporté se vérifie.

Le calendrier que vous suggérez reste quand même très optimiste. Il ne faudrait pas qu'il y ait la moindre anicroche, par exemple dans le cas des expropriations. Il ne faudrait pas non plus que le sol, qui s'avère déjà difficile en termes de travaux, ne présente d'autres difficultés, ce qui supposerait un empierrement, un enrochement ou le traitement du sous-sol. Dès lors, on voit qu'il s'agit d'un chantier gigantesque.

Bien sûr, je ne peux pas vous rendre responsable de ces retards. Par contre, ce que j'attends de vous et de votre département, c'est de mettre tout en œuvre parce qu'il s'agit là de la reconversion d'un site très important, au passé lourd et à l'avenir, me semble-t-il, heureux pour la région de Tubize. Il y a un devoir d'accompagnement qui me semble essentiel. Il faut également accompagner financièrement. Je pense que nous serons très largement au-delà des 20 millions pour toutes les raisons que j'ai invoquées. J'espère que vous serez également au rendez-vous sur le plan financier et que l'on pourra enfin gommer cette friche industrielle au profit d'un quartier nouveau et tant attendu à Tubize.

## **QUESTION ORALE DE M. BASTIN À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LE NOUVEL APPEL POUR LA SÉCURISATION DE LA RN40 ENTRE PONDRÔME ET BEAURAING »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bastin à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le nouvel appel pour la sécurisation de la RN40 entre Pondsôme et Beauraing ».

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

**M. Bastin** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, en janvier dernier je vous relayais l'appel de la commune de Beauraing afin de sécuriser le tronçon de la RN40 entre Beauraing et Pondsôme.

Vous m'avez répondu il y a quelques jours qu'un aménagement d'une partie du tronçon était programmé, mais il manque toujours un tronçon de 350 mètres. De plus, ces aménagements ne sont praticables que par les piétons. Les autorités communales de Beauraing ont fait part de leur déception. Le mot est faible par rapport à la réponse. Aujourd'hui, c'est le directeur de Fedasil qui vous interpelle pour dénoncer cette situation, ainsi que l'absence d'alternative en raison de l'offre insuffisante de transports en commun, qu'il s'agisse du TEC ou de la SNCB.

Dès lors, Monsieur le Ministre, avez-vous répondu à l'interpellation du directeur général de Fedasil ? Suite à la multiplication de ces appels, pourriez-vous peut-être revoir votre position et enfin libérer les moyens budgétaires nécessaires à la réalisation d'aménagements sécurisés et de qualité pour les piétons et les cyclistes sur ce tronçon.

Allez-vous réunir les autorités communales et les représentants de Fedasil afin de mener une concertation avec l'ensemble des acteurs de ce dossier ?

Lors de ma précédente interpellation, vous aviez répondu à ma question relative à la réouverture de l'arrêt de Pondsôme afin de proposer une solution alternative de mobilité aux citoyens de ce village et aux résidents du centre pour demandeurs d'asile sans devoir marcher le long de la voirie régionale ou utiliser leur voiture pour rejoindre la gare la plus proche.

Dès lors, Monsieur le Ministre, allez-vous plaider auprès de votre collègue en charge de la mobilité au Fédéral pour la réouverture de cet arrêt ?

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, je vous confirme avoir reçu un courrier émanant de

l'Agence fédérale pour l'accueil des demandeurs d'asile le 10 mars concernant la sécurisation de la RN40 entre Beauraing et le centre d'accueil de Pondrôme.

Je rappelle qu'une partie de la N40, c'est-à-dire environ 750 mètres, va être aménagée dans le cadre du chantier de la traversée de Beauraing. Cet aménagement permettra de rejoindre le dessus de Beauraing jusqu'au lieu-dit Malakoff. Ces travaux devraient débiter en août prochain et se terminer en juillet 2023. Il ne restera alors que 750 mètres le long de la N40 non aménagée et un passage piéton à réaliser pour pouvoir rejoindre le centre de Pondrôme. Le coût estimatif de cet aménagement est d'environ 800 000 euros hors TVA.

Ce projet n'est cependant pas repris dans le PIMPT. En outre, il nécessiterait des expropriations importantes qui prendraient certainement un temps non négligeable.

Vu la situation particulière du centre d'accueil, j'examinerai comment ce projet pourrait être financé dans les contraintes budgétaires actuelles. Dans l'attente de la réalisation éventuelle de cet aménagement, une solution serait que des navettes soient mises en place par Fedasil entre le centre d'accueil de Pondrôme et le centre ou la gare de Beauraing.

La réouverture de l'arrêt de train de Pondrôme dépend de la responsabilité fédérale, que je relaierais auprès de mon collègue de la Mobilité.

**M. le Président.** – La parole est à M. Bastin.

**M. Bastin** (Les Engagés). – Je vous remercie pour vos réponses.

Le point positif – qui, malheureusement, est conditionnel –, ce seraient les navettes. Il serait intéressant de rencontrer les autorités et le directeur général du centre Fedasil de Pondrôme pour trouver une solution, être efficace dans l'horaire des navettes et sécuriser les déplacements des habitants de Pondrôme et les gens de Fedasil.

Dès que vous aurez la réponse du ministre fédéral de la Mobilité, il serait intéressant de nous la faire parvenir.

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

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Goffinet à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la sécurisation des parkings pour camions en Wallonie ».

La parole est à Mme Goffinet pour poser sa question.

**Mme Goffinet** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, la sécurité de nos routes dépend des conditions de repos des conducteurs professionnels. L'an dernier, je vous ai déjà interpellé à ce sujet et plus particulièrement sur le manque de places de parking confortables sur notre territoire.

La Province de Luxembourg fait face à une augmentation du trafic de poids lourds et à l'engorgement des aires de repos autoroutières sur l'axe E411-E25.

Selon vous, le nombre de stationnements de camions sur ce tronçon est-il suffisant à l'échelle du trafic actuel ?

L'un des gros problèmes à solutionner est le stationnement illégal des camions qui se retrouvent sur la bande d'arrêt d'urgence. En février 2021, je déplorais le fait que, entre votre collègue, la ministre de l'Intérieur, et vous-même, il n'y avait pas de collaboration en vue d'améliorer ce problème.

Depuis un an, le dossier a-t-il évolué ? Une réflexion globale sur les enjeux de sécurité autoroutière et des solutions globales à ce problème de sécurité routière ont-elles pu être trouvées entre vos deux cabinets, dans le respect des prérogatives de chacun ?

Que mettent en place les gestionnaires du réseau, que ce soit la SOFICO et le SPW MI, avec la Police de la route, pour sécuriser ces parkings existants ?

Quels ont été vos contacts avec la ministre de l'Intérieur à ce sujet depuis plus d'un an ?

Qu'avez-vous prévu dans l'ensemble pour remédier aux différents problèmes qui ont été constatés ?

Si l'aire de Wanlin, sur base de vos chiffres – en tout cas, ceux que vous m'aviez donnés la dernière fois –, n'atteint qu'un taux d'occupation de 45 %, toutes les aires autoroutières en amont, mais aussi en aval, sont dans les faits saturées.

Donc, comme je vous l'avais déjà suggéré il y a un an, avez-vous pu réaliser une analyse plus fine afin de savoir pourquoi nous n'arrivons pas à une occupation plus complète de ce parking de Wanlin qui reporte les problèmes de sécurité sur toutes les aires autoroutières ?

Dans le cadre de l'enveloppe prévue au plan Mobilité et Infrastructures pour tous pour rénover certaines aires et installer des caméras et des installations sanitaires, je voudrais savoir ce qu'il en est exactement du renouvellement de la concession sur l'aire dite de Hondelange. Je vous remercie d'ores et déjà des réponses que vous m'apporterez.



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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Madame la Députée, le repos des conducteurs professionnels est effectivement l'une des données entrant en compte dans la sécurité de nos routes. La sécurité des usagers des autoroutes et de ces parkings constitue une préoccupation majeure et quotidienne pour les gestionnaires des autoroutes wallonnes, la SOFICO et le SPW Mobilité et Infrastructures, mais également pour les concessionnaires concernés ainsi que pour les services de police. Dans ce cadre, le projet Trademex – Traffic Data Exploitation, Management and Exchange – est chargé de la collecte, de l'exploitation et de la diffusion du trafic, ainsi que du comptage des véhicules sur le réseau routier wallon structurant, afin de permettre tant à la SOFICO qu'au Centre Perex et, in fine, à la Wallonie, d'atteindre plusieurs objectifs dont l'amélioration des services rendus aux utilisateurs du réseau routier wallon.

Pour ce qui concerne les emplacements de parking, il y a globalement un déficit pour les poids lourds sur l'ensemble du territoire wallon. Il est à noter que le problème du stationnement illégal des camions sur la bande d'arrêt d'urgence n'est pas spécifique à la Province de Luxembourg, mais se concentre sur l'ensemble du territoire wallon. Pour remédier à ce problème de stationnement illégal, le SPW Mobilité et Infrastructures travaille dans le cadre de ses compétences, notamment en continuant à procéder à l'installation de plots destinés à empêcher ce stationnement. La question du contrôle du respect du Code de la route est, quant à elle, du ressort exclusif de la police de la route qui, comme vous le savez, dispose de moyens limités, mais qui intervient actuellement sporadiquement.

Chacun œuvrant dans ses compétences pour remédier à cette situation avec des actions bien spécifiques, il n'y a pas eu de contacts, à mon niveau, avec la ministre de l'Intérieur. Malgré l'augmentation du trafic des poids lourds, le taux d'occupation de l'aire autoroutière de Wanlin reste sensiblement stable, aux alentours de 45 %. L'utilisation des parkings doit être encouragée par l'ensemble des acteurs du service des transports, en ce compris le secteur de l'assurance, mais aussi via une intensification de l'application d'amendes en cas d'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence.

Pour en venir au plan Infrastructures et Mobilité pour tous, une enveloppe de 20 millions d'euros est prévue pour les aires autoroutières. Ce budget sera consacré aux travaux de renouvellement des aires de Bierges, Waremme, Sprimont et Hondelange. À cette occasion, la création d'emplacements supplémentaires sera prise en compte et étudiée.

Concernant le renouvellement de la concession de Hondelange, il faut malheureusement constater qu'aucune offre n'a été reçue par la SOFICO à l'automne dernier. Aussi, celle-ci a négocié avec l'actuel exploitant pour garantir le maintien des activités sur le site pour une durée limitée.

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

**Mme Goffinet** (Les Engagés). – Je suis déçue de votre réponse, Monsieur le Ministre, parce que la sécurité nous concerne tous, peu importe nos compétences. Dans ce dossier, je regrette que depuis un an, aucun contact n'ait été pris avec votre homologue en charge de l'Intérieur pour avoir une action cohérente, groupée, sur ces aires d'autoroutes.

Il me semble que c'est non seulement important pour les personnes qui travaillent dans le secteur – donc tous les conducteurs professionnels –, mais il en va aussi de la sécurité de tous usagers, que l'on soit belge, habitant travaillant en Belgique, mais aussi tous les touristes. Je réitère ma demande et je souhaite vraiment plus que vivement qu'il y ait un travail concerté, tant avec la Région wallonne que le Fédéral pour solutionner ce problème et améliorer la sécurité pour tous.

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

**INTERPELLATION DE M. DESQUESNES À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
INFRASTRUCTURES, SUR « LES  
CONCLUSIONS DU PANEL CITOYEN POUR LE  
CLIMAT »**

**INTERPELLATION DE M. FLORENT À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
INFRASTRUCTURES, SUR « LES  
CONCLUSIONS DU PANEL CLIMAT CITOYEN  
ET LE SUIVI POLITIQUE »**

**QUESTION ORALE DE M. MUGEMANGANGO À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
INFRASTRUCTURES, SUR « LA  
REVENDEICATION DU PANEL CITOYEN POUR  
LE CLIMAT POUR LA CRÉATION DU  
COCLICO »**

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

- M. Desquesnes, sur « les conclusions du Panel citoyen pour le climat » ;
- M. Florent, sur « les conclusions du panel climat citoyen et le suivi politique » ;

- M. Mugemangango, sur « la revendication du Panel citoyen pour le climat pour la création du COCLICO ».

M. Hermant et Mme Nikolic se joignent à l'interpellation de M. Desquesnes.

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

**M. Desquesnes** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, « Quelle blague... un panel composé de militants écologistes. Les citoyens sont plus diversifiés que cela. Des réunions en non-mixité de fait », voici comment le président du deuxième parti de ce Gouvernement a accueilli sur Twitter – tout en nuance, comme on le connaît – les conclusions du panel citoyen pour le climat ; panel validé par l'ensemble des membres du Gouvernement wallon – en tout cas à ma connaissance.

Avant d'aborder le fond des recommandations de ce panel, je souhaite revenir sur les aspects de gouvernance et de publicité entourant les travaux. Le processus n'a pas été opaque – c'est sans doute excessif –, mais peu transparent pour les observateurs de l'extérieur. C'est un peu un comble quand on connaît l'objectif de participation qu'il y a derrière les nouvelles formes de démocratie délibérative.

On en a parlé à l'entame de cette commission et je ne suis pas le seul à vous avoir interrogé sur la méthodologie. Ma collègue Marie-Martine Schyns ou M. Matagne sont déjà intervenus sur le sujet. Vous leur aviez répondu, en mars 2021 et en décembre 2021.

Vous aviez dit, Monsieur le Ministre, le 10 mars 2021 : « Il est évidemment envisageable d'associer les parlementaires au processus, mais les modalités doivent être définies. Je propose de revenir prochainement vers les membres de cette Commission avec plus de détails sur les possibilités pratiques. » De cela, nous n'avons jamais eu de nouvelles sauf au moment où il s'agissait de conclure... Nous avons reçu, quelques jours avant, une invitation à participer à la présentation.

Le 27 décembre 2021, vous disiez aussi : « Toutes les idées discutées lors des sessions sont reprises dans divers documents de travail, non communicables à ce stade au vu de leur statut de documents non finalisés ». Dans cette même réponse, vous disiez encore : « Des PV existent, mais à usage interne uniquement ». Je peux comprendre, lorsque le processus est en cours, que vous répondiez cela. Aujourd'hui que les recommandations sont disponibles, il me semble logique de jouer la pleine et entière transparence par rapport à ces éléments.

Pourrions-nous, Monsieur le Ministre, avoir accès à l'ensemble des documents qui ont permis d'aboutir à ces 168 recommandations ?

Que l'on soit parlementaire de la majorité ou de l'opposition, on n'a pas eu accès à autre chose que la présentation, comme spectateur, du résultat final.

Par contre, il était prévu que des membres de cabinets ministériels puissent intervenir dans le processus. C'est compliqué à comprendre que votre cabinet puisse intervenir, mais que les parlementaires doivent rester sur le côté. Pourquoi avoir fait ce choix, Monsieur le Ministre ?

Comment vos collaborateurs sont-ils intervenus dans ce processus ? Ont-ils participé aux travaux, comme la charte qui avait été adjointe à ce panel citoyen le permettait ? Ont-ils pu influencer ou orienter la réflexion des panélistes ? Dans l'affirmative, de quelle façon ? Si, au contraire, vous avez estimé que ce n'était pas leur rôle d'influencer le panel, quels sont les garde-fous que vous avez mis en place pour éviter ce type d'immixtion ?

On a maintenant reçu le productible du panel. J'espère que nous ne traînerons pas, Monsieur le Président, à fixer une date pour pouvoir en débattre et comprendre.

J'en viens donc à ces 168 propositions. Vont-elles être analysées par le Gouvernement wallon ? Allez-vous coordonner l'analyse de ces propositions qui ne relèvent pas seulement de vos propres compétences, Monsieur le Ministre de l'Énergie et de la Mobilité, mais également de nombreux autres collègues ? Concrètement, comment allez-vous mettre cela en place ?

Après, il y a des propositions qui sortent de la boîte wallonne et qui concernent d'autres niveaux de pouvoir. On ne peut évidemment pas le reprocher, que du contraire, aux citoyens qui ont participé, qui ont mis du cœur à ce travail. Comment allez-vous faire par rapport à des choses qui ne relèvent pas des compétences wallonnes ? Quelle va être la suite que vous allez donner ?

Par ailleurs, on le sait et c'est bien l'objectif, c'est d'alimenter le PACE ou le futur plan action Air-Climat-Énergie 2030. Comment allez-vous faire la suite des étapes ? Comment réconcilier ce que nous devons mettre et la nomenclature du PACE avec l'input, les données, les propositions – elles sont nombreuses – de ce panel citoyen ? Allez-vous les faire analyser l'extérieur pour juger de l'efficacité en matière de réduction de CO<sub>2</sub> ? Finalement, quelle est la méthode ? Comment allez-vous réconcilier les doubles démarches ?

Monsieur le Ministre, je voudrais en venir sur l'élément fondamental de toute politique : les moyens. C'est le nerf de la guerre. Comment allez-vous traduire, en action concrète, financée, soutenue par des moyens sonnants et trébuchants, les différentes propositions formulées par ces citoyens, sachant que le Gouvernement a déjà tout dépensé ? À la fois les

décisions ont été prises dans le Plan de relance, quasiment 7 milliards d'euros, y compris les moyens européens, la PAC qui est un gros budget complémentaire, tout est également décidé, les fonds FEDER, FSE et autres, tout est déjà orienté dans le cadre de carcans budgétaires. Quand j'entends le ministre-président dire que la Wallonie est au bord de la banqueroute, je me dis que cela va être compliqué pour le ministre de l'Énergie que vous êtes, de trouver des moyens supplémentaires pour concrétiser les mesures annoncées en dehors de ce qui a déjà été décidé.

Par rapport au panéliste, puis que c'est l'objet central de la question, est-ce sérieux de pouvoir les faire travailler, de les avoir fait travaillé ici ces dernières semaines et derniers mois alors qu'en réalité, les moyens dont vous disposez pour concrétiser leur proposition sont aujourd'hui réduits à portion congrue, pour ne pas dire « rien du tout ». Monsieur le Ministre, à ce moment-là, comment allez-vous faire s'il n'y a plus de sous ?

Dernier élément, le feed-back, c'est le plus important. Non, ce n'est pas le plus important, mais c'est un élément fondamental. C'est le suivi. C'est d'ailleurs ce que demandent eux-mêmes les panélistes. C'est d'avoir du suivi. On sait ce qu'il est advenu du Grenelle de l'environnement lancé par Emmanuel Macron en France, avec beaucoup de déceptions à l'arrivée. Votre retour, le suivi, pouvez-vous vous engager vis-à-vis de ces citoyens à faire un retour dans six mois, dans neuf mois ou dans un an, sur le travail qu'ils ont produit ? J'aimerais vraiment vous entendre sur cette dernière question.

**M. le Président.** – La parole est à M. Florent pour développer son interpellation.

**M. Florent (Ecolo).** – Monsieur le Ministre, le dimanche 13 mars, le panel citoyen chargé par le Gouvernement de proposer à la Région des mesures en vue d'atteindre une réduction de 55 % de nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 a remis son rapport sous la forme de 168 recommandations.

Ces 50 citoyennes et citoyens wallons ont été tirés au sort, tout en veillant à un équilibre géographique, de genre, d'âge, de composition de ménages et de profils socio-économiques. Ils et elles ont travaillé pendant 10 mois avec un soutien méthodologique d'experts indépendants en dépit de la pandémie. Au travers de cette interpellation, je tiens tout d'abord à remercier ces citoyens bénévoles qui ont donné de leur week-end, qui ont donné des soirées pour fournir ce travail important dans nos travaux et dans les travaux de cette commission, mais également pour l'ensemble de la Région.

La séance de restitution, à laquelle vous avez participé ainsi que certains parlementaires de cette commission, était un moment riche et intense.

On a senti l'investissement important, mais également le sens aigu de l'urgence climatique à laquelle nous faisons face.

Il m'est impossible de passer en revue chacune des mesures proposées par ce panel – il y en a 168 –, mais je vais essayer de les regrouper par thématiques et essayer d'avancer déjà dans la réflexion par rapport aux thèmes qui ont été abordés.

En tout premier lieu, les enjeux de la gouvernance, puisque le panel appelle à la création d'un rôle de « vigile » des décisions politiques pour garantir une cohérence des décisions au niveau du climat. Sans offrir une réponse définitive, le HCS, le Haut Conseil stratégique qui se met en place, pourrait-il assurer partiellement ce rôle ?

Les panélistes proposent aussi d'instituer un COCLICO, un Comité climat de concertation, pour améliorer la concertation climatique au niveau de la Belgique. Ils perçoivent avec justesse que cette gouvernance climatique en Belgique, c'est un enjeu du climat. On connaît les difficultés à répartir l'effort climatique et les dividendes issus des quotas CO<sub>2</sub> entre les entités fédérées et le Fédéral. Je souligne que cette gouvernance sera d'ailleurs un des thèmes abordés au sein du Dialogue interparlementaire pour le climat le 30 mars. Nous, en tant que parlementaire, on peut aussi rejoindre qu'il y a là un enjeu. On peut être, pour ceux qui le souhaitent, les relais des panélistes pour cet enjeu.

Ils appellent aussi à former des alliances avec les autres Régions et les autres pays qui sont ambitieux pour le climat. Il me semble là que votre alliance avec l'Écosse pour financer le fonds Pertes et Préjudices répond déjà – partiellement évidemment – à cet appel.

C'est aussi un appel clair à accélérer les orientations Stop béton – là, je suis dans l'aménagement du territoire – de la Région, tout en développant des espaces verts dans les zones déjà bâties. Les panélistes soulignent que ces mesures poursuivent un objectif à la fois d'adaptation au climat, aux changements climatiques et d'atténuation.

Les panélistes appellent aussi à la végétalisation des espaces bâtis, à la préservation des espaces agricoles, forestiers et naturels.

Ce qui est intéressant à notre sens, c'est aussi l'intégration dans l'aménagement du territoire de la nécessité de disposer, à proximité des lieux de vie, des fonctions sociales importantes pour éviter les déplacements inutiles. On parle d'écoles, de commerces et d'activités de loisir.

Il y a également une proposition osée, qui est d'arrêter le développement de grands centres commerciaux et même, disent les panélistes, à terme, de démanteler les centres existants.

J'en viens ensuite à l'habitat. Certaines propositions rappelleront certains débats que nous avons au sein de ce Parlement : le développement de partage de ressources – électricité, réseau de chaleur –, l'importance qui n'est plus à démontrer de l'isolation et la nécessité de simplifier les procédures pour les citoyens pour accéder aux aides et aux subsides. Il y a des réflexions également sur l'utilisation des matériaux durables et renouvelables. Épinglons encore cette demande de renforcer la réglementation sur la performance des bâtiments. Les bâtiments publics sont bien entendu également par les panélistes.

J'en viens à la mobilité. Là encore, les propositions font écho aux nombreux débats que nous avons parfois dans cette commission : investissement massif dans les TEC, dans le rail, dans le vélo et les modes actifs. La proposition de limiter la vitesse à 30 kilomètres par heure en ville et en agglomération, et à 100 kilomètres par heure sur autoroute a bien sûr été relayée par la presse, épinglée comme une mesure basculante.

Il est impossible de faire l'impasse sur certaines propositions qui touchent aussi aux compétences fédérales. On parle de la suppression de la voiture salaire, un investissement massif dans le rail et d'autres mesures importantes en matière de mobilité.

Relevons encore la consommation responsable – une autre des thématiques très fournie – avec des mesures qui abordent la relocalisation d'un maximum d'activités, de commerces ; des mesures pour maîtriser la consommation énergétique du numérique. Quand j'entends aussi certains partis qui prônent le bitcoin, je me dis : « Tiens, il y a une réflexion intéressante à ce niveau-là ». Notons encore des mesures pour limiter les importations ou mieux prendre en compte leur impact carbone. Ce chapitre appelle à prendre des engagements forts aussi dans les accords commerciaux internationaux qui ont également leur impact climatique.

On y trouve aussi un chapitre sur l'enseignement, la formation et l'éducation. Très clairement, ce sont des thématiques qui sont importantes aux yeux des panélistes, mais on est tous conscients ici que ce sont des compétences communautaires.

Monsieur le Ministre, quelles suites allez-vous donner aux conclusions des panélistes ? Comment allez-vous construire la réponse ? Mon collègue parlait aussi de la réponse que nous devons, dans le plus long terme, aux panélistes suite à l'effort qui a été fourni. Je pense que c'est une question tout à fait légitime.

Comment le Gouvernement choisira-t-il, avec les autres processus en cours ? Puisque vous l'aviez déjà indiqué, vous êtes en consultation avec d'autres acteurs importants, d'autres *stakeholders*, l'Union wallonne des entreprises, consultation des jeunes, l'étude sur la transition juste, sont également des *inputs* qui vont alimenter la réflexion sur le *pass* 2030.

Comment le Gouvernement va-t-il choisir l'ensemble des recommandations qui seront impactantes et pertinentes pour atteindre l'objectif climatique wallon et qui seront intégrées au *pass* ? Quel est votre calendrier prévisionnel ?

Lors de la séance de présentation, les participants ont insisté pour être informés des suites. Je pense que c'est légitime. Ils ont également insisté sur l'importance de la participation de tous les citoyens. Pas seulement des panélistes sur cet enjeu climat. À ce propos, quel est le plan de sensibilisation, de communication que vous mettez en place, afin de sensibiliser et informer la population sur cet enjeu ?

J'ai pu, comme mon collègue, prendre connaissance de certaines réactions. Je pense que cela vaut la peine de rappeler, à la fois la méthodologie, mais également comment vous garantissez les balises concernant l'indépendance des panélistes, ainsi que la validation par le Gouvernement sur le fait que cela soit intégré dans la DPR.

En ce qui nous concerne, les assemblées délibératives ne nous posent pas de souci sur le principe. Je pense que ce sont des outils intéressants et nous l'assumons totalement.

**M. le Président.** – Vous voyez Monsieur Desquesnes, vous vouliez un rapport sur le travail qui a été fait et vous venez de l'avoir. Il n'y a qu'à demander. Vous demandez, vous avez. C'est merveilleux.

La parole est à M. Hermant qui a demandé à se joindre à l'interpellation.

**M. Hermant** (PTB). – Monsieur le Ministre, j'étais sur place quand le panel citoyen a été présenté au public. L'implication des gens qui ont participé à ce panel m'a marqué. Je trouvais qu'ils étaient très préoccupés par ce thème du climat. On voyait qu'ils avaient fait cela de manière sérieuse, au fil de nombreuses réunions. C'est quelque chose de très remarquable et je voudrais les féliciter là-dessus.

En revanche, je me pose des questions au sujet de l'encadrement des débats, Monsieur le Ministre. Tout d'abord, concernant la représentativité des différentes couches de la population, 53 personnes ont participé au débat. Parmi elles, il y avait un seul ouvrier. Alors qu'au niveau de la Wallonie tout entière, le monde du travail est plus représentatif que cela. Je me posais d'abord des questions là-dessus, mais je comprends que la situation n'est pas toujours facile et que c'est un défi d'impliquer toutes les couches de la population dans les décisions politiques qui sont prises.

Je me pose des questions par rapport au cadre qui a été posé lors de ces discussions. Au vu des résultats, je n'ai pas participé au débat et je n'ai donc pas de vue globale, j'ai un peu l'impression que l'on n'a pas vraiment donné de cadre global et de réflexion globale

aux participants en les cadrant assez vite dans ce qui était possible, dans les compétences de la Région wallonne ou des possibilités que l'on a aujourd'hui... On a assez vite cadencé les débats à quelques éléments bien précis. Je donnerai un exemple et demi. Concernant l'énergie d'abord, il s'agit d'un secteur tout entier qui génère des profits énormes, on parle de 200 milliards d'euros de surprofit des multinationales de l'énergie en Europe, selon les chiffres officiels de l'Agence internationale de l'énergie. Au niveau de l'énergie, il n'y a pas eu de discussions sur la facture de l'énergie. D'où viennent les sous, où vont-ils ? D'où viennent les subventions pour l'énergie verte ?

Comment cela devrait être financé ? Qui devrait le financer ? Tout cet aspect sur la répartition de l'argent qui va au secteur de l'énergie en général... Vous me direz, oui, une partie fédérale, mais même pour la partie fédérale, il y a de l'argent des intercommunales wallonnes ; c'est un autre débat. Même pour les compétences de la Région wallonne, il y a toute une discussion autour des moyens que l'on met dans les investissements pour les énergies vertes. Il y a très peu à ce sujet.

A contrario, par exemple, ils insistent vraiment pour que l'eau reste un bien public. D'un côté, l'eau est, pour le moment, aux mains du public, ce qui n'est pas le cas de l'énergie. Je me demandais qui avait posé le cadre de ce qu'il devrait être fait ou pas de l'énergie. Il y a des mesures très sympathiques dans ce panel comme un seul ministre du Climat qui soit enfin responsable de l'entière de la politique climatique dans ce pays où les investissements massifs dans les TEC.

Par rapport à ce cadre, j'ai parlé, par exemple, du secteur de l'énergie, il y a un deuxième point que sont les mesures notées comme difficiles ou pas à mettre en œuvre, acceptables ou pas. Je pense que c'est M. Florent qui a parlé de l'artificialisation des sols et c'est noté comme « pas immédiatement à mettre en œuvre ».

Je me pose des questions à ce sujet. Cela pourrait être mis en œuvre beaucoup plus rapidement que ce que la DPR le disait, c'est-à-dire 2050. On se demandait qui avait jugé ce qui nécessitait une longue mise en œuvre ou ce qui pouvait être appliqué rapidement.

Je finis avec l'exemple de la mobilité où l'on parlait de maison de la mobilité plus difficilement à mettre en œuvre, alors qu'en fait, on est en train de fermer les guichets de gare les uns après les autres, et qui pourraient très bien jouer le rôle de maison de la mobilité, comme nous avons eu l'occasion d'en parler dans cette commission. Même chose pour la réouverture de certaines gares, c'est vraiment une volonté politique ; cela ne concerne pas la Région wallonne. On se questionne par rapport au cadre posé lors de ces discussions.

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

**Mme Nikolic (MR).** – Monsieur le Ministre, je voudrais commencer par saluer le travail et le temps consacré par ce panel citoyen. Nous sommes bien placés pour savoir à quel point ce n'est pas évident.

Lors d'un précédent débat sur le sujet, j'ai eu l'occasion de rappeler que, pour le MR, nous n'avons aucun mal avec le principe de consultation citoyenne, d'ailleurs inscrit dans la DPR. Cela s'inscrit bien dans la nécessité de retrouver un lien avec les citoyens.

Néanmoins, j'avais déjà pu regretter et demander, Monsieur le Ministre, comment le Parlement serait associé à ces travaux. On a été associé au décollage et à l'atterrissage, et pas du tout au débat. À aucun moment, on n'a eu l'occasion de débattre et de challenger ces recommandations.

Pourriez-vous nous confirmer que cela sera bien le cas et que l'on pourra discuter in extenso ? En si peu de temps, je ne vais pas pouvoir commenter in extenso les 168 recommandations, vous le comprendrez bien.

Quand et comment le Parlement pourra-t-il s'en saisir ?

Nous avons néanmoins pris connaissance de ces 168 recommandations. Si j'ai souligné le travail réalisé, ce n'est pas pour cela que l'on pourra toutes les soutenir. Il y a des choses intéressantes, d'autres posent un peu plus question. On est, par exemple, pas persuadé, au niveau de mon groupe, que limiter le mandat parlementaire à deux mandats électifs.

Je ne dis pas que ce n'est pas un débat intéressant, mais je ne vois pas comment cela va faire diminuer le CO<sub>2</sub> de 55 % d'ici à 2030.

Par ailleurs, un autre souci que nous avons est que l'on retrouve très souvent dans ces recommandations les mots « interdire » – on l'a lu quatre fois –, « obliger » – huit fois –, « taxer » – cinq fois –, « décourager », « limiter », et cetera. Assez peu de solutions alternatives, créatives et positives sont présentes, ce qui permettrait de susciter l'adhésion à ces recommandations plus facilement.

Un des points sur lequel vous pourriez revenir est la méthodologie. Comment les thèmes ont-ils été mis sur la table et abordés ? Comment la réflexion s'est-elle passée ? Cette approche alternative, pourquoi limiter ou interdire un usage si l'on peut par exemple décarboner ? Pouvez-vous nous éclairer là-dessus ?

Je vais prendre un exemple et demi aussi. Sur l'énergie, il n'y a pas vraiment de chapitre sur le sujet.

On retrouve une série d'idées plus ou moins innovantes, mais rien sur l'électrification massive ou la

décarbonation de notre production d'électricité, rien sur le stockage d'énergie non plus.

Sur la mobilité, il y a beaucoup de mesures qui relèvent du Fédéral et qui sont des demandes de longue date de certains partis autour de la table, en l'occurrence Ecolo, pour ne pas les citer, ou même des mesures qui sont déjà étudiées ou en cours, comme le développement d'un réseau de transport intégré ou l'implication d'intégration d'une voie à mobilité douce.

**M. le Président.** – Je vous invite à conclure.

**Mme Nikolic (MR).** – Il y a beaucoup de questions sur la méthodologie, mais comme l'on me demande de conclure, je conclus ici.

Pour être précise : quelle place pour le Parlement dans ce processus, ici, en fin de processus ? Il y a quelques questions sur la méthodologie et sur la constitution du panel et sa transparence, pour me lier à d'autres questions.

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Je pensais que M. Mugemangango intervenait également, parce qu'il y avait une question jointe, mais je constate qu'il ne la pose pas.

**M. Mugemangango (PTB).** – Soyons clairs. Dans l'ordre du jour, il y a trois questions que je pose qui sont toutes les trois jointes.

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Non, il y en a une qui est jointe à celle-ci sur le panel.

**M. Mugemangango (PTB).** – Je ne sais pas pourquoi on a pratiqué ainsi, mais je propose de poser ma question en posant mes trois questions en une seule question. Ma question ne portait pas du tout sur le panel citoyen.

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – C'est une modification de l'ordre du jour.

**M. le Président.** – Vous avez le point 8 qui est une interpellation de M. Mugemangango sur la Conférence interministérielle spéciale sur la crise énergétique. C'est pour cela que vous avez la parole maintenant. Vous avez après une autre interpellation.

**M. Mugemangango (PTB).** – C'est la même...

**M. le Président.** – C'est la même ? Pourquoi l'écrit-on deux fois ?

**M. Mugemangango (PTB).** – Pour être clair, il y a deux interpellations : une que j'avais adressée à la

commission de M. Di Rupo et qui a été jointe à cette commission-ci. Je propose d'en faire une seule interpellation.

*(Réactions dans l'assemblée)*

**M. le Président.** – Vous m'avez dit, quand vous avez posé la question, que c'était M. Hermant qui le faisait. J'ai considéré que c'était comme cela. C'est fini maintenant ; c'est le ministre qui répond.

**M. Mugemangango (PTB).** – Je ne demande pas la parole, c'est M. le Ministre qui me l'accorde.

**M. le Président.** – Il faudrait m'expliquer de quel droit M. le Ministre vous accorde la parole.

**M. Mugemangango (PTB).** – Je ne sais pas.

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Non, je ne vous donne aucunement la parole.

**M. Mugemangango (PTB).** – Je ne demande pas la parole, mais je la prendrai plus tard.

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Mesdames et Messieurs les Députés, merci pour vos interventions. Je tiens à vous remercier d'abord pour le respect dont vous faites montre à l'égard des panélistes. Des dispositifs comme celui du panel citoyen doivent nous aider à reconstruire la confiance entre les citoyens et les politiques, et je ne peux de ce point de vue que regretter parfois certaines expressions qui n'y contribuent pas.

Je pense d'abord qu'il est utile de rappeler qu'un panel citoyen est un processus qui doit permettre à des personnes, au départ de la variété de leurs propres aspirations et grâce à des échanges nombreux et argumentés, de produire des avis. C'est une dynamique qui produit des avis.

Il s'agit également d'arriver à un consensus afin d'éclairer les autorités publiques et d'élargir la vision d'une question d'intérêt général, de son contexte réel et des options à envisager. Ce n'est ni une enquête quantitative ni une enquête qualitative. La constitution du panel repose plutôt sur le principe d'une diversification raisonnée, à savoir que l'on veille à ne pas concentrer les sujets au sein d'une même catégorie – sociale, d'âge, de genre ou de lieu d'habitat –, et ainsi à les répartir sur base du principe que les opinions peuvent a priori varier selon le groupe d'appartenance des individus.

La mission de constitution du panel a été confiée à un prestataire externe, à savoir Sonecom, qui l'a réalisé de manière tout à fait indépendante et professionnelle.

Le descriptif des profils des ménages sélectionnés, en termes d'origine géographique, de niveau de diplôme, d'emploi, et cetera, est disponible sur le site [leswallonsnemanquentpasdair.be](http://leswallonsnemanquentpasdair.be). L'eurobaromètre de 2019 montrait que 94 % des Belges considèrent que la protection de l'environnement est de « plutôt » à « très importante » pour eux. Le changement climatique figurait en tête des thèmes considérés comme les plus importants.

Il semble dès lors pour le moins réducteur d'estimer que les seules personnes susceptibles de participer à un tel processus soient étiquetées comme des « écologistes », engagées de telle ou telle manière politiquement. Je pense que l'ensemble de la population se préoccupe de cette question. Le changement climatique concerne tout le monde et touche tous les domaines, quels que soient les niveaux d'appartenance.

Le dispositif que nous avons élaboré se basait sur la participation des citoyens à un panel, il ne s'agit pas d'une commission mixte, sur laquelle le Parlement travaille. C'est d'ailleurs ce qui a été prévu depuis le début de la législature, c'est ce qui était prévu dans l'accord de Gouvernement. J'ai déjà répondu à ces différents éléments. Cela a été mis en œuvre, comme nous l'avons présenté antérieurement.

Lorsque la demande a été faite par les membres de cette commission de pouvoir interagir avec le panel, elle a été relayée au prestataire. Celui-ci a cherché la meilleure formule pour y répondre, tenant compte notamment des impératifs d'agenda et des contraintes fixées par les règles sanitaires, venues compliquer le dispositif qui, dans un premier temps, avait été préparé en amont de la crise sanitaire.

La meilleure solution identifiée a été celle d'une audition par la commission. Libre à vous maintenant de vous saisir de cette possibilité et d'organiser l'audition des panélistes, voire des prestataires si vous le souhaitez, pour creuser plus loin les questions méthodologiques.

Monsieur Desquesnes, vous m'interrogez sur l'implication des membres de mon cabinet. Ils ont participé en tant qu'observateurs durant le processus, ils ne sont pas intervenus durant la discussion et dans la délibération des personnes. Tout comme les observateurs universitaires, ils ont assisté aux présentations, mais n'ont pas pris la parole pour commenter les discussions et propositions des panélistes. Nous avons voulu, depuis le début – j'y ai été attentif –, que les panélistes puissent travailler en toute liberté, le plus possible en toute autonomie, parce qu'il y avait quand même l'encadrement professionnel visant précisément à les accompagner dans leurs démarches.

De leur avis, cette présence leur a permis d'être plus attentifs au déroulé du processus et de voir en temps réel

la motivation et l'engagement des panélistes. Les productibles du panel ont été mis en ligne le lendemain de la restitution publique. Je suppose que vous l'avez vous-mêmes constaté, comme j'ai pu le voir dans vos questions écrites.

Pour répondre à M. Florent, nous n'avons pas encore formellement identifié le rôle de « vigile » des décisions politiques, pour garantir une cohérence des décisions au niveau climatique, par exemple, le Haut Conseil stratégique, avec sa triple composante climatique, économique et sociale, pourrait accompagner cette démarche.

Les propositions du panel sont analysées par l'administration, qui fera le travail de reformulation et d'intégration dans le PACE, puisque nous devons maintenant faire atterrir tout cela dans un plan du Gouvernement.

Un exercice de quantification de l'impact des propositions de ces citoyennes et citoyens est également en cours. Cette quantification est toutefois confrontée aux limites de l'exercice. Il ne sera probablement pas possible de la réaliser pour toutes les recommandations.

Les mesures qui ne sont pas de la compétence régionale seront relayées vers les autres niveaux de pouvoir, avec une demande d'avis sur ces propositions. Il en sera de même pour le CESE Wallonie.

Si ces mesures ne peuvent être intégrées pour des raisons techniques, juridiques ou autres, ce sera clairement explicité aux panélistes. Mon engagement personnel lorsque j'ai introduit le démarrage du panel, c'était de dire : « Nous sommes clairs avec vous. Vous savez dans quel cadre vous travaillez. Le résultat du panel n'est pas un décret en tant que tel, mais va venir alimenter un processus. Le Gouvernement s'en saisira, le Parlement aussi, et il y aura à un moment donné un plan adopté par la Wallonie. Mais nous nous engageons à analyser vos propositions, à les transmettre aux différents responsables et niveaux de pouvoir concernés parce qu'ils ne concernent pas tous la Wallonie ou le ministre du Climat, et à vous faire le retour de ce qui ne serait pas pris en compte ou pas totalement pris en compte et pourquoi ». C'est bien dans ce cadre que nous allons continuer de travailler.

Il est à noter également que les propositions du panel n'impliquent pas nécessairement des moyens budgétaires supplémentaires. Si cela devait être le cas, nous devons absolument garder à l'esprit, comme j'ai souvent eu l'occasion de le dire, que le coût de l'inaction est supérieur au coût de l'action et qu'il faudra trouver des solutions pour financer les actions qui nous permettront de réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Ce sera clairement mon option.

Je vous rappelle que le panel n'est pas le seul mécanisme de participation ou de coconstruction dans le cadre du Plan 55 %. J'ai déjà eu l'occasion de

rencontrer, depuis la restitution publique du panel, une délégation de l'Union wallonne des entreprises, la semaine dernière, qui m'a remis ses propositions de concrétisation des 55 % pour la Wallonie. Je rencontrerai prochainement de la même façon la coalition Climat et des représentants des jeunes.

Ces différents processus s'intègrent et viennent alimenter la préparation du plan wallon.

Le projet de plan Air-Climat-Énergie de la Wallonie, dans lequel pourront être insérées toutes ces propositions, sera présenté au Gouvernement dans le courant du mois de mai.

Nous sommes tous bien conscients que, pour atteindre cet objectif vital de réduction de 55 % – qui était l'objectif initial du Gouvernement et, comme je vous l'ai déjà dit plusieurs fois aussi, qui était un objectif à ce moment-là très ambitieux, mais qui, depuis, a été rattrapé par le débat européen et s'impose quasiment à nous tel quel dans la suite de la discussion européenne –, nous devons mobiliser de très nombreux leviers dans tous les secteurs possibles.

En ce qui concerne les suites du processus, nous avons prévu de revenir vers les citoyens lorsque le projet de PACE aura été adopté en première lecture puis lors de son adoption définitive. Le panel restera donc impliqué dans les prochains mois et jusqu'à l'année prochaine. J'ai également chargé mes services d'analyser la possibilité de prévoir une information régulière des panélistes sur la mise en œuvre du plan et de leurs propositions.

Enfin, j'ai chargé mes services de faire procéder à une évaluation globale du processus. Les modalités de cette évaluation seront définies sur la base des propositions des membres du comité d'accompagnement et s'appuieront également sur le travail des observateurs externes.

Parmi ces observateurs externes, certains ont souligné, lors de la restitution publique, que la formule choisie pour ce panel de s'appuyer sur l'expérience du vécu des citoyens est tout à fait innovante et a permis une expression libre et authentique des panélistes. J'espère que ce premier exercice pourra servir d'inspiration et être réitéré dans le futur sur notre territoire.

Je rejoins également le constat de l'importance de sensibiliser tous les citoyens à ces enjeux ainsi que les entreprises, les associations, et cetera. De mon point de vue, cette communication devra s'appuyer sur une vision de la société à l'horizon 2030, qui aboutisse à l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de manière juste. Les modalités pratiques de cette communication seront définies tout prochainement.

Nous avons travaillé exactement dans le cadre de ce qui a été annoncé, en laissant, d'une part, les

professionnels travailler pour l'accompagnement de ce panel et, d'autre part, les panélistes, en toute autonomie, faire leur cheminement et émettre différentes propositions.

Je ne commenterai donc pas telle ou telle proposition, Madame Nikolic, comme vous l'évoquiez. Je pense que nous devons tous nous en saisir et analyser ces propositions et puis il y aura, à un moment donné, d'autres niveaux de décision politique ultérieurs, mais en gardant le dialogue, comme je l'ai dit. C'est en tout cas dans cet esprit-là que je m'inscris. En tout cas je suis très positif quant au travail qui a été mené et j'ai eu l'occasion également de remercier les citoyens, comme vous l'avez fait également, Madame Nikolic, pour le temps qu'ils ont passé, la sincérité, je pense, de leur démarche.

Bien entendu, il reste néanmoins d'autres étapes devant nous qui seront des étapes très importantes également.

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

**M. Desquesnes** (Les Engagés). – Vous avez quasiment répondu à toutes mes questions, Monsieur le Ministre. Il y en a une sur laquelle vous n'avez pas répondu, c'est sur les PV des réunions du panel citoyen. Je n'ai pas entendu, de votre côté, une volonté de transparence. Je pense que cela mériterait de l'être.

Sur la composition du panel, j'entends votre inscription en faux par rapport aux déclarations du président du MR. J'en prends donc bien acte.

Sur le rôle du Parlement wallon, j'ai découvert dans votre réponse que finalement les panélistes, eux-mêmes, souhaitent rencontrer les parlementaires. Je suis donc un peu interloqué et un peu ébahi de l'échange que nous avons eu en début de cette commission. Ils sont demandeurs, on est d'accord et finalement on reporte. Je le regrette.

Concernant le cabinet, votre clarification est précise, uniquement observateur, pas intervenant.

En ce qui concerne la méthode de suivi, vous avez dit que l'analyse sera réalisée par l'administration pour quantification et reformulation en vue d'être intégrée dans le PACE.

Je note que l'échéance à laquelle vous vous êtes engagé, celle de mai 2022 pour une première lecture du PACE au Gouvernement wallon implique que ce travail, l'analyse méthodique et quantification des 168 propositions devra être réalisée dans les prochains jours et prochaines semaines absolument pour être pertinent.

Sur le budget, j'entends que vous me dites que le coût de l'inaction sera plus important que le coût de l'action. Oui, Monsieur le Ministre, bien sûr, mais le



problème c'est que vous avez déjà dépensé 10 milliards d'euros et c'est quand même un budget conséquent. Je regrette à nouveau que dans l'ordre, dans la méthode de ce que l'on fait, on décide d'abord à quoi on va affecter l'argent et après, on interroge les citoyens pour leur demander quelles bonnes idées ils ont pour contribuer au processus.

Je regrette que ce soit dans ce sens-là, ce qui me semble problématique.

En ce qui concerne l'engagement à revenir vers les panélistes – et j'imagine –, vers les parlementaires également, j'en prends bonne note. J'aimerais qu'un calendrier d'engagement puisse compléter cette réponse. Merci.

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

**M. Florent** (Ecolo). – Merci, Monsieur le Ministre, pour l'ensemble de vos réponses. Vous avez vu, dans mon interpellation, que je souhaitais d'une part – et c'est normal – avoir des précisions sur la méthodologie du processus, mais surtout pouvoir aussi déjà entamer la réflexion sur les recommandations, sur le contenu du travail qui a été produit par les panélistes.

Je pense que c'est aussi maintenant ce que nous leur devons pour éviter l'écueil français de la convention citoyenne, avoir le temps de rentrer dans le vif du sujet, dans les 168 recommandations et ne pas épingler uniquement celles que nous n'estimons pas pertinentes, mais pouvoir avoir un travail le plus sincère possible par rapport à ce travail qui, lui, a aussi été très sincère.

Sur la composition du panel, vous avez répondu, et l'on ne peut, effectivement, que se poser en faux par rapport aux accusations du président du MR. Tout d'abord parce que c'est factuellement faux, mais aussi parce que c'est très blessant envers ces personnes qui sont venues donner de leur temps, de leur week-end, pour ce travail qui est important, je le rappelle, pour notre Région. Il est vrai que ce n'est pas de nature à réconcilier les citoyens et le politique.

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

**M. Hermant** (PTB). – La première chose que je trouvais intéressante, dans la présentation que l'on a eue le dimanche en question, c'est que les citoyens ont exprimé que dans les réunions ils avaient eu beaucoup de points d'accord, mais beaucoup de points de désaccord également.

Sur les débats qu'il y avait entre eux, je trouverais assez intéressant qu'on les exprime aussi au Parlement. Il y avait de grands débats parmi les citoyens sur les mesures à prendre. Je trouverais intéressant de les expliciter.

Vous dites que toutes les propositions du panel n'impliquent pas de mesures budgétaires

supplémentaires. On se pose des questions à propos du processus sur la question du financement : qui va payer la transition climatique ? On a l'impression que c'est un peu passé sous silence, d'où la question sur le cadre qui a été fixé.

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

**Mme Nikolic** (MR). – Je remercie M. le Ministre pour ses réponses.

Sur l'implication du Parlement et le débat qui y aura lieu, j'ai entendu la volonté, mais il faudrait peut-être nous préciser en termes de méthodologie et de timing afin de savoir comment et quand nous pourrions le faire.

Il serait utile de confronter le travail de ce panel citoyen à d'autres organes représentatifs, notamment des travailleurs – j'ai entendu que cela tenait à cœur à certains –, mais aussi d'autres secteurs. Cela touche des propositions sur l'énergie et sur la mobilité. Il y a là aussi des organismes représentatifs. Il pourrait être intéressant de confronter les propositions citoyennes avec la réalité que ces secteurs vivent.

En termes de méthodologie et de timing, il faut avoir cette réflexion pour voir comment le Parlement s'en saisit de manière utile pour pouvoir ensuite retourner vers le panel et pour lui expliquer pourquoi certaines propositions ont pu être retenues et pas d'autres. On leur doit bien cela vu le travail qui a été accompli.

**M. le Président.** – Une motion motivée a été déposée en conclusion de l'interpellation de M. Desquesnes et de l'interpellation de M. Florent par MM. Florent, Fontaine, Madame Nikolic et M. Desquesnes (Doc. 875 (2021-2022) N° 1).

L'incident est clos.

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

**INTERPELLATION DE M. MUGEMANGANGO À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
INFRASTRUCTURES, SUR « LA CONFÉRENCE  
INTERMINISTÉRIELLE ENVIRONNEMENT  
SPÉCIALE SUR LA CRISE ÉNERGÉTIQUE »**

**INTERPELLATION DE M. MUGEMANGANGO À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
INFRASTRUCTURES, SUR « L'ORGANISATION  
D'UN COMITÉ DE CONCERTATION SPÉCIAL  
ÉNERGIE »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle les interpellations de M. Mugemangango à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures :

- sur « la conférence interministérielle Environnement spéciale sur la crise énergétique » ;
- sur « l'organisation d'un Comité de concertation spécial Énergie ».

M. Demeuse se joint aux interpellations.

La parole est à M. Mugemangango pour développer ses interpellations.

**M. Mugemangango (PTB).** – Monsieur le Ministre, ce matin, j'étais à Rochefort et j'y ai rencontré énormément de travailleurs et de délégués lors du rassemblement organisé par la FGTB devant l'hôtel de ville pour interpeller M. Dermagne, un ministre fédéral bien connu en Wallonie. Toutes les discussions portaient sur une seule chose : le coût de l'énergie, le coût du carburant, à quel point il impacte très difficilement beaucoup de familles et de travailleurs.

Il suffit de regarder les interviews du week-end – ce n'est qu'un seul élément qui nous permet de juger – pour voir que, en la matière, la Wallonie est plutôt en lanterne rouge et mauvaise élève. En effet, la Région ne prend pas de mesures d'urgence pour aider les ménages à faire face au coût du carburant et au coût de l'énergie en général.

Bien souvent, vous nous dites : « Si, des mesures sont prises pour les personnes dans la précarité », ce qui est vrai, mais, comme vous le dites vous-même dans une interview que j'ai pu lire ce week-end, ceux que l'on qualifie de « classe moyenne » ne font en fait pas l'objet de mesures d'urgence.

Pourtant, des propositions ont été faites, notamment par Test-Achats, pour alléger les factures et sur le statut de client protégé conjoncturel. Sur les 40 000 personnes qui devaient être touchées, seules 3 000 le sont, sans compter si l'on compare aux 3,6 millions de Wallons et de Wallonnes. On avait proposé l'automatisme de ce statut pour pouvoir toucher plus de monde.

Manifestement, une mesure que vous ne prenez pas non plus.

On peut lire dans les interviews que vous voulez le faire, mais que vous n'êtes pas soutenu par votre Gouvernement.

Vous dites à un journaliste, qui vous pose la question de savoir pourquoi des mesures d'urgence ne sont pas prises, qu'il faut demander aux autres partenaires du Gouvernement. J'ai envie de dire : « Éclairez-nous, peut-être que les groupes en présence ici pourront nous éclairer ». Si cela veut dire que le PS ou le MR s'oppose au fait d'avoir des mesures d'urgence, il serait intéressant de le savoir.

Si des mesures étaient proposées, je suis sûr qu'une majorité alternative pourrait se dessiner si les partis dits progressistes proposaient des mesures qui pourraient être soutenues, par exemple, par le PTB. Cela pourrait être tout à fait possible.

Ou c'est le MR qui soutient le fait d'avoir des mesures. Quand je lis M. Dolimont qui dit : « On pourrait très bien prendre des mesures. Le problème n'est pas budgétaire, c'est une question de choix politique. » Sur ce point, je peux être d'accord avec lui. Je ne sais pas quel choix politique il évoque, mais on est venus régulièrement avec le fait que ce n'est pas qu'il n'existe pas d'aide énergétique au niveau wallon : il existe des aides énergétiques, notamment pour les multinationales qui paient déjà l'énergie moins cher. Toute une série d'aides existe. Il s'agit effectivement de faire un choix politique : soit on donne l'argent dans cette direction, soit on donne l'argent pour soutenir les ménages.

Ce qui m'a aussi surpris dans les interviews, c'est de mettre sur le même pied les économies d'énergie qu'il faudrait faire et les mesures d'urgence. Je crois qu'aucun groupe ici au Parlement ne serait opposé à des mesures d'économie d'énergie, tout le monde sera d'accord là-dessus. Je crois aussi qu'aucun groupe ici ne va prétendre que des mesures d'économie sont des mesures d'urgence. Quand on prend par exemple la question du chauffage, vous proposez à juste titre de soutenir les ménages qui veulent changer de chauffage. Il suffit de connaître un peu le secteur, de voir parfois la difficulté de trouver des chauffagistes, des techniciens agréés pour pouvoir le faire, parfois même de décider ce que l'on prend comme solution de chauffage, pour se rendre compte que ce type de solution ne pourrait pas du tout correspondre à des solutions d'urgence.

Dans le cadre de cette interpellation, je faisais référence au fait que vous pourriez réunir une conférence interministérielle Énergie, parce que vous dites vous-même, et je ne peux que vous soutenir à ce niveau, que certaines mesures auraient plus d'effet si elles étaient prises au niveau fédéral. Des mesures aussi sont proposées au niveau fédéral, par exemple le fait de

maintenir un carburant à un prix de 1,4 euro le litre de diesel, par exemple, diminuer la TVA de 21 % à 6 % – mesure qui a d'ailleurs été encore soulignée par le syndicat ce matin, sur l'énergie – mais de manière structurelle, ou encore évoquer la question du blocage des prix, qui ne peut être discutée qu'au niveau européen, mais qui pourrait très bien l'être à l'initiative de la Belgique.

C'est la raison pour laquelle, Monsieur le Ministre, je vous demande de provoquer une réunion de cette conférence interministérielle Énergie pour défendre ces options au niveau fédéral, pour qu'il y ait de vraies mesures pour pouvoir aider les ménages. Comme je l'ai dit tantôt, j'avais posé la même question à M. Di Rupo, donc je reviens avec l'idée, d'avoir aussi un Comité de concertation au niveau de l'énergie pour pouvoir répondre avec des mesures durables aux difficultés que vivent les ménages.

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

**M. Demeuse** (Ecolo). – Monsieur le Ministre, la crise que l'on connaît aujourd'hui est effectivement d'une ampleur jamais connue et l'on est tous bien conscients de la difficulté terrible que connaissent les concitoyens. Chacun aux différents niveaux tente de se mobiliser par rapport à cette crise, avec les leviers qui sont les siens.

Le Fédéral a pris des mesures importantes la semaine dernière, des mesures qui viennent s'ajouter à deux autres volets d'aides, des aides qui avaient déjà été débloquées début du mois de février pour 1,1 milliard d'euros.

Il y avait déjà eu l'élargissement du tarif social précédemment. Ici, c'est 1,3 milliard d'euros qui viennent s'ajouter. Ce sont des leviers importants, qui vont faire plus de 300 euros en moyenne par ménage et qui s'ajoutent à cette extension du tarif social pour deux millions de personnes.

Par ailleurs, il ne faut pas non plus dire que le Gouvernement wallon est resté inactif puisque, par rapport à l'urgence, il y a eu la mise en place du statut de client protégé conjoncturel, qui permet à n'importe qui qui a du mal à payer sa facture de bénéficier du tarif social, même si effectivement, et vous l'avez souligné, d'autres mesures avaient été mises sur la table, mais n'ont pas été suivies. C'est pour la réponse à l'urgence.

Par ailleurs, il y a les mesures d'économie, les mesures de diminution de la consommation. C'est un travail de court, de moyen et de long terme sur lequel la Wallonie investit depuis longtemps. Je voulais faire une remarque par rapport à ce que j'ai pu aussi lire dans la presse où l'on avait tendance à faire croire que la Wallonie était en retard par rapport à la Flandre qui investissait soudainement et se réveillait. C'était assez frappant de constater que, en réalité, la Flandre ne fait

que rattraper légèrement le retard qu'elle a accumulé par rapport à la Wallonie en la matière, avec des primes qui restent plus élevées encore aujourd'hui en Wallonie. Cela doit aussi pouvoir être souligné à un moment donné. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas renforcer encore aujourd'hui les efforts et les mesures qui sont prises.

Je voulais aussi entendre M. le Ministre sur les contacts entre les différents niveaux de pouvoir. Il serait intéressant d'entendre M. le Ministre sur ce sujet, mais aussi sur le volet des leviers au niveau européen puisque l'on sait que des mesures d'urgence sont encore possibles et qui sont encore sur la table. Le Sommet de Versailles s'est réuni il y a une dizaine de jours et a évoqué une série de possibilités. La Commission européenne a travaillé sur une série de pistes et doit maintenant plancher sur la mise en place d'un plafonnement temporaire des prix. C'est en tout cas une des pistes sur laquelle elle est chargée de plancher, un peu à l'image de ce qu'il se fait en France avec la fixation d'une limitation des prix de détail pour les ménages et les petites entreprises et la taxation des bénéficiaires exceptionnels des producteurs. Je voulais aussi entendre M. le Ministre par rapport à ces pistes-là, par rapport aux discussions qui étaient les siennes avec ses collègues au sein des différents gouvernements sur la position de la Belgique dans le cadre de ces discussions parce que je pense qu'il y a évidemment un levier à jouer.

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Messieurs les Députés, je vous rejoins sur l'importance d'agir, face à cette crise des prix de l'énergie, de manière la plus coordonnée possible entre niveaux de pouvoirs. Je suis convaincu que nous devons aider les ménages, mais également les entreprises qui fournissent bon nombre d'emplois en Wallonie et dont la fermeture n'entraînerait qu'une augmentation du nombre de ménages en difficulté et également les travailleurs puisque l'on me relayait la semaine dernière des demandes d'augmenter encore l'offre des transports en commun, en lien précisément avec le coût de déplacement pour les travailleurs.

En ce qui concerne les entreprises, je vous rappelle que toutes les entreprises ne sont pas des multinationales, et que les accords de branche ne favorisent en rien les entreprises en période de crise, puisque les compensations financières ne s'accroissent pas. C'est un débat que nous avons déjà eu plusieurs fois.

Je ne vais pas revenir sur les discussions internes au Gouvernement sur lesquelles je me suis déjà exprimé, mais je voudrais mettre en évidence le fait que plusieurs décisions ont néanmoins été prises. D'une part, pour majorer certaines aides à la rénovation. En effet, nous

avons décidé une suspension temporaire de l'audit afin d'obtenir une prime pour le remplacement de son système de chauffage ou d'eau chaude sanitaire. On a donc là un facteur clairement d'accélération de la possibilité de remplacer son système de chauffage et d'accès aux primes qui peuvent être parfois très importantes. De plus, nous avons obtenu une augmentation de la prime de base à l'audit en la faisant passer de 110 à 150 euros. Cela veut donc dire que les ménages les plus précaires, puisque c'est la prime de base, peuvent avoir accès à une prime à l'audit jusqu'à 900 euros avec un plafonnement de 70 % de la facture.

Des réflexions sont toujours en cours pour identifier les meilleurs moyens de compléter les dispositifs fédéraux puisque des mesures importantes supplémentaires ont été décidées par le Gouvernement fédéral la semaine dernière, avec l'extension du tarif social et d'autres mesures en matière de TVA et de soutien aux consommateurs.

Je le rappelle à nouveau : au-delà du débat interne à la Wallonie, le niveau fédéral est évidemment le plus à même de réagir avec des masses financières importantes et avec la recette TVA qui augmente avec l'augmentation des prix, ce qui n'est aucunement le cas du côté wallon.

Les mesures actuellement analysées du côté régional concernent en particulier le financement de l'aide à la production renouvelable, dans un objectif d'accélération de la transition énergétique justement répartie entre les clients résidentiels et les entreprises.

Le fonds Kyoto pourra jouer un rôle d'absorption d'une petite partie du choc, mais il est loin d'être suffisant pour financer toutes les mesures qui pourraient être mises en œuvre pour faire face à cette crise.

Pour se concerter au niveau national, Monsieur Mugemangango, avant de saisir une Conférence interministérielle de l'Environnement élargie à l'énergie, la CIEE, ou le Comité de concertation, les échanges de vues et les coordinations sont portés à l'ordre du jour de CONCERE, c'est-à-dire le groupe de concertation qui renforce la coopération entre les Gouvernements fédéral et régionaux dans le domaine de l'énergie. C'est donc parfaitement organisé.

S'il devait avoir des points de blocage ou de conflits, à l'instar d'autres structures de coordination, comme la Commission nationale Climat à certains moments, c'est effectivement la CIEE ou le CODECO qui devraient être saisis. À cette heure, chaque gouvernement a comme priorité de travailler sur les mesures d'urgence pour aider les plus précaires.

Des mesures importantes ont été prises, comme évoqué plus haut dans ma réponse. Il n'y a pas de matière à soulever des incompatibilités entre les politiques régionales et fédérales. Je suis néanmoins en

contact permanent avec mon homologue fédérale pour veiller aux synergies entre nos décisions.

Pour conclure, je voudrais rappeler la discussion importante qui a lieu au niveau européen, puisque, notamment suite aux propositions de la Belgique, il y a eu un engagement de la commission à travailler sur l'hypothèse d'un plafonnement du prix à l'échelle européenne, ce qui serait tout à fait majeur comme décision puisque l'ensemble des pays est confronté à cette situation très compliquée. Et cela contrairement à certaines régions du monde – il faut bien le mesurer aussi – ; c'est vraiment un enjeu pour l'Europe puisque cette crise des prix ne se décline pas de la même façon dans d'autres régions du monde pour des considérations géostratégiques et d'approvisionnement.

Ici, il y a cette hypothèse de limitation du prix à l'échelle européenne et également d'autres mesures qui pourraient être mises en œuvre. La Commission a d'ailleurs également utilisé les termes d'accélération de la transition vers l'objectif bas-carbone, vers l'indépendance énergétique, vers la réduction de notre besoin en énergie.

Finalement, ce sont donc les objectifs européens et les objectifs qui président aux objectifs climatiques et aux mesures européennes déjà existantes qui sont ainsi renforcées, mais qui devraient aboutir à de nouvelles options supplémentaires de la part du niveau européen.

Nous avons aussi d'ailleurs l'échéance de la présidence française pour le mois de juin ou en tout cas un espoir d'aboutir sur le paquet climat 55 %, le Fit for 55, vu la situation d'extrême urgence constatée par tous. Il y a vraiment une volonté commune. Je l'ai vécu moi-même encore au Conseil de l'environnement la semaine dernière sur ce sujet. J'y vois vraiment une volonté partagée d'accélérer encore plus les réformes et les ambitions, et de rendre ainsi le plus vite possible l'Europe indépendante notamment des énergies fossiles de Russie ou d'ailleurs.

C'est un sujet sur lequel nous aurons sans aucun doute encore l'occasion de revenir à maintes reprises.

**M. le Président.** – La parole est à M. Mugemangango.

**M. Mugemangango (PTB).** – Monsieur le Ministre, par rapport à ce que dit M. Demeuse, soyons clairs entre nous : il n'y a pas de mesures importantes au niveau fédéral. Ce sont des mesures qui sont d'une faiblesse assez impressionnante par rapport aux besoins. Vous devez ni me lire ni m'écouter pour le savoir, il suffit de lire un partenaire du Gouvernement de M. le Ministre puisque M. Dolimont qualifiait même ces mesures de « risibles » ce week-end dans une interview.

Tout le monde aura compris que réduire la TVA sur le gaz et l'électricité pendant les mois où les gens chauffent le moins n'a pas beaucoup de sens. On ne peut

pas parler de mesures qui sont à même d'avoir un effet sérieux sur les frais des ménages.

Par ailleurs, quand on parle du statut de client protégé conjoncturel, je ne sais pas comment on ose encore venir avec cela parce que si c'est un mécanisme qui est évidemment important, cela touche 3 000 personnes sur 3,6 millions de Wallons. Ce mécanisme est un échec total. C'est pour cela que l'on a déjà demandé – Monsieur Demeuse, vous pourriez peut-être défendre cette option-là – que ce soit automatique pour qu'on puisse au moins toucher quelques dizaines de milliers de personnes. Parce que, jusque-là, c'est un effet extrêmement limité. Cette mesure n'est qu'un échec pour le moment.

Sur la question de la rénovation et des autres mesures qui sont prises, vous ne répondez pas à ma question, Monsieur le Ministre. On doit pouvoir faire la différence entre des mesures urgentes et des mesures qui sont intéressantes à moyen terme, à long terme, qui vont avoir un bon effet, et cetera, mais qui ne sont pas urgentes.

Dans ce sens, je prends acte dans votre réponse que la Région wallonne va continuer à être une des seules régions, si pas la seule, à ne pas prendre des mesures urgentes pour aider les ménages qui ont des difficultés énormes à faire face aux factures. Je ne dis pas avec cela que les autres propositions que vous faites ne sont pas intéressantes, elles sont intéressantes, elles vont sans doute avoir un effet. Néanmoins, elles ne vont pas avoir un effet immédiat, et c'est maintenant que les gens ont besoin d'aide.

Vous avez parlé d'un organe qui s'appelle « Concert », un organe de concertation. J'ai envie de vous demander : quel est le timing ? Y a-t-il déjà une date de réunion de prévue ? Y a-t-il un ordre jour ? Peut-on s'attendre à ce qu'il y ait des propositions qui soient discutées entre les différents niveaux de pouvoir à court terme pour pouvoir répondre aux enjeux cités ? Pouvez-vous donner une date ? Parce que sinon, on est encore dans une logique où l'on ne va pas prendre de mesure en urgence.

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

**M. Demeuse** (Ecolo). – C'est évidemment toujours un peu facile de crier quand on n'a aucune responsabilité, et de lancer des yaka. C'est autre chose quand il faut décider et qu'il faut prendre ses responsabilités. Je pense que le Fédéral a quand même pris, depuis le début de la crise, des mesures pour plus de 3 milliards d'euros. Par ailleurs, le tarif social a été étendu pour permettre à 2 millions de personnes d'en bénéficier. Je crois que ce n'est pas ce que je qualifie de mesure risible.

Effectivement, on peut toujours faire plus, on doit sans doute toujours faire plus. Clairement, cela ne peut pas compenser totalement l'explosion des coûts de

l'énergie ni la situation terrible dans laquelle se trouvent les gens, mais je ne sais pas si l'on arrivera avec n'importe quelle mesure à compenser totalement la situation terrible dans laquelle se trouvent les gens. Évidemment, il faut continuer le travail et continuer les efforts.

La Région par ailleurs agit avec les leviers qui sont les siens, et en tenant compte aussi de la réalité politique à laquelle M. le Ministre a fait référence, mais en mettant aussi en place, et je pense que c'est important de ne pas oublier, malgré les mesures d'urgence qui sont nécessaires, les mesures structurelles moyen et long terme. Il faut pouvoir travailler sur les deux volets.

En ce qui concerne la concertation, M. le Ministre a expliqué qu'elle était en cours et que s'il devait y avoir un problème, les organes habilités seraient saisis. Par ailleurs, j'insiste aussi sur les autres leviers qu'il reste potentiellement à activer, notamment au niveau européen. Je ne peux évidemment qu'encourager la Wallonie à jouer un rôle à cet égard pour faire entendre sa voix et pour plaider pour qu'il puisse y avoir une limitation des prix au niveau européen. Je pense que vraiment, là, il y a aussi un rôle à jouer, et qu'il y a aussi un enjeu en termes de réponse à l'urgence que vivent les gens sur le terrain. Je crois que réellement, on a une voix à porter à ce niveau.

**M. le Président.** – Des motions ont été déposées en conclusion de l'interpellation de M. Mugemangango. La première, motivée, a été déposée par MM. Mugemangango et Hermant (Doc. 876 (2021-2022) N° 1) et la seconde, pure et simple, par MM. Demeuse, Douette et Fontaine (Doc. 877 (2021-2022) N° 1).

L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. DEMEUSE À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
INFRASTRUCTURES, SUR « LES MESURES  
PRISES POUR RENFORCER L'INDÉPENDANCE  
ÉNERGÉTIQUE ET LE DÉVELOPPEMENT DES  
ÉNERGIES RENOUVELABLES »**

**QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
INFRASTRUCTURES, SUR « LE SOMMET DE  
VERSAILLES POUR LE RENFORCEMENT DE  
LA SOUVERAINETÉ ÉNERGÉTIQUE  
EUROPÉENNE »**

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

- M. Demeuse, sur « les mesures prises pour renforcer l'indépendance énergétique et le développement des énergies renouvelables » ;
- M. Fontaine, sur « le Sommet de Versailles pour le renforcement de la souveraineté énergétique européenne ».

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

**M. Demeuse** (Ecolo). – Monsieur le Ministre, il est clair que la guerre en Ukraine est avant tout une tragédie pour les Ukrainiennes et Ukrainiens qui se trouvent plongés dans l'horreur et que nous devons évidemment absolument continuer à soutenir, mais l'impact du conflit et de ses conséquences est également gravissime sur de très nombreux autres aspects de notre société, et notamment sur cette explosion dramatique des prix de l'énergie.

Or, on sait à quel point l'Union européenne est malheureusement trop dépendante du gaz russe puisqu'un tiers de celui-ci provient de Russie, même si c'est moins le cas, il faut aussi le dire, pour la Belgique, dont seulement 4 % à 6 % du gaz provient de Russie. Les prix sont formés au niveau européen et sont donc bien dépendants de cette situation. Il en va d'ailleurs de même pour le pétrole, pour l'uranium, dont 26 % de celui que nous utilisons dans nos centrales provient de Russie. À terme, ce ne sont pas non plus des alternatives possibles pour assurer une totale indépendance.

Outre les mesures urgentes nécessaires pour soutenir les ménages face à la hausse de la facture d'énergie, la seule solution est donc bel et bien de réduire notre dépendance à la Russie en accélérant la transition énergétique via la diminution de la consommation par l'isolation et via le développement des énergies renouvelables.

L'Union européenne l'a bien compris, puisqu'elle a annoncé, dans son plan pour réduire d'ici fin d'année de deux tiers sa dépendance au gaz russe, une accélération

du déploiement des énergies renouvelables et de l'hydrogène.

Vous confirmiez en séance plénière il y a 10 jours la nécessité d'accélérer les choses au niveau wallon en se montrant plus ambitieux encore que ce qui se fait à l'heure actuelle en la matière.

Je voulais approfondir le sujet avec vous, Monsieur le Ministre. Quelles initiatives avez-vous prises pour concrétiser cette ambition ? Quelles mesures le Gouvernement prend-il pour accélérer le développement des énergies renouvelables – l'éolien, le photovoltaïque, la biométhanisation – et de l'isolation afin d'assurer cette indépendance énergétique ? Quels freins ont été identifiés jusqu'à présent ? Qu'a mis en place le Gouvernement pour y répondre ?

J'ai vu plusieurs bonnes nouvelles dans les décisions du Gouvernement de jeudi dernier, notamment par rapport à l'aboutissement de la *pax eolienica* pour le mois de juin, par rapport à la simplification des primes en ce qui concerne l'installation de chauffage et par rapport à l'adoption du décret mettant en œuvre la nouvelle méthodologie tarifaire. Ce sont de bonnes nouvelles sur lesquelles j'aurai le plaisir de vous entendre.

Par ailleurs, vous évoquiez des mesures en matière de géothermie et d'hydrogène. Comment accélérez-vous les choses en la matière ?

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

**M. Fontaine** (PS). – Monsieur le Ministre, comme mon collègue vient de l'évoquer, au cœur des discussions du Sommet de Versailles, les 10 et 11 mars derniers, le renforcement de la souveraineté européenne était à l'ordre du jour et un point important a été soulevé par les membres de l'Union européenne : l'indépendance énergétique des États membres.

Depuis le début de la guerre en Ukraine, les prix de l'énergie connaissent une flambée sans précédent, et les experts ne peuvent donner aucune prévision quant à un retour à la normale, si cela devait arriver un jour.

La Commission européenne doit élaborer un plan pour les prochaines semaines afin de mettre fin à la dépendance de l'Europe vis-à-vis des matières premières, comme le gaz, le pétrole, le charbon et répondre au déficit d'énergie. La menace de privation de chauffage et d'électricité est énorme au vu de la situation avec la Russie, producteur essentiel de pétrole et de gaz. Qu'en sera-t-il de l'hiver prochain si le conflit perdure ?

J'ai cinq questions, Monsieur le Ministre : pouvez-vous déjà nous informer des axes qui seront choisis par la Commission européenne pour élaborer son agenda de sortie de la dépendance énergétique ? Concertez-vous,

avec votre homologue fédéral, sur la volatilité des prix de l'énergie ? Quelle est la position de la Wallonie ? Travaillez-vous déjà à des solutions pour aider les ménages wallons à faire face l'hiver prochain, dans la perspective d'une éventuelle et malheureuse prolongation de la situation de guerre avec la Russie ? Verra-t-on une accélération de la transition vers les énergies renouvelables dans les prochains mois ?

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Messieurs les Députés, je m'inscris tout à fait dans l'idée de lier le renforcement de l'indépendance énergétique et le développement des énergies renouvelables. Ce développement devant, bien entendu, être couplé avec l'amélioration de l'efficacité énergétique et la réduction de la consommation d'énergie.

Comme je l'ai déjà annoncé en séance plénière, nous travaillons à l'accélération des efforts au niveau wallon. Tout d'abord, nous allons nous inscrire activement dans les travaux menés par la Commission pour mettre en œuvre le plan RePower EU.

Ce plan reposera sur deux piliers qui touchent tous les deux aux compétences régionales :

- la diversification de l'approvisionnement en gaz de l'UE, grâce à une augmentation des importations provenant de fournisseurs non russes ainsi qu'à un accroissement des volumes de production et d'importations de biométhane et d'hydrogène ;
- l'accélération de la sortie des combustibles fossiles en renforçant l'efficacité énergétique et le recours aux énergies renouvelables.

Mes collaborateurs et mes administrations suivent attentivement les travaux européens afin de contribuer à la mise en œuvre de ce plan pour la Wallonie.

Je me dois de rappeler qu'à l'heure actuelle, les politiques et mesures sont déjà en place pour soutenir le déploiement des énergies renouvelables. Les budgets sont disponibles. Vous avez raison de poser la question des freins, car c'est là que se situent les efforts à fournir désormais.

Pour l'éolien et le solaire photovoltaïque de puissance, le principal obstacle réside dans l'octroi des permis. Nous y travaillons notamment en élaborant une *pax eolienica II* dont nous espérons qu'elle permettra un déploiement rapide et harmonieux de l'éolien sur notre territoire.

En ce qui concerne la rénovation des permis et l'installation de systèmes de chauffage ou le photovoltaïque individuel, les freins se situent plutôt au niveau de la disponibilité de main d'œuvre et parfois même de matériaux.

C'est également un point d'attention de la communication européenne. Nous avons choisi, en Wallonie, d'y travailler par la mise en œuvre des alliances emplois pour la rénovation et pour les énergies renouvelables.

En ce qui concerne la géothermie, le Gouvernement wallon a débloqué 7,5 millions d'euros par le biais du Fonds wallon Kyoto et du Plan de relance de la Wallonie.

Un appel à projets géothermie peu profonde, c'est-à-dire moins de 1 200 mètres, a été publié le 8 juillet 2021 afin de promouvoir la filière de géothermie de surface et minière et d'accompagner de nouvelles technologies et leurs usages. Vu le succès de l'appel, le Gouvernement a décidé la relance de l'opération en 2022.

De plus, le Gouvernement prévoit de lancer un appel de géothermie de profondeur afin de valoriser cette énergie dormante dans l'axe Sambre et Meuse.

En ce qui concerne l'hydrogène, un appel à projets a été publié en 2021 afin de lancer la filière hydrogène en Wallonie, tant en production qu'en consommation.

Le Gouvernement wallon a ainsi décidé de retenir les quatre projets répondant aux critères de sélection sur les neuf projets reçus en réponse à l'appel. Tous les quatre comportent bien un volet de production d'hydrogène vert par l'électrolyse de l'eau et une utilisation de l'hydrogène dans le domaine des transports.

Plus important encore, l'année 2022 est consacrée à l'élaboration d'un plan stratégique wallon pour l'hydrogène, qui reposera sur une analyse de la situation intégrant l'actualité.

On peut noter que la production d'hydrogène renouvelable reste actuellement beaucoup plus coûteuse que sa production par reformage du méthane. L'augmentation du prix de ce gaz et la diminution de sa disponibilité pourraient s'avérer constituer finalement des incitants en faveur du basculement vers l'hydrogène vert.

Tous ces aspects seront assurément pris en compte dans l'élaboration du Plan stratégique wallon pour l'hydrogène.

En conclusion, lors du Sommet de Versailles, les chefs d'État et de gouvernements européens ont demandé à la Commission de préparer son plan RePower EU pour le mois de mai.

Nous nous inscrivons dans les perspectives ouvertes de renforcement des politiques énergétiques wallonnes grâce à ce plan et nous l'utiliserons comme outil pour mettre en œuvre des actions concrètes sur notre territoire.

L'Union européenne suit de manière très active les événements qui se déroulent en Ukraine, et en particulier sur le volet de la sécurité d'approvisionnement énergétique.

Comme je vous l'ai dit, la Commission a publié, le 8 mars dernier, une communication intitulée « REPower EU : une action conjointe pour une énergie plus abordable, plus sûre et plus durable » qui a pour objectif annoncé de permettre à l'Union européenne de « faire face à tous les scénarios possibles » et de devenir indépendante du gaz russe avant la fin de la décennie et de répondre à la hausse des prix de l'énergie.

La Commission rappelle également que le paquet Fit for 55 permettrait de diminuer la consommation de gaz de 30 % à l'horizon 2030.

La Commission présentera, encore au mois de mai, des recommandations visant à accélérer les procédures d'octroi de permis dans le domaine des énergies renouvelables et, au mois de juin, une communication sur l'énergie solaire.

De plus, la Commission souhaite doubler le rythme annuel de déploiement des pompes à chaleur, à raison de 10 millions d'euros au cours des 5 prochaines années.

De plus, lors du Sommet de Versailles, le Conseil européen a rappelé l'objectif de neutralité climatique pour 2050 et la nécessité d'assurer la sécurité de nos approvisionnements énergétiques en sortant de notre dépendance aux importations de gaz, pétrole et charbon russes dès que possible.

À cette fin, la Commission est encouragée à mettre en place le plan RePower EU pour la fin du mois de mai.

De plus, il a été demandé à la Commission de préparer, également pour la fin du mois de mai, un plan pour assurer la sécurité d'approvisionnement et des prix abordables de l'énergie pour l'hiver prochain.

Enfin, sur la base de la communication de la Commission du 8 mars, d'autres options concrètes seront étudiées pour faire face à l'impact de la hausse des prix de l'énergie sur nos concitoyens et nos entreprises, en particulier les citoyens vulnérables et les PME, lors de la prochaine réunion du Conseil européen les 24 et 25 mars.

En tant que ministre régional de l'Énergie, je constate que plusieurs leviers pour résoudre le problème se trouvent dans nos mains. En effet, comme la Commission l'a rappelé, l'amélioration de l'efficacité énergétique, la réduction de la consommation et le déploiement des énergies renouvelables contribuent inévitablement à la réduction de notre dépendance aux énergies fossiles, quelle que soit leur origine. Nous devons donc, au minimum, poursuivre les politiques et

mesures mises en place et les renforcer si cela s'avère possible.

Du côté du prix de l'énergie, les principaux leviers se trouvent aux mains de l'autorité fédérale, mais nous avons quand même, dès le mois de février, prolongé le statut de clients protégés conjoncturels.

De manière générale, nous nous inscrivons dans la philosophie proposée par la Commission dans sa communication RePower EU. Les travaux commencent à peine, mais mes collaborateurs et mon administration suivent les travaux européens de près, en coordination avec les autres entités belges, afin de contribuer au plan européen et de mettre en œuvre des actions concrètes le plus rapidement possible.

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

**M. Demeuse** (Ecolo). – Je remercie M. le Ministre pour sa longue réponse particulièrement complète. Je suis heureux de cette dynamique générale qui se met en place au niveau européen pour renforcer les énergies renouvelables comme leviers d'indépendance énergétique, et heureux que la Wallonie s'inscrive pleinement dans cette dynamique.

Les énergies renouvelables sont les seules dont le prix baisse sans cesse et qui nous rendent aussi énergétiquement indépendants. Ce sont les seules énergies qui sont de réelles énergies de paix.

C'est dommage qu'il ait fallu une guerre pour s'en rendre compte. Si tout cela pouvait au moins nous donner cet enseignement, ce serait au moins cette leçon que l'on pourrait en retirer.

M. le Ministre nous le confirme, on voit que la Wallonie est sur les rails et que les choses sont lancées et avancent. La *pax eolienica* avance de façon décisive, avec un atterrissage qui est prévu au mois de juin.

Vous évoquez le nouvel appel à projets en matière de géothermie, plus la géothermie de profondeur. Il y a des perspectives particulièrement intéressantes, de même sur la filière hydrogène.

Je ne reviens pas sur le marché de l'électricité et les communautés d'énergie, on aura l'occasion d'en discuter en profondeur également.

Il y a toute une série de leviers dans nos mains. Il y a un *momentum* et il faut le saisir. C'est le moment ou jamais pour le faire.

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

**M. Fontaine** (PS). – Je me joins aux remerciements de mon collègue Demeuse.

Je retiendrai trois points :

- l'accélération des efforts au niveau wallon ;



- renforcer les mesures déjà en place ;
- et surtout, vous l'avez bien évoqué, Monsieur le Ministre, les efforts à fournir pour débloquer les freins de permis pour les éoliennes, le manque de main-d'œuvre et de matériel pour le photovoltaïque.

Ces trois éléments mis ensemble permettront d'avancer au plus vite.

**QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
INFRASTRUCTURES, SUR « L'AVANCEMENT  
DES TRAVAUX SUR 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, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'avancement des travaux sur la *pax eolienica II* ».

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

**M. Fontaine (PS).** – Monsieur le Ministre, le 22 novembre dernier, je vous interrogeais sur l'état d'avancement de la *pax eolienica II*, pour laquelle un groupe de travail, vous me l'indiquiez, avait été lancé et devait se réunir mi-novembre.

Ces travaux s'inscrivent dans le cadre d'une adaptation de cette *pax* initiée lors de la précédente législature, sur base – je vous cite – « des critères énumérés dans la DPR, de l'évolution de la situation et des objectifs de transition énergétique ».

L'Observatoire de l'éolien, dans ses chiffres de 2020, indique que la Wallonie compte 458 éoliennes sur son territoire pour une puissance de 1 098 mégawatts et une production de 2 450 gigawattheures.

Or, en 2013, le cadre de référence wallon prévoyait à 3 800 gigawattheures la contribution de l'éolien *onshore* wallon dans le mix énergétique renouvelable de notre Région.

Il s'avère urgent de mettre en place un cadre permettant de mieux accompagner tous les intervenants des projets éoliens en Wallonie : promoteurs, communes, citoyens, et cetera. C'est dans la foulée de la question précédente. En effet, à l'heure actuelle, c'est une analyse au cas par cas des dossiers – je vous le disais dans une question d'actualité lors de la dernière séance – qui est menée dans un processus excessivement chronophage, qui peut parfois mener à des incompatibilités, des incohérences entre les projets ou encore une concentration de projets sur un même territoire, pouvant accroître les crispations – c'est bien normal – de riverains et de citoyens.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous dresser un état des lieux de l'avancement de la *task force pax eolienica II* ? Avez-vous pu en dégager des pistes concrètes ?

Le Gouvernement devait discuter du calendrier des travaux en sa séance du 17 mars. Celui-ci a-t-il pu être finalisé ? J'ai vu, mais la question étant déposée a priori avant, je n'ai pas pu l'intégrer.

Plus largement, comptez-vous adapter ce cadre aux projets en énergie renouvelable pour que nous disposions d'une politique de développement territorial cohérente en la matière ?

J'ai un élément neuf, mais vous allez certainement m'en parler.

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, je vous confirme que le calendrier des travaux d'adaptation de la *pax eolienica* a bien été adopté par le Gouvernement en sa séance du 17 mars. Celui-ci aboutit à une adaptation de la *pax* en juin.

Les travaux suivent leur cours conformément au calendrier adopté. Les parties prenantes ont eu l'occasion de faire part au Gouvernement de leur évaluation de la *pax* actuelle et des adaptations qu'il conviendrait d'y apporter selon elles.

Ces avis devaient nous être communiqués pour le 7 mars et sont en cours d'analyse.

Le Gouvernement est pleinement mobilisé pour assurer un bon suivi de l'atteinte de ses objectifs et pour identifier et mettre en place les mesures nécessaires à assurer la transition énergétique de la Wallonie.

Cette transition énergétique, composante indispensable de la lutte contre le changement climatique, est d'autant plus nécessaire dans le contexte d'explosion des prix de l'énergie et de tensions géopolitiques, sur fond de guerre en Ukraine, laissant présager davantage de difficultés d'approvisionnement en énergies fossiles.

Déployer plus de capacités de production renouvelable dans notre Région permet aux Wallonnes et aux Wallons d'avoir une meilleure maîtrise des coûts de l'énergie et de diminuer leur dépendance énergétique, deux éléments précieux dans le contexte actuel.

Je voudrais d'abord aussi signaler la mobilisation du Gouvernement fédéral sur le sujet. Puisque, depuis l'accord de vendredi, il y a aussi un engagement à avancer sur les leviers fédéraux et sur le renouvelable. Le déploiement de l'offshore de manière très conséquente, mais aussi des mesures fiscales

notamment et aussi en particulier en ce qui concerne l'éolien *onshore*, notamment en agissant sur les restrictions liées aux activités militaires ou de l'aviation civile.

Au niveau wallon, le déploiement des capacités de production d'énergie éolienne est étroitement lié à la politique de développement territorial et à l'octroi des permis.

Les récents développements technologiques sont prometteurs et moins coûteux et nous devons travailler à adapter le cadre pour permettre leur implantation en Région wallonne.

Pour reprendre les propos de Kadri Simson, la commissaire européenne à l'Énergie, « il n'est plus acceptable que certains dossiers de demandes de permis prennent autant d'années ».

Pour clôturer, je rappelle le potentiel important aussi du *repowering*, c'est-à-dire de reconfigurer grâce aux meilleures technologies disponibles les parcs existants en augmentant ainsi le productible et en travaillant sur des zones où il y a déjà une acceptation plus facile des parcs, puisqu'ils existent déjà, mais sur base d'anciennes technologies.

Voilà, Monsieur le Député, nous sommes bien en cours d'avancement sur la *pax eolienica* avec un cadencement qui nous amène donc, j'espère bien, à des décisions importantes en juin pour ce qui concerne le niveau wallon.

**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. J'ai pris note de l'ensemble des mesures en cours et qui vont être prises pour juin. Je prends note de la date de juin aussi et je serai attentif également à votre dernière mention, le *repowering*, qui est une manière d'augmenter les capacités des éoliennes en place qui sont déjà en place depuis un certain nombre d'années, l'évolution technologique le permettant.

**QUESTION ORALE DE M. FRÉDÉRIC À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
INFRASTRUCTURES, SUR « L'ACCÉLÉRATION  
DE LA RÉNOVATION DES BÂTIMENTS  
RÉSIDENTIELS EN WALLONIE »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Frédéric à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'accélération de la rénovation des bâtiments résidentiels en Wallonie ».

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

**M. Frédéric** (PS). – Monsieur le Ministre, je m'inscris dans tout ce débat auquel nous assistons en commission et en plénière de l'augmentation tragique, dramatique des coûts des énergies pour l'ensemble de nos concitoyens avec un certain nombre de mesures qui sont prises pour les familles les plus précarisées.

Toutefois, on constate – et c'est souligné à longueur de réunions – que cette augmentation terrible touche aussi la classe moyenne et un certain nombre de personnes qui travaillent, qui travaillent même à deux, et qui disent : « Quand je vois ce que cela me coûte pour aller travailler, je me demande si cela vaut encore la peine de travailler. » C'est très interpellant parce qu'il y a cette dégradation et l'esprit général qui est à la morosité.

Je ne reviens pas sur le tragique événement d'hier, mais cela, ajouté à la crise covid, ajouté aux inondations en Province de Liège, ajouté à la guerre en Ukraine, cela fait beaucoup de choses en même temps, et je comprends ce questionnement permanent qui nous concerne tous.

Je sais que des mesures sont prises au plan fédéral. Elles sont critiquées par d'aucuns, mais il faut laisser parler : c'est qu'ils n'ont que cela à faire, parler ; et il y a ceux qui agissent. Ceux qui agissent le font du mieux qu'ils le peuvent et ils essaient de le faire avec conviction. Cela va-t-il régler les problèmes de tout le monde ? Je ne le pense pas, mais ce sont des actes concrets qui sont posés et ce sont des montants importants qui sont mobilisés.

L'un de nos leviers est l'investissement dans l'isolation des bâtiments. Je sais que des engagements sont pris au travers du Plan de relance, dans des actions en collaboration avec le ministre Collignon, qui a une volonté. C'est une manière de réduire la facture à terme, mais cela ne va pas se régler rapidement. Néanmoins, on a des objectifs et dans ceux-ci c'est 3 % par an pour atteindre nos objectifs en 2030-2050.

Je vous invite à réfléchir à une accélération. Je sais que le dire c'est bien, mais le faire c'est mieux. Je constate, comme vous, dans ma région, qui subit des suites des inondations, qu'il est difficile de trouver des entreprises pour intervenir sur chantier et de trouver de la main-d'œuvre. Je ne fais pas partie des gens qui disent « yaka ». Je fais partie des gens qui essaient de répondre aux soucis tels qu'ils se posent et à trouver des pistes concrètes. Je vous invite donc à redoubler d'énergie, si je puis me permettre l'expression, pour essayer d'avancer et d'accélérer ces isolations de bâtiments.

En complément, ce sont mes questions aux appels à projets à la rénovation des logements sociaux et à l'approche par quartier. Comptez-vous lancer d'autres chantiers afin d'accélérer la rénovation ? Au-delà des primes Habitation, quels sont les mécanismes prévus

pour encourager davantage les ménages à isoler leur maison ? D'autres mesures sont-elles prévues ?

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, je ne peux que souscrire à vos propos. Oui, nous sommes à un moment charnière. J'entends accélérer et massifier l'isolation des bâtiments, car cela permettra d'alléger les factures d'énergie à court terme, mais aussi, voire surtout, pour un long terme, ce que les mesures ponctuelles sur la TVA ou sur les tarifs peuvent difficilement faire.

Cette accélération nécessite quatre ingrédients types.

Premièrement, il faut faciliter les démarches pour les candidats rénovateurs, comprendre les travaux utiles à réaliser, identifier et contacter les entreprises et trouver des sources de financement. Tout cela est assez compliqué.

Les sept plateformes – ou *one stop shop* dans le jargon européen –, soutenues par le Gouvernement en décembre, ont pour fonction d'aider les ménages dans ces démarches. Il est trop tôt pour lancer un second appel à projets de soutien du même type, mais j'entends renforcer ces mécanismes à brève échéance.

Deuxièmement, il faut améliorer l'accès et l'offre de moyens financiers, et la faisabilité économique pour chacun et chacune, en fonction de ses revenus, surtout pour les ménages à revenus limités. C'est une priorité absolue. Mon cabinet est en dialogue étroit depuis plusieurs semaines avec la Société wallonne du crédit social pour voir comment augmenter les moyens à sa disposition pour octroyer davantage de Rénopack, c'est-à-dire de prêts à la rénovation intégrant les primes régionales, et développer un nouveau produit qui permettrait d'embarquer une plus large proportion de ménages à bas revenus.

Dans le cadre de cette réflexion, j'estime qu'il n'est plus acceptable que des ménages en situation précaire se retrouvent logés dans des passoires énergétiques à des coûts de loyer trop élevés en regard de l'état énergétique du bâtiment loué. Nous devons envisager, comme c'est déjà le cas dans quelques pays et régions environnantes, de mettre en place des niveaux minima de qualité énergétique pour tout bâtiment mis en location. Bien entendu, il faudra laisser un temps suffisant aux propriétaires pour s'adapter et accompagner cela de mécanismes de préfinancement si nécessaire.

Le Plan de relance de la Wallonie contient d'ailleurs un projet de mise en place d'un fonds public-privé, permettant de compléter l'offre existante du marché pour faciliter le financement de la rénovation, et notamment de trains de rénovation. Ce dispositif est discuté actuellement avec Reno+, qui organise dans les

toutes prochaines semaines, une concertation avec les acteurs financiers du marché. C'est un sujet complexe, il n'est pas aisé de déterminer le meilleur outil à développer avec les moyens publics qui restent limités, en vue d'apporter une réelle valeur ajoutée pour les demandeurs de rénovation.

Pour diminuer les coûts et apporter un soutien tangible de motivation de la part de la Région, le mécanisme de prime Habitation est actuellement complété par des primes simplifiées, sans audit pour les toitures et les travaux de moins de 3 000 euros, nous sommes en fin de parcours réglementaire ce qui tombe à point nommé, par des primes aux systèmes de chauffage renouvelable, sans audit, qui entreront en vigueur sous peu et par une augmentation de la prime à l'audit de 35 %.

De plus, avec mon administration, nous définissons actuellement des propositions pour améliorer le mécanisme de prime Habitation. Nous pourrions par exemple le compléter avec une prime de résultat, par exemple lors du passage d'un niveau de label énergétique existant à un niveau supérieur. Ce sont des pistes qui sont à l'examen.

Je note au passage que la Wallonie n'a aucunement à rougir de ses mécanismes de soutien à la rénovation, comparativement aux autres régions. La Wallonie est en effet en ordre de marche pour investir plus de 900 millions d'euros dans la rénovation énergétique des bâtiments, publics et privés, sur la période 2022-2023. Si vous ramenez cela par tête d'habitant, on est largement au-delà des moyens que la Flandre a annoncés.

Troisième moyen : il faut améliorer l'offre, en quantité et en qualité. Ce volet sera abondamment discuté dans le cadre des travaux de l'alliance Climat-Emploi-Rénovation. Un projet du Plan de relance concernant la formation est actuellement en préparation par mon cabinet, avec celui de ma collègue la ministre de l'Emploi.

Quatrième moyen : cela peut paraître incongru dans le contexte de la hausse des prix que nous connaissons, et pourtant, comme le montre une forme d'immobilisme dans le passé sur la rénovation, il reste à convaincre, encourager, donc démontrer la faisabilité et les avantages de la rénovation, ainsi que de démontrer de la pertinence d'une série d'actions innovantes portées par des acteurs de terrain.

J'ai donc l'intention de lancer ce printemps un vaste appel à projets de rénovations exemplaires, et à innovations dans le secteur de la rénovation, qui pourrait faire remonter du terrain de projets de rénovation par quartier, des opérations visant le parc locatif, les copropriétés, la mise en place de trains de rénovation, des projets démontrant la valeur ajoutée des prêts à la pierre, et cetera.

Il faut cependant mettre en garde et raison garder : rénover les bâtiments sont des opérations qui prennent du temps, qui s'expriment en mois et années, et non en semaines, malheureusement. Il y a donc lieu, et d'alléger les difficultés des ménages à court terme quand c'est possible, et de rester stratégique, avec des actions structurantes pour le long terme, c'est de notre indépendance énergétique qu'il s'agit.

Voilà Monsieur le Député, beaucoup d'actions en cours de déploiement et d'amplification, mais c'est un très vaste chantier.

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

**M. Frédéric (PS).** – Il y a un certain nombre d'éléments positifs bien que je mesure l'ampleur des objectifs fixés et la difficulté de les mettre en œuvre dans un délai qui puisse répondre à la situation de crise actuelle. Il vaut mieux avoir des projets pour essayer de tendre vers là. Vous aurez tout notre soutien.

Sur les aspects de facilité des démarches pour les propriétaires et les demandeurs, c'est évident que c'est extrêmement compliqué. Je ne sais pas si vous avez déjà fait l'expérience personnelle, mais moi j'en ai fait une il n'y a pas longtemps. Je me suis dit que pour une simple réfection de façade, cela m'a pris un an et demi et j'ai cru que j'allais devoir interroger la NASA pour voir si le changement de couleur de ma façade n'allait pas impressionner le type qui redescendrait dans sa capsule et qui se dirait : « tiens chez Frédéric ils ont changé la couleur ». Cela fait rire parce que je le fais un peu en sketch, mais le problème c'est qu'il y a des gens qui sont confrontés à cela et je crois faire partie des privilégiés qui savent utiliser des documents et jongler avec tout cela. Bref, je ne peux que vous encourager à cet égard.

Sur l'offre de moyens financiers, vous soutenir 1 000 fois évidemment. Celles et ceux qui disposent de moyens confortables n'ont pas de difficulté d'investir dans toutes ces mesures d'économie d'énergie. Néanmoins, tout le public en difficulté sociale ou même je le répète, qui travaillent à deux et qui sont un ouvrier et une aide familiale, leur priorité c'est de savoir comment ils terminent le mois et pas de savoir quel type d'investissement ils vont faire en matière d'énergie.

Modifier, vers les primes, déjà, la suppression de l'audit, ce n'est déjà pas mal et vous aurez aussi notre soutien.

Enfin, j'en termine, vous avez raison de travailler sur l'aspect formation. Je ne sais pas par où on va le prendre parce que je constate que c'est extrêmement compliqué aujourd'hui de disposer de main-d'œuvre qualifiée et d'entreprises disponibles.

Il y a une telle demande et il n'y a pas de réponse.

Je m'interroge vraiment, je n'ai pas, à titre personnel, la solution, mais je crois qu'il faut que la Région assume tout cet aspect formation qui, malheureusement, manifestement, n'est pas pris en charge par l'enseignement tel qu'il devrait l'être, ou il n'est pas suffisamment impacté.

Je continuerai à me pencher sur ce sujet et je vous remercie, en tout cas, de votre disponibilité.

**QUESTION ORALE DE M. DISPA À M. HENRY,  
MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA  
MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR  
« LE RETARD DE M. LE MINISTRE DANS LE  
CADRE DU DÉVELOPPEMENT DES  
COMMUNAUTÉS D'ÉNERGIE  
RENOUVELABLE »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dispa à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le retard de M. le Ministre dans le cadre du développement des communautés d'énergie renouvelable ».

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

**M. Dispa (Les Engagés).** – Monsieur le Ministre, je voudrais vous interroger sur la mise en place du cadre de développement des communautés d'énergie renouvelable parce que je suis moi-même interpellé par un certain nombre de porteurs de projets qui s'impatientent.

La Déclaration de politique régionale, on le sait, prévoit explicitement d'encourager « la production renouvelable partagée et les moyens de stockage collectifs ou de gestion de l'énergie à l'échelle d'une communauté territoriale ou d'un quartier, regroupant les acteurs publics locaux, les PME et les citoyens, afin que la collectivité se réapproprie la maîtrise de l'énergie ».

Pourtant, le décret voté sous l'ancienne législature, le 2 mai 2019, si je ne me trompe, qui transposait en droit wallon le principe des communautés d'énergie renouvelable et qui fixait un cadre relatif au développement des communautés d'énergie renouvelable n'a jamais été mis en œuvre puisqu'il fallait que le Gouvernement wallon prenne préalablement des mesures d'exécution, ce qui n'a pas été fait.

Votre homologue, à Bruxelles, avance sur le dossier puisqu'une discussion a récemment eu lieu au Parlement bruxellois sur l'ordonnance qu'il avait élaborée.

Vous avez répondu à mon chef de groupe, M. Desquesnes, en séance plénière que la troisième lecture de votre projet de décret était imminente et je me

permetts, dès lors, de revenir vers vous pour en savoir un petit peu plus.

Pouvez-vous nous donner des précisions sur le timing ? Quand allons-nous disposer en Wallonie de la mise en œuvre d'un cadre efficace et encourageant le développement de communautés d'énergie renouvelable sur notre territoire ?

Y a-t-il des raisons pour lesquelles l'élaboration de ce cadre a pris peut-être un petit peu plus de temps que prévu ? En effet, sur le site du Service public de Wallonie, en décembre 2020, après l'adoption de l'avant-projet de décret en première lecture il était indiqué que les premières communautés d'énergie devraient voir le jour début 2022. Y a-t-il eu des difficultés particulières dans l'élaboration de votre projet de décret ?

Pouvez-vous nous en dire davantage sur votre vision quant au développement de ces communautés d'énergie renouvelable, quels en seront les grands principes ?

Comment allez-vous encadrer et accompagner le développement des communautés d'énergie renouvelable pour les prosumers, pour les amener à partager leur énergie produite ?

Vous inspirez-vous du travail réalisé par votre homologue bruxellois sur ce dossier ?

Êtes-vous en contact avec les acteurs du secteur et intégrez-vous leurs remarques dans votre travail ?

Voilà une série de questions que je voulais vous poser en me réjouissant que ce cadre puisse, je l'espère, arriver au plus vite en discussion au sein de ce Parlement.

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, le décret adopté sous la précédente législature était incomplet, car il ne transposait que partiellement les dispositions relatives aux communautés d'énergie renouvelable et n'intégrait pas les dispositions similaires prévues dans la directive établissant des règles communes pour le marché de l'électricité.

Il était donc plus cohérent de réfléchir à ces différentes nouveautés dans un cadre global et cohérent. C'est en tout cas ce qu'a choisi le Gouvernement. J'ai déjà eu l'occasion de l'expliquer à plusieurs reprises. Cela explique partiellement le délai.

L'autre raison est que les changements apportés par ce décret modificatif du décret Électricité sont fondamentaux et vont considérablement modifier les possibilités offertes aux utilisateurs du réseau.

Les modifications proposées sont de totales nouveautés, de sorte qu'on dispose de peu de projets pilotes, en ce compris dans les autres États membres de l'Union européenne.

Elles nécessitent la coordination de nombreux acteurs : les Communes, les porteurs de projets, les gestionnaires de réseau, la CWaPE, pour ne citer que ceux-là. Il était nécessaire de bien réfléchir au cadre que je propose de mettre en place.

Toutes ces personnes, ainsi que l'administration et mon équipe, ont fourni un travail considérable pour que ce texte puisse aboutir. Je vous confirme que le Gouvernement a adopté en troisième lecture le projet de décret modificatif le 17 mars, au dernier Gouvernement. J'aurai, par conséquent, l'occasion de vous le présenter lors de la prochaine séance de cette commission. Ce sera certainement plus utile de vous présenter les grands principes des communautés d'énergie dans ce contexte.

Je peux brièvement vous dire que nous nous conformons aux dispositions de la directive en la matière. Mon intention est que ces communautés deviennent un réel outil pour que les utilisateurs du réseau puissent s'approprier l'énergie qu'ils consomment, que cela facilite l'accès à l'énergie, à un coût abordable. Je pense également que ces communautés pourront accélérer le déploiement de nouvelles capacités de production renouvelable et leur intégration dans le réseau, diminuant le coût pour l'ensemble de ces utilisateurs.

La poursuite des réflexions entre les deuxième et troisième lectures ont permis de dégager une solution juridique pour que les *prosumers* puissent valoriser leur surplus de production dans le cadre d'un partage d'énergie. Je m'en félicite. Vous voyez que le temps de préparation de ce texte n'est pas vain. Mes équipes sont très régulièrement en contact avec le secteur, les porteurs de projet et avec les autres entités belges à ce sujet.

Toutes les remarques et suggestions ne peuvent pas être intégrées, car nous avons la responsabilité de sauvegarder l'intérêt général et de trouver le juste équilibre entre les différentes préoccupations. Le texte, qui vous sera soumis, répond à ces différentes considérations.

Je rappelle que le Plan de relance prévoit un budget de 10 millions d'euros pour la mise en place de communautés d'énergie renouvelable et le développement d'outils à mettre à disposition de tous les porteurs de projet. Un facilitateur a été désigné et peut être contacté par les personnes intéressées.

Pour conclure, je pense qu'il s'agit d'un texte fondamental et je me réjouis que le moment où il est soumis à cette assemblée soit désormais imminent. Je sais que c'est aussi un texte très attendu, mais il en est

au stade de la concrétisation et dans la foulée du soutien par les budgets qui ont été rendus disponibles.

**M. le Président.** – La parole est à M. Dispa.

**M. Dispa** (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse très complète.

J’imagine qu’après les vacances de Pâques, on aura l’occasion d’entrer dans l’examen de ce texte et je m’en réjouis.

Les bénéficiaires de ces communautés d’énergie sont bien connus, que cela soit sur le plan environnemental, en termes d’intégration de la production d’électricité renouvelable et de l’augmentation de l’autoconsommation. Sur le plan économique, on peut penser que ces communautés auront un effet positif sur la facture des participants et pourront avoir des retombées positives en termes de création d’emploi et d’économie locale. Au niveau social, ces nouvelles possibilités de partages ouvertes à tous les citoyens devraient aussi apporter une aide supplémentaire à tous ceux qui souffrent de précarité énergétique. Le projet est évidemment très attendu.

Si je peux formuler un souhait, on aura l’occasion de le vérifier, c’est que ce cadre soit vraiment optimal et pas trop restrictif. Il y a beaucoup d’initiatives qui voient le jour. Il est important de leur laisser une forme de latitude dans l’émergence de ces initiatives pour qu’on puisse réellement tendre vers un partage d’énergie qui soit tout à fait durable et conforme à ce que l’Union européenne a souhaité.

Merci pour cette réponse et au plaisir de pouvoir examiner au plus vite ce texte que vous avez préparé.

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

**QUESTION ORALE DE M. HERMANT À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L’ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
INFRASTRUCTURES, SUR « LE MARCHÉ  
COMMUN POUR RÉDUIRE LA FACTURE  
ÉNERGÉTIQUE »**

**Mme la Présidente.** – L’ordre du jour appelle la question orale de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l’Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le marché commun pour réduire la facture énergétique ».

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

**M. Hermant** (PTB). – Monsieur le Ministre, vous êtes sûrement au courant que la Fédération Wallonie-Bruxelles lance en avril un marché public commun de fourniture d’énergie au secteur scolaire, tous réseaux

confondus, ainsi que non scolaire, afin de diminuer les coûts énergétiques pour ces secteurs.

Ma question est simple : pourquoi la Région wallonne ne prendrait-elle pas la même initiative pour les bâtiments communaux, incluant les bâtiments des régies communales autonomes, des ASBL communales ? Je pense aux salles sportives, aux piscines, aux différents services qui existent dans les communes et qui sont liés à la Région wallonne et éventuellement aussi que ce soit accessible aux bâtiments provinciaux, par exemple.

Quelle est votre position quant à une éventuelle candidature comme fournisseur des gestionnaires de réseau de distribution pour participer à ce marché public ? On aurait là un organisme public qui générerait alors la fourniture publique pour ces secteurs.

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l’Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, l’idée d’organiser, de façon centralisée, un achat d’énergie à destination des pouvoirs locaux est intéressante, mais elle se heurte à deux problèmes de taille dans son application. Le premier est que de très gros marchés de ce type risquent de ne pas trouver preneur, car très peu d’acteurs sont en mesure d’assurer les volumes que cela suppose. Il faudrait dès lors probablement envisager les choses sous la forme de plusieurs petits marchés. Le second est que, dans un moment de volatilité extrême du prix de l’énergie sur les marchés internationaux, il est peu probable qu’un opérateur puisse prendre le risque de s’engager sur d’énormes volumes, sur une durée moyenne à longue, pour des tarifs intéressants.

Les gestionnaires de réseau sont confrontés aux mêmes difficultés : ils doivent se sourcer auprès d’un opérateur extérieur. De plus, leur rôle de fournisseur social se concentre sur une petite proportion de la clientèle et répond à des balises légales. Un élargissement de leur rôle de fourniture au-delà de ces publics nécessiterait une réforme décrétole d’ampleur et une séparation claire des missions de gestion des réseaux de distribution et de fourniture, afin de respecter la législation européenne relative au marché de l’électricité.

Par ailleurs, ces achats groupés n’aident pas à réduire les consommations. Nous travaillons à faire en sorte que les bâtiments publics consomment moins d’énergie, par les travaux d’efficacité énergétique. Depuis le début de la législature, nous avons fait de gros investissements en la matière avec le programme UREBA :

- en 2020, nous avons attribué un gros financement UREBA exceptionnel de plus de 50 millions d’euros pour la rénovation énergétique des écoles,

576 dossiers ont été financés, tous réseaux d'enseignement confondus ;

- en 2021, nous avons financé la rénovation de bâtiments essentiellement communaux, pour un total de 24 millions d'euros pour 281 dossiers ;
- en 2022, nous préparons un nouvel appel pour lequel nous avons à nouveau des budgets importants, entre autres 60 millions d'euros du Fonds européen de relance ;
- en parallèle, UREBA classique permet aux demandeurs de déposer des dossiers de subsides sans le timing exigeant d'un appel à projets. Les dossiers UREBA classiques permettent aussi des mises en œuvre plus ponctuelles et des réparations d'urgence. Depuis le début de la législature, nous avons engagé 11 millions d'euros.

De telles actions permettent de mettre les pouvoirs locaux à l'abri des hausses subites des prix de l'énergie sur du long terme. L'énergie la moins chère est celle que l'on ne consomme pas.

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

**M. Hermant** (PTB). – Votre réponse est un peu bizarre. Je serais intéressé que vous preniez contact avec la Fédération Wallonie-Bruxelles pour voir comment ils ont résolu ce problème de gros marché. Les écoles sont quand même de gros consommateurs d'énergie.

S'ils font un bilan positif de l'appel à projets, peut-être cela vaut-il la peine de le faire au niveau de la Région wallonne aussi. Je ne comprends pas bien la différence entre les deux cas.

Peut-être que l'on reviendra là-dessus. On ira poser la question au Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles pour savoir comment cela se passe de leur côté.

Concernant les freins pour les GRD, vous faites référence à la réglementation européenne. Les GRD eux-mêmes ont dit qu'il y avait une possibilité qu'ils soient fournisseurs publics dans le cadre de la protection des consommateurs. Il faudra donc creuser, mais il y a une volonté parmi différents partis pour creuser cette possibilité pour avancer au niveau d'un fournisseur public.

**QUESTION ORALE DE M. HERMANT À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
INFRASTRUCTURES, SUR « LE  
RENFORCEMENT DE L'AUTONOMIE  
ÉNERGÉTIQUE DE LA WALLONIE »**

**Mme la Présidente.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des

Infrastructures, sur « le renforcement de l'autonomie énergétique de la Wallonie ».

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

**M. Hermant** (PTB). – Monsieur le Ministre, c'est une question qui aurait pu être jointe aux autres questions sur les prix de l'énergie et sur la question des énergies renouvelables. Plus vite nous passerons aux énergies renouvelables et à l'hydrogène, tout en forçant l'efficacité énergétique, plus vite nous serons réellement indépendants et maîtres de notre système énergétique. Ce n'est pas le PTB qui le dit, c'est Ursula von der Leyen, la présidente de la Commission européenne.

On l'a dit tout à l'heure, nous constatons l'importance de l'autonomie en matière énergétique de notre pays.

Le renforcement de cette autonomie passera par une plus grande production locale d'énergie renouvelable et une plus grande capacité de stockage, notamment via l'hydrogène. Là-dessus, on est un peu inquiet pour la Wallonie. Je me rappelle du directeur d'Edora qui expliquait dans *La Libre* en janvier dernier que malgré une Déclaration de politique régionale ambitieuse et prometteuse, selon lui, à mi-mandat, le Gouvernement wallon en matière de transition énergétique est mauvais.

Effectivement, on constate très peu d'initiative en matière énergétique. Comment cette inertie est-elle possible ? C'est quand même incompréhensible que la transition énergétique soit tant délaissée par un Gouvernement qui comprend un parti vert. Pourquoi si peu d'action en matière énergétique de votre part depuis le début de la législature ? Qui bloque les dossiers en matière de transition énergétique dans le Gouvernement wallon ? Pourquoi ?

D'ici la fin de la législature, quels dossiers allez-vous mettre sur la table du Gouvernement wallon pour augmenter l'autonomie énergétique de la Wallonie ? Vous en avez un tout petit peu parlé tout à l'heure, mais peut-être avez vous d'autres éléments à nous apporter. Je vous remercie.

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, votre appréciation de la situation en Wallonie m'étonne. Vous prétendez que j'aurais mené peu d'actions en matière énergétique depuis le début de la législature. Ce n'est pas la réalité.

Pas plus tard que ce 17 mars, le Gouvernement a approuvé en troisième et dernière lecture un projet de décret modificatif qui organise, entre autres, le fonctionnement des communautés d'énergies et qui définit les lignes de politique générale pour la tarification des réseaux de distribution. Ces deux

éléments, à eux seuls, vont faciliter la transition énergétique. Par transition énergétique, j'entends le développement des énergies renouvelables et l'intégration de nouveaux usages performants de l'électricité.

Les communautés d'énergie permettront un partage d'électricité entre clients actifs – producteurs et consommateurs – au sein d'une communauté. Ce sera un *boost* pour la production d'électricité d'origine renouvelable, à un prix négocié localement par les parties.

La prochaine méthodologie tarifaire permettra une meilleure correspondance entre les moments de prélèvement et d'injection d'électricité, ce qui est une condition essentielle pour la valorisation des énergies renouvelables qui ne sont pas pilotables. Les tarifs devront inciter les consommateurs à consommer de préférence quand l'électricité est abondante et quand les réseaux disposent de la capacité nécessaire.

Le mécanisme de soutien à la promotion de l'électricité verte est actuellement en révision, de manière à le rendre plus performant et moins coûteux pour les consommateurs. Ainsi, le soutien accordé aux producteurs verts sera adapté au prix de l'électricité sur le marché.

À côté de cela, de nombreuses primes ont été mises en place ou augmentées pour favoriser les économies d'énergie et la transition énergétique.

Quelques exemples – les montants varient en fonction des revenus des demandeurs :

- la prime pour l'isolation de la toiture est fixée de 6 à 36 euros par mètre carré ;
- la prime « pompe à chaleur chauffage » de 1 000 à 6 000 euros ;
- la prime pour les chaudières « biomasse » de 1 000 à 6 000 euros ou de 250 à 1 500 euros pour les poêles à pellets.

J'attire l'attention sur le fait que les montants des primes octroyées en Région wallonne sont supérieurs à ce qui existe en Flandre.

Comme vous, je déplore que les résultats sur le terrain ne soient pas plus rapides. Le secteur de la construction connaît une certaine inertie et un manque de main-d'œuvre qualifiée, mais des progrès sont en cours. Des rénovations groupées sont aussi initiées avec des financements particuliers.

Je ne doute donc pas que la montée en puissance va pouvoir se faire dans les prochains mois et années.

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

**M. Hermant** (PTB). – C'est un peu la critique que l'on fait de ce Gouvernement : quand on vous demande ce qui est fait dans la promotion à la production

d'énergie, vous nous répondez par des mesures qui ouvrent des possibilités pour que d'autres le fassent. Les communautés d'énergie, c'est typiquement cela. On crée un cadre et puis les gens n'ont qu'à investir là-dedans.

Même chose pour le tarif. Là, c'est complètement autre chose que la production d'énergie. Vous dites que l'on va adapter les tarifs pour que les gens puissent consommer au meilleur moment. C'est tout le contraire qu'il faudrait faire : c'est adapter le réseau pour que tout le monde puisse continuer à profiter de l'énergie toute la journée à un tarif bon marché.

Au niveau des primes, c'est très positif, mais c'est différent de la production d'énergie renouvelable.

On reste donc vraiment sur notre faim et, de nouveau, là aussi, on reviendra sur la question.

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

**INTERPELLATION DE M. MATAGNE À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
INFRASTRUCTURES, SUR « LE SUIVI DE LA  
RÉSOLUTION DU 7 JUILLET 2021 VISANT À  
DÉVELOPPER UNE VISION PROSPECTIVE DE  
L'AVENIR DES STATIONS-SERVICES EN  
WALLONIE TENANT COMPTE DE  
L'ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le suivi de la résolution du 7 juillet 2021 visant à développer une vision prospective de l'avenir des stations-services en Wallonie tenant compte de l'évolution de la mobilité ».

Mme Nikolic et M. Heyvaert se joignent à l'interpellation.

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

**M. Matagne** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le 7 juillet 2021, notre Parlement votait la résolution visant à développer une vision prospective de l'avenir des stations-services en Wallonie tenant compte de l'évolution de la mobilité. Un sujet évidemment plus que d'actualité, on le sait.

La résolution votée par notre Parlement vous mandatait pour donner une orientation claire et stratégique pour dessiner l'avenir des stations-services.



J'aimerais répéter ici quelques-unes des demandes qui étaient formulées par notre gouvernement :

- déterminer le potentiel de mutation des stations-services existantes vers les nouvelles énergies ainsi que d'autres services ;
- établir une vision stratégique concertée et un cadre réglementaire pour le développement futur du réseau de stations-services en tenant compte des besoins et des dimensions territoriales, environnementales, économiques, régionales et locales ;
- analyser la possibilité de conditionner systématiquement la délivrance ou le renouvellement de permis pour les stations-services, à la présence d'alternatives décarbonées aux carburants fossiles.

Je pense que vous pouvez vous accorder relativement facilement à l'ensemble de ces mesures.

C'est une mission ambitieuse et stratégique qui vous a été confiée, n'en disconvenons pas, mais vous l'avez acceptée dans le cadre de nos débats parlementaires relatifs à ce texte.

J'ai déjà eu maintes fois l'occasion de vous interroger par écrit quant au suivi de cette résolution. Le 11 janvier dernier, vous répondiez : « le travail est en cours avec les cartographies » – on parle des bornes – « réalisées d'une part et la refonte du PACE d'autre part ». Vous disiez aussi : « Le Plan de relance wallon doit permettre d'initier une certaine accélération du déploiement » – on parle toujours des bornes – « et les stations-services doivent pouvoir participer à l'accélération attendue du déploiement de nouvelles motorisations ».

À propos de normes de permis plus souple pour l'installation de bornes dans les stations-services, vous indiquiez aussi : « Si une forme d'obligation plus stricte devait apparaître, il me semblerait intéressant de pouvoir s'y référer pour renforcer le développement de ce type d'infrastructures ».

Très clairement, les stations-services, Monsieur le Ministre, doivent s'adapter au changement actuel en matière de prix de l'énergie. C'est une question de vie ou de mort pour le secteur. Au-delà de l'installation de bornes de rechargement – ce qui est très important –, il convient de développer une vision plus large, plus globale, des besoins du secteur.

C'était d'ailleurs ce qui était repris dans la demande n° 6 de la résolution du 7 juillet 2021 « d'établir une vision stratégique concertée et un cadre réglementaire pour le développement futur du réseau de stations-services en tenant compte des besoins et des dimensions territoriales, environnementales, économiques, régionales et locales ». Il n'est pas question de se limiter à l'installation de bornes dans cette demande.

J'aimerais savoir comment vous entendez mettre en œuvre cette demande n° 6 de la résolution du 7 juillet 2021 compte tenu du contexte actuel qui frappe de plein fouet les stations-services et leur clientèle. Avez-vous introduit le sujet auprès de vos partenaires de majorité au Gouvernement ?

Depuis le début de la crise, avez-vous pu rencontrer les représentants du secteur des stations-services et avez-vous pu dégager certaines pistes de solution ?

Ferez-vous de ce dossier l'une de vos priorités à l'heure où le prix du carburant à la pompe excède les deux euros le litre ? Encore que cela, c'était au moment où ces lignes étaient rédigées, mais on sait qu'aujourd'hui, même si on a pu diminuer par certaines mesures fédérales le prix du carburant à la pompe au litre, on frôle toujours ces deux euros. Pour certains de nos concitoyens – ce n'est pas à vous que je dois le dire Monsieur le Ministre –, les temps sont durs.

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

**Mme Nikolic (MR).** – Monsieur le Ministre, je me joins naturellement à cette interpellation puisque j'étais à l'époque primosignataire du texte. C'est évidemment une résolution qui me tient à cœur et qui tient à cœur au MR. Je ne vais pas revenir sur le fond, M. Matagne l'a fait, et je ne la connais que trop bien. C'est vrai qu'elle prend un sens nouveau, un éclairage nouveau au vu de l'actualité. On le sait, les prix de l'énergie sont en train de battre des records non désirés en raison de la guerre en Ukraine – tout aussi non désirée – et des sanctions infligées à la Russie.

Cela implique deux dimensions qui ne pouvaient pas, à l'époque, être prises en compte au moment où nous avons analysé cette résolution :

- un changement de comportement des automobilistes qui soit décident de rouler moins, soit décident de recourir à différents trucs et astuces pour contourner cette augmentation des prix ;
- la situation des stations-services qui sont parfois contraintes de vendre à perte et qui attendent un signal du Fédéral par rapport au prix plafonné, bien qu'une bulle d'air ait été accordée par le Gouvernement fédéral avec la diminution des accises.

Peu importe ce qui est fait à d'autres niveaux de pouvoir, le Gouvernement wallon a sa carte à jouer. Je rejoins en partie les questions de M. Matagne et je le remercie vraiment pour l'attention qu'il porte au suivi d'une résolution portée par une élue de la majorité, en son temps, mais qui avait pu être rejointe, notamment par le cdH à l'époque, Les Engagés aujourd'hui.

Maintenant, il ne faut pas non plus se précipiter. Vous l'avez dit, c'était le 7 juillet dernier que cela a été adopté. Je comptais bien revenir vers vous aussi,

Monsieur le Ministre, mais je pensais vous laisser un peu plus de temps, parce que depuis le 7 juillet dernier, on a connu malheureusement d'autres crises. Il y a eu les inondations en région liégeoise, ce qui fait aussi que mon attention a été prioritairement tournée envers les sinistrés, et toutes les mesures post-inondations, et j'imagine bien, la vôtre aussi, Monsieur le Ministre. On a régulièrement l'occasion d'en discuter ici avec tout ce que le SPW MI fait suite aux inondations, donc c'est l'occasion de faire un petit peu le point dans la mise en œuvre des mesures demandées, par cette résolution, et dans le contexte inédit dans lequel on se trouve aujourd'hui. Je n'irai pas beaucoup plus loin dans les questions très concrètes parce que c'est quelque chose qui prend du temps, une vision qui doit se construire de manière concertée, et je serai évidemment attentive à vos réponses et je ne préjuge pas de vos réponses, mais j'imagine que c'est un processus en cours, donc je vous demanderai juste de faire le point sur la situation, l'état des lieux actuel de votre réflexion et des initiatives prises, et notamment auprès aussi de vos collègues du Gouvernement.

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

**M. Heyvaert** (Ecolo). – Monsieur le Ministre, je ne vais pas revenir sur le contexte, mes collègues l'ont bien fait. Juste rappeler que c'est quand même un chantier titanesque que l'on avait donné au ministre, puisque il y a pas mal de paramètres dont il faut tenir compte : les paramètres de mobilité, de disponibilité de l'électricité, mais aussi des facteurs tels que le permis d'environnement, l'aspect économique. Voilà, on sait que c'était quelque chose, lors des débats et lors de la confection de la résolution, sur laquelle on avait bien identifié toutes les difficultés. Ici, la seule question que j'avais pour le ministre était de voir un peu en termes de mobilité, de lieux de passage, les lieux de passages réguliers ont-ils été identifiés ? Y a-t-il vraiment cette approche, parce que l'on sait que la voiture électrique amène aussi un autre comportement en termes de recharge ? On ne va pas à la pompe en trois minutes et puis on repart, donc il y a vraiment un changement de comportement. Je voudrais voir un peu où en est justement cette réflexion, ce travail de cartographie, et en lien aussi avec les aires d'autoroute gérées par la SOFICO.

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Madame et Messieurs les Députés, je souhaite avant tout rappeler quelques éléments.

Premièrement, tous les groupes pétroliers, sans exception, ont soit racheté, soit travaillent déjà en partenariat avec des opérateurs de bornes. Ces groupes, qui génèrent par ailleurs des bénéfices conséquents,

n'ont probablement pas besoin d'être poussés plus que nécessaire pour offrir cette alternative dans leur offre. Je m'en suis encore fait la réflexion avec la démultiplication de publicités d'un grand groupe pétrolier français qui annonce 12 000 bornes installées.

Second élément, comme je vous l'ai dit par ailleurs, la SOFICO a établi une carte d'implantations intéressantes au déploiement de bornes rapides. J'insiste sur ce terme, car j'imaginerais mal voir des bornes lentes être déployées sur des lieux de transit. Cette question sera donc évaluée au moment de décider de l'opérationnalisation de cette carte. La SOFICO reconnaît d'ailleurs que ce serait une solution plus simple.

Troisième élément, je n'ai pas en charge les permis d'exploitation, je me vois donc assez mal proposer d'initiative une action aussi radicale, mais si je peux en faire la proposition au Gouvernement dans une approche d'ensemble qui inclurait aussi cette opportunité.

À nouveau, je pense que les groupes pétroliers sont dans l'obligation de penser à ces solutions dans leurs développements futurs.

Si je puis vous rassurer, mes services rencontrent évidemment les représentants de ces acteurs, comme ils rencontrent ceux dont l'électromobilité est le métier. C'est donc bien avec ces acteurs, au même titre que la SOFICO, les agences de développement territoriales et les GRD que je travaille, comme je travaille avec le secteur automobile ou Agoria. Mon souhait reste bien de trouver les bonnes solutions, même si j'ai des approches parfois totalement divergentes chez les acteurs de terrain.

Au-delà du besoin réel d'un soutien et d'une guidance à l'installation de stations de recharge plus rapide, je pense que d'autres actions devraient être prises.

En ce qui concerne le soutien au déploiement, les acteurs insistent non pas tant sur un soutien structurel, mais bien sur un signal et des aides ponctuelles comme une facilitation au raccordement aux réseaux, ce qui représente le poste le plus aléatoire. C'est bien en ce sens que l'affinage de la cartographie réalisée par la SOFICO devra encore être fait.

Il ne faut pas se leurrer, les stations-services, quelles qu'elles soient, doivent être des lieux de transit et devraient donc idéalement être équipées d'infrastructures plus rapides. C'est bien là un enjeu majeur au développement de la mobilité électrique.

Il semble également clair qu'une autre zone floue devra être clarifiée. Les règles de développement sur les aires autoroutières sont déjà très claires. Par contre, j'ai été surpris récemment d'apprendre que certaines règles urbanistiques empêchaient les opérateurs de développer

leurs activités. Je parle ici de règles qui empêcheraient un opérateur de développer des solutions intégrant des toitures photovoltaïques. Ce type de situation est évidemment étonnant et est de nature à empêcher un développement intéressant, mais qui peut également être soutenu par les aides d'État.

Ce sont des questions qui seront également abordées dans l'opérationnalisation des aides qui sera proposée au Gouvernement. Je souhaite en effet ouvrir un débat plus large avec mes collègues de l'environnement et de l'urbanisme afin que les règles pour les porteurs de projet soient simplifiées en permettant un développement plus rapide de telles infrastructures.

Avec les GRD qui sont pleinement conscientes des enjeux que pourraient avoir sur leur réseau de telles installations et le potentiel renouvelable qui pourrait être développé sur ces emplacements, je pense qu'il y a une belle histoire qui pourrait se construire. Pour autant évidemment que chacun en soit conscient.

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

**M. Matagne** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, merci pour votre réponse.

Lorsque vous me dites qu'il ne faut pas contraindre les groupes pétroliers, entendons-nous bien que si. Le but est qu'ils apportent vraiment un service supplémentaire. Qu'importe les bénéfices qu'ils enregistrent. Ce qui compte pour moi, c'est que nos citoyens puissent s'approvisionner en carburant quel qu'il soit, qu'il soit fossile ou autre, et à des prix qui restent attractifs. Vous avez donc un rôle à jouer.

Je suis évidemment heureux d'entendre que la SOFICO a établi une cartographie intéressante et nous y reviendrons dans la prochaine interpellation que nous allons traiter dans quelques minutes.

Par ailleurs, vous me dites que vous n'avez pas la compétence d'octroi des permis, ce que je peux entendre, Monsieur le Ministre, mais vous avez accepté la mission. Concrètement, dans la résolution que notre Parlement a voté, je vous relis le passage. Vous vous êtes engagé à « analyser la possibilité de conditionner systématiquement la délivrance ou le renouvellement de permis pour les stations-services à la présence d'alternatives décarbonées aux carburants fossiles ». Je ne vous ai jamais demandé d'accepter cette mission ou alors il fallait la conditionner au fait que cette résolution était cosignée avec votre collègue, le ministre Borsus.

J'entends effectivement par ailleurs, cela concerne aussi votre collègue, M. Borsus, que certaines règles urbanistiques empêchent de développer des alternatives pour nos opérateurs. Faisons en sorte que ces règles urbanistiques puissent évoluer. Vous êtes bien mieux placé que moi en tant que membre du Gouvernement pour permettre de faire avancer les choses.

Je conclus, Monsieur le Président. Si je suis venu aussi rapidement avec ce suivi de résolution, c'est parce que cela fait vraiment l'actualité pour l'instant. Par ailleurs, Monsieur le Ministre, lorsque nous avons évoqué les aides que vous pouviez établir en matière énergétique pour les logements de nos citoyens, vous m'aviez dit que votre proposition était sur la table de votre gouvernement depuis novembre de l'année passée. Nous sommes en mars et l'on n'a toujours rien vu venir.

Je n'ai donc pas envie que ce schéma se reproduise. C'est donc la raison pour laquelle je fais un suivi au plus proche de votre travail. Je pense que mes collègues envisagent le travail parlementaire de la même manière que moi.

Je vous remercie pour la suite que vous donnerez à ce dossier.

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

**Mme Nikolic** (MR). – Monsieur le Ministre, le focus a été fort mis sur la fourniture de solutions pour le ravitaillement, les nouvelles énergies.

À cet égard, en termes d'inventaire, je pense l'avoir dit au moment de l'analyse de la résolution, la Brafco a aussi développé un outil en ligne pour réaliser un inventaire des services proposés par les stations-services et l'offre d'énergie de ravitaillement. Cela peut donc être intéressant de travailler avec eux en parallèle.

Dans cette résolution, il n'y avait pas que la question de l'offre multiénergies des stations-services, même si l'on comprend que le débat ici dans l'actualité aujourd'hui se focalise là-dessus. Il y avait aussi toute l'approche multiservice, de développement d'autres services ; nous aurons l'occasion d'y revenir, mais laissons peut-être encore un peu de temps.

Je suis heureuse d'entendre que cette résolution était très ambitieuse. C'est le Parlement qui l'a adoptée. J'ai entendu M. Matagne dire que vous vous étiez engagé, Monsieur le Ministre ; non, vous avez reçu le message du Parlement, donc nous ferons le suivi. J'aurai l'occasion d'y revenir.

*(Réaction de M. le Ministre Henry)*

Vous anticipez, je l'avais écrit : il n'y a pas que vous, il y a l'ensemble du Gouvernement. Toutefois, comme c'est dans le cadre de votre commission qu'elle a été adoptée, nous reviendrons peut-être vers vous pour voir aussi comment vous avez sollicité vos collègues pour que chacun prenne sa part.

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

**M. Heyvaert** (Ecolo). – Je remercie M. le Ministre pour ses réponses et la bonne de cette cartographie qui avance. C'était un des points importants de la résolution.

Je vais revenir sur les mêmes propos que ma collègue : la résolution, c'est le Parlement qui demande au Gouvernement de faire des choses, donc c'est le Gouvernement dans son entièreté qui doit aussi agir. On sait que différentes compétences sont amenées à travailler sur cela. Oui, on a demandé au Gouvernement de travailler, je pense qu'il le fait.

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

Je vous propose de suspendre nos travaux quelques instants.

La séance est suspendue.

*- La séance est suspendue à 17 heures 17 minutes.*

## REPRISE DE LA SÉANCE

*- La séance est reprise à 17 heures 20 minutes.*

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

**Mme la Présidente.** – La séance est reprise.

## INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

*(Suite)*

### INTERPELLATION DE M. MATAGNE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LE CAFOUILLAGE AUTOUR DE LA RÉFORME DE LA FISCALITÉ AUTOMOBILE »

### QUESTION ORALE DE M. FLORENT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LA RÉFORME DE LA TAXE CIRCULATION (TC) ET DE LA TAXE DE MISE EN CIRCULATION (TMC) »

### QUESTION ORALE DE MME CASSART-MAILLEUX À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LES CONSÉQUENCES DE LA RÉFORME DE LA FISCALITÉ AUTOMOBILE SUR L'ACHAT DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES »

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

- M. Matagne, sur « le cafouillage autour de la réforme de la fiscalité automobile » ;

- M. Florent, sur « la réforme de la taxe circulation (TC) et de la taxe de mise en circulation (TMC) » ;
- Mme Cassart-Mailleux, sur « les conséquences de la réforme de la fiscalité automobile sur l'achat de véhicules électriques ».

M. Hermant se joint à l'interpellation.

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

**M. Matagne** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le 19 avril 2021, à ma question écrite concernant la réforme de la fiscalité automobile, vous répondiez « Je confirme que les discussions sont bien entamées avec mon homologue au sujet de la réforme de la fiscalité automobile. L'objectif est d'aboutir à un projet de texte décrets avant la fin de l'année ».

Nous sommes en mars 2022, soit près d'un an après cette déclaration et votre projet n'est toujours pas validé en Gouvernement au moment où ces lignes sont rédigées. Vous avez rencontré plusieurs difficultés à l'entame de vos travaux, j'imagine que vous pourrez nous apporter des explications légitimes quant à cette difficulté.

Le point était inscrit en première lecture de la séance du Conseil des ministres du 12 mars. Je me permets d'introduire cette interpellation pour venir aux nouvelles et ouvrir le débat à mes collègues qui semblent relativement intéressés, puisque d'autres se sont déjà joints ou avaient inscrit des questions. J'aimerais savoir où en est ce débat au sein de votre Gouvernement. Avez-vous approuvé en première lecture le texte au sein de votre Gouvernement ?

Aussi, quid du planning annoncé par vos soins ? La date d'entrée en vigueur de cette réforme était programmée au 1er janvier 2023, mais sachant que vous accusez déjà trois mois de retard et que vous nous avez promis un véritable débat parlementaire sur le sujet dès l'automne, je me demandais si vous alliez pouvoir résorber ce retard et nous permettre d'avoir ce débat au sein de notre enceinte parlementaire.

Qu'en sera-t-il de l'entrée en vigueur de votre réforme ? Je m'interroge au même titre que l'Inspecteur des finances dans son avis du 7 février dernier : « L'Inspection s'interrogera enfin quant à l'opérationnalisation d'une telle réforme pour le 1er janvier 2023. » Ce n'est pas tant les consultations obligatoires ou le processus législatif qui l'inquiètent ici, encore que, mais plutôt la capacité pour l'administration, le SPW Finances notamment, d'implémenter celle-ci dans un délai aussi réduit. On s'étonnera à cet égard que la note du Gouvernement wallon n'envisage aucune incidence sur les charges administratives. On pense à l'établissement de la taxe, le contrôle, le contentieux. Outre un potentiel impact de la fonction publique, de nouveaux développements

informatiques seront assurément nécessaires et ils devront également être financés.

Cette remarque de l'Inspection des finances interpelle doublement, Monsieur le Ministre, puisque vous aviez déjà pu me dire, le 19 avril dernier : « le calendrier d'implémentation de la réforme dépendra essentiellement du mode de passation de marché qui y serait liée, soit M23, soit M24, l'un étant plus court que l'autre, mais ne permettant pas de réforme fondamentale du mode de calcul, l'autre plus long, qui ouvre le champ à toutes les possibilités ».

La formule de taxation étant entièrement revue, on imagine que le marché public implique des changements fondamentaux dans le travail de l'administration, comme l'indique l'Inspection des finances. Ce n'est pas moi qui le dis. J'aimerais savoir quel est votre avis sur cette remarque de l'Inspection des finances et si votre réforme entrera effectivement en vigueur le 1er janvier 2023 ? Permettez-moi d'ores et déjà d'émettre des réserves, mais j'aimerais pouvoir me tromper.

Monsieur le Ministre, je m'interroge sur les éléments qui n'avaient pas encore été tranchés voici quelques jours. Je veux parler du coefficient environnemental pour les véhicules électriques. Il était question de mettre à zéro ce coefficient pour les véhicules électriques, en guise d'incitant. L'électrification du parc automobile vise à décarboner ce parc et c'est ce que l'on souhaite le plus rapidement possible. Le Gouvernement a-t-il prévu de maintenir ou de supprimer de son avant-projet de décret ce coefficient environnemental nul pour les véhicules électriques ? La question est posée.

Puisqu'il est question véhicules électriques, Monsieur le Ministre, il est aussi question de bornes. Je reviens régulièrement avec le sujet et j'aurais l'occasion d'envisager une troisième interpellation à la suite de celle-ci.

Je souhaite aussi relayer une nouvelle remarque de l'Inspecteur des finances relative à l'absence de prise en compte d'externalités évidentes et qui confirme quelques-unes de mes craintes : les ambitions du scénario 2 en termes d'électrification du parc automobile se heurtent ou devront composer avec une série de contraintes matérielles ou technologiques exogènes :

- la densité du réseau de bornes électriques en Wallonie, perspective de développement hypothétique à politique inchangée ;
- la capacité du réseau électrique, la disponibilité et le transport de l'électricité, et l'absorption des pics de consommation ;
- l'autonomie moyenne des véhicules, la vitesse de chargement, l'accessibilité de ce type de véhicules au plus grand nombre, perspective de développement hypothétique à politique

inchangée en matière de bornes selon l'inspecteur des finances.

Il est vrai que, depuis le début de la législature, vous avez engagé près de 550 000 euros dans la politique de placement de bornes de recharge pour véhicules contre 59 millions d'euros pour les aménagements cyclables. Je ne tiens pas à opposer ces deux modes de transport, car j'essaie de pratiquer les deux à titre personnel, mais la différence d'engagement – je ne parle pas d'investissement, mais bien d'engagement – montre votre désintérêt total pour la mobilité automobile. La transition ne se fera pas uniquement à vélo, mais devra aussi s'opérer via l'électrification du parc automobile. On a souvent eu la possibilité d'en parler dans cette enceinte.

Dans les faits, au deux tiers de votre mandat ministériel, vous n'avez encore quasiment aucun crédit budgétaire pour l'installation de bornes de rechargement. Je le dis, et l'Inspection des finances confirme mes propos. Pourquoi cet attentisme quand on sait que l'électrification du parc automobile est un enjeu crucial pour la décarbonation dudit parc ?

Par ailleurs, votre réforme aura aussi un impact sur la fiscalité et notamment la fiscalité communale étant donné que les communes perçoivent un additionnel sur la taxe de circulation. Vu que vous avez promis une réforme neutre concernant les finances régionales, j'aimerais savoir si votre réforme sera elle aussi neutre pour les finances communales. Les communes sont dans des situations budgétaires complexes et les différents événements tragiques qui viennent « animer » 2021 et 2022 n'aident pas à avoir des finances saines. Il ne serait pas agréable de voir les finances communales encore dégradées si votre réforme venait les impacter. Ce n'est pas une question anodine que je pose puisque le Gouvernement wallon est sur le point de saisir le CODECO sur la question des reports de charges fédéraux sur les finances locales. Le Gouvernement va-t-il compenser les communes pour les possibles pertes de recettes ?

Je souhaite par ailleurs aborder le dossier de la vignette autoroutière, car c'est un dossier important pour feu le cdH aujourd'hui baptisé Les Engagés. J'ai eu l'occasion de vous interroger plusieurs fois à ce propos.

Le Parlement européen votait le 17 février la réforme de la directive Eurovignette, ce que vous n'ignorez certainement pas. Comme l'indique le communiqué de presse du Parlement européen concernant les véhicules particuliers, « les États membres qui choisissent de faire payer les véhicules plus légers, tels que les camionnettes, les minibus et les voitures particulières, pourront toujours choisir d'utiliser des systèmes de péage ou de vignette.

La jurisprudence européenne ne permet pas de compensation pure et simple de la vignette. On ne

pourrait donc pas dire que l'on applique une vignette pour les véhicules étrangers en transit et que l'on déduirait de la fiscalité pour les Belges et les Wallons.

Par contre, puisque vous envisagez une réforme globale, c'est le moment d'introduire cette vignette. À titre personnel, je ne trouve pas juste que ce soient les Wallons et les Belges qui paient les infrastructures routières, alors que les étrangers en transit – et vous savez que nous sommes un pays de transit – ne doivent pas s'acquitter d'une quelconque taxe pour circuler sur notre territoire.

Par ailleurs, quand on voit ce qui s'opère dans les pays voisins, on peut imaginer que les automobilistes français ne verraient pas d'inconvénient à payer une vignette pour pouvoir circuler en Belgique, à l'instar de ce qu'il se passe dans leur pays, sous une autre forme, via le péage.

Je voudrais savoir si vous trouvez équitable que l'on n'impose pas de vignette pour d'autres automobilistes en transit, alors que nos citoyens wallons et belges doivent payer des taxes pour entretenir le réseau routier.

Enfin, je viendrai sur des points plus précis de votre réforme. J'ai déjà eu l'occasion d'évoquer le sujet avec vous, mais j'ai l'impression que cela n'a pas résonné de votre côté.

Autant je trouve équilibrée la balise CO<sub>2</sub> que vous souhaitez mettre en œuvre, à 150 grammes par kilomètre, suivant la circulaire WLTP, autant sur la balise qui concerne la masse maximale autorisée, je trouve que vous sanctionnez beaucoup trop rapidement les automobilistes.

En l'occurrence, vous avez fixé la balise à deux tonnes. Ce qui veut dire qu'un véhicule familial de type Skoda Octavia, par exemple – pour ne citer que celle-là, c'est une voiture très répandue sur nos routes, c'est un petit break familial qui permet aux papas, aux mamans, aux familles, de transporter les enfants, les courses et les poussettes –, si l'on prend ce type de véhicule, il atteint très vite une masse maximale autorisée de deux tonnes.

Cela voudrait dire que dès que l'on possède un véhicule comme celui-là, on sera sanctionné par votre réforme.

J'aimerais savoir si vous avez pris le temps d'étudier la question et de voir, dans l'ensemble de la réforme – je ne demande pas que tout soit tout beau, tout rose –, si dans le cadre de votre réforme vous avez pris le temps d'envisager de surélever cette balise afin que les familles et les automobilistes qui ont besoin d'habitabilité, de confort, d'espace, puissent acquérir un véhicule sans être forcément sanctionnés parce que j'estime qu'un véhicule familial de type monospace ou break n'est pas un véhicule que l'on peut taxer de polluant outre mesure.

Je vous remercie pour votre intérêt, Monsieur le Ministre.

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

**M. Florent (Ecolo).** – Monsieur le Ministre, c'est une réforme importante qui est sur la table du Gouvernement. Elle touche évidemment tous les détenteurs d'un véhicule en Wallonie, mais elle représente surtout un réel potentiel d'orientation vers une mobilité moins émettrice de gaz à effet de serre. Je rappelle que le secteur de la mobilité est le seul secteur à avoir considérablement augmenté ses émissions de gaz à effet de serre depuis 1990.

Les grandes lignes de la réforme étaient déjà connues dans la DPR, elles ont surtout été détaillées il y a plusieurs mois dans la presse et l'on apprend, via la presse toujours, que la réforme de la taxe de circulation et de mise en circulation était sur la table du Gouvernement du 10 mars et la presse nous fait également l'écho que la nécessité de garder une assiette fiscale stable était épinglée comme l'un des enjeux des discussions.

Quelles actions, Monsieur le Ministre, avez-vous menées au sein du Gouvernement pour faire avancer cette réforme importante ? Où en sommes-nous ? Les échanges au sein du Gouvernement, notamment avec le nouveau ministre du Budget ont-ils débouché sur des avancées ?

Cet engagement important de la DPR, tant d'un point de vue climatique que fiscal, poursuit-il le calendrier prévu par le Gouvernement ? Peut-on rassurer notre collègue qui doute de l'aboutissement de cette réforme dans les temps ?

Une autre remarque à destination de notre collègue qui ne voit que comme solution aux émissions de gaz à effet de serre du secteur de la mobilité uniquement l'électrification du parc automobile, il est vraiment très important de rappeler et très clair que pour diminuer les émissions liées à la mobilité, il faut aussi réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture en développant évidemment des alternatives pour les usagers. C'est un peu l'angle mort des Engagés, je le regrette.

Autre élément assez étonnant, la demande de surélever le plafond de deux tonnes. C'est quand même relativement important pour déplacer des personnes. On ne peut pas parler d'un plafond trop bas, à mon sens. Chacun a une appréciation différente, mais je pense que la masse est également reconnue comme un des éléments essentiels dans cette réforme et je trouve assez étonnant en tout cas que les Engagés veuillent augmenter, comme cela, le seuil des deux tonnes.

**Mme la Présidente.** – La parole est à Mme Cassart-Mailleux pour poser sa question.

**Mme Cassart-Mailleux (MR).** – Monsieur le Ministre, le Gouvernement a analysé jeudi dernier en première lecture le projet de décret visant à modifier les taxes de circulation et de mise en circulation.

La déclaration de politique régionale est claire vu qu'elle doit rester à fiscalité globale inchangée et favoriser les véhicules légers, moins puissants et moins polluants.

Actuellement, les véhicules électriques bénéficient d'un régime fiscal avantageux puisque c'est actuellement le montant minimum qui s'applique tant pour la taxe de circulation que la taxe de mise en circulation.

Néanmoins, le projet de réforme semble ne plus donner un tel avantage pour la plupart des véhicules électriques. Malgré un coefficient avantageux de 0,2 grâce à sa motorisation, le montant de la taxation sera bien plus élevé, car ce type de moteur nécessite une puissance plus élevée. En outre, le poids des batteries a pour conséquence que la masse maximale autorisée est supérieure à deux tonnes pour la plupart des modèles. Ce qui est également un facteur désavantageux.

Toutefois, afin de compenser cette augmentation, il est prévu de ramener la TMC à zéro et la TC à 50 euros pour 2024 et de la réduire de moitié pour 2025. Une telle mesure poussera certainement à acquérir ce type de véhicules, mais mettre à mal l'objectif de neutralité budgétaire.

Confirmez-vous ces mesures ? Dans le cas contraire, quelle vision avez-vous proposée pour les véhicules électriques ?

Il est question d'implémenter cette réforme dès 2023. Or, les mécanismes de compensation pour les véhicules électriques ne s'appliqueront seulement que pour 2024 et 2025.

Quelles sont les raisons pour lesquelles vous souhaitez l'exonération de la TMC pour les véhicules électriques pour 2024 et non pas pour 2023 ? Je compléterai aussi, Monsieur le Ministre, que d'après les différentes informations que nous avons, les modèles plus puissants, plus lourds et plus polluants seraient ainsi plus pénalisés par cette nouvelle réforme qui devrait voir le jour au 1er janvier 2023.

Monsieur le Ministre, dans votre objectif d'assainir le parc automobile, même si la stratégie régionale de la mobilité vise à nous diriger vers une mobilité multimodale, nous devons veiller à ce que cette offre ne soit pas trop réduite. D'une part, les familles nombreuses qui ont besoin d'un véhicule spacieux vont être fortement touchées par ces deux formules. D'autre part, l'explosion de la TMC et la taxe de circulation pour les véhicules haut de gamme vont augmenter l'intérêt pour le *leasing*, sauf pour les modèles hybrides. Ce recours mettrait en grande difficulté l'objectif de la neutralité budgétaire souhaitée, car aucune société de *leasing* n'est

installée en Région wallonne. En outre, un de vos objectifs était également de simplifier la compréhension de cette taxe par le citoyen, ce qui semble ne pas être réellement le cas compte tenu des nouvelles données qui se sont ajoutées au calcul. Après analyse du texte en première lecture lors du conseil des ministres, quelle variable avez-vous proposée ? Avez-vous retravaillé certains aspects de la réforme ? Le SPW Fiscalité devrait intégrer de nouvelles données, ce qui prendrait du temps. Confirmez-vous la mise en œuvre au 1er janvier 2023 ? Il est clair, Monsieur le Ministre, que nous avons pas mal de questions venant du citoyen lambda, voire de PME, et je pense qu'il est légitime de pouvoir y répondre et d'être assez transparents.

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

**M. Hermant (PTB).** – Monsieur le Ministre, le contexte est celui d'une forte augmentation des prix des carburants. La réforme de la fiscalité automobile dont nous parlons depuis un certain nombre de mois risque de se faire maintenant – ou dans les semaines qui viennent – dans un contexte très particulier, et qui risque de durer puisque l'augmentation des prix des carburants vient des mesures fiscales qui ont été prises au niveau fédéral, notamment l'augmentation des accises, et cetera. Le résultat de ces mesures est que le droit à la mobilité des ménages est aujourd'hui atteint. On a des témoignages de travailleurs qui disent que finalement, cela leur coûterait moins cher d'être malade que d'aller travailler, tellement ils perdent de l'argent en allant travailler à cause du prix des carburants. C'est insensé que rien ne soit fait à ce niveau. Une toute petite réduction a eu lieu – de 17 cents –, mais c'est largement insuffisant pour compenser l'augmentation des prix des carburants, d'après ce que l'on reçoit comme retours. Beaucoup de gens qualifient cela de « cacahuète » et on est vraiment d'accord avec eux. Il faudrait une réflexion pour bloquer les prix sur du long terme, c'est une autre discussion.

En ce qui concerne la fiscalité automobile, l'on sait que votre réforme est de modifier les calculs des montants de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation, à partir de janvier 2023. Le projet sur la table prévoit que les voitures qui ont des émissions proches ou supérieures à 150 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre, avec une masse autorisée proche ou supérieure à 2000 kilos, circulant au diesel, vont payer beaucoup plus cher leur TMC et leur TSC. Les voitures essence du même type verront aussi une augmentation, mais moins significative.

Par rapport à la nouvelle situation, avez-vous revu vos projets en matière fiscale ? Mais encore, c'est la question que nous posons depuis de nombreux mois : avez-vous tenu compte des catégories de revenus impactées par votre projet fiscal ? On a parlé des familles qui risqueraient d'être impactées, mais avez-vous croisé les revenus des gens qui ont ce type de

voiture pour le moment, pour voir quel va être l'impact sur les revenus des travailleurs ? Quelles mesures ou initiatives concernant les constructeurs automobiles seront prises en même temps pour limiter la construction de voitures polluantes ? On s'en prend ici aux consommateurs, mais je n'entends absolument rien jusqu'ici concernant les producteurs, les constructeurs de voitures.

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Madame et Messieurs les Députés, la réforme de la fiscalité automobile est bien discutée actuellement au sein du Gouvernement.

S'agissant d'une réforme d'envergure, qui touchera à terme l'ensemble des citoyens, et dont les recettes participent de façon non négligeable au budget régional, il ne me semble pas anormal que quelques semaines soient nécessaires pour arriver à la conclusion d'un accord dans ce domaine.

Pour être précis, il n'y a pas eu de note d'orientation déposée en décembre dernier, ni donc d'échec de cette note, et les discussions actuelles portent sur la première lecture des textes.

Mon cabinet travaille sur cette réforme depuis de nombreux mois, en s'appuyant sur des travaux universitaires. Un module de calcul a été développé afin de définir le respect de la trajectoire budgétaire en essayant, au mieux, d'anticiper l'impact d'une électrification du parc sur les recettes. Le module a été construit sur base des réflexions et échanges qui ont eu lieu devant cette assemblée fin 2018.

Ces discussions, menées notamment avec le cabinet du ministre en charge de la Fiscalité, ont débouché sur la proposition de texte qui est en discussion.

Comme prévu dans la DPR, le projet de réforme développe une approche qui permet, à fiscalité globale inchangée, de conscientiser nos concitoyens quant à l'impact de leur choix de véhicule.

Je rappelle que l'objectif de la réforme n'est pas de punir des choix, mais bien de conscientiser à ces choix. Il ne s'agit pas d'interdire la possession véhicules, mais d'orienter vers des choix plus raisonnables. En effet, la plupart des constructeurs proposent une gamme suffisamment large et des motorisations qui permettront à chacun de s'y retrouver.

En ce qui concerne les véhicules électriques, l'évolution du parc, l'apparition de nouveaux modèles et de nouvelles technologies doivent en effet être bien évaluées. On sait déjà, par exemple, que ces dernières années, à performances égales, les voitures électriques se sont allégées.

Les réglementations européennes et les obligations faites aux constructeurs avec une balise annoncée de 2035 pour la fin de la commercialisation de véhicules thermiques doivent aussi être prises en compte. Avec l'introduction d'une norme Euro 07, le règlement relatif aux émissions, ce sont autant de normes que l'Europe propose pour accélérer le changement.

Au travers de ma proposition, je veux maintenir une trajectoire de transition cohérente par rapport à ces normes. Non seulement vis-à-vis de l'accord de gouvernement, mais également vis-à-vis de nos enjeux à plus long terme. Il va de soi que cette trajectoire permettra de réduire les émissions du transport alors que celles-ci stagnent depuis plusieurs années.

En ce qui concerne le calendrier de mise en œuvre de la réforme, je vous concède qu'elle ne pourra pas entrer en vigueur au 1er janvier de 2023, mais plutôt courant de l'année. Nous pourrions déterminer cela avec plus de précisions lorsque le système précis pourra être évalué en termes de traduction informatique.

En ce qui concerne les détails de la réforme, comme le coefficient environnemental, la balise CO<sub>2</sub>, le poids des véhicules ou encore l'avantage pour les véhicules électriques, je viens de vous signaler que les discussions étaient toujours en cours. Je ne me prononcerai donc pas sur ceux-ci, mais je peux vous assurer que nous veillons à limiter l'impact de la réforme sur les familles nombreuses ou les publics plus fragiles.

De même, nous prenons en compte les possibles fuites de certains redevables qui verraient les taxes de circulations et les taxes de mise en circulation augmenter de façon importante vers le leasing.

La question de la neutralité budgétaire doit effectivement être établie également au niveau des additionnels communaux, qui sont liés à la taxe de circulation.

D'autre part, je comprends bien votre impatience, Monsieur Matagne, sur la question des bornes, mais vous ne pouvez pas me reprocher d'être certain que les investissements qui seront faits le seront au bénéfice de l'électromobilité.

Je ne suis pas pour des effets d'aubaine comme cela peut parfois être le cas, mais pour une approche plus cohérente au niveau territorial. Les cartographies en cours seront déterminées fin du mois et le mécanisme de soutien global est en cours de rédaction. Je souhaite vraiment inciter un déploiement basé sur les besoins en termes de mobilité.

Plus important encore, je souhaite également une stratégie d'ensemble au-delà du Plan de relance qui nous permettra de nous coller au mieux sur ce qui ressortira du règlement sur les infrastructures pour carburants alternatifs lorsqu'il sera adopté avec des balises annuelles claires jusqu'à 2030.



En ce qui concerne l'Eurovignette, je suis conscient de l'opportunité que pourrait représenter la mise en œuvre d'un tel système, mais elle n'a pas été évoquée dans les débats. Je vous rappelle que mon mandat ne porte que sur la réforme globale telle que la Déclaration de politique régionale l'a définie, pas sur les opportunités que représenterait la directive Eurovignette. J'insiste cependant sur le risque que pourrait porter une telle extension, car elle nécessite des moyens humains et matériels conséquents. Il ne m'appartient certainement pas de mettre en œuvre une réforme d'une telle ampleur qui impactera des services qui ne dépendent pas de mes compétences.

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

**M. Matagne** (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, de prendre chaque fois le temps de répondre partiellement à mes questions, puisque vous avez reconnu que vous ne pouviez pas nous donner tous les éléments de réponse.

Je comprends évidemment que cette réforme soit complexe, mais vous devez aussi comprendre que 90 % des ménages à peu de choses près disposent d'un véhicule, et donc se posent énormément de questions. Dès lors, quand vous me dites que l'objectif n'est pas de punir, mais d'orienter, évidemment, je partage votre point de vue sur la question. J'ai envie que nos citoyens puissent s'orienter correctement. On a M. Florent qui joue les gardes du corps avec vous. Monsieur Florent, j'ai juste une question à vous poser : sauf erreur de ma part, je pense que vous roulez dans un véhicule de type ludospace, genre un Citroën Berlingo ou un Peugeot Partner, quelque chose comme cela. Vous m'avez fait le reproche, sous la bannière des Engagés, de vouloir surélever la balise de la masse maximale autorisée. Oui, Monsieur Florent, parce qu'en fait, vous n'y connaissez rien, vous confondez la masse du véhicule avec la masse maximale autorisée. Voulez-vous connaître, Monsieur Florent, la masse maximale autorisée de votre véhicule ? Elle est supérieure à deux tonnes. Donc, Monsieur Florent, je ne pense pas que lorsque vous avez choisi ce véhicule, vous avez envisagé de polluer, néanmoins, la réforme qui est sur la table va sanctionner votre véhicule. Vous n'êtes évidemment pas le seul à avoir choisi ce type de véhicule puisque c'est très pratique comme véhicule, lorsque l'on évolue en famille.

Néanmoins, ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit, il est important que la réforme du ministre, du Gouvernement en l'occurrence – excusez-moi, Monsieur le Ministre – puisse se répercuter intelligemment sur l'utilisation que font nos citoyens, les familles, de leur véhicule. Donc, Monsieur Florent, lorsque vous vous étonnez de certaines demandes qui viennent de ma part et en l'occurrence au nom des Engagés, vous devriez d'abord réfléchir au type de véhicule qui vous utilisez, et la remarque vaut évidemment pour M. le Ministre qui, je pense, m'a

promis, il y a plusieurs mois déjà, d'envisager un véhicule électrique plus léger. J'aimerais savoir s'il envisage toujours de le faire. Je vous remercie pour le suivi que vous donnerez à mes remarques, Monsieur le Ministre.

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

**M. Florent** (Ecolo). – Je vais vous choquer, Monsieur Matagne : mon véhicule que j'utilise quotidiennement pèse bien plus que cela. Je viens quotidiennement en train. Cela illustre exactement mon propos de tout à l'heure : l'important n'est pas toujours de se focaliser pour la mobilité sur la seule fiscalité ou la seule électrification, mais de voir également les alternatives qui sont possibles. Puis, je crois que vous avez surévalué mon véhicule, il est un peu en dessous des 2 000 kilogrammes, mais c'est quelque chose de finalement assez anecdotique par rapport à la réflexion que nous avons.

Monsieur le Ministre, vous nous donnez une information qui est importante, qui est de savoir que la réforme pourrait ne pas débuter en début d'année. Là, j'appelle vraiment l'ensemble du Gouvernement à être vraiment très attentif parce que cela amène des complexités de mise en œuvre qu'il ne faudrait certainement pas minimiser. J'espère que le Gouvernement pourra malgré tout aboutir à cette réforme de manière à ce qu'elle puisse se mettre en place en début d'année, ce qui me paraît être à mon avis beaucoup plus adéquat pour une telle réforme.

**Mme la Présidente.** – La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

**Mme Cassart-Mailleux** (MR). – Je vous rassure, moi non plus, je ne connais pas le poids que peut faire un train, Monsieur Florent, mais j'en reviens ici au travail qui doit être réalisé par le Gouvernement, et c'est vrai que c'est un travail de longue haleine. Je vous rejoins, Monsieur le Ministre, parce que c'est un travail qui doit être fait en profondeur.

L'impact de l'électrification sur le parc est évidemment important. On a bien dit, et c'est dans la Déclaration de politique régionale par rapport au point important de la neutralité budgétaire, j'insiste. Néanmoins, je comprends que vous êtes en train de travailler au Gouvernement, donc vous ne pouvez pas le donner toutes les informations. En fait, l'équation est importante, c'est-à-dire qu'il y a des signes particuliers par rapport aux familles nombreuses, aux fuites du leasing, à la date de la mise en œuvre, à la simplification et à l'information aux citoyens et aux PME. Donc, c'est une équation avec encore beaucoup d'inconnus, mais il est clair que nous devons absolument travailler en tenant compte de tous ces éléments. En tout cas, je le souhaite et je pense qu'il serait important que ce soit fait, mais je vous laisse encore un peu travailler.

Nous sommes le 21 mars, un jour de printemps, et je vais noter ce côté un peu positif, mais vous savez comme moi que je ne suis pas toujours très patiente, ce n'est pas une grande qualité chez moi. Je reviendrai un certain moment pour avoir des réponses à mes questions.

**M. Matagne** (Les Engagés). – Madame la Présidente, a-t-on encore le droit de réagir lorsqu'on a été interpellé directement ou pas ?

**Mme la Présidente.** – Pour un fait personnel, oui, mais ici, ce n'est pas vraiment un fait personnel. Donc, non.

**M. Matagne** (Les Engagés). – J'imagine que j'avais directement interpellé Monsieur...

**Mme la Présidente.** – Vous m'avez posé la question et je vous ai répondu non, donc voilà. Je ne suis que la messagère.

**M. Matagne** (Les Engagés). – D'accord, merci, Madame la Présidente, je m'en souviendrai.

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

**M. Hermant** (PTB). – Par rapport à ce qu'a dit M. Matagne tout à l'heure je le rejoins sur le danger des effets collatéraux non désirés. Concernant l'impact sur les travailleurs, on l'a dit et redit, il y a une analyse à faire que nous n'avons pas jusqu'ici. Avant de discuter des décrets, j'espère que l'on aura une idée claire et précise de qui achète les voitures pour tel ou tel besoin et que l'on puisse vraiment voir l'impact de la nouvelle fiscalité sur ces différentes catégories de revenu sinon on va aller vers de grands problèmes. Si le niveau fédéral prend des mesures fiscales contre les travailleurs, le niveau régional contre les travailleurs, la crise énergétique qu'on connaît à l'heure actuelle, on va aller vers de véritables explosions.

**Mme la Présidente.** – Des motions ont été déposées en conclusion de l'interpellation de M. Matagne. La première, motivée, a été déposée par M. Hermant (Doc. 883 (2021-2022) N° 1) et la seconde, pure et simple, par M. Florent, Mmes Cassart-Mailleux et Kapompole (Doc. 884 (2021-2022) N° 1).

L'incident est clos.

## **INTERPELLATION DE M. HERMANT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN COMME SOLUTION À LA CRISE »**

### **QUESTION ORALE DE M. HERMANT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « L'AUGMENTATION DE L'OFFRE DE TEC FACE À LA HAUSSE DU PRIX DU CARBURANT »**

**Mme la Présidente.** – L'ordre du jour appelle l'interpellation et la question orale de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures :

- sur « la gratuité des transports en commun comme solution à la crise » ;
- sur « l'augmentation de l'offre de TEC face à la hausse du prix du carburant ».

M. Heyvaert se joint à l'interpellation.

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

**M. Hermant** (PTB). – Monsieur le Ministre, depuis des années, le PTB propose la gratuité des transports en commun, mais je ne vous apprend rien, je pense. On pense que c'est juste socialement, environnementalement et financable.

Comme dit la CSC dans son étude en septembre 2021, la gratuité a aussi un autre grand avantage, elle améliore l'accès pratique aux transports en commun. Elle permet en effet de ne plus se soucier d'avoir suffisamment d'argent sur soi ou de chercher un titre de transport, et cetera. On peut simplement rentrer dans le bus et prendre le bus c'est beaucoup plus simple.

Mais à toutes ces bonnes raisons, il y a désormais une nouvelle raison qui s'y ajoute suite à la crise actuelle et au coût du carburant extrêmement élevé. Prenons le cas des travailleuses et travailleurs des titres-services. Le kilométrage est remboursé à 0,13 euro du kilomètre alors que les prix des carburants ont atteint des records à 2,3 euros le litre. Cela signifie qu'avec une voiture particulière essence, qui consomme en moyenne 7,1 litres, le kilomètre lui coûte 0,14 euro, sans compter les frais, assurances, prêt, et cetera. Elles vont donc en partie travailler à perte.

Finalement pour beaucoup de travailleurs c'est « on va travailler pour payer l'essence » et cela ne va pas.

Cela, c'est encore pour ceux qui peuvent se le permettre. D'autres doivent rogner sur d'autres frais pour pouvoir continuer à se déplacer. C'est compliqué quand le prix du gaz et de l'électricité atteint des sommets. La

baisse des accises, de la TVA ou encore le blocage du tarif de la SNCB sont évidemment des mesures fédérales. Pourtant, en Région wallonne nous avons différents leviers aussi.

Au niveau de la mobilité, vous êtes le ministre wallon en charge de cette compétence, vous pouvez donc prendre des mesures justement pour alléger cette partie des frais des travailleurs c'est-à-dire les frais de déplacement. Pourquoi ne pas, dans le panel des mesures qu'envisage la Région wallonne, envisager justement la gratuité des transports en commun ? Ce serait une mesure forte prise en faveur des travailleurs de notre région.

Comment la financer ? Est-ce impayable ? Nous pensons que non, la Région wallonne finance les TEC en grande partie, à hauteur entre 490 à 530 millions d'euros en fonction de l'année. Notamment, à cause de la chute des ventes de tickets qui est passée de 118,5 millions en 2019 à 77,2 millions d'euros en 2020. Cela signifie qu'en 2020 la gratuité n'aurait coûté finalement que 77 millions d'euros si vous l'aviez mise en place. Si l'on prend le budget, le fond total de fonctionnement de la TEC, c'est un budget d'approximativement 620 millions d'euros selon les années.

La gratuité permettrait entre autres de faire des économies puisqu'il y a toute une série de coûts qui ne seraient plus à charge de la TEC. Tout ce qui est distributeur de billets, et cetera. Tout cela serait déduit des coûts qui sont actuellement à charge de la TEC. Dès lors, il y aurait aussi des bénéfices au niveau du stress pour les chauffeurs qui ne devraient plus s'occuper de la vente de ticket à bord. Tout ce stress-là disparaîtrait.

Les chauffeurs dans les villes où la gratuité est appliquée considèrent généralement que leurs conditions de travail se sont améliorées. Le coût de la gratuité sera donc inférieur aux montants susmentionnés, en terme économique, mais aussi en termes de bien-être au travail.

Nous vous demandons ici que vous preniez cette mesure en urgence, maintenant, directement, pour compenser le coût de la crise du carburant pour les ménages, et ce jusqu'à la fin de l'année. Ce serait une première mesure, pendant quelques mois, que l'on pourrait éventuellement prolonger.

Ensuite, nous proposons que cette commission se penche sur le financement de cette mesure de manière pérenne dans le temps, car la gratuité c'est possible et c'est finançable, comme à Dunkerque en faisant contribuer les plus gros employeurs aux transports en commun. On a réfléchi à un plan de financement à vous proposer pour rendre cette solution pérenne qui aurait un impact nul pour les finances de la Région, puisqu'il y a tout un système de redevances transport de la part des entreprises qui a été mis à l'œuvre à Dunkerque. C'est

une solution qui pourrait être mise en application au niveau de la Région wallonne. Est-ce l'une des mesures qui pourrait être envisageable au niveau de la Région wallonne pour une période limitée, par exemple ?

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

**M. Heyvaert** (Ecolo). – Monsieur le Ministre, ce ne sera pas très long puisque l'on a déjà fait plusieurs fois le débat depuis le début de la législature. Il est toujours intéressant de revoir ce que le ministre fait par rapport à l'offre, puisque mon collègue vous a encore bien expliqué tous les exemples qui avaient foiré, mais aussi les exemples qui avaient fonctionné. Si l'on veut que cela fonctionne, si les transports en commun fonctionnent, il faut que l'offre soit assez déployée en Wallonie.

Il est vrai que l'on peut voir l'évolution des propos de M. Hermant depuis 2019. Au départ, il vous accusait de ne pas investir dans les TEC. Maintenant, on se rend bien compte que l'on est dans un autre chapitre, puisqu'il reconnaît qu'il y a quand même beaucoup d'investissements qui sont faits au niveau des TEC. Après trois ans, on se retrouve avec d'autres difficultés par rapport à l'offre, puisque l'on veut redéployer l'offre. Par exemple, en Brabant wallon, on manque aussi de chauffeurs. Ce sont aussi des difficultés auxquelles on est confronté.

Mes questions, c'était de voir un peu, Monsieur le Ministre, et de peut-être expliquer la mesure que le Gouvernement a prise jeudi passé sur le fait que les feux de signalisation seront prioritairement pour les transports en commun et pour la mobilité active. Je pense qu'il est important, quand on voit passer le bus à côté de soi et que l'on est embouteillé dans sa voiture, de donner envie d'aller dans ce bus et de réexpliquer tous les investissements faits pour redéployer, pour arriver par la suite à la gratuité. Il faut d'abord que l'on ait une offre assez suffisante.

En attendant, on le rappelle, il y a quand même la gratuité ciblée sur certains publics particuliers. Pour donner l'exemple, en Flandre, c'est quand même plus de 220 euros l'abonnement pour les 18-25 ans. Je pense qu'il serait aussi intéressant de rappeler cette offre ciblée.

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

**M. Hermant** (PTB). – Monsieur le Ministre, le carburant est à un prix jamais égalé en Belgique, je viens de l'expliquer.

Pour confirmer ce que dit M. Heyvaert sur la question de l'offre, on avait une question aujourd'hui. On se rend compte que beaucoup de travailleurs ont des difficultés pour prendre leur voiture pour aller notamment dans les zonings. On se demandait si, au

fond, il n'y avait pas des lignes à renforcer ou à créer au niveau des zonings, comme dans le zoning nord de Wavre où il n'y a pas de bus pour les travailleurs de GSK qui commencent leur *shift* à 6 heures du matin, par exemple. Ne serait-il pas envisageable de réorienter l'offre des TEC pour que cela corresponde mieux aux horaires des travailleurs ? Pourquoi ne pas augmenter l'offre des TEC dans ces zonings vu la crise que nous traversons actuellement ? Quels moyens supplémentaires comptez-vous prendre pour mettre à disposition des TEC et que les travailleurs puissent faire face à la hausse du prix des carburants ? Cela rejoint un peu ce que disait M. Heyvaert sur la question de l'offre.

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Messieurs les Députés, afin d'éviter de vous sembler fort répétitif et de monopoliser les débats sur la gratuité maintes fois débattue, je ne vais pas expliquer encore une fois que la gratuité à elle seule n'est pas forcément la solution miracle pour atteindre le report modal, mais qu'un ensemble de leviers doivent être activés.

Je suis prêt à entendre la proposition de financement évoquée par M. Hermant. J'espère qu'elle sera plus développée que simplement faire contribuer les gros employeurs parce que ce n'est pas encore un mécanisme en termes d'aide aux personnes dans le besoin.

Plutôt que de véhiculer l'idée que les transports en commun doivent être gratuits pour être attractifs, il serait peut-être plus judicieux de mettre en avant les avantages des transports en commun qui n'ont pas besoin d'être gratuits pour être moins coûteux qu'une voiture à faire rouler, à assurer et à entretenir.

Quand j'entends les arguments que vous présentez ici encore, je suis un peu dépité de constater que vous présentez des coûts au kilomètre avec uniquement le coût de l'essence, même si vous mentionnez qu'il y a d'autres coûts.

J'aimerais plutôt souligner tout ce que nous avons déjà mis en place au niveau du Gouvernement.

Nous avons déjà fait des efforts conséquents pour aider le TEC à traverser la crise covid à travers des aides extraordinaires : 37 millions d'euros en 2020, 33 millions d'euros en 2021 et déjà 23 millions d'euros cette année. Ces aides s'additionnent au budget annuel très conséquent que nous accordons chaque année à l'OTW.

Pour les citoyens, non seulement, la gratuité progressive se met réellement en place pour certaines tranches de la population tel que prévu dans l'accord de Gouvernement, mais nous avons également décidé de ne pas réaliser d'indexation jusque 2024 inclus. Les personnes bénéficiant du statut BIM, qui ont déjà

bénéficié de réductions en septembre 2020, auront droit à la quasi-gratuité, 12 euros par an pour les raisons TVA que nous connaissons, dès septembre prochain.

L'augmentation conséquente de l'offre de transport – j'y viendrai directement pour répondre à la question orale de M. Hermant – tout comme les moyens importants pour la politique cyclable sont des solutions pérennes mises à disposition de tous pour leur permettre d'utiliser le moins possible leur voiture individuelle.

Comme vous le précisez vous-même, il est important d'avoir un réseau de transports en commun qui réponde aux besoins de la population.

Depuis plusieurs années, la Wallonie développe une nouvelle offre structurante, notamment de type express, afin de proposer aux travailleurs une véritable alternative à la voiture individuelle pour rejoindre leur pôle d'emploi.

Ainsi, depuis ces trois dernières années, 26 lignes express rapides et confortables s'arrêtant à un parc d'activités économiques en Wallonie ont été renforcées, créées ou le seront encore dans les mois à venir par l'Opérateur de transport de Wallonie. Elles représentent un renfort d'offres de 16 millions d'euros par an.

Pour répondre plus spécifiquement au parc d'activités économiques de Wavre-Nord, en plus de la ligne 22, proposant une offre d'un bus toutes les 15 minutes en heures de pointe depuis Ottignies, une nouvelle ligne express E6 Gembloux-Louvain-la-Neuve-Wavre-parc d'activité économique Wavre-Nord sera mise en œuvre le 19 avril prochain. Elle disposera d'une offre d'un bus par heure en semaine et le samedi. En heures de pointe, un renfort pour atteindre deux bus par heure est prévu. Les ambitions sont d'atteindre ce niveau de service toute la journée en semaine.

Par ailleurs, conjointement à ces développements d'offres, l'AOT pilote un travail de redéploiement de l'ensemble du réseau de transports en commun afin de répondre au mieux, zone par zone, aux besoins de la population, en ce compris leur besoin de rejoindre un parc d'activité économique.

La réflexion sur l'accessibilité des parcs d'activité économique est donc intégrée aux études de développement et de redéploiement de l'offre de transports en commun, visant notamment à une meilleure desserte des pôles générateurs de déplacements.

De manière générale, l'augmentation de l'offre ne se fait pas du jour au lendemain. Il faut du personnel de conduite à recruter et à former, et du matériel roulant à acheter. Il n'y a évidemment pas de réserve dormante que l'on pourrait activer du jour au lendemain.

Par ailleurs, il est beau de décréter qu'il faut plus d'offre, mais cela signifie qu'il faut déterminer les

liaisons à effectuer ou à renforcer, créer un horaire, créer les ordres de service des conducteurs, et cetera. Tout ceci ne se fait évidemment pas instantanément.

Le Gouvernement, l'OTW et moi-même sommes résolument engagés dans l'augmentation de l'offre, mais de manière structurelle, réfléchie et pérenne. Nous ne faisons que répéter encore et toujours la même explication à ce sujet.

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

**M. Hermant** (PTB). – Merci pour la réponse très concrète par rapport au zoning de Wavre-Nord. On est très content de voir qu'une offre se met en place. C'est encore très largement insuffisant si l'on veut que les transports en commun représentent une alternative pour beaucoup plus de monde, mais j'entends bien ce que vous dites. Concernant les tarifs des transports en commun, en Nouvelle-Zélande, Jacinda Ardern du Parti socialiste local a annoncé lundi passé que les tarifs des transports en commun du pays seront réduits de moitié dès le mois prochain pour faire face à la crise énergétique. Nous pourrions peut-être nous inspirer de ce qu'il se passe dans d'autres pays. Concernant le financement que Dunkerque applique pour la gratuité des transports en commun, j'entends bien que vous êtes ouvert à la discussion donc nous y reviendrons très prochainement. Nous espérons donc que des mesures seront prises dans ce sens rapidement.

**Mme la Présidente.** – La parole est à M. Heyvaert.

**M. Heyvaert** (Ecolo). – Le problème est que ce sont les Néo-Zélandais qui viendront certainement ici puisque nous ce n'est pas 50 %, c'est certainement plus pour des publics ciblés. Le fait que l'on n'augmente pas avec l'indice de prix, cela va certainement ramener beaucoup plus que 50 % donc on va certainement leur proposer de venir ici et de voir toute l'offre de redéploiement que le ministre met en place, cela pourrait être intéressant.

**Mme la Présidente.** – Des motions ont été déposées en conclusion de l'interpellation de M. Hermant. La première, motivée, a été déposée par M. Hermant (Doc. 885 (2021-2022) N° 1) et la seconde, pure et simple, par M. Heyvaert et Mme Nikolic (Doc. 886 (2021-2022) N° 1).

L'incident est clos.

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

## **INTERPELLATION DE M. MATAGNE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « L'ÉTAT DES LIEUX DE L'INSTALLATION DE BORNES DE RECHARGEMENT POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'état des lieux de l'installation de bornes de rechargement pour les véhicules électriques ».

Mme Nikolic se joint à l'interpellation.

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

**M. Matagne** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, cela fait quelques mois que les agences de développement territorial travaillent à la réalisation de cartographies pour l'installation de bornes de rechargement pour les véhicules électriques. Plusieurs fois, la *deadline* du mois de mars 2022, c'est-à-dire actuellement, a été présentée par vous-même que cela soit dans la presse ou au Parlement wallon.

Un membre de votre cabinet avait indiqué dans la presse le 3 novembre dernier toute l'importance d'aboutir sur cette cartographie et je le cite : « Pour le moment, nous n'avons pas encore de programme annuel, nous ne savons pas encore combien de bornes seront installées chaque année. Nous attendons vraiment les résultats de la cartographie ». Il est également question de proposer une cartographie des bornes sur une plateforme de type Google Map et donc j'aimerais savoir où en est le projet de cartographie réalisée par les agences de développement territoriales. Est-il terminé ? Les communes ont-elles reçu les cartes en question ?

La phase de cartographie étant normalement en passe de s'achever, quelle est la prochaine étape du plan évoqué par votre collaborateur dans la presse ? Quand les communes installeront-elles concrètement des bornes ? Quel est ce programme annuel ? Vous avez évoqué dans une interpellation précédente la cartographie élaborée par la SOFICO sur le réseau structurant Monsieur le Ministre. Le 14 décembre dernier, vous m'expliquiez en réponse écrite que la SOFICO analysait avec les GRD la capacité du réseau électrique. Dès lors, j'aimerais savoir, puisque apparemment la cartographie de la SOFICO est aboutie, quand l'installation de bornes rapides et ultra rapides pourra se faire sur le réseau structurant et à quel endroit.

J'en viens maintenant à l'aide régionale envisagée pour l'installation de bornes privées. Vous disiez le 14 février dernier en réponse à une de mes questions écrites qu'une aide de 30 % à l'installation de bornes était envisageable vu le cadre européen clarifié sur les aides d'état. L'aide devrait cependant être liée à la je

vous cite « qualité de l'alimentation électrique ». Par conséquent, j'aimerais savoir quels sont vos plans en matière d'aide directe au citoyen pour l'installation de bornes privées. Irez-vous jusqu'à octroyer ces 30 % ? Cette aide sera-t-elle additionnelle à l'aide fédérale déjà existante ?

Quelle définition donnez-vous à la « qualité de l'alimentation électrique » ? Faudra-t-il se fournir en électricité produite à base d'énergie renouvelable ou cela dépend-il de la modernité du réseau pour pouvoir fournir une capacité, une alimentation suffisante en électricité ?

J'en termine par la question de l'interopérabilité des bornes de rechargement. On le sait, plusieurs automobilistes qui circulent en véhicule électrique ont rencontré des difficultés pour recharger leur véhicule parce que certaines bornes n'étaient pas interopérables. J'aimerais savoir où nous en sommes dans ce travail. J'imagine que l'on peut essayer d'avancer pour que toutes les bornes soient utilisables par tous les usagers de véhicule électrique, à condition que le modèle de la prise le permette.

Je vous remercie d'avance, Monsieur le Ministre, pour l'ensemble des réponses que vous pourrez m'apporter.

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

**Mme Nikolic (MR).** – Monsieur le Ministre, la question des bornes de recharge électrique est une des priorités du groupe MR et vous savez que j'y suis attentive. C'est certain qu'il faut disposer de cette borne de recharge pour faciliter l'électromobilité. On n'est pas sans savoir que ce type de déplacements, en particulier les plus longs, doivent être méticuleusement préparés et que l'accès identifié en particulier à des supers chargeurs, des *fast* chargeurs garantira un gain de temps conséquent.

Ce dossier du Plan de relance, pour qu'il soit efficace, il doit passer par cette cartographie. Je rejoins donc les questions sur l'état des lieux de cette cartographie et également les questions sur le fait d'intégrer dans la cartographie l'élément lié au réseau électrique, en particulier pour les super ou *fast* chargeur. Parce que, en fonction d'où l'on place ces chargeurs, le réseau n'a pas la même puissance à chaque emplacement. Il pourrait donc y avoir des coûts de raccordement plus importants.

On s'interroge aussi sur cette enveloppe 9 millions d'euros qui englobe l'appel à projets pour le développement de bornes sur le domaine public, la mise en œuvre des primes pour les entreprises et le déploiement des bornes sur le réseau structurant via la SOFICO. Il est important que, sur ce dernier point, ces bornes se trouvent à des lieux utiles et pertinents pour garantir une utilisation efficace.

En région liégeoise, plusieurs communes se sont plaintes notamment dans les médias de la méthodologie, sur le fait qu'elles doivent transmettre ici pour fin mars les emplacements alors qu'elles ont été sollicitées au dernier trimestre 2021. Se pose donc la question de l'accompagnement des communes, si vous pouvez nous éclairer un petit peu là-dessus, Monsieur le Ministre.

Par rapport aux critères demandés aussi, on est sur la densité de population, mais aussi la prise en compte des buts culturels, sportifs, récréatifs, touristiques. Je me demandais – je pose la question avec ma casquette d'urbaine en ville –, là où il y a une forte densité de population, il y a peut-être une spécificité résidentielle qui ne rejoint pas forcément les buts culturels, sportifs et récréatifs. Est-ce un critère qui pourra être pris en compte ?

Voilà pour les quelques questions.

Par rapport à l'enveloppe de 9 millions d'euros dans le Plan de relance, vous semble-t-elle suffisante pour réaliser vos objectifs en la matière ?

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Madame et Messieurs les Députés, tout d'abord, en ce qui concerne la cartographie réalisée par les ADT, elle est terminée à 90 % selon les dernières informations en ma possession. Un léger retard semble avoir été pris sur la zone d'IGRETEC, mais qui n'impactera pas la date de fin mars comme prévue initialement.

En ce qui concerne la cartographie de la SOFICO, les contacts sont en cours avec les GRD pour définir les disponibilités des cabines de moyenne tension.

La seconde étape peut donc être envisagée d'autant plus sereinement que la cartographie au niveau du domaine public sera d'autant plus ambitieuse qu'elle disposera de plus d'implantations potentielles que ce qui avait été énoncé au début du travail.

L'approche au niveau des pouvoirs publics sera finalement assez simple, même si elle devra être formalisée dans le courant du mois d'avril par des textes ad hoc.

Je souhaite par ailleurs que les pouvoirs locaux puissent disposer des moyens nécessaires au déploiement des bornes, avec une simplification de l'octroi des soutiens, en gardant à l'esprit l'effet d'échelle nécessaire aux opérateurs de bornes de chargement, et en articulant les diverses actions déjà en cours. Je souhaite également anticiper certaines actions pilotes au niveau des villes en utilisant des technologies adaptées à l'éclairage public par exemple.

Nous sommes donc sur les bases que j'ai déjà pu évoquer à plusieurs reprises, en signalant dès à présent que je désire assez rapidement disposer d'une feuille de route claire et de règles contraignantes sur le déploiement au-delà de 2025, pour répondre au développement du marché au-delà de cette législature.

Pour les bornes rapides, la question s'avère un peu plus complexe puisque la cartographie de la SOFICO montre de très nombreuses zones non concédables, celles-ci étant en dehors du réseau géré par la SOFICO.

La SOFICO est prête à assurer son rôle de facilitation, mais il faudra probablement trouver la formule la plus adaptée pour répondre à cette contrainte territoriale, surtout qu'il est question, ici, de puissances beaucoup plus importantes, avec des investissements en conséquence. Nous disposons déjà de plusieurs pistes qui nécessiteront d'être affinées.

En ce qui concerne les primes directes aux citoyens, il n'a, à ma connaissance, pas été question d'en octroyer dans le cadre des mesures proposées. Par contre, sur le domaine privé cette fois, le dispositif devrait également pouvoir faciliter le déploiement de bornes accessibles au public.

J'en viens enfin à l'interopérabilité. Il est bien prévu de travailler sur les diverses interopérabilités, techniques ou de paiement, et de conditionner le déploiement des bornes accessibles au public à cette interopérabilité. Le modèle Tesla reste un modèle unique que même Ionity par exemple, s'est refusé à copier dans le cadre de son partenariat avec les groupes automobiles allemands.

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

**M. Matagne** (Les Engagés). – Je suis rassuré de voir que les cartographies tant du côté des ADT que de la SOFICO ont pu avancer, même si ce n'est pas totalement abouti. C'est quelque part rassurant d'entre aussi votre envie de soutenir les pouvoirs locaux.

Concernant les bornes privatives accessibles au public, l'idée était de voir si vous alliez apporter un soutien supplémentaire. J'avais cru comprendre que vous pouviez financer jusqu'à 30 % supplémentaires par rapport au Fédéral. J'irai vérifier où j'ai pu trouver l'ensemble de ces propos.

Du reste, c'est un dossier d'ampleur qui prend du temps et qui est complexe. C'est la raison pour laquelle je m'acharne toutes les quinzaines à vous questionner sur le sujet, parce que l'électrification du parc automobile est un enjeu considérable pour notre société. Je ne suis pas le seul à partager ce sentiment dans cette enceinte.

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

**Mme Nikolic** (MR). – J'ai relevé quelques éléments de réponse à mes questions, avec une attention spécifique pour les villes.

Il me manquait quelques précisions sur l'accompagnement des communes. J'ai bien compris que cela se faisait via les agences de développement territorial. Y a-t-il d'autres éléments prévus ? Je n'ai pas bien entendu. J'ai entendu que vous vouliez aller vite, mais il ne faut pas faire peser trop de pression trop vite sur les communes.

J'irai relire attentivement votre réponse au compte-rendu. Je ne doute pas que nous aurons l'occasion d'y revenir, puisque c'est un sujet qui revient régulièrement au sein de notre commission.

L'incident est clos.

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

#### **QUESTION ORALE DE MME KAPOMPOLE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LE COÛT DES TRANSPORTS EN COMMUN POUR LES ÉTUDIANTS DE PLUS DE 25 ANS »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Kapompole à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le coût des transports en commun pour les étudiants de plus de 25 ans ».

La parole est à Mme Kapompole pour poser sa question.

**Mme Kapompole** (PS). – Monsieur le Ministre, la Déclaration de politique régionale wallonne prévoit la gratuité des transports en commun pour les jeunes jusqu'à 25 ans, les personnes âgées de plus de 65 ans et les publics les plus précarisés.

Elle ne prévoit rien à l'heure actuelle pour les étudiants de plus de 25 ans, même si vous avez déjà pris la décision au Gouvernement de la quasi-gratuité de transports en commun pour les 18-24 ans dès septembre 2023.

Je voulais vous interroger par rapport à ce phénomène, qui est qu'une part grandissante de la population se forme et qu'il y a des étudiants dont le parcours dans l'enseignement supérieur prend plus de temps. Après 25 ans, il n'est pas rare qu'il y ait des adultes en reprise d'études, mais aussi des jeunes qui sont encore dans le parcours étudiant, qui ne sont dès lors pas dans des situations très florissantes et qui vivent l'augmentation de la précarité étudiante, telle que nous l'avons analysée, discutée et travaillée au sein de cette

enceinte dans le cadre du vote de la résolution interparlementaire qui nous a occupés et qui continue d'occuper le Gouvernement.

Je voulais voir avec vous la possibilité qu'il y avait d'élargir cette catégorie et de quelle façon au sein de vos compétences.

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Madame la Députée, c'est une question qui revient régulièrement au sein de cette commission.

Comme vous le savez, les tarifs du TEC sont basés sur des tranches d'âge et non pas sur le statut étudiant. Ce choix découle de logiques d'équité, mais permet aussi de cibler au mieux les actions susceptibles de provoquer un report modal.

Dans le cadre de la gratuité progressive, suite à la seconde diminution pour les 18-24 ans, qui a eu lieu en septembre 2021, un jeune de 18 à 24 ans, quel que soit son statut, débourse désormais moins de 40 euros par an pour un abonnement NEXT, c'est-à-dire les courtes distances.

Cependant, pour les jeunes, le Gouvernement a décidé de ne pas cibler une catégorie particulière, comme les étudiants, mais une tranche d'âge. C'est bien ce qui est prévu dans la Déclaration de politique régionale.

L'objectif est 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 déplacement et fait rentrer ces jeunes dans une nouvelle indépendance financière.

Comme vous le savez, cela a été confirmé par le Gouvernement en décembre 2021, lorsque le phasage et le financement de la gratuité progressive ont été décidés.

Il est vrai que la précarité étudiante est une problématique réelle et importante, que la crise économique et sanitaire vient malheureusement exacerber.

Je vous rappelle que les étudiants, quel que soit leur âge, en situation précaire peuvent s'adresser aux services compétents pour obtenir de l'aide et que nombre d'établissements d'enseignement disposent d'une cellule sociale.

Dans cette optique sociale, les bénéficiaires du statut BIM pourront bénéficier de la quasi-gratuité – 12 euros par an en raison de l'impact TVA – dès septembre 2022.

À ce stade, il n'est pas prévu d'élargir à tous les étudiants la catégorie 18-24 ans pour des raisons de simplicité et de mise en œuvre administrative, même si cette question peut rester posée, et j'entends bien votre interpellation.

**M. le Président.** – La parole est à Mme Kapompole.

**Mme Kapompole** (PS). – Je vous remercie d'avoir posé le cadre par rapport aux différentes décisions qui viennent d'être prises et qui ont déjà été évoquées au sein de cette commission.

Avec l'évolution des prix du carburant, il y a une couche supplémentaire en termes de coûts que doit subir l'ensemble de la population, dont ces étudiants et étudiantes de plus de 25 ans.

Je reviendrai vers vous avec plus d'éléments d'information à vous communiquer pour que la décision du Gouvernement puisse évoluer dans les prochains mois. Vous avez reconnu travailler sur l'augmentation de la précarité, et il y a quelque chose à faire dans ce cadre.

#### **QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LE MANQUE DE CHAUFFEURS TEC EN 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, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le manque de chauffeurs TEC en Brabant wallon ».

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

**M. Antoine** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, j'entends au détour de plusieurs questions la gratuité affirmée, de nouvelles lignes de bus, de l'ambition pour les transports en commun. Tout cela est très bien, pour autant que vous trouviez des chauffeurs. Rappelez-vous, fin décembre, le TEC Brabant wallon avait connu un événement historique, celui d'une grève, ce qui se produit très rarement dans notre région. En cause : un manque de sécurité à l'égard de certaines lignes et à certains horaires, et surtout le manque de chauffeurs et de mécaniciens.

Certes, à l'époque, quand je vous ai posé la question début janvier, vous m'avez répondu sur la partie sécurité. Par contre, vous ne m'avez pas donné d'informations sur le manque cruel de chauffeurs au sein du Brabant wallon.



Plus récemment, il y a quelques jours encore, la presse régionale évoquait cette problématique et il ne serait question, ni plus ni moins, de 40 postes à pourvoir, et cela, de manière urgente. C'est donc dire l'acuité de ce problème dans notre région. Certes, la formation est financée et réalisée par le TEC qui forme ses conducteurs dans les centres de formation et, selon l'OTW, les candidats ne manquent pas. Néanmoins, les horaires demandent une grande flexibilité des candidats qui en découragent plus d'un avec leurs aspirations familiales, notamment tard en journée ou le week-end.

Par ailleurs, les candidats doivent passer plusieurs examens préliminaires comprenant des tests de mathématiques, de français, de culture générale ainsi bien sûr qu'un examen relatif aux connaissances du Code de la route. Bref, des étapes probablement indispensables, surtout pour le Code de la route, mais qui s'avèrent impitoyables puisqu'un grand nombre de participants ne sont malheureusement pas déclarés admis à la fonction de chauffeur.

Monsieur le Ministre, face à cette grave pénurie, quelles initiatives allez-vous prendre de manière urgente ? Ne faudrait-il pas prévoir une prime à la formation et à l'emploi, à l'instar de ce que nous connaissons par exemple dans le secteur de la construction à travers les Centres de compétences ? Comptez-vous revoir les différentes modalités d'organisation et d'évaluation de l'académie de la mobilité créée par l'opérateur de transport de Wallonie ? Envisagez-vous de conclure une collaboration avec le FOREm, avec l'IFAPME comme la Défense nationale l'a nouée avec notre FOREm ? Comptez-vous, à l'inverse, recruter des chauffeurs intérimaires, augmenter les heures supplémentaires, tout simplement pour que les bus roulent ? Avez-vous imaginé, peut-être, de solliciter les loueurs privés qui dans le Brabant wallon représentent plus de 40 % des lignes et quelles sont leurs éventuelles réactions à cette demande ?

Monsieur le Ministre, aujourd'hui vous avez les bus, mais nous n'avons pas les chauffeurs et les usagers attendent.

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, nous avons déjà abordé cette thématique en commission qui constitue effectivement une vraie problématique. Il ne faudrait pas que les usagers pâtissent de ces difficultés, que ce soit pour les bus et trams existants, ou pour l'augmentation de l'offre projetée.

Depuis quelque temps, le TEC constate un manque de candidats qui disposent des compétences et aptitudes nécessaires, voire de motivation pour exercer le métier de conducteur de bus.

Des initiatives ont déjà été prises par le TEC, comme des annonces sur son site internet, des vidéos, des toutes-boîtes dans les quartiers autour des dépôts où la pénurie est la plus marquante, des présentations du métier via des séances Facebook ou Instagram Live, et cetera.

Pour ce dernier exemple, l'objectif était de présenter le métier de conducteur et répondre en direct aux questions des intéressés et expliquer les côtés positifs du métier : rôle social du conducteur, contact avec les clients, et cetera, sans cacher non plus les côtés parfois moins agréables en termes d'horaires, de travail les week-ends et jours fériés, et cetera.

Outre ces aspects de visibilité, l'OTW a travaillé sur d'autres dimensions complémentaires. À titre d'exemple : le nombre de formateurs internes a été augmenté pour accélérer l'intégration des candidats. Les modalités d'évaluation dont vous faites mention ont été revues pour mieux coller avec le besoin en compétences. Cela n'a cependant pas impacté le taux d'échec. En effet, pour des raisons de sécurité et de service au client, le TEC ne compte pas baisser son niveau d'exigence. Tout le monde ne fera pas un bon conducteur de bus.

Il n'y a pas de prime à la formation prévue, compte tenu du fait que les candidats bénéficient déjà du parcours de formation qualifiante pris en charge par le TEC, en plus du salaire des apprenants, ce qui représente déjà un avantage certain.

Les modèles de recrutement d'autres entreprises sont également à l'étude afin de pouvoir améliorer en permanence le processus de recrutement.

Parmi tous ces actions et acteurs, le FOREm est évidemment un partenaire privilégié. Afin d'approfondir la collaboration entre l'OTW et le FOREm, j'ai pris moi-même, récemment, un contact direct avec ma collègue Christie Morreale. Nous allons, ensemble, travailler sur ce sujet pour essayer de solutionner le problème actuel de manque de chauffeurs que vous avez justement pointé.

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

**M. Antoine** (Les Engagés). – J'entends les réponses intéressantes du ministre, mais il ne m'en voudra pas de lui dire que ce sont des réponses à moyen terme, d'ici l'année prochaine. Cependant, les urgences et les manques c'est maintenant. C'est pour cela que j'avais ouvert la voie ou tenté d'ouvrir la voie soit à des intérimaires, soit à des heures supplémentaires, soit à des loueurs pour étoffer les équipes de chauffeurs, voire de mécaniciens.

Aujourd'hui, malheureusement, je crains que vos réponses ne collent pas avec les urgences temporelles que nous connaissons. Je rappelle quand même que le traitement reste intéressant pour un chauffeur des TEC,

qu'il y a des avantages sociaux qui ne sont pas négligeables, notamment avec une pension anticipée – ce qui n'existe pas dans d'autres secteurs –, qu'il peut y avoir des primes de pénibilité. Tout cela doit, peut-être, être remis en avant pour attirer un certain nombre de candidats intéressés.

J'espère que, Monsieur le Ministre, vous allez étudier en urgence un certain nombre de solutions telles que celles que j'avance. Elles ne sont peut-être que provisoires, mais elles ont le mérite d'être efficaces. Les vôtres sont peut-être plus durables, mais malheureusement, elles n'interviendront que d'ici plusieurs mois et ne pourront pas attendre.

**QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
INFRASTRUCTURES, SUR « LA  
CONCRÉTISATION DES ANNONCES  
MINISTÉRIELLES POUR LE PLAN WALLONIE  
CYCLABLE »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la concrétisation des annonces ministérielles pour le plan Wallonie cyclable ».

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

**M. Antoine** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, vos déclarations et objectifs répétés ne passent pas inaperçus ni pour moi ni pour d'autres. Lorsque par exemple vous déclariez en juin 2020 vouloir « diminuer d'un tiers le nombre de voitures d'ici 2030 ». Bien, deux ans se sont déjà pratiquement écoulés. Rappelons que votre plan 2030 succédait déjà en matière cyclable au plan wallon 2010 et son actualisation en 2016 avec la volonté d'offrir un ensemble cohérent de mesures permettant une approche structurée de la politique cyclable en Wallonie.

Votre responsabilité ministérielle est évidemment engagée et indéniable dans la réussite de ce plan, d'autant que vous y avez consacré des moyens considérables avec, dans un premier temps, un budget de 61,2 millions en septembre 2020 au bénéfice de 116 communes avec une subsidiation de 80 % des projets locaux.

Pour la période 2022 à 2024, c'est une enveloppe de pas moins de 210 millions qui sera consacrée à des aménagements cyclables ou piétons avec une première tranche de 52 millions libérés en novembre 2021, notamment dans le cadre du Plan de relance qui lui avait réservé 92 millions et toujours bien sûr avec une subsidiation de 80 %. Du reste, ces moyens avaient été précédés d'une adoption du Plan d'action cyclable wallon en date du 28 octobre 2021.

Lors d'un précédent échange, je vous interrogeais sur la concrétisation réelle du plan 2020-2021 et vous m'aviez répondu le 4 novembre « ne pas être en mesure de m'informer sur les projets retenus dès lors qu'ils étaient toujours en cours d'analyse au sein de votre administration. » Alors aujourd'hui, cinq mois plus tard, pouvez-vous m'indiquer le nombre de projets sélectionnés et le nombre de kilomètres de voies cyclables aménagées ou renouvelées, ou qui seront en passe de l'être, ainsi que le nombre de bornes de réparation de vélos installées ?

Vous m'aviez annoncé à l'époque que 2 000 primes vélos électriques étaient octroyées, mais vous étiez insatisfaits de ce résultat à telle enseigne que vous m'informiez à l'époque d'une modification des conditions d'octroi et des montants pour susciter rapidement une nouvelle demande. Les mesures de promotion de la prime électrique ont-elles été modifiées et si oui comment ? Combien de primes avez-vous depuis lors accordées pour pouvoir évaluer la pertinence du dispositif avancé ?

Enfin, j'avais abordé avec vous la Commission fédérale vélo mise en place par le Gouvernement à Bruxelles et vous m'aviez indiqué que la Wallonie y était présente, mais là aussi de premières décisions étaient attendues. Peut-être pourriez-vous y revenir.

Enfin, un des axes de ce plan cyclable était l'adoption et le recours pour les fonctionnaires wallons au vélo. Là aussi, y a-t-il eu des avancées ? Ou avez-vous constaté qu'avec le covid ce type d'usage du vélo avait connu une baisse ou n'avait en tout cas pas rencontré les espérances que vous aviez avancées ?

Voilà autant de questions sous forme d'un premier bilan, d'une première évaluation du plan cyclable vélo qui dispose de moyens considérables. Il me semblait dès lors utile que vous en rendiez compte au Parlement.

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, la volonté de diminuer d'un tiers le nombre de voitures d'ici 2030 est inscrite dans la vision FAST adoptée par le précédent gouvernement, mais que nous avons repris dans l'accord de Gouvernement et que nous essayons de mettre en œuvre. Le développement d'infrastructures cyclables de qualité, notamment de corridors cyclables, doit permettre d'offrir une alternative permettant le transfert modal de la voiture individuelle vers le vélo.

L'appel à projets Wallonie cyclable lancé en 2020 et le droit de tirage pour la période 2022-2024 doivent effectivement permettre de faire un bon au niveau de l'offre d'infrastructures cyclables, au niveau principalement du réseau de voiries communales. Entre l'appel à projets de 2010 que vous avez mentionné et dont le montant initial était de 18 millions d'euros et le

droit de tirage de 210 millions d'euros qui démarrent, le soutien aux pouvoirs locaux pour la mobilité active a été multiplié par 20, même si 1 euro n'est pas tout à fait équivalent.

Comme vous le savez néanmoins, entre le lancement de projets et leur concrétisation finale, il se passe un certain temps. Les réalisations des aménagements cyclables de l'appel à projets Wallonie cyclable arriveront crescendo d'ici 2024. Aujourd'hui, la majorité des aménagements cyclables subventionnés dans le cadre des appels à projets de mobilité douce de 2017, 2018 et 2019 de mon prédécesseur ne sont pas encore concrétisés.

À l'heure actuelle, 95 communes sur les 116 ont introduit les propositions de plan d'investissement Wallonie cyclable. L'administration régionale analyse chacun des plans proposés en collaboration avec les administrations communales. Dans certains cas, des adaptations sont proposées pour répondre aux objectifs fixés par la Wallonie. Les projets vont commencer à être réalisés par les communes et il n'est pas encore possible de comptabiliser le nombre de kilomètres de voies cyclables qui seront aménagées ou rénovées. Les bornes de réparation que vous mentionnez ne sont par ailleurs pas éligibles dans le cadre de l'appel à projets.

Le processus du droit de tirage vient, quant à lui, tout juste de démarrer. Les premiers plans d'investissement mobilité active et intermodalité ne sont pas attendus avant le mois de septembre de cette année.

Je rappelle aussi qu'en plus du soutien aux pouvoirs locaux, s'ajoutent également plusieurs enveloppes régionales destinées entièrement ou partiellement à des aménagements cyclables.

Concernant maintenant les primes vélos accordées, je précise tout d'abord que celles-ci ne concernent pas uniquement les vélos à assistance électrique, mais tous les modèles et types de vélo, qu'ils soient équipés ou non d'une assistance électrique, et qu'ils aient été achetés neufs ou d'occasion. En effet, cette mesure se veut adaptée au contexte et aux besoins de chaque usager.

Au 17 mars 2022, plus de 3 100 primes ont été octroyées, dont une majorité pour des vélos à assistance électrique, 72 %, 20 % pour des vélos classiques, sans assistance, et 8 % pour des vélos cargos. Le montant moyen des primes octroyées est de l'ordre de 245 euros.

Au sujet de la Commission fédérale vélo dans laquelle la Wallonie siège, voici les informations des derniers comités :

- l'indemnité vélo, exonérée d'impôt, passe bien de 0,24 euro à 0,25 euro pour l'exercice 2023, revenus 2022 ;
- la prochaine Commission vélo pour les cycloroutes est le 31 mars, avec Infrabel et la SNCB, et aura pour objet, à la demande des

quatre ministres de la Mobilité, de formuler des recommandations concrètes pour faciliter la construction de cycloroutes le long de la voie et sur les anciennes voies ferrées ;

- les partenaires ont également discuté du leasing vélo, de la cyclologistique, et des vélos cargos.

Enfin, concernant l'utilisation du vélo chez les fonctionnaires wallons, l'aménagement de parkings vélos supplémentaires mieux adaptés et sécurisés a été réalisé ou est planifié dans de nombreux bâtiments existants du SPW. Dans le cadre de la stratégie immobilière qui consiste notamment à concentrer les services à proximité des gares ou nœuds de multimodalité, une attention toute particulière est accordée, dès l'aménagement, à l'usage des modes actifs. La promotion de ceux-ci, ainsi que de leurs bienfaits, est assurée par les divers moyens de communication interne ou via différentes actions ciblées.

Des vélos de service, notamment électriques, sont mis à disposition pour les déplacements professionnels dans différentes implantations. Lors de la dernière enquête mobilité, réalisée en 2021, 219 fonctionnaires utilisaient le vélo comme moyen de déplacement régulier domicile-travail, soit six fois plus qu'en 2017, et la tendance à la croissance se poursuit.

Voilà un certain nombre d'éléments, ce n'est pas encore un bilan complet, il sera évolutif, mais cela vous donne déjà pas mal d'informations sur la politique cyclable.

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

**M. Antoine (Les Engagés).** – Monsieur le Président, je demanderai au ministre d'avoir la copie de sa réponse, parce qu'elle est très complète.

Il y a des ambitions – je veux les relever et vous en féliciter –, mais on avait annoncé 2030 et on voit toute la difficulté pour y arriver.

Les moyens budgétaires sont évidents, et si j'ai bien compris, nous sommes toujours dans une phase d'instruction, de sélection et de notification aux différentes communes dans le cadre des droits de tirage. On n'en est pas encore aux travaux, puisque vous m'indiquiez que celle qui était signée par votre prédécesseur elle-même ne sont pas encore concrétisées. On est donc partis pour une longue période.

Je vous enjoins, ne fut-ce que pour résorber les crédits d'engagement par rapport aux crédits de liquidation, à presser un peu les communes, parce que les délais sont compréhensibles, mais sont parfois anormalement longs par rapport à d'anciennes promesses. Il y a un peu de stimulation à exercer sur les communes.

Par contre, au niveau des primes, je le confiais à mon excellent voisin et ami Julien Matagne, quand on voit qu'il existe à côté de vos primes des primes provinciales, mais surtout des primes communales, on se rend compte du succès très relatif – 3 100 primes –, et l'on peut se poser la question de leur pertinence et des effets d'aubaine. On n'est pas sûrs que cela sert pour des déplacements professionnels, c'est peut-être du loisir ou des activités ludiques.

Je suis plus réservé – j'imagine que vous l'êtes aussi – à la fois sur le nombre et sur la pertinence de la démarche. C'est infiniment sympathique, j'en conviens avec vous, mais est-ce efficace ? J'ai des doutes. Ou alors faut-il relancer une véritable campagne de promotion de soutien pour convaincre nos concitoyens ? C'est peut-être cela qui fait défaut.

**QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
INFRASTRUCTURES, SUR « LES  
DÉCLARATIONS DU MINISTRE BRUXELLOIS  
DES FINANCES À PROPOS DU PROJET  
SMARTMOVE »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les déclarations du ministre bruxellois des Finances à propos du projet SmartMove ».

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

**M. Matagne** (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, dans une interview sur l'avenir budgétaire sombre qui s'annonce pour la Région de Bruxelles-Capitale, le ministre bruxellois des Finances s'est fendu le 12 mars dernier d'une déclaration quant au devenir de SmartMove, un sujet que vous et moi affectionnons particulièrement.

Bonne nouvelle : quant à une mise en œuvre du système avant 2024, Sven Gatz affirme que « Cela semble incertain ». Il dit cependant qu'il « faudra rapidement voir comment remettre la taxe kilométrique SmartMove dans la bonne direction. C'est moins envisageable pour cette législature, parce que techniquement et politiquement, c'est « compliqué », mais il ne faut certainement pas arrêter le projet. ».

Le projet est « compliqué », c'est un euphémisme.

Si c'est la première fois que la Région de Bruxelles-Capitale semble commencer à agiter un début de drapeau blanc, on constate malgré tout toujours quelques velléités dans son chef. D'ailleurs, le ministre libéral flamand le redit : « Les revenus supplémentaires viendront des navetteurs ». Cela laisse transparaître que

ce n'est pas un projet qui va permettre d'améliorer la mobilité, mais bien un projet qui vise à rapporter des moyens supplémentaires à la Région de Bruxelles-Capitale. Il est question de 250 millions d'euros prélevés sur les navetteurs wallons et flamands. Mon excellent collègue André Antoine vous a déjà fait part des transferts déjà opérés de la Wallonie et de la Flandre vers Bruxelles, un total de 44 millions à l'heure actuelle.

Le Gouvernement wallon a-t-il enfin obtenu du Gouvernement bruxellois durant les négociations interfédérales qu'il renvoie SmartMove au congélateur, définitivement ou quasi définitivement ? Je connais déjà la réponse, mais j'aimerais avoir votre point de vue sur la question.

Qu'a-t-il été décidé au niveau interfédéral pour provoquer un tel élan de réalisme du côté bruxellois ?

Enfin, la position du Gouvernement wallon reste-t-elle toujours bien inchangée, c'est-à-dire ferme et déterminée à bloquer ce projet ?

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

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, je ne vais pas rentrer dans les détails des discussions qui sont toujours en cours au niveau du groupe de travail central qui a été réactivé suite à la dernière réunion du CODECO parce que les discussions n'ont fait que reprendre et que la Région bruxelloise a uniquement présenté son analyse des avis du Conseil d'État et de l'impact de celui-ci sur ses projets d'ordonnance.

D'autres réunions sont ainsi planifiées à partir de début avril, avec le souhait de présenter un rapport intermédiaire lors d'un prochain CODECO. Personnellement, je sens un changement dans le discours. De convaincu, il est devenu plus nuancé et constructif.

Comme je l'ai dit depuis le début, les discussions ne doivent pas se focaliser sur un combat du bien contre le mal, mais bien afin de proposer des solutions en termes de mobilité et de congestion urbaine. Bloquer de manière bête et méchante un débat serait néfaste pour un vrai enjeu de société, surtout si les autres partenaires autour de la table discutent.

Je puis cependant vous confirmer qu'il y a une forme de réalisme qui s'installe dans ces discussions. Plusieurs problèmes pratiques ont été relevés par la Région wallonne qui nécessiteront des adaptations plus importantes que celles initialement relevées.

Pour ne prendre qu'un exemple, nous n'avons pas eu, à ce jour, de réponse sur une question essentielle :

l'impact qu'une telle mesure aurait sur le trafic sur le ring. Cela peut paraître trivial, mais force est de constater qu'une telle réforme aurait inmanquablement des conséquences non négligeables sur les politiques d'aménagement en cours d'élaboration tant en Wallonie qu'en Flandre.

Nous continuons les discussions dans une démarche globalement constructive, mais attentive et prudente, en restant extrêmement vigilants sur l'évolution que prendraient les débats et surtout sur l'attitude que la Flandre aura et qui ne paraît pas claire à ce stade.

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

**M. Matagne** (Les Engagés). – Je remercie M. le Ministre pour sa vigilance à l'égard de ce dossier.

## ORGANISATION DES TRAVAUX

*(Suite)*

*Interpellations et questions orales transformées en questions écrites*

**M. le Président.** – Les questions orales de :

- M. Liradelfo, sur « le développement de la garde sur les alertes de crue dans le centre Perex 4.0 » ;

- M. Liradelfo, sur « la communication aux riverains en cas de préalerte de crue » ;
- M. Douette, sur « la réforme globale de la fiscalité automobile » ;
- M. Tzanetatos, sur « les grèves à répétition des transports en commun (TEC) de Charleroi » ;
- M. Florent, sur « la sensibilisation à la mobilité douce et partagée » à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sont transformées en questions écrites.

*Interpellations et questions orales retirées*

**M. le Président.** – La question orale de M. Tzanetatos à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le tronçon manquant de la RN54 » est retirée.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

*- La séance est levée à 18 heures 47 minutes.*

## LISTE DES INTERVENANTS

M. André Antoine, Les Engagés  
M. Christophe Bastin, Les Engagés  
Mme Caroline Cassart-Mailleux, MR  
M. Rodrigue Demeuse, Ecolo  
M. François Desquesnes, Les Engagés  
M. Benoît Dispa, Les Engagés  
M. Manu Douette, MR  
M. Jean-Philippe Florent, Ecolo  
M. Eddy Fontaine, PS  
M. André Frédéric, PS  
Mme Anne-Catherine Goffinet, Les Engagés  
M. Philippe Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures  
M. Antoine Hermant, Président  
M. Laurent Heyvaert, Ecolo  
Mme Joëlle Kapompole, PS  
M. Laurent Léonard, PS  
M. Julien Matagne, Les Engagés  
M. Germain Mugemangango, PTB  
M. Samuel Nemes, PTB  
Mme Diana Nikolic, MR  
M. Nicolas Tzanetatos, MR

## ABRÉVIATIONS COURANTES

ADT	Agence de développement territorial
Agoria	Fédération de l'industrie technologique (ASBL)
AGW	arrêté du Gouvernement wallon
AOT	Autorité organisatrice du transport
ASBL	association sans but lucratif
AWAC	Agence wallonne de l'air et du climat
BIM	bénéficiaire de l'intervention majorée
Brafco	Fédération belge des négociants en combustibles et carburants
CESE	Conseil économique, social et environnemental
CO <sub>2</sub>	dioxyde de carbone
COCLICO	Comité climat de concertation
CODECO	Comité de concertation
CONCERE	Groupe de travail qui réunit des experts au sujet d'un thème tel l'énergie renouvelable ou l'efficacité énergétique
covid	coronavirus disease (maladie à coronavirus)
CPSR	cellule(s) provinciale(s) de sécurité routière
CSC	cahier spécial des charges
CWaPE	Commission wallonne pour l'énergie
DPR	Déclaration de politique régionale
Edora	Fédération des producteurs d'énergie renouvelable
EU	European Union (Union européenne)
FAST	Fluidité, accessibilité, santé/sécurité et transfert modal (plan)
Fedasil	Agence fédérale pour l'accueil des demandeurs d'asile
FEDER	Fonds européen de développement régional
FGTB	Fédération générale du travail de Belgique
FOREm	Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi
FSE	Fonds social européen
GRD	gestionnaire(s) des réseaux de distribution
GSK	GlaxoSmithKline
HCS	Haut Conseil stratégique
IFAPME	Institut wallon de formation en alternance et des indépendants et petites et moyennes entreprises
IGRETEC	Intercommunale pour la gestion et la réalisation d'études techniques et économiques (SCRL)
InBW	Intercommunale du Brabant wallon (anciennement IBW)
MI	Mobilité et Infrastructures
NASA	National Aeronautics and Space Administration (Administration nationale de l'aéronautique et de l'espace)
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PAC	Politique agricole commune
PACE	plan Air-Climat-Énergie
Perex	Centre de trafic de la Région wallonne
PIMPT	plan Infrastructures et Mobilité pour tous
PKPL	prélèvement kilométrique poids lourds
PME	petite(s) et moyenne(s) entreprise(s)
PV	procès-verbal
RIE	Rapport d'incidence environnementale
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SOWAFINAL	Société wallonne pour la gestion d'un financement alternatif
SPW	service public de Wallonie
TC	taxe de circulation
TEC	Société de transport en commun

TMC	taxe de mise en circulation
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UE	Union européenne
UREBA	rénovation énergétique des bâtiments (subventions)
WLTP	Worldwide Harmonised Vehicle Test Procedure (procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures)