

PARLEMENT WALLON

SESSION 2021-2022

COMPTE RENDU AVANCÉ

Séance publique de commission*

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

Lundi 2 mai 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>Examen de l'arriéré</i>	1
<i>Interpellations et questions orales</i>	1
<i>Question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'octroi du permis d'urbanisme dans le cadre du chantier de la liaison Tihange-Strée-Tinlot » ;</i>	
<i>Question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le manque d'approvisionnement du Fonds en matière de trafic routier » ;</i>	
<i>Question orale de M. Demeuse à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la liaison Tihange-Tinlot »</i>	
Intervenants : M. le Président, Mme Cassart-Mailleux, M. Demeuse, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....	1
<i>Question orale de M. Léonard à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'avenir des zones d'habitat permanent à Esneux en suite des inondations de juillet 2021 »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Léonard, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....	3
<i>Question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le tronçon manquant de la RN54 »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Matagne, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....	4
<i>Question orale de Mme Kelleter à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les travaux d'abattage des arbres le long des autoroutes »</i>	
Intervenants : M. le Président, Mme Kelleter, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....	5
<i>Question orale de Mme Kelleter à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la résolution du Parlement germanophone sur la N62 »</i>	
Intervenants : M. le Président, Mme Kelleter, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....	6
<i>Question orale de M. Demeuse à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la massification de la rénovation des logements privés en Wallonie via le plan Reno+ »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Demeuse, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....	8

Question orale de M. Frédéric à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la lenteur du déploiement des éoliennes en Wallonie »

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

Question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la difficulté des fournisseurs d'énergie à acheter les certificats verts »

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

Question orale de M. Nemes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'action de la Wallonie en matière climatique »

Intervenants : M. le Président, M. Nemes, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....12

Question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les conséquences de la hausse des prix de l'énergie pour les compteurs à budget »

Intervenants : M. le Président, M. Desquesnes, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....13

Question orale de M. Léonard à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les conséquences du mécanisme de rémunération de capacité (CRM) sur les ambitions climatiques de la Wallonie »

Intervenants : M. le Président, M. Léonard, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....14

Question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les objectifs climatiques et le nouveau contrat de gestion de la Société wallonne des aéroports (SOWAER) »

Intervenants : M. le Président, M. Desquesnes, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....16

Question orale de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la demande syndicale de la mise en place d'un pôle public sur l'énergie »

Intervenants : M. le Président, M. Hermant, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....17

Question orale de M. Nemes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'augmentation des prix des matériaux »

Intervenants : M. le Président, M. Nemes, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....18

Question orale de M. Heyvaert à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le rapport de la Cour des comptes sur la politique cyclable de la Wallonie »

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

Question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la consultation citoyenne pour améliorer l'offre de transport public » ;

Question orale de M. Florent à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la consultation Mobilli en Province de Luxembourg »

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

Question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les conséquences pour la Wallonie du renoncement à l'abaissement de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) sur la vente de vélos »

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

Question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les discussions au sein du dernier Comité de concertation concernant le projet SmartMove »

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

Question orale de Mme Goffinet à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la bétonisation des sentiers vicinaux et chemins de terre dans le cadre du plan Wallonie cyclable »

Intervenants : M. le Président, Mme Goffinet, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....25

Question orale de M. Bellot à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la lutte contre la recharge sauvage des véhicules électriques »

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

Question orale de M. Bellot à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les actions annoncées relatives à la stratégie régionale de mobilité pour le transport de marchandises »

Intervenants : M. le Président, M. Bellot, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....28

Organisation des travaux (Suite).....29

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites.....29

Interpellations et questions orales retirées.....29

Liste des intervenants.....30

Abréviations courantes.....31

Présidence de M. Hermant, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 14 heures 3 minutes.

M. le Président. – La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

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

Personne. Merci.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE MME CASSART-MAILLEUX À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « L'OCTROI DU PERMIS D'URBANISME DANS LE CADRE DU CHANTIER DE LA LIAISON TIHANGE-STRÉE-TINLOT »

QUESTION ORALE DE MME CASSART-MAILLEUX À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LE MANQUE D'APPROVISIONNEMENT DU FONDS EN MATIÈRE DE TRAFIC ROUTIER »

QUESTION ORALE DE M. DEMEUSE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LA LIAISON TIHANGE-TINLOT »

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 :

- Mme Cassart-Mailleux, sur « l'octroi du permis d'urbanisme dans le cadre du chantier de la liaison Tihange-Strée-Tinlot » ;
- Mme Cassart-Mailleux, sur « le manque d'approvisionnement du Fonds en matière de trafic routier » ;
- M. Demeuse, sur « la liaison Tihange-Tinlot ».

La parole est à Mme Cassart-Mailleux pour poser ses questions.

Mme Cassart-Mailleux (MR). – Monsieur le Ministre, je vais poser mes deux questions dans la foulée. Il y a très très longtemps que je ne suis plus intervenue sur le sujet. À votre demande, d'ailleurs, je vous ai laissé travailler, je vous ai laissé tranquille.

Ce dossier date de plus de 40 ans ; il peine à connaître une fin heureuse. Différentes causes ont bloqué ce dossier. Il y a notamment un problème d'expropriation qui empêche l'avancement du chantier, notamment de la phase 3.

Il me revient que l'important retard des expropriations serait en partie dû à des problèmes budgétaires internes au SPW MI, notamment liés aux fonds en matière de trafic routier, rendant impossible le paiement des indemnités d'expropriation. Le manque d'approvisionnement financier de ces fonds pose problème dans le cadre de l'avancement de la liaison Strée-Tihange, mais a également posé d'autres problèmes dans une série d'autres dossiers. Pouvez-vous me confirmer cela ?

Dans l'affirmative, avez-vous réagi afin de faire évoluer le dossier ? Quel est l'état des lieux à l'heure actuelle ? Avez-vous fourni des garanties budgétaires nécessaires afin de lever l'obstacle technique et budgétaire dans ce dossier ?

Il est difficile d'évoquer cette liaison Strée-Tihange sans aborder le volet « Urbanisme ». Suite à la préemption du permis d'urbanisme, votre administration a entrepris des démarches pour reconstituer et redéposer une demande de permis.

L'échéance étant mi-avril, je profite de cette commission pour venir aux nouvelles. Votre administration a-t-elle enfin reçu le feu vert ?

Enfin, lors d'une précédente question sur le sujet, vous m'aviez indiqué vouloir envoyer un courrier à votre homologue en charge des finances afin d'attirer l'attention sur les expropriations nécessaires à la poursuite des travaux. Pouvez-vous me confirmer avoir envoyé ce courrier ? Avez-vous eu une réponse ? Qu'avez-vous mis en œuvre pour ce qui concerne l'avancement de ces dossiers ?

Il y avait donc deux questions par rapport aux expropriations : le côté budget qui est de la compétence du ministre Dolimont, puis l'alimentation des fonds. Enfin, il y a le permis, pour voir à quoi nous en sommes.

Je terminerai en demandant le timing : quand allons-nous enfin voir cette phase 3 commencée, puisque la première et la deuxième sont terminées ?

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

M. Demeuse (Ecolo). – Monsieur le Ministre, c'est effectivement un dossier qui nous tient à cœur au sein de l'arrondissement de Huy-Waremme. Je souhaitais également faire à nouveau le point avec vous sur cet important dossier pour la région hutoise et notre arrondissement.

C'est un dossier particulièrement complexe qui implique, depuis plus de 20 ans, de très nombreuses difficultés techniques, administratives, financières, politiques à certaines périodes. Néanmoins on peut aujourd'hui entrevoir de réelles perspectives. On a pu voir à quel point vous vouliez en faire une priorité, après que – il faut malheureusement aussi le souligner – certains de vos prédécesseurs l'aient parfois un peu laissé de côté.

Mme Cassart-Mailleux vient de le dire, deux étapes sont désormais nécessaires : les expropriations pour la phase 3 et l'obtention du nouveau permis.

En ce qui concerne les expropriations, on sait qu'elles dépendent du comité d'acquisition, sur lequel vous n'avez pas de compétences. Toutefois, vous nous indiquiez lors de nos derniers échanges avoir reçu l'information selon laquelle elles devraient être réalisées pour la fin de ce semestre. Vous aviez indiqué que vous alliez envoyer un courrier à votre collègue en charge des finances pour le sensibiliser à l'importance de ce dossier. Je voulais également savoir si vous aviez bien adressé ce courrier à votre collègue.

Quelles dernières initiatives ont pu être prises par le Gouvernement à ce propos ? Une offre a-t-elle pu être faite par le comité d'acquisition ou est-elle en voie d'être faite ? Voilà pour les éléments relatifs aux expropriations.

Pour ce qui concerne la demande de permis, l'enquête publique devait se clôturer le 5 avril dernier, mais elle a dû être prolongée d'un mois. Je souhaiterais faire le point avec vous pour connaître l'issue de cette enquête publique et la suite du processus. Qu'en ressort-il jusqu'à présent ? Quelles sont les prochaines étapes ?

Sur cette base, quelles initiatives entendez-vous prendre pour que la procédure puisse aboutir au plus vite ?

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 Monsieur les Députés, comme vous avez déjà pu l'entendre ici même, j'accorde une grande importance à ce dossier. Actuellement, le comité d'acquisition d'immeubles s'emploie à réaliser les expropriations pour le projet de la liaison Tihange-Tinlot. Des contacts ont lieu régulièrement entre mon cabinet, le SPW Mobilité et Infrastructures et le comité d'acquisition ; nous ne manquons pas de les interroger à ce sujet.

Aux dernières nouvelles, ils espèrent avoir les emprises pour la rentrée scolaire 2022 ; elle a été un peu avancée, donc, cela diminue. Je l'ai déjà affirmé lors d'une précédente réponse : il existe bien un visa budgétaire pour les expropriations de la liaison.

Madame Cassart-Mailleux, je peux vous rassurer sur le fait que la problématique de la procédure du Fonds de trafic routier n'a pas de lien avec ce dossier. Néanmoins, pour votre information à ce propos, une concertation entre mon cabinet, la SOFICO, le SPW MI et le CAI est en cours afin d'améliorer la rapidité du processus d'expropriation. Une solution devrait être validée dans le courant de ce premier semestre.

Par ailleurs, je vous confirme que mon cabinet a envoyé, le 10 février, un courrier à l'attention du ministre Dolimont afin de ne plus perdre de temps dans ce dossier. Je n'ai pas encore reçu de réponse de mon collègue.

Concernant l'avis sur le permis d'urbanisme du projet, il n'est pas encore parvenu au SPW MI. En parallèle, la Direction des routes de Liège n'a pas été interpellée par le fonctionnaire délégué.

Au sujet de l'enquête publique qui est clôturée, c'est le fonctionnaire délégué qui est à la manœuvre pour la suite du processus. Il devrait normalement bientôt établir le permis d'octroi, avec ou sans condition. Ce sont les dernières nouvelles que je peux vous donner sur ce dossier.

M. le Président. – La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

Mme Cassart-Mailleux (MR). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour le caractère tout à fait complet de votre réponse. J'ai bien entendu que vous en faites une priorité. Avec un peu d'expérience parlementaire, il y a longtemps que j'attends ce mot. Je ne vais pas refaire l'histoire. Je vais, en ce lundi après-midi et ce soleil qui nous entoure, mettre une note positive.

J'ai bien compris que les emprises et comités d'acquisition devraient se débloquer rapidement ; ce

sont les échos que j'ai. C'est une première bonne nouvelle.

Je reprendrai contact avec le ministre Dolimont pour lui demander pourquoi il ne nous a pas répondu. Je sais qu'il y a eu le changement de ministre, mais je le tiendrai informé du suivi de ce dossier.

Par ailleurs, l'enquête publique est une chose, mais c'est vrai que la suite après l'enquête publique, c'est d'octroyer le permis avec des remarques ou des contraintes éventuelles. Je crois que nous reviendrons début juin vers vous pour savoir ce qu'il en est du permis ; ce qui me paraît l'élément indispensable à la bonne poursuite du dossier. Si début juin, on a des nouvelles des expropriations et que le permis est octroyé, vous pourrez nous donner un timing pour le début des travaux.

Je n'en avais pas parlé dans ma question volontairement, mais je souligne bien à nouveau, Monsieur le Ministre, que les phases 3 et 4 n'ont rien à voir l'une avec l'autre, et que sur le terrain, vous pouvez commencer l'une sans l'autre. J'insiste sur cela, car je sais que les communes sont très attentives à l'ensemble des phases. Ce sont deux phases différentes ; sur le terrain c'est une dans Tinlot, et l'autre est la continuité de la liaison Strée-Tihange. Il faut avancer sur le dossier. Je ne perds pas conviction, car je me dis que c'est un dossier tellement important pour l'arrondissement. Nous aurons joué notre rôle comme parlementaires, comme relais. J'espère, un jour, être là quand nous pourrons l'inaugurer.

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

M. Demeuse (Ecolo). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Après un dossier embourbé, pourri depuis plus de 20 ans, des perspectives se dégagent maintenant. Je suis heureux que les choses avancent.

En ce qui concerne les expropriations, vous citez le délai de la rentrée scolaire 2022 pour avoir les emprises. C'est une date importante, cela permet de se projeter concrètement.

J'espère qu'il pourra y avoir une réponse rapide au courrier envoyé de la part de votre collègue. J'espère que l'ensemble du Gouvernement pourra se mobiliser derrière ce dossier.

Pour ce qui concerne le permis, on suivra l'aboutissement de la procédure. Je ne doute pas que les choses pourront avancer parce que, comme on l'a dit, c'est un dossier fondamental pour l'ensemble de l'arrondissement et on se réjouit que cela puisse enfin avancer dans les prochains mois en espérant pouvoir inaugurer cette liaison dans les prochaines années.

**QUESTION ORALE DE M. LÉONARD À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « L'AVENIR DES
ZONES D'HABITAT PERMANENT À ESNEUX
EN SUITE DES INONDATIONS DE
JUILLET 2021 »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Léonard à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'avenir des zones d'habitat permanent à Esneux en suite des inondations de juillet 2021 ».

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

M. Léonard (PS). – Monsieur le Ministre, suite aux inondations de juillet, la Commune d'Esneux en Province de Liège n'a pas été épargnée. La spécificité de cette commune est les zones d'habitat permanent, particulièrement ravagées par les eaux.

Suite aux dégâts sur les habitations privées, vu l'instabilité et l'insécurité des lieux, le conseil communal a décidé, en septembre dernier, d'entamer la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique de deux zones d'habitat permanent. Les autorités communales souhaitent les transformer en zones humides favorables à la biodiversité, ce qui permettrait à la rivière d'y déborder, quand cela est nécessaire.

S'agissant d'un cours d'eau de deuxième catégorie, et vu le caractère d'utilité publique que revêt le projet communal, plusieurs contacts ont pu avoir lieu afin que la procédure soit menée par votre administration.

Avez-vous donné ordre au SPW Mobilité et Infrastructures de lancer les procédures d'expropriation ? Sinon, pourquoi ?

Avez-vous déjà débuté la liquidation des indemnités, le cas échéant ?

Pouvez-vous m'informer des différentes étapes et du planning de celles-ci ?

Les anciens habitants sont bien évidemment à la recherche d'un nouveau toit, mais les indemnités qu'ils doivent recevoir suite à la procédure d'expropriation leur sont, de toute évidence, vitales afin de retrouver un logement durable.

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 suis bien conscient que la population de la Commune d'Esneux en Province de Liège a été fortement impactée par les événements exceptionnels et dramatiques que nous avons connus en juillet dernier.

L'Ourthe est une voie navigable entre Nisramont et Liège, et donc gérée par le SPW MI. Sur l'ensemble du territoire bordant cette rivière, une partie importante de l'habitat permanent a été endommagée ou détruite.

Les démarches d'acquisition, à l'amiable ou par voie d'expropriation, de cet habitat permanent par l'autorité communale d'Esneux, entamées préalablement à l'événement, ont été poursuivies. La Commune d'Esneux dispose donc déjà d'un mécanisme d'aide à l'acquisition de l'habitat permanent du SPW TLPE.

Il existe par ailleurs une volonté d'acquérir et d'aménager plusieurs zones bordant l'Ourthe à Esneux incluant des zones d'habitat permanent en zones humides favorables à la biodiversité et permettant à la rivière de s'étendre dans son lit majeur en cas de crue tout en évitant de mener à l'endommagement ou la destruction de l'habitat.

Des contacts ont effectivement été pris entre les administrations régionales et communales dans la perspective de réduire le risque pour la population et d'améliorer la qualité environnementale des lieux. Les démarches sont au carrefour de l'aménagement du territoire, de la gestion de l'environnement et de la nature et de la gestion de la rivière. Les différents SPW concernés et la Commune d'Esneux visent à élaborer un projet concerté.

Des réunions seront prochainement organisées avec le cabinet de ma collègue en charge de l'Environnement pour mettre en œuvre l'acquisition de ces terrains puisque, s'agissant de zones utiles pour retenir l'eau, il est de son ressort d'organiser leur gestion. Dans ce cadre, le SPW MI est susceptible de piloter la démarche d'aménagement et le SPW ARNE d'assurer la gestion future des zones humides.

C'est bien en cours, ce n'est pas encore finalisé, mais l'ensemble des processus de concertation et de préparation des procédures sont bien entamés.

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

M. Léonard (PS). – Merci, Monsieur le Ministre. Je connaissais déjà les rétroactes et je n'ai pas vraiment eu toutes les réponses à mes questions même si vous m'avez confirmé que le dossier avançait.

Je souhaite néanmoins rappeler et insister sur le fait que c'est urgent. Ce sont des personnes qui, pour certaines, se sont installées sur le terrain de foot voisin et elles ont besoin de ces indemnités. Sans, quoi elles ne retrouveront jamais un toit et quelque chose de durable.

Je vous remercie d'insister encore pour que ce dossier avance, car c'est très important pour ces personnes.

QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LE TRONÇON MANQUANT DE LA RN54 »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le tronçon manquant de la RN54 ».

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

M. Matagne (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, j'aimerais faire le point sur ce dossier que nous suivons depuis le début de la législature concernant la RN54, que vous connaissez très bien, et l'unanimité assez rare autour de cette demande de toutes les communes et de tous les élus de la région.

En décembre dernier, lors de nos derniers échanges sur ce dossier, vous m'aviez indiqué dans votre réponse que vous alliez demander au SPW Mobilité et Infrastructures d'organiser les CPSR, concernant la sécurité routière pour les provinces, afin de discuter des différents points noirs évoqués lors de votre visite sur place et de tous les acteurs concernés.

Ces réunions devaient se dérouler – et j'imagine qu'elles ont eu lieu – lors du premier trimestre 2022. Le premier trimestre étant écoulé, j'aimerais faire le point avec vous sur le bilan de ces réunions et les recommandations qui ont pu être formulées dans le cadre de votre travail.

Avez-vous pu prendre connaissance de ces recommandations ? Avez-vous pu y apporter un suivi concret et constructif ? Irez-vous en discuter avec les élus de terrain, qui sont les premiers concernés pour défendre nos citoyens ?

Plus loin dans le suivi de votre travail, pouvez-vous également faire le point sur les autres pistes que vous avez vous-même évoquées lors de nos précédents échanges ? En l'occurrence :

- la modification du prélèvement kilométrique pour les poids lourds sur certaines routes à intégrer pour la nationale 55, la nationale 559 et la nationale 59 ;
- l'amélioration de la ligne 130 à Charleroi-Maubeuge, véritable alternative structurelle de mobilité dans la région, tant pour le transport de marchandises que pour le transport de personnes ;
- les aménagements cyclables, qui vous tiennent à cœur, que ce soit au travers du plan Wallonie cyclable ou au niveau du RAVeL.

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, vous serez certainement content d'apprendre que le SPW Mobilité et Infrastructures a programmé une réunion CPSR qui aura lieu le 18 mai prochain. Cette réunion permettra à l'ensemble des communes concernées d'échanger avec les services de mon administration. Vu l'importance du projet, des réunions complémentaires seront très probablement nécessaires.

La modification du réseau soumis au PKPL est en cours et une note au Gouvernement sera proposée aux partenaires dans les prochaines semaines.

Le plan de transport 2023-2026 de la SNCB est en cours d'élaboration. Dans ce cadre, l'amélioration de la desserte sur la ligne 130A est étudiée. En outre, la SNCB travaille actuellement sur l'optimisation du nœud de Charleroi ou encore sur la desserte de Maubeuge.

Concernant votre question sur les projets communaux des aménagements cyclables dans cette région, je vous invite à demander directement aux communes concernées leur projet d'aménagement cyclable relatif au plan Wallonie cyclable.

Pour les aménagements programmés à court terme sur le domaine de la Région wallonne, je peux vous citer les projets suivants :

- sur la N559, à Lobbes, la création de cheminements cyclables ainsi que l'aménagement de la L109/1 ;
- l'étude et l'aménagement de corridors cyclables sur la N90 entre Charleroi et Binche ;
- des projets dans le cadre du Ring vélo de la Ville de Charleroi.

Enfin, parallèlement à ces investissements dans les modes actifs, le SPW MI accomplit quotidiennement l'entretien et la pérennisation du réseau existant.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, et je suis heureux d'apprendre que la CPSR se réunira le 18 mai concernant la RN54, qui est un dossier très important pour notre région. Des réunions complémentaires seront nécessaires compte tenu de la difficulté du dossier. Vous n'êtes pas le premier à vous y confronter et vous ne serez sans doute pas le dernier.

Derrière l'élargissement du réseau payant, l'ensemble des bourgmestres sont unanimes sur la question. On pense au trafic de fuite ou de délestage – on l'appelle comme on veut – qui envahit nos petits villages. Nous aimerions apporter des solutions concrètes à cela.

L'optimisation du nœud de Charleroi concernant la ligne 130A, c'est quelque chose qui revient régulièrement dans vos réponses. J'imagine que ce n'est

pas simple à résoudre, mais c'est une question capitale parce que cette ligne est très importante.

J'aimerais que, pour la suite, vous puissiez nous apporter des réponses concrètes, plutôt que les termes « optimisation » ou « étude ». J'imagine que c'est aussi votre volonté. Si vous ne pouvez pas apporter ces réponses, cela veut dire que le problème est plus complexe que l'on ne le pense.

Je sais que vous avez lâché des budgets très importants pour l'amélioration du réseau cyclable. C'est un sujet que je suivrai au plus près.

QUESTION ORALE DE MME KELLETER À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LES TRAVAUX D'ABATTAGE DES ARBRES LE LONG DES AUTOROUTES »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Kelleter à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les travaux d'abattage des arbres le long des autoroutes ».

La parole est à Mme Kelleter pour poser sa question.

Mme Kelleter (Ecolo). – Monsieur le Ministre, en 2020, à la suite d'une interpellation concernant le fauchage au Trilogiport de Liège et de plusieurs abattages massifs d'arbre le long des autoroutes – notamment le long de la E40 –, vous avez établi un dialogue approfondi entre le SPW MI et le SPW ARNE. Pour adapter les pratiques aux intérêts biologiques spécifiques, le SPW MI avait identifié les cahiers des charges d'entretien qui nécessitaient une adaptation pour prévoir un entretien différencié ou un fauchage tardif sur les bords des routes gérées par les SPW.

Nous sommes tout de même deux ans plus tard et je reviens donc vers vous. Comment avez-vous agi pour actualiser ces cahiers des charges ?

Où en sont les travaux d'abattage ?

Avez-vous pu aboutir à la finalisation et à la mise en application de ces cahiers des charges ?

En ce qui concerne les aspects environnementaux et le respect de la biodiversité repris dans ces cahiers des charges, quelle plus-value avez-vous pu apporter ? En effet, les bords de route peuvent jouer un rôle dans le maillage écologique de la Wallonie.

Les nouvelles mesures que vous avez mises en place respectent-elles bien le fauchage tardif et alterné ? C'est très important afin d'éviter la destruction des nichées

d'oiseaux telle qu'on l'a connue auparavant avec le fauchage au Trilogiport de Liège.

Pouvez-vous nous préciser si des travaux d'abattage sont en cours et s'ils rentrent déjà tous dans le cadre des nouveaux cahiers des charges ?

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, dès mon entrée en fonction, j'ai été particulièrement attentif à cette problématique. À l'époque, j'ai même instauré un moratoire sur tout abattage d'arbre sur le réseau routier wallon.

À la base de cette problématique, on trouve la circulaire ministérielle de 2019 concernant les abords paysagés, qui a intégré une gestion différenciée des abords en zone d'intérêt écologique.

Par ailleurs, le fauchage tardif est une pratique imposée depuis plus de 10 ans. Les postes impactant les espaces paysagés dans le cahier des charges de type Qualiroutes ont été mis à jour en 2021 afin de respecter les principes émis dans la circulaire.

De plus, il est à noter que les annexes de la circulaire et les préconisations de Qualiroutes sont en évolution constante en fonction des remarques du monde de la protection de l'environnement, des gestionnaires des espaces et du secteur des entreprises.

Néanmoins, dans le cadre de la révision des cahiers des charges type « entretien » et leur harmonisation, au fur et à mesure des nouveaux marchés publics, l'ensemble de ces éléments sont intégrés au sein des clauses techniques.

Une attention particulière a été portée et une analyse spécifique a été menée à la Direction des études environnementale et paysagère afin que les zones spécifiques apparaissent bien dans les cahiers des charges d'entretien qui ont été passés en 2021 et qui seront passés en 2022.

En ce qui concerne les marchés en cours, un rappel des règles a été effectué à l'ensemble des gestionnaires de ces dossiers en demandant aux prestataires de modifier certaines interventions en fonction de l'évolution écologique des aménagements paysagés.

Pour cette année, depuis le 21 mars, en vertu de la loi de la nature et dans le respect de la période de nidification, plus aucun abattage n'est autorisé sauf en cas de danger imminent.

Au niveau des abattages, je tiens également à préciser que chaque chantier fait l'objet d'une analyse et d'une autorisation donnée par la Direction des études environnementales et paysagères.

Voilà, Madame la Députée, pour ce sujet qui me tient également fortement à cœur.

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

Mme Kelleter (Ecolo). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre action. Comme vous le dites, il est très important de préserver un maximum la biodiversité le long de nos routes. J'espère que des scènes comme celles que l'on a vécues à Liège en 2020 ne se reproduiront plus avec les changements que vous avez apportés.

QUESTION ORALE DE MME KELLETER À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LA RÉSOLUTION DU PARLEMENT GERMANOPHONE SUR LA N62 »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Kelleter à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la résolution du Parlement germanophone sur la N62 ».

La parole est à Mme Kelleter pour poser sa question.

Mme Kelleter (Ecolo). – Monsieur le Ministre, lundi passé, le Parlement germanophone, sous la majorité PS-MR, a voté une résolution qui demande au Gouvernement wallon de reprendre, le plus vite possible, les travaux de planification pour le projet de contournement de la N62.

Pour rappel, ce projet a été enterré à la fin de la législature passée par votre prédécesseur. Le Parlement germanophone demande toutefois de réinscrire ce projet au plan Infrastructures de la Région wallonne.

J'ai déjà eu l'occasion de vous questionner à plusieurs reprises sur les enjeux liés à cette route, qui lie le sud de la Communauté germanophone au Luxembourg et qui est empruntée, chaque jour, par bien plus d'une dizaine de milliers de personnes. Vous avez été clair sur la position du Gouvernement, qui est inscrite dans la DPR et que je soutiens à 100 % : il n'y aura pas de nouvelles routes en Wallonie jusqu'en 2024.

Néanmoins, cette résolution change-t-elle votre position ou vos intentions ? La majorité germanophone comprend les partis liés au PS et au MR en Wallonie, SP et PFF. Comment le Gouvernement wallon dans son ensemble, qui comprend les deux mêmes partis, réagit-il à cette demande ?

Malgré cette polémique autour de la reprise – ou non – des travaux, il subsiste des problèmes bien réels de sécurité routière et de charge de véhicules sur la N62,

auxquels il convient de s'attaquer dès maintenant, même si ce n'est pas en construisant de nouvelles routes.

Comme je suis profondément convaincue que ce n'est pas en construisant encore plus de routes que l'on va résoudre les problèmes de mobilité entre la Wallonie rurale et le Luxembourg, notre groupe au Parlement germanophone a proposé d'introduire à cette résolution la demande d'une étude de mobilité dans cette zone.

Cette étude aura l'avantage de chercher, de façon ouverte, les solutions. Jusqu'à présent, on a juste recherché le meilleur tronçon pour construire des routes. On n'a donc pas analysé ce qui est autour ainsi que les autres enjeux de la mobilité liés à cette route. Cette étude de mobilité permettra peut-être de trouver de meilleures solutions pour accroître la sécurité routière des riverains et pour fluidifier le trafic aux heures de pointe, qui sont les heures qui posent principalement problème dans ce dossier.

Le flux de navetteurs vers le Luxembourg est problématique quasiment tout le long de la frontière entre nos deux pays. Je crois que mes collègues luxembourgeois ici ne me contrediront pas. Les résultats de cette étude de mobilité pourraient donc aboutir à des solutions qui pourraient aussi profiter à d'autres villages et communes wallonnes.

Allez-vous dès lors commander une étude de mobilité pour aider à trouver une solution pour la N62 ?

Êtes-vous prêt – parce que la résolution le demande également – à venir sur place pour vous faire une image de la situation ?

D'avance, un grand merci pour vos réponses.

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, je confirme à nouveau que le projet de contournement de la N62 a été abandonné par mon prédécesseur. Il n'a donc pas été retenu dans la programmation initiale du plan Infrastructures 2019-2024, au profit d'autres dossiers jugés plus prioritaires à l'époque. Je rappelle aussi que ce projet d'envergure était estimé à plus de 40 millions d'euros. Aucun autre projet du plan Infrastructures et Mobilité pour tous n'atteint ce budget.

Depuis 2019, le Gouvernement a effectivement pris une option claire de limiter les extensions du réseau routier, et ce, afin d'investir autrement, notamment dans la sécurisation et l'entretien du réseau existant, dans les transferts modaux, dans des sites propres pour les bus ou encore dans des pistes cyclables. Les moyens sont comptés, les extensions du réseau coûtent cher et leurs entretiens également. De plus, les inondations de l'année passée ont également prouvé qu'il est temps de mettre

un frein à l'artificialisation des sols et leur imperméabilisation.

Ma position reste donc inchangée.

Je n'ai, par contre, pas encore eu le temps d'échanger avec mes partenaires du Gouvernement suite au dépôt récent de cette résolution au Parlement germanophone.

En ce qui concerne la réalisation d'une analyse de mobilité dans cette zone, mon administration me signale que plusieurs études relatives à ce tronçon de voirie ont déjà été réalisées et que des volets de mobilité ont fait partie des différentes étapes de ces études. En particulier, le rapport final d'une étude d'incidences sur l'environnement a été rendu en novembre 2018, celui-ci comportant une analyse de mobilité. Un comptage des véhicules a été fait dans ce cadre avec origine et destination connue. Il n'y a plus eu d'autre comptage depuis lors.

Par ailleurs, il faut noter que la période covid de ces deux dernières années a, momentanément, modifié les comportements de déplacement. Il faut aussi noter que c'est surtout le trafic lourd qui a été pointé dans cette étude comme générateur de nuisances.

Il serait donc sans doute intéressant d'analyser l'impact sur la mobilité des navetteurs et des poids lourds à la suite des crises successives que nous connaissons et également de l'augmentation importante des prix de l'énergie.

En ce qui concerne une visite sur place, je suis toujours disposé à me rendre sur le terrain même si, vous vous en doutez, je suis sujet à de multiples sollicitations émanant d'un peu partout en Wallonie et il faut organiser les choses dans le temps.

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

Mme Kelleter (Ecolo). – Concernant les études réalisées, à mon avis – même si je ne suis pas la plus grande experte en politique de mobilité –, ils se sont tous concentrés sur le meilleur tracé pour construire ce contournement. On n'a pas regardé à une solution de mobilité douce ou alternative ou partagée ; c'est pour cela que je demandais de faire une étude de mobilité qui vaut son nom en quelque sorte, peut-être en puisant dans les résultats déjà recueillis, dans les études déjà réalisées ; c'est certain que des éléments s'entrecouperont. C'est un problème tellement plus large que deux ou trois communes au sud de la Communauté germanophone, qui touche l'ensemble du sud de la Wallonie. Le problème des navetteurs est généralisé sur cette frontière. Je crois que vous pourriez réévaluer l'utilité de faire une telle étude.

Je vous remercie pour votre volonté de venir sur place et de discuter davantage des problèmes liés à cette route.

**QUESTION ORALE DE M. DEMEUSE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LA
MASSIFICATION DE LA RÉNOVATION DES
LOGEMENTS PRIVÉS EN WALLONIE VIA LE
PLAN RENO+ »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Demeuse à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la massification de la rénovation des logements privés en Wallonie via le plan Reno+ ».

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

M. Demeuse (Ecolo). – Monsieur le Ministre, on l'a régulièrement rappelé ces derniers mois, la Région wallonne doit multiplier par trois le taux annuel de rénovation énergétique des bâtiments, actuellement de 0,8 % afin d'atteindre les objectifs ambitieux de neutralité carbone qu'elle s'est fixés pour 2050.

À cette fin, vous venez d'annoncer la mise en place du consortium Reno+ dont l'ambition est de permettre la massification de la rénovation des logements privés au niveau régional. Ce consortium regroupe le Centre scientifique et technique de la construction, la Confédération de la construction wallonne et le Pôle de compétitivité GreenWin, et a annoncé se lancer dans cet ambitieux projet de recherche pour les 18 prochains mois.

L'objectif annoncé consiste à proposer des solutions clés sur porte aux ménages en les encourageant à rénover leur logement à moindre coût, grâce à des économies d'échelle et également à une simplification maximale des démarches.

On ne peut que se réjouir qu'une telle dynamique qui se met en place vu l'importance et l'urgence du dossier énergétique, où l'on sait à quel point le soutien est essentiel à la fois aux citoyens pour qui les démarches relatives aux travaux d'isolation sont les plus compliquées, mais aussi pour le secteur de la construction qui doit répondre à la demande amenée à augmenter fortement à l'avenir. Les réponses qui seront apportées par Reno+ seront particulièrement utiles.

Comment ce programme s'intègre-t-il à la stratégie wallonne de rénovation ? Dans quelle mesure Reno+ participera-t-il à l'accélération de la rénovation énergétique des logements wallons ?

Il y a quelques mois, je vous interrogeais sur votre programme de rénovation par quartier dans les principales villes wallonnes. Dans quelle mesure ce Plan Reno+ s'inscrit-il en complémentarité avec cette stratégie de rénovation par quartier ? Où en est la mise en œuvre de ce programme ? Comment Reno+ favorisera-t-il sa réalisation ?

Une attention particulière sera-t-elle consacrée aux publics plus précarisés ?

Concernant la pénurie de main-d'œuvre qualifiée dans le secteur, en janvier, vous nous indiquiez être en discussion avec votre collègue ministre de l'Emploi. Quelles sont les initiatives prises depuis lors ?

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 considère qu'accélérer le rythme de la rénovation énergétique est indispensable pour le portefeuille de chacun – au niveau de la facture énergétique –, pour diminuer notre dépendance énergétique – il suffit d'évoquer la guerre en Ukraine –, pour le confort et la santé de chacun et de chacune et, également, pour le climat puisque les bâtiments représentent 16 % des émissions de gaz à effet de serre de la Wallonie en 2020. Notons que, parmi tous les bâtiments, les logements représentent 70 % des émissions du secteur, donc, la toute grande majorité.

Gagnante sur tous ces fronts, cette nécessité stratégique l'est tout autant sur le front de l'emploi et de l'économie puisque le secteur de la construction est un secteur important de l'économie wallonne – 3,9 milliards d'euros de valeur ajoutée ; 9 000 entreprises, plus de 80 000 emplois – et que le Bureau fédéral du Plan estime que chaque million d'euros investi dans les travaux de construction en Wallonie génère de l'ordre de 12 emplois en Belgique, dont près de 10 emplois directs et indirects en Wallonie.

Ce programme Reno+ s'insère parfaitement dans ma stratégie de rénovation puisqu'il vise à compléter le paysage des *one stop shops* ou plateformes de rénovation par une ou des futures plateformes additionnelles visant spécifiquement la massification de la rénovation.

Cette massification se fait en regroupant une demande de nature similaire par zone, rue ou quartier, selon les cas. Elle peut aussi se faire par nature de travaux, notamment la rénovation de toitures par rues entières.

De plus, par rapport aux six plateformes locales de rénovation déjà soutenues par le Gouvernement fin 2021, Reno+ vise à faire évoluer le secteur de la construction lui-même en stimulant des approches plus innovantes, voire industrielles, de la rénovation, ce qui est particulièrement intéressant.

Les travaux concrets ont démarré puisque Reno+ organise, les 5 et 6 mai prochains, un *hackaton* au cours duquel une trentaine de participants, répartis en quatre tables thématiques, tenteront de faire émerger des pistes créatives en ce qui concerne le financement, le démarrage des trains de rénovation, le modèle d'affaires

ou encore le rôle des entreprises générales. Le but est d'activer des solutions pour accélérer la rénovation par une approche interdisciplinaire. J'assisterai personnellement à la restitution des travaux.

Reno+, comme les six plateformes locales, est invité à avoir une attention importante aux publics précarisés. En effet, de manière simplifiée, 50 % du bâti wallon est de classe F ou G et est donc une passoire énergétique, et au moins 30 % de la population se trouve dans une situation de précarité énergétique, logée, de plus, vraisemblablement dans ces passoires. Il s'agit donc d'une part très importante du bâti et d'une part très importante de notre population.

À ce propos, mon cabinet est actuellement en étroite discussion avec la SWCS, qui, en tant qu'organisme prêteur social, offre des prêts à taux zéro dont je compte doubler le volume. Ces prêts à taux zéro permettent à des ménages à revenus faibles et moyens de rénover immédiatement leur logement et de rembourser le crédit contracté grâce à la diminution de leur facture énergétique. Pour les ménages à très faibles revenus, nous sommes en réflexion pour identifier une nouvelle formule de financement spécifiquement adaptée à ce public et qui ne dispose quasiment pas de capacités de remboursement. Je n'ai pas encore toutes les solutions à ce problème complexe sur lequel nous travaillons.

Quant à la question de l'emploi et de la formation dans le secteur de la construction, avec ma collègue, la ministre de l'Emploi, nous travaillons actuellement à la définition d'une stratégie qui devrait être prête pour l'été et qui sera mise en œuvre ensuite grâce à des fonds du Plan de relance de la Wallonie.

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

M. Demeuse (Ecolo). – Je remercie M. le Ministre pour ses réponses particulièrement complètes qui permettent d'envisager des perspectives intéressantes, notamment la logique de massification réellement intéressante parce qu'elle permet, d'une part, de faire tomber une série de barrières pour des publics plus éloignés de ces logiques de rénovation et, d'autre part, de réaliser des économies d'échelle. C'est donc une logique particulièrement *win-win*.

J'entends l'attention particulière apportée à ces publics plus précarisés, qui sont ceux qui vivent dans les passoires énergétiques les plus importantes. J'entends par ailleurs, et je m'en réjouis, qu'il y ait une nouvelle réflexion qui soit entamée par rapport à ceux qui n'ont pas nécessairement les capacités d'emprunt. On suivra cela de près.

Par rapport à Reno+, je me réjouis que les travaux concrets démarrent dès à présent. On espère qu'ils pourront aboutir le plus rapidement possible et l'on sera heureux de découvrir le résultat.

Par rapport à l'enjeu de l'emploi, on reviendra d'ici quelques mois pour connaître le résultat des réflexions. C'est un bel enjeu quand on entend les chiffres que vous citez.

QUESTION ORALE DE M. FRÉDÉRIC À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LA LENTEUR DU DÉPLOIEMENT DES ÉOLIENNES 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 « la lenteur du déploiement des éoliennes en Wallonie ».

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

M. Frédéric (PS). – Monsieur le Ministre, je m'interroge sur la rapidité du développement de l'éolien en Wallonie ; non pas que je sois spécialiste en la matière, mais j'ai récemment été interpellé par deux ou trois situations que j'ai trouvées particulières. Je sais qu'il y a l'élaboration de la *pax eolienica II*, mais je reviens sur une situation que j'ai vécue la semaine dernière.

On refait du travail de terrain. Dès lors, on est en visite d'entreprises dans le bel arrondissement qui est le mien, le plus bel arrondissement de la Wallonie, et l'on rencontre une entreprise très dynamique qui souhaite participer activement à la transition énergétique et qui souhaite investir. Cette entreprise avait un projet d'éoliennes pour son utilisation. C'était un beau projet qui s'inscrivait dans nos préoccupations de transition, mais qui s'est vu confronté à un paquet de recours dits abusifs et de procédures au Conseil d'État qui durent un temps tel qu'il faut renoncer à la participation à cette démarche qui me semblait constructive. Je m'interrogeais dès lors pour savoir si l'on avait capacité, nous, Wallonie, de pouvoir avoir une action à cet égard.

Le deuxième exemple est un peu la responsabilité qui est accordée aux pouvoirs locaux en termes d'implémentation d'éoliennes, qui parfois est telle que, face à l'électorat et face au phénomène NIMBY, il y a des communes qui préfèrent refuser que d'accepter et qui constatent que, dans la foulée – je ne citerai pas de lieux, mais j'ai des exemples –, la commune voisine accepte, juste à la frontière avec la commune qui l'a refusée. En termes d'impact, ceux qui n'en voulaient pas l'ont quand même.

Je me disais qu'il y avait là peut-être quelque chose à faire par rapport à ce nombre important d'intervenants dans le processus de décision.

Pourquoi la Région ne fixe-t-elle pas une cartographie, non pas indicative, mais avec des objectifs à atteindre, chiffrés dans les zones prévues à cet effet ? Cela permettrait au secteur, mais c'est une idée personnelle, d'avoir une visibilité. Pourquoi n'établirait-on pas une politique de planification des sources de production renouvelables ? Y a-t-il des freins ?

Comment comptez-vous donner un coup d'accélérateur au déploiement des éoliennes en Wallonie en complément de l'élaboration de la *pax eolienica II* ?

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 travail sur la *pax eolienica II* est en cours et le calendrier des travaux est ambitieux, puisque je souhaite présenter au Gouvernement une *pax* adaptée au mois de juin de cette année. Cela concerne évidemment plusieurs collègues.

La *task force* mise en place pour travailler à la révision de la *pax* actuelle n'a pas pour mission de définir les objectifs en termes de production renouvelable. Cela sera fait dans le cadre de l'adaptation du plan Air-Climat-Énergie 2030, que nous devons aussi faire dans un calendrier similaire, de même que la présentation des mesures permettant d'atteindre l'objectif qui y sera repris.

Le 12 avril 2022, le résultat de la consultation des parties prenantes concernant la *pax eolienica II* a été présenté aux administrations concernées par l'éolien. Plusieurs contraintes politiques, économiques, sociales, technologiques, juridiques et environnementales doivent être discutées et examinées par les administrations. Leur retour critique concernant les différents freins identifiés par tous ces acteurs est attendu pour le 16 mai 2022. On est donc dans le cœur du sujet.

Il est certain que le potentiel des technologies récentes doit être analysé. Le cas échéant, nous devons trouver des solutions pour pouvoir installer ces technologies en Wallonie, pour autant que plusieurs balises puissent être respectées concernant le cadre de vie des riverains, la préservation de la biodiversité et de l'attrait paysager de notre région, entre autres. Nous devons donc adapter les dispositions en vigueur pour permettre le déploiement éolien et prendre en compte les meilleures technologies disponibles.

La nouvelle méthodologie de calcul du taux de soutien, basée sur le coût de production moyen actualisé – le CPMA –, a été présentée au secteur en mars. Pour la filière éolienne, une des pistes évoquées a été de prendre en considération la hauteur des mâts entre 180 mètres et 200 mètres pour déterminer le soutien applicable. En effet, comme vous le mentionnez dans votre question, ces éoliennes de plus grandes tailles sont plus productives et nécessitent donc moins de soutien. Elles

sont plus hautes, donc plus visibles. C'est une piste que je trouve intéressante et que je souhaite explorer.

Des initiatives ont déjà été entreprises pour permettre de lever les contraintes aéronautiques, en lien notamment avec les zones d'entraînement militaires. Celles-ci doivent être poursuivies.

Le travail est en cours au niveau fédéral concernant la diminution des délais de traitement des dossiers par le Conseil d'État. C'est bien entendu une démarche que j'appuie.

De manière générale, les promoteurs font face à des délais beaucoup trop longs pour que leurs permis soient octroyés de manière définitive et ne puissent plus faire l'objet d'aucun recours.

De plus, un pourcentage plus important de permis est refusé que sous les précédentes législatures. Cela pose question dans ce contexte où il est urgent de voir les bons projets se concrétiser rapidement. J'ai interpellé mes deux collègues concernés à ce sujet.

Enfin, une carte éolienne définissant des zones de production potentielles a été réalisée précédemment ; elle a, à l'époque, été soumise à enquête publique et reste une source d'informations utilisée par un certain nombre d'acteurs.

Aujourd'hui, 10 ans plus tard, tenant compte de la multitude de projets ayant émergé sur le territoire, il n'est pas certain qu'une telle carte suffise à apporter la solution et permette un développement optimal et pacifié des projets éoliens. On peut regretter que le système décret+carte, tel qu'envoyé au Parlement en toute fin de législature 2009-2014, n'ait pu être adopté par celui-ci. Je ne peux que constater que, durant toute la législature qui a suivi, mon prédécesseur, le ministre Di Antonio, n'a pas souhaité réactiver ce débat. Nous sommes nettement plus tard, beaucoup de procédures ont été enclenchées. Nous devons trouver d'autres solutions.

Quoi qu'il en soit, nous gardons toutes les pistes ouvertes à l'examen. Le Gouvernement se positionnera d'ici l'été sur les options retenues par la Wallonie.

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

M. Frédéric (PS). – Je remercie le ministre pour sa réponse. Je sens que, globalement, on est sur la même longueur d'onde, avec une préoccupation qui est d'implémenter ce moyen de production alternatif et utile pour respecter nos engagements climatiques.

Sur le Conseil d'État, c'est fédéral, je le savais, mais vous me confirmez que les démarches sont en cours pour faire en sorte d'accélérer ces procédures plus dissuasives qu'autre chose, et qui fatiguent un certain nombre de gens qui veulent bouger.

Pour le reste, on va suivre. Je suis d'accord, il faut un équilibre et des balises entre la biodiversité, le cadre de vie, l'aspect paysager, et cetera. Il y a ce malheureux phénomène NIMBY qui fait que l'on mobilise systématiquement le « j'en veux bien une, mais il ne faut pas que je la voie de ma fenêtre ». Si les pouvoirs publics ne donnent pas une impulsion – vous faites allusion à l'avant-dernière législature –, je m'interroge sur la nécessité de se dire : « Ne doit-on pas prendre le problème à bras-le-corps ? C'est aux pouvoirs publics à définir les zones prioritaires ». On ne se fera pas que des amis, mais on sera peut-être utiles pour l'environnement.

**QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LA DIFFICULTÉ
DES FOURNISSEURS D'ÉNERGIE À ACHETER
LES CERTIFICATS VERTS »**

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 « la difficulté des fournisseurs d'énergie à acheter les certificats verts ».

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

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, récemment, le fournisseur d'énergie TotalEnergies a annoncé mettre fin à ses activités de rachat de certificats verts, suivant en cela l'ensemble des fournisseurs d'énergie.

Bien que des garanties soient accordées aux producteurs d'énergie renouvelable, cette situation, si elle devait être reproduite par d'autres fournisseurs, pourrait avoir des conséquences pour les clients finaux.

En effet, bien que le gestionnaire de réseau de transport ait une obligation légale lui imposant le rachat de certificats verts à un prix minimum garanti, il répercute ces rachats sur la facture des consommateurs sous forme de surcharge.

Dans un contexte où les ménages, mais aussi les entreprises, connaissent de grandes difficultés à payer leurs factures, l'augmentation des surcharges pourrait aggraver l'accès à l'énergie de ceux-ci.

Comment percevez-vous la décision de TotalEnergies d'arrêter ses opérations de rachat de certificats verts ?

Quelles actions comptez-vous mener afin d'éviter que la facture des ménages soit impactée par cette décision et ainsi que par d'autres annonces de cette nature qui pourraient probablement voir le jour ?

Ne trouvez-vous pas que le régime de soutien à travers les certificats verts doit être réformé ?

Pour alléger la facture des ménages, mais aussi pour éviter les problèmes rencontrés dans le passé, le soutien à l'énergie renouvelable devrait être financé par le budget de l'État.

Par le passé, vous aviez indiqué vouloir travailler sur une réforme globale de la facture d'énergie des ménages. Où en êtes-vous ?

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, TotalEnergie met fin à l'achat de certificats verts provenant des particuliers, dont la majorité concerne les installations photovoltaïques, le régime Solwatt, et non de l'ensemble des producteurs ou acteurs du marché.

Autrement dit, l'afflux possible de certificats verts vers le gestionnaire de réseau de transport local Elia au prix minimum garanti reste limité. En tant que fournisseur, TotalEnergie est toujours tenu à l'obligation de restitution des CV liés au quota et continuera donc à s'approvisionner auprès d'autres producteurs industriels ou d'autres intermédiaires.

Lorsqu'un acheteur de certificats verts décide de se retirer du marché ou de modifier la catégorie des producteurs pour lesquels il procède à l'achat de ces certificats, le producteur d'électricité verte garde toujours deux possibilités pour valoriser les certificats verts qui lui sont octroyés.

Premièrement, le producteur peut décider de les vendre sur le marché en concluant un contrat avec un autre acheteur de certificats verts, un fournisseur d'électricité ou un intermédiaire.

Le producteur, deuxièmement, peut décider de vendre ses certificats verts au gestionnaire de réseau de transport local Elia. Dans ce cas, l'achat s'opère au prix minimum garanti fixé à 65 euros par CV.

Ensuite, le régime Solwatt touche progressivement à sa fin et la quantité prévue en 2022 est deux fois moindre que celle de l'année 2021 ; 75 % de ces certificats verts sont déjà vendus à Elia, autrement dit, la quantité supplémentaire de CV que le gestionnaire de réseau de transport local serait amené à racheter suite à cette décision ne devrait pas conduire à l'augmentation de la surcharge. Cela n'alourdira pas davantage la facture des ménages.

Pour terminer, en cas d'afflux massif des demandes de rachat de certificats verts par le gestionnaire de réseau de transport local, le mécanisme de temporisation peut être activé. Son but est d'une part de sortir un volume conséquent de CV du marché et de les réinjecter

lorsque le marché ne sera plus saturé et d'autre part, de maintenir la surcharge à son niveau actuel et ainsi de ne pas impacter la facture d'électricité des consommateurs finaux.

Je suis actuellement en train de revoir la méthode de calcul du taux d'octroi des certificats verts avec pour objectif d'avoir un soutien calculé au plus juste.

Les projets de production d'énergie renouvelable sont également soutenus via des aides à l'investissement, mais le soutien à la production présente cet avantage de garantir le maintien de la production tout au long de la durée de vie de l'installation et d'étaler le soutien proposé par la Région.

Concernant la réforme globale de la facture d'énergie des ménages, vous faites certainement référence à la simplification de la facture. Il s'agit d'une compétence principalement du Fédéral, mais qui implique une adaptation du cadre wallon qui aura lieu via l'actualisation des AGW OSP en termes d'obligation de service public pour éviter toute redondance ou discordance.

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

M. Fontaine (PS). – Merci, Monsieur le Ministre. Vos propos sont quelque peu rassurants par rapport à ce que l'on avait pu lire dans la presse. Rassurants puisqu'il y a toujours la possibilité, si j'ai bien compris, de revendre à Elia au prix minimum qui est imposé, que la fin du régime Solwatt va faire en sorte qu'il y aura moins de certificats verts qui seront sur le marché.

Voilà, je serai donc attentif au fait qu'il n'y ait certainement pas de surcharge pour les citoyens et les entreprises puisque cela les mettrait encore plus grandement en difficulté.

QUESTION ORALE DE M. NEMES À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « L'ACTION DE LA WALLONIE EN MATIÈRE CLIMATIQUE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Nemes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'action de la Wallonie en matière climatique ».

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

M. Nemes (PTB). – Monsieur le Ministre, Jean-Pascal van Ypersele a taclé le Gouvernement wallon PS MR et Ecolo sur RTL-TVI et plus précisément Elio Di Rupo en disant que la Wallonie ne faisait pas assez au niveau climatique. Selon lui, il faut notamment travailler beaucoup plus sur l'isolation des bâtiments.

Que lui répondriez-vous ? L'objectif à atteindre est de 125 rénovations profondes par jour d'ici 2050 si l'on veut atteindre les objectifs de performance énergétique des bâtiments. Combien de rénovations par jour comptez-vous atteindre avec la politique d'isolation que vous menez ?

Selon site de l'AWAC, l'année 2020 a vu ses émissions de CO₂ fortement diminuer à cause de la crise covid, ou plutôt grâce à la crise covid, on peut dire aussi. Cependant, après cette légère baisse en 2020 due à la pandémie, les émissions de gaz à effet de serre ont repris leur croissance pour revenir à un niveau presque comparable à celui de 2019. Dans ce contexte, les objectifs climatiques sont aujourd'hui fixés pour 2030. La question est pourquoi ne fixe-t-on pas des objectifs, des jalons climatiques à plus court terme ? Par exemple pour la fin de la mandature. Enfin, concernant le cadastre des subsides aux énergies fossiles, pourquoi n'est-il n'étaient toujours pas publié ? Qu'est-ce qui bloque sur ce rapport ? D'avance, merci pour vos réponses.

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, plusieurs actions ayant pour objectif d'accélérer le taux de rénovation et les alternatives à la voiture, notamment par la mobilité durable et active, sont mises en œuvre. Parallèlement, le plan Air-Climat-Énergie qui concerne notamment ces aspects et d'autres cités par M. van Ypersele comme les objectifs renouvelables, dont les éoliennes, est en cours d'élaboration. Il intègre ces mesures compte tenu des recommandations du large processus de consultations mis en place, dont l'Union wallonne des entreprises, le panel citoyen ou le panel des jeunes parmi d'autres.

Concernant le profil des émissions. Il y a malheureusement à craindre un effet de rattrapage des réductions constatées en 2020. Cependant, ceci ne justifie pas la fixation de nouvelles échéances de réduction des émissions avant 2030.

Je rappelle, en effet, que nos engagements européens ne se limitent pas à un objectif ponctuel en 2030, mais se déclinent selon une trajectoire à long terme qui va jusque 2050.

Le PACE, en regard des objectifs proposés, projettera également cette trajectoire en l'ajustant et en tenant compte des actions et mesures qui y seront présentées.

Dès lors, le suivi annuel des émissions sera de toute façon assuré, tant pour les secteurs ETS que pour les secteurs non ETS, comme c'est déjà le cas.

Concernant l'inventaire des subsides aux énergies fossiles, en l'absence de guidance internationale claire

en la matière, la Wallonie a développé sa propre méthodologie de rapportage et a récemment fait part de son expérience et de ses recommandations à la Commission européenne dans le cadre d'un exercice collectif d'harmonisation sur l'inventaire des soutiens aux combustibles fossiles entre les États membres de l'UE. Il s'agit du projet nommé « *Integrated reporting on the phase out of energy subsidies* », piloté par la DG Énergie de la commission. Cet inventaire exhaustif a été réalisé entre le 15 juillet et le 15 novembre 2021, au niveau du Service public de Wallonie dans le cadre de ses missions.

Au total, 321 dispositifs permettant l'octroi de subsides ont été inventoriés parmi 187 directions, unités ou cellules du SPW. L'analyse des liens potentiels, directs ou indirects, entre les activités subsidiées par ces dispositifs et les combustibles fossiles a été réalisée.

Le rapport et ses annexes comportant des fiches spécifiques à chaque dispositif sont en phase finale de rédaction. Les résultats de cette analyse seront présentés au Gouvernement wallon dans les prochaines semaines.

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

M. Nemes (PTB). – Monsieur le Ministre, merci pour ces précisions. Je vais commencer par la bonne nouvelle : on va avoir les infos dans les prochaines semaines. Je suis vraiment curieux de voir ce qui va ressortir. D'autant plus que – vous venez de le préciser – il y a vraiment eu une démarche qui tenait compte des spécificités wallonnes vu que l'on a du, vous le dites – créer votre propre manière d'évaluer où l'on en était au niveau du CO₂ en Wallonie, vu le manque de cadre international.

Maintenant, sur la question des trajectoires intermédiaires et des jalons que l'on met d'ici 2030, pourquoi attendre 2030 pour entrer dans cette trajectoire et pas déjà maintenant ? Par exemple, dans les demandes de Greta Thunberg, on trouve comme revendication l'importance de déjà fixer maintenant des objectifs à plus courts termes pour commencer à travailler et à pouvoir mesurer matériellement quels sont les efforts que l'on fait. Je trouve un peu dommage que vous reportiez à la prochaine législature l'idée du monitoring là-dessus.

QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LES CONSÉQUENCES DE LA HAUSSE DES PRIX DE L'ÉNERGIE POUR LES COMPTEURS À BUDGET »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les conséquences de la hausse des prix de l'énergie pour les compteurs à budget ».

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

M. Desquesnes (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, désolé de ne pas avoir pu poser la précédente question, mais je lirai le compte rendu avec attention sur la *pax eolienica*. J'ai été retenu par une autre question chez votre collègue, Mme De Bue. Je n'en doutais pas un seul instant et j'ai donc fait confiance à mon collègue, André Frédéric, pour vous interroger. Je lirai donc avec attention le PV.

Monsieur le Ministre, l'augmentation des prix de l'énergie, on le sait, touche l'entièreté des ménages belges, y compris ceux qui ont été contraints ou qui ont fait le choix volontaire d'opter pour un compteur à budget. Un compteur à budget, quelque part, c'est une forme d'autogestion subie ou choisie pour payer sa facture en se disant : « De cette façon-là, je mets de l'argent « sur un crédit » et je ne peux consommer que ce que j'ai mis comme crédit, que ce que j'ai déjà prépayé ».

Toutefois, certains ont été très étonnés, voici quelque temps, de recevoir en plus une facture de régularisation. L'objectif des compteurs à budget est de pouvoir être dans une logique de prépaiement, d'avoir un contrôle sur le coût de son énergie de façon certaine. Ici, finalement, par ces factures de régularisation, j'en suis moi-même très étonné, on arrive à une situation qui ne respecte pas le deal fondamental des compteurs à budget. Cela concerne quand même des centaines de milliers de personnes en Wallonie, plus précisément 100 000 ménages, qui ont aujourd'hui ce type de compteur.

Comment, Monsieur le Ministre, peut-on expliquer cette situation ? Jugez-vous cette situation comme étant une situation normale ?

Il est vrai que les prix de l'énergie ont régulièrement fluctué, mais il me semble que la logique serait que les fournisseurs doivent adapter leurs prépaiements en fonction de l'évolution des prix de l'énergie. Pourquoi ne rendez-vous pas obligatoire un contrat à prix fixe pour ces compteurs à budget ou avec fonction de prépaiement si l'opérateur n'est pas capable de s'ajuster lorsque le prix change ?

Je souhaiterais également que vous fassiez le point sur l'état de la situation ainsi que sur le nombre de personnes qui se trouvent en difficulté et qui, bien qu'ayant des compteurs à budget et s'étant donc prémunies d'une non-maîtrise de leurs coûts énergétiques, se tournent aujourd'hui vers les CPAS de Wallonie.

Je vous remercie de m'éclairer sur cette situation qui me paraît particulièrement délicate.

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, de nombreuses personnes pensent erronément que le fait d'avoir un compteur à budget et de prépayer ses consommations permet d'éviter les factures de régularisation, ce qui n'est malheureusement pas le cas. Deux tarifs peuvent être implémentés avec les compteurs à budget : le tarif dit « Tmax » pour les clients non protégés et le tarif social pour les clients protégés. Le Tmax n'est pas aligné sur le tarif appliqué dans le contrat de fourniture. En temps normal, il est dans la moyenne des tarifs disponibles sur le marché. Tant le Tmax que le tarif social sont actualisés trimestriellement et publiés par la CREG.

Au regard de la flambée croissante des prix depuis plusieurs mois, le Tmax est devenu inférieur au tarif moyen du marché. Les prépaiements effectués pour la consommation d'énergie sont par conséquent eux aussi inférieurs au prix moyen de marché et donc probablement au tarif du contrat de fourniture. Ce décalage va se traduire par une hausse du montant de la facture régularisation, mais le problème ne se pose pas uniquement en période de crise puisque les ménages qui ont un contrat commercial dont le tarif est supérieur au Tmax se trouveront exactement dans la même situation, à savoir un prépaiement à un tarif inférieur que celui prévu dans le contrat et une facture de régularisation.

Cette situation est inévitable vu l'archaïsme du dispositif des compteurs à budget qui ne permet pas de programmer le tarif appliqué sur chaque compteur à budget en fonction du contrat passé avec le fournisseur commercial. Cette situation pourra évoluer dans le cadre du déploiement des compteurs communicants, et je serai particulièrement attentif à cette problématique.

Il n'est pas prévu d'accorder des aides spécifiques. Toutefois, plusieurs enveloppes ont été octroyées aux CPAS dans le cadre de la crise covid et des inondations. Une marge d'appréciation leur est laissée pour l'octroi de ces moyens aux ménages en difficulté.

De manière globale, je pense toutefois que se concentrer sur la seule question du tarif appliqué sur le compteur à budget est insuffisant. Il faut que nous puissions accompagner ces ménages dans la réduction structurelle de leur consommation par l'amélioration du

logement. Plusieurs actions existent et seront renforcées dans les mois qui viennent. Les dispositifs prévus dans le Plan de sortie de la pauvreté pourront également jouer un rôle par l'amélioration de la situation financière des ménages.

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

M. Desquesnes (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour vos explications techniques qui, malheureusement, ne me satisfont pas. Vous dressez un bilan de la situation : « Les prix de l'énergie augmentent et ils donc doivent être répercutés, y compris pour les personnes qui ont un compteur à budget ». Le deal moral conclu avec ces personnes n'est pas respecté puisqu'elles prépaient et qu'elles ne doivent pas être en situation où la facture finale est supérieure à ce qu'elles consomment. C'est le principe même des compteurs à budget.

De ce point de vue, votre réponse politique est de dire : « Le remplacement progressif des compteurs communicants permettra d'implémenter cela », mais j'attends de votre part, Monsieur le Ministre, une accélération de ce *process*. Ce n'est malheureusement pas du tout l'option politique choisie par votre Gouvernement puisque c'est un remplacement au fil de l'eau alors que nous pensons – et l'exemple des compteurs à budget est illustratif – qu'il faut accélérer la mise en place de ces nouvelles technologies qui permettent d'avoir des contrats sérieux, solides et engageants pour l'ensemble des parties. Je regrette que le Gouvernement fasse preuve d'une extrême frilosité concernant l'implantation de cette technologie.

**QUESTION ORALE DE M. LÉONARD À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LES
CONSÉQUENCES DU MÉCANISME DE
RÉMUNÉRATION DE CAPACITÉ (CRM) SUR
LES AMBITIONS CLIMATIQUES DE LA
WALLONIE »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Léonard à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les conséquences du mécanisme de rémunération de capacité (CRM) sur les ambitions climatiques de la Wallonie ».

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

M. Léonard (PS). – Monsieur le Ministre, l'accord du Gouvernement fédéral prévoit la création de deux centrales au gaz pour assurer une transition énergétique sans l'énergie nucléaire.

Dans son rapport, Elia a quantifié le besoin en termes d'électricité à 245 térawattheures en 2050, soit

trois fois plus qu'aujourd'hui. Pour atteindre cet objectif, des capacités de production supplémentaires sont nécessaires.

En raison des problèmes de permis posés par le Gouvernement flamand, le projet de centrale au gaz de Vilvorde a dû être abandonné au profit de la centrale gaz-vapeur de Seraing portée par la société Luminus.

Dans un rayon assez restreint sur le territoire wallon, deux centrales au gaz vont opérer leurs activités et générer l'émission de plusieurs tonnes de CO₂, ce qui aura inévitablement des répercussions sur le comptage des émissions en Wallonie.

Des conseils communaux se sont prononcés contre via des motions ; je pense notamment à Seraing et Neupré.

De quelle manière comptez-vous compenser ces émissions supplémentaires afin de respecter les normes en vigueur ?

En collaboration avec votre collègue en charge de l'Environnement, qu'avez-vous imposé aux sociétés – Luminus et Engie – puisque l'autre dépend d'Engie afin que la Wallonie ne soit pas transformée en une sorte d'usine à gaz ? Un dispositif de capteur de CO₂ est-il prévu ?

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 pris acte de la décision fédérale de reprendre le projet de la centrale turbine gaz-vapeur de Seraing, porté par la société Luminus, dans le cadre du premier appel à réserve capacitaire de production électrique – le CRM.

Cela fait suite au déclassement du projet de la centrale TGV de Vilvorde, suite à un refus de permis de la ministre flamande, Mme Demir.

In fine, ce premier appel CRM devrait conduire à la construction de deux nouvelles centrales, l'une à Seraing, l'autre à Flémalle – Les Awirs.

Si ces deux nouvelles TGV viennent s'implanter en Wallonie, elles le seront sur des sites industriels qui ont déjà été occupés par des centrales de production électrique.

Je tiens à rappeler que la majorité des centrales TGV belges restent localisées en Région flamande.

Néanmoins, les émissions de gaz à effet de serre ne nous entraveront en rien sur le respect de nos obligations en la matière.

Pour rappel, la totalité des émissions de gaz à effet de serre issues de la production électrique à partir de combustibles fossiles sont sous la réglementation européenne imposée par les échanges de quotas d'émission – le système ETS.

En d'autres termes, il n'y a pas d'objectif belge et, a fortiori, wallon, en matière de réduction d'émission pour toutes les installations industrielles sous la directive ETS.

Par contre, l'Union européenne s'est bien engagée formellement à réduire les émissions des secteurs ETS de 61 % entre 2005 et 2030. Il n'est pas ici question de compenser des émissions à l'échelle de la Région, ni même du pays.

Pour être complet, nous ne pouvons pas préjuger des décisions européennes sur la manière dont la Commission appliquera la limitation des quotas ETS, le tout dans un cadre législatif européen en pleine évolution dans le cadre du Fit for 55. Tout cela résultera d'un grand équilibre européen.

Il est aussi important de rappeler que nous sommes ici avec des réserves capacitaires et que les nouvelles installations ne fonctionneront pas à 100 % de leur pleine production.

La priorité absolue dans le cadre de mes compétences est de renforcer les politiques d'efficacité énergétique pour limiter la demande wallonne et accélérer le déploiement de la production électrique par des sources renouvelables.

Concernant le permis unique, la procédure d'octroi en vigueur en Wallonie ne prévoit actuellement pas de conditions particulières sur les émissions de CO₂.

Par contre, le fait que la nouvelle centrale respecte le principe des meilleures technologies disponibles fait que les émissions par quantité d'énergie produite sont au minimum.

L'efficacité énergétique est de 61 %, sachant que celle de la centrale actuelle est de 52 %. Pour les autres normes, dont celles pour la qualité de l'air, le permis impose leur respect assorti d'une procédure habituelle de contrôle.

Enfin, la nouvelle centrale est prééquipée pour permettre, le cas échéant, la récupération du CO₂ à des fins, soit de séquestration après transport – le CCS –, soit de réutilisation pour produit – le CCU.

En particulier, Luminus travaille à combiner la réutilisation du CO₂ en lien avec une possible combinaison avec une production d'hydrogène. Ce projet fait partie d'un programme de recherche soutenu par le Plan de relance européen.

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

M. Léonard (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse complète.

Personnellement, je pense que cela reste une bonne chose de créer ces deux centrales. Il faut l'expliquer correctement aux concitoyens même si la situation politique internationale et la problématique des prix de la flambée des prix du gaz n'aident pas.

Je voudrais rappeler que ce dossier reste malgré tout une équation assez compliquée puisque l'on a supprimé la centrale biomasse des Awirs pour des raisons économiques parce que l'on n'avait pas de renouvellement des certificats verts. Cela a occasionné une perte d'emploi et une perte importante de recettes fiscales. Si je prends le cas de la centrale des Awirs, c'est un million d'euros de recettes fiscales en moins pour la commune concernée. Sur un budget de 42 millions d'euros, vous comprendrez que c'est important.

Il faut prendre cette équation dans son ensemble puisqu'il y a des impacts particulièrement importants.

Je comprends qu'il faut assurer l'approvisionnement en électricité. C'est tout à fait normal puisque l'on doit pouvoir compenser et venir en complément de l'offre du renouvelable, ce qui est le cas ici avec le gaz.

J'entends que nous restons dans nos engagements concernant les émissions de CO₂ et je m'en réjouis.

Pour conclure, j'insisterai sur le besoin pour les concitoyens, pour les municipalités d'avoir une bonne compréhension et une bonne explication des dossiers et d'être intégrés pleinement dans la réflexion. Je pense que cela a été un problème dans ce dossier. C'est important pour faire vivre ce dossier auprès des concitoyens et de le faire accepter. Imposer et accepter sont deux verbes qui, malheureusement, qui ne s'aient pas trop.

**QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LES OBJECTIFS
CLIMATIQUES ET LE NOUVEAU CONTRAT DE
GESTION DE LA SOCIÉTÉ WALLONNE DES
AÉROPORTS (SOWAER) »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les objectifs climatiques et le nouveau contrat de gestion de la Société wallonne des aéroports (SOWAER) ».

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

M. Desquesnes (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, comme ministre de l'Énergie et du Climat, il faut faire en sorte que chaque secteur d'activité humaine vise à réduire ses émissions de CO₂ dans les prochaines années. On est à un tournant. Le GIEC nous l'a rappelé encore récemment. Pourtant, si l'on regarde les émissions du secteur aérien, elles ont doublé sur les vingt dernières années.

Ce 6 avril, votre gouvernement a adopté une note d'orientation déterminant les lignes directrices du projet de contrat de gestion de la SOWAER. La SOWAER, finalement, est le bras armé de la Région wallonne qui gère les politiques de développement des aéroports sur le long terme et tous les impacts économiques et environnementaux.

J'ai lu avec attention les lignes directrices qui ont été validées. J'avoue avoir été très étonné que ce point ait été validé comme tel au Gouvernement wallon par vous-même, Monsieur le Ministre du Climat, qui avez notamment pour objectif de mettre en place le PACE 20-30. De quelle manière vous êtes-vous coordonné avec votre collègue, Monsieur Dolimont, pour intégrer dans ces lignes directrices les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre ?

Je rappelle que nous avons tous voté une réduction de 55 % à l'horizon 2030 et la neutralité en 2050. Monsieur le Ministre, partagez-vous l'option que les transports aériens devront contribuer aux efforts et abandonner une série de liaisons de courtes ou de moyennes distances ?

Si je lis attentivement les lignes directrices du futur pôle 4 du contrat de gestion, tel qu'il est décrit dans l'annexe à la notification du Gouvernement wallon, je ne retrouve nulle part les termes « émissions de gaz à effet de serre ». Pourquoi ? Pourquoi avez-vous délibérément accepté que les lignes de force du futur contrat de gestion de la SOWAER n'intègrent pas cette dimension ? Il y a un chapitre « Environnement », mais on n'y parle que de bruit et de qualité de l'air. Est-ce que cela signifie, Monsieur le Ministre, que le secteur de l'aviation n'aura pas d'obligation et de perspective en la matière au départ des aéroports de Wallonie ?

Il me semble pourtant qu'il y a des choix à faire qui impliqueront notamment des investissements et une stratégie claire. Le document, tel qu'il est validé par le Gouvernement, est muet à cet égard. C'est un document liant vis-à-vis, où le Gouvernement wallon charge la SOWAER de présenter un projet de contrat de gestion qui respecte ces lignes. Pourquoi n'avez-vous pas fait entendre votre voix dans ce débat ?

Puisque le contrat de gestion de la SOWAER est annoncé pour les prochaines semaines en termes de validation, cela risque d'arriver largement avant le plan Air-Climat-Énergie que vous devez porter au

gouvernement wallon. Les choses seront-elles définitivement pliées au vu de cette chronologie ?

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, depuis 2012, les compagnies aériennes qui effectuent des vols à destination ou en provenance de l'Europe – et donc, pas seulement les compagnies européennes – doivent participer au système européen d'échange de quotas d'émissions. Il est planifié d'étendre le système pour tous les vols.

L'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, a publié un projet de règlement comportant des mesures fondées sur le marché mondial pour couvrir les émissions CO₂ de l'aviation. Ce système de compensation et de réduction des émissions de carbone pour l'aviation internationale – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation ou CORSIA – vise à stabiliser les émissions CO₂ du secteur de l'aviation au niveau de 2020, en obligeant les opérateurs aériens à couvrir la croissance de leurs émissions après 2020 par des compensations.

La mise en œuvre effective et concrète de la CORSIA, par le biais de l'EU ETS, est en cours d'examen et d'élaboration.

Le fait est que le secteur de l'aviation représente environ 3 % de toutes les émissions de gaz à effet de serre dans l'Union européenne. Il est donc de la plus haute importance de maintenir le secteur de l'aviation dans le système ETS, malgré les vives protestations et les diverses procédures judiciaires internationales.

Dans la perspective d'un système mondial, il n'est pas prévu que ce type de contrat de gestion rentre dans le cadre du PACE, qui est cadré par le système européen, à moins que le secteur envisage un accord de branche qui soit plus ambitieux.

Vous supposez que je n'aurais pas fait entendre ma voix en tant que ministre de l'Énergie et du Climat. Que ce point soit clair, en ce qui me concerne, le sens de mon engagement et de mon action politique m'a toujours porté à éviter que les arguments économiques liés au développement d'une activité n'occultent les impacts potentiellement négatifs des activités économiques sur l'environnement, la santé et la qualité de vie des citoyens. Au sein du Gouvernement, je suis particulièrement attentif, en tant que Vice-Président, à ce que cet équilibre soit pris en compte lors de chaque décision. À titre d'exemple, nous soutenons que l'ensemble des projets économiques du Plan de relance wallon respectent un principe général de non-aggravation du réchauffement climatique et nous agissons pour que les aides économiques soient davantage conditionnées par des critères liés à l'environnement et au climat.

En ce qui concerne l'activité aéroportuaire proprement dite, la Déclaration de politique régionale de notre gouvernement prévoit de concilier au mieux le développement économique des aéroports avec la protection de l'environnement, de la santé publique et de la qualité de vie des riverains. Le respect de ces protections est, en ce qui me concerne, une condition *sine qua non* au maintien de l'activité aéroportuaire en Wallonie.

En outre, dans sa déclaration de politique régionale, le Gouvernement wallon s'est engagé à assurer le respect des normes de bruit, à procéder à un *monitoring* des données sur le dépassement de ces normes et à renforcer les amendes qui y sont liées. Je serai particulièrement attentif aux mesures qui seront prises en la matière.

En ce qui concerne la SOWAER, ses orientations et les documents établis au sein de la société, je vous invite à contacter mon collègue, le ministre Dolimont, qui a la tutelle de la SOWAER et qui sera en mesure de vous informer de manière plus complète.

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

M. Desquesnes (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, merci pour votre réponse, mais celle-ci confirme totalement ce que j'affirme. À savoir qu'il n'y a pas une ligne, pas un seul élément concernant le climat dans la note d'orientation du futur contrat de gestion de la SOWAER. C'est comme si cette dimension-là avait été totalement évincée, occultée des débats. Or, il me semble que le secteur aérien doit contribuer.

Vous renvoyez aux règles européennes. Bien sûr, mais comment adapte-t-on le trafic et comment projette-t-on dans l'avenir les aéroports de Wallonie – celui de Charleroi, celui de Liège – dans les enjeux climatiques des 10 ou 20 prochaines années ? De cela, pas une seule ligne, chers collègues, pas un seul mot dans la note d'orientation du Gouvernement wallon. C'est comme si c'était *business as usual*. On continue et on ne change rien. Je pense que c'est une erreur à la fois pour les aéroports et pour le climat.

(M. Fontaine, doyen d'âge, 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 « LA DEMANDE
SYNDICALE DE LA MISE EN PLACE D'UN
PÔLE PUBLIC SUR L'ÉNERGIE »**

M. le Président. – 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 « la demande syndicale de la mise en place d'un pôle public sur l'énergie ».

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

M. Hermant (PTB). – Monsieur le Ministre, vendredi 22 avril, il y avait une large mobilisation syndicale dans tout le pays. Des milliers de travailleurs étaient dans la rue. J'étais moi-même en face de chez ORES, dans le Hainaut. C'est dire combien la problématique des prix l'énergie est aujourd'hui très préoccupante pour une grande partie des travailleurs.

Les prix de l'énergie augmentent et des témoignages arrivent tous les jours de la part de personnes qui ont des factures de régularisation. Dernièrement, on a noté une facture de 1 800 euros pour une famille. D'autres sont très inquiets par rapport à la facture qui risque d'arriver.

Il y a beaucoup des craintes et de colère par rapport à ces factures d'énergie. On ne voit toujours rien venir au niveau du Gouvernement wallon pour prendre des mesures un peu sérieuses par rapport à ce secteur.

Jean-François Tamellini, le secrétaire général de la FGTB, a demandé, dans son discours à La Louvière, la mise en place d'un pôle public énergétique. Ils défendent que ce serait une mesure structurelle pour revoir complètement la politique des prix en Wallonie. Certains avis ont déjà été remis dans le cadre d'une demande d'avis que vous aviez initiée concernant le fournisseur public.

Concernant ce fournisseur public et la consultation que vous avez mise en place en Wallonie, ces consultations étaient censées se terminer le 31 mars. Où cela en est-il ? Où en sont les consultations ? Un rapport sera-t-il fait au Parlement dans les prochaines semaines ? Pourquoi n'y a-t-il pas déjà des réflexions ou des actions gouvernementales suite à cela ?

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 effectivement reçu les contributions de plusieurs parties prenantes à l'échéance prévue du 31 mars. Une dernière contribution a été reçue le 20 avril. L'analyse de ces contributions est en cours. Au vu des thématiques abordées et dans la mesure où nous

souhaitons prendre en compte les propositions des parties prenantes, il est tout simplement matériellement impossible d'avoir une proposition à soumettre au Gouvernement endéans les trois semaines.

Nous parlons ici de mesures structurelles, pas de mesures d'aides ponctuelles. Nous devons vérifier la faisabilité technique, juridique, financière des différentes propositions ; et certaines propositions nécessiteront des travaux approfondis, comme celle du fournisseur public.

Sur base de ces éléments, nous pourrions entamer la rédaction d'éventuels textes légaux. Ces textes devront être soumis aux différentes procédures qui amènent à un passage au Gouvernement : avis Legisa, avis de l'inspecteur des finances. C'est seulement à ce stade que nous pourrions soumettre ce texte aux partenaires de gouvernement.

Je comprends votre impatience, mais nous ne pouvons faire l'économie d'une analyse complète, de suivre l'ensemble de la procédure, au vu des enjeux sous-jacents. Nous pourrions donc y revenir dans les prochaines semaines.

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

M. Hermant (PTB). – J'espère que les textes seront disponibles pour les parlementaires. Cela vaudrait la peine d'avoir la discussion au niveau de notre commission. C'est un enjeu très important, beaucoup de gens en discutent dans la société. Les contributions des différents acteurs, les contributions que vous avez reçues, seraient certainement intéressantes pour les parlementaires. Si vous pouviez les diffuser, ce serait intéressant.

Les fournisseurs publics, ce n'est pas quelque chose de fou. Cela existe en Allemagne et dans bien d'autres pays. On espère donc que l'on va passer à une vitesse suffisamment rapide pour que les changements arrivent dans délais les plus brefs possible.

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

**QUESTION ORALE DE M. NEMES À M. HENRY,
MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA
MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR
« L'AUGMENTATION DES PRIX DES
MATÉRIAUX »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Nemes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'augmentation des prix des matériaux ».

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

M. Nemes (PTB). – Monsieur le Ministre, le lundi 25 avril, une étude de la confédération Construction wallonne indique que les prix des matériaux ont augmenté de 16 %. Face à l'augmentation des prix énergétiques, vous nous répondiez, souvent au sein de ce Parlement, que « votre priorité pour réduire les factures des ménages est l'amélioration énergétique des logements ».

Dès lors, pour être conséquent avec vos déclarations et pour aider efficacement les ménages face à l'augmentation des prix des matériaux, quelles sont vos mesures pour augmenter les montants de base et montants maximums des primes Habitation ?

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 crise que nous connaissons a effectivement légitimé le renforcement des besoins en rénovation des bâtiments en vue de faire baisser nos émissions de gaz à effets de serre, mais aussi de faire baisser les factures énergétiques des ménages. Le prix des matériaux est évidemment un élément à prendre en compte dans une rénovation énergétique et les augmentations conjointes, par suite de la crise sanitaire et du conflit russo-ukrainien, sont significatifs.

Force est de constater que les prix de l'énergie augmentent de manière plus importante aujourd'hui que ceux des matériaux. Le retour sur investissements de travaux d'isolation va donc être, en règle générale, plus favorable par le seul fait de cette situation.

Signalons que, dans le cadre de l'audit logement et de sa feuille de route, les prix de référence pour le calcul de l'estimation des travaux et du retour sur investissement via les économies d'énergie escomptées sont en cours d'actualisation par mon administration.

Par ailleurs, nous continuons à améliorer les aides à la rénovation énergétique des logements à travers la prime simplifiée ou la prime chauffage sans audit.

La situation actuelle met en exergue que la stratégie à long terme de rénovation des bâtiments est, comme son nom le dit, établie sur le long terme, et de nouvelles données peuvent nécessiter l'ajustement de mesures tout au long de sa durée, jusqu'en 2050.

Rappelons que le montant du forfait pris en compte pour la déduction fiscale des travaux d'isolation est adapté annuellement.

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

M. Nemes (PTB). – Heureusement, j'entends que le plan est adaptable à la situation dans laquelle on se trouve au jour le jour vu les prix et que, d'ici 2050, on a des marges de manœuvre pour s'adapter. Là où je suis

un peu surpris de votre réponse, c'est qu'au niveau du fonds Rénopack, un seuil de 40 millions d'euros est toujours inscrit d'ici la fin de l'année. Je me demande pourquoi l'on ne l'utilise pas maintenant pour aider les ménages qui voudraient faire ces travaux d'isolation. Oui, en effet, il y a une certaine adaptation des primes. Néanmoins, ce que vous avez dit en tout début d'intervention, c'est que, vu l'augmentation des prix de l'énergie, on aura encore plus vite le retour sur son investissement ; mais il faut toujours sortir l'argent de sa poche. Donner maintenant une aide aux gens pour qu'ils puissent le faire, surtout que vous avez les moyens, je ne comprends pas pourquoi vous ne l'inscrivez pas dans la réponse ici ; à suivre pour le budget fin d'année.

QUESTION ORALE DE M. HEYVAERT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LE RAPPORT DE LA COUR DES COMPTES SUR LA POLITIQUE CYCLABLE DE LA WALLONIE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Heyvaert à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le rapport de la Cour des comptes sur la politique cyclable de la Wallonie ».

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

M. Heyvaert (Ecolo). – Monsieur le Ministre, la Cour des comptes s'est penchée sur 20 ans de politique de « Soutien de la Région wallonne aux déplacements quotidiens à vélo » en Wallonie et en livre une analyse très critique. L'absence de planification d'un vrai réseau vélo, un manque de cadre décentralisé, des données sur les déplacements à vélo manquantes, en plus d'un focus disproportionné sur le RAVeL et les subsides éparpillés sur les communes sans efficacité garantie, sont autant d'errements à corriger au plus vite.

Le constat porté par la Cour est sévère. Contrairement aux deux autres Régions du pays, la Wallonie n'a jamais dessiné de réseau cyclable supralocal. Pendant longtemps, le RAVeL a été l'unique référence en matière de « colonne vertébrale » des déplacements à vélo.

Un schéma directeur cyclable a bien été élaboré en 2012, mais il ne portait que sur les routes régionales en excluant les voiries communales. De plus, celui-ci n'a jamais été complété par un programme d'investissement. Fort heureusement, la Région planche en ce moment sur un réseau cyclable utilitaire ; mais que d'années perdues !

Par ailleurs, hormis quelques communes qui font des comptages réguliers et d'autres menés sur le RAVeL, aucun observatoire du vélo ne permet actuellement de mesurer les progrès, ou pas, de la Wallonie en matière

de déplacements à vélo. C'est pourtant un outil indispensable pour mesurer l'efficacité d'une politique vélo, surtout au regard de l'objectif wallon de 5 % de déplacements à vélo en 2030 via la vision FAST.

Avez-vous pris connaissance du rapport de la Cour des comptes ? Pouvez-vous nous partager votre analyse ?

Quelles actions avez-vous entamées pour répondre aux recommandations du rapport ?

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, j'ai bien pris connaissance du rapport de la Cour des comptes et y ai répondu le 2 février dernier. L'analyse de la Cour est sévère, tout particulièrement concernant les subventions octroyées entre 2016 et 2019. Les investissements ont en effet été complètement dilués dans des appels à projets de faibles montants, de 100 000 à maximum 250 000 euros.

En outre, les subsides ont été accordés sur la base de dossiers très peu détaillés, les critères de sélection ne garantissaient pas une procédure objective, et certains projets ne répondaient pas aux critères de qualité.

En effet, comme le souligne la Cour des comptes, beaucoup de projets sélectionnés dans le cadre de ces appels ont été abandonnés par les communes.

C'est sur base de ce constat, également partagé par mon administration, que j'ai lancé l'appel à projets Wallonie Cyclable 2020-2021 en deux phases, avec des montants plus conséquents – nous parlons d'une enveloppe de 60 millions d'euros –, et sur base de critères tenant compte de la stratégie de la politique cyclable menée par ces communes.

Les dossiers remis à travers les plans d'investissement Wallonie Cyclable, PIWACY, sont analysés par plusieurs directions de mon administration selon des critères de qualité, de sécurité et de pertinence pour la mobilité quotidienne.

Il y a clairement une amélioration tant en termes de pertinence qu'en termes de qualité des aménagements qui sont sélectionnés et seront réalisés dans ce cadre.

Dans le nouveau soutien aux pouvoirs locaux lancé fin 2021, nous sommes passés à un droit de tirage accessible à toutes les communes de Wallonie qui permet, complémentirement au PIC, de développer des aménagements cyclables de qualité en plus grand nombre avec l'analyse fine de mon administration pour la validation des projets.

Ce mécanisme de droit de tirage est appelé à se poursuivre dans le temps, au travers d'une disposition

décrétale, qui vous sera soumise fin de cette année, permettant ainsi d'avoir une pérennité du soutien envers les pouvoirs locaux de la part de la Région.

Pour en revenir au RAVeL et au Schéma directeur cyclable, je voudrais quelque peu tempérer la critique de la Cour de comptes. Sans le développement du RAVeL, nous aurions certainement moins de cyclistes aujourd'hui en Wallonie. Les RAVeL ont incontestablement permis d'offrir des liaisons véritablement sécurisées, agréables et confortables, il est vrai, majoritairement utilisées dans une perspective de loisirs, mais également, et ce, de plus en plus, dans une perspective utilitaire.

En effet, le RAVeL connecte de nombreuses gares toujours en service et plusieurs pôles de population ou d'activités. Le plan RAVeL 2020-2024 a d'ailleurs été majoritairement orienté vers la poursuite de cet objectif.

Concernant le Schéma directeur cyclable, qui est un premier outil de planification pour le réseau cyclable en Wallonie, que j'ai mis en place en 2012, il a justement déjà permis d'orienter certains investissements sur le RAVeL sur des liaisons identifiées pour leur potentiel en termes de population.

Cependant, il est juste qu'il ne faut pas considérer le réseau RAVeL comme étant le réseau express vélo, ni comme la colonne vertébrale du réseau cyclable, car les anciennes lignes de chemin de fer ou le halage ne maillent pas suffisamment le territoire de la Région d'un point de vue cyclable.

C'est pourquoi je suis actuellement en train de revoir la typologie d'un réseau cyclable structurant et maillé à l'échelle de la Wallonie. Ce réseau sera composé des corridors cyclables définis par la Région et de liaisons supracommunales qui seront définies en étroite concertation avec les pouvoirs locaux. Il pourra s'inscrire tant sur des RAVeL que sur des voiries régionales ou communales.

La base décrétable que j'évoquais tout à l'heure permettra d'arrêter cette typologie ainsi qu'une continuité du réseau, quel que soit le gestionnaire de domaine public, et permettra de définir des modalités de financement des infrastructures nécessaires à la concrétisation de ce réseau.

Enfin, concernant l'évaluation et le suivi de la politique cyclable, une étude est en cours dans le cadre du Tableau de bord de la mobilité pour définir des outils et méthodes qui sont les plus utiles pour un tel suivi.

Les résultats sont attendus pour fin juin, début juillet. Dans les éléments qui sont déjà envisagés, je peux citer la constitution d'une plateforme permettant aux communes et à la Région d'insérer les différents comptages qu'elles réalisent ou encore la constitution d'une cartographie dynamique participative des

aménagements cyclables présents sur le territoire wallon.

Les recommandations principales formulées par la Cour sont donc rencontrées dans la politique que je mène depuis le début de cette législature. Un décret est en préparation afin de pérenniser cette stratégie cyclable.

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

M. Heyvaert (Ecolo). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces réponses. C'est vrai que certains, la semaine passée, sont tombés des nues à la suite de ce rapport de la Cour des comptes. En même temps, cela faisait cinq ans que les associations et les gens de terrain faisaient toutes ces critiques de la politique cyclable en Wallonie.

Ici, on entend que beaucoup de recommandations sont déjà réalisées ou vont l'être dans le cours de l'année. Je vous invite donc à aller encore plus vite parce que l'on a tout de même perdu les cinq ans d'un autre ministre.

**QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LA
CONSULTATION CITOYENNE POUR
AMÉLIORER L'OFFRE DE TRANSPORT
PUBLIC »**

**QUESTION ORALE DE M. FLORENT À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LA
CONSULTATION MOBILLI EN PROVINCE DE
LUXEMBOURG »**

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. Fontaine, sur « la consultation citoyenne pour améliorer l'offre de transport public » ;
- M. Florent, sur « la consultation Mobilli en Province de Luxembourg ».

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

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, vous annonciez récemment, avec le TEC et le SPW Mobilité et Infrastructures, le lancement d'une consultation citoyenne devant permettre de mieux penser le réseau wallon des transports collectifs de demain.

Du nom de Mobilli, ce dispositif est pour l'instant limité à neuf communes de la province de Luxembourg. Je ne peux bien sûr que saluer l'initiative d'une consultation citoyenne, en particulier dans des zones à

faible densité de population, en milieu rural – et vous savez que je suis un grand défenseur du milieu rural -, mais je reste interpellé par le timing annoncé et le périmètre actuel. Il est en effet prévu une implémentation du dispositif sur huit ans, sans compter les inévitables délais, imprévus et retards que l'on connaît généralement.

Monsieur le Ministre, avez-vous défini, avec le TEC et votre administration, la feuille de route de Mobilli et son évolution ?

Les recommandations issues des études visant à redéfinir l'offre de transports publics de Wallonie sont-elles mises en œuvre dans ce cadre ?

Je ne peux qu'insister – évidemment, vous vous en doutez – sur la nécessité et l'urgence d'une révision de l'offre de transports dans les zones rurales, qui sont moins bien desservies. Pourquoi ne pas accélérer la mise en œuvre des consultations citoyennes dans les zones rurales de Wallonie ?

Enfin, comment envisagez-vous cette consultation citoyenne et l'implémentation de leur feed-back dans le cadre de la stratégie régionale de mobilité à l'horizon 2024, d'ici la fin de la législature ?

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

M. Florent (Ecolo). – Monsieur le Ministre, ce lundi 25 avril, vous avez annoncé, conjointement avec les TEC, le lancement d'une consultation publique appelée « Mobilli » relative au redéploiement de l'offre de transports publics wallons dans le sud du Luxembourg. C'est une zone rurale qui rencontre effectivement des problématiques propres en termes de transports publics.

Le projet concerne une première zone touchant neuf communes : Florenville, Chiny, Tintigny, Étalle, Meix-devant-Virton, Herbeumont, Neufchâteau, Léglise et Habay. Les communes, les écoles, les hôpitaux Vivalia et l'Union wallonne des entreprises soutiennent la démarche, mais c'est surtout les habitants de chaque zone concernée qui sont appelés à participer, via deux ateliers participatifs, sur le terrain et via une plate-forme en ligne mobilli.wallonie.be.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous détailler le mandat de l'OTW dans cette initiative ? Quelle marge de manœuvre sera donnée aux citoyens de ces neuf communes vis-à-vis le l'offre des TEC en termes d'horaires, de fréquences, de lignes ?

Qui arbitrera les demandes qui remonteront du terrain ? Quand les demandes qui émanent des citoyens qui auront été consultés seront-elles mises en œuvre sur le terrain ?

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, un redéploiement de l'offre a pour objectif d'adapter et d'améliorer le réseau TEC afin de mieux répondre aux besoins de mobilité actuels et futurs.

Celui-ci suit plusieurs étapes, réunissant à chaque fois la plus grande diversité d'acteurs pertinents possible, afin de garantir un réseau qui soit le plus adapté aux territoires.

Pour la réorganisation de la zone de Florenville, la première phase dite « tactique », menée par l'Autorité organisatrice du transport, s'est déroulée en 2020 avec plusieurs ateliers techniques, impliquant notamment les communes, l'Union wallonne des entreprises et Vivalia, et s'est conclue le 8 juin 2021 par un avis favorable de l'OCBM, l'Organe de consultation de bassin de mobilité, de Luxembourg sur la proposition d'un plan régional de transport public. Celui-ci définit les ambitions régionales en termes de liaisons et de niveaux de service sur la zone pluricommunale de Florenville.

S'en est suivie la phase d'études opérationnelles. Celle-ci est cette fois menée par le TEC, pour traduire ces orientations en différents scénarios opérationnels d'évolution du réseau de bus, par exemple en termes d'itinéraires, de localisation des arrêts, d'horaires, et cetera.

C'est le fruit de ce travail – assez concret donc – qui fait actuellement l'objet d'une démarche d'information publique et de participation citoyenne, baptisée « Mobilli ».

J'ai voulu mettre en œuvre cette dimension de participation citoyenne. Il m'apparaît, en effet, essentiel que les changements qui seront mis en place soient les plus pertinents en ce qui concerne leur mise en œuvre et la prise en compte des réalités locales.

Nous sommes donc encore dans une phase d'amélioration des propositions réalisées par les experts. Le processus de redéploiement n'est pas clos à ce stade et je peux vous assurer que la phase de participation citoyenne aura réellement une influence concrète sur le futur réseau.

La suite du processus prévoit l'analyse du rapport de la participation citoyenne, l'adaptation des lignes envisagées et la proposition d'un scénario préférentiel, modifiant le cas échéant le Plan régional de transport public que je mentionnais pour la première phase du processus.

Les arbitrages seront faits par l'OTW sur base de leurs contraintes opérationnelles et dans les limites de l'enveloppe budgétaire disponible, en collaboration étroite avec l'AOT, principalement lorsque les modifications impactent les ambitions définies lors de la phase tactique.

L'Organe de consultation du bassin de mobilité de Luxembourg sera à nouveau saisi d'ici l'automne pour remettre son avis sur le scénario préférentiel avant validation puis mise en œuvre des changements sur le réseau TEC au plus tôt d'ici l'été 2023.

Il est important de noter que cette démarche est toute récente et peut encore s'adapter en fonction des retours d'expérience. En effet, la zone de Florenville n'est que la seconde à voir son réseau TEC restructurée de cette façon.

La zone de Gembloux, pionnière dans cet exercice, a récemment clôturé la participation citoyenne et n'a donc pas encore terminé l'ensemble du processus.

Quant aux objectifs, il est convenu depuis le début des réflexions que nous visons la révision complète du réseau d'ici 2030, et que d'ici 2024, la moitié du réseau, en nombre de kilomètres, soit restructurée.

Dans les prochains mois, le travail continuera à des degrés divers d'avancement sur les zones de Courcelles, Ath, l'ouest du Brabant Wallon, ou encore Philippeville-Couvin.

Il a été choisi de découper le territoire wallon en plusieurs zones notamment pour des raisons pratiques. Nous n'avons pas les ressources pour étudier finement et mettre en place un basculement à grande échelle de l'ensemble du territoire wallon. En effet, il faut analyser les flux de mobilité, mais aussi traduire en termes opérationnels ce que seront les nouvelles lignes de bus, leurs coûts, et cetera. Il s'agit réellement d'un travail de longue haleine. Travailler par zone permet aussi de profiter des retours d'expérience et d'améliorer régulièrement la façon de procéder.

N'oublions pas que ces réorganisations vont impacter directement les habitudes de mobilité des utilisateurs de transport en commun – actuels et futurs –, mais pourront aussi avoir un impact, par exemple, sur l'aménagement du territoire, la desserte de certains pôles pouvant être améliorée.

À mon sens, il vaut donc mieux prendre le temps de réaliser posément le redéploiement de la Wallonie, en convainquant de la plus-value de l'exercice, plutôt que de foncer et de réaliser un travail moins convaincant.

La participation citoyenne, notamment, nécessite certes du temps et des ressources, mais constitue un indéniable plus pour le futur réseau, et donc pour les citoyens.

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

M. Fontaine (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour les informations que vous avez bien voulu partager. Certaines m'étaient totalement inconnues. C'est sans doute de ma faute, j'aurais pu creuser un peu. Je ne posais pas la question essentiellement pour Couvin. Je

me réjouis bien entendu que cette zone soit analysée dans le futur, comme d'autres également.

Il y avait un réel problème en zone rurale. Vous le savez et je pense que l'OTW le sait également.

Quant aux délais, je suis tout à fait d'accord avec vous qu'il ne faut pas foncer tête baissée et essayer d'avoir des solutions très rapidement. Toutefois, le délai de huit ans me semble quand même très long. On n'en voit pas le bout. Je sais que c'est un travail de longue haleine, un travail de fond avec une consultation citoyenne. Cela prend du temps, mais ce serait bien de pouvoir réduire ce délai un tant soit peu pour que les gens ne s'essouffent pas. On a connu, dans d'autres dossiers, des consultations citoyennes et, par exemple, les PCDR où cela prend un certain temps et au fur et à mesure, on sent qu'il y a une démobilisation.

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

M. Florent (Ecolo). – Je me réjouis de cette consultation citoyenne dans un bassin de vie que je connais assez bien. Comme je le disais dans ma question, il s'agit vraiment d'une région rurale qui a une offre de transport public qui n'est vraiment pas évidente, qui n'est pas optimale pour le citoyen. C'est sans doute le cas dans beaucoup de régions rurales. On ne peut donc que se réjouir de cette consultation qui, vous l'avez dit, aura une influence concrète sur leur réseau, et ce relativement vite par rapport au reste de la Wallonie puisque ce sera au plus tôt l'été 2023.

Bien entendu, on comprend les délais pour généraliser cette pratique sur l'ensemble de la Wallonie, mais je pense que la région de Florenville sera heureuse de jouer son rôle de pionnière, d'exemple par rapport au reste du processus pour l'ensemble de la Région wallonne.

**QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LES
CONSÉQUENCES POUR LA WALLONIE DU
RENONCEMENT À L'ABAISSEMENT DE LA
TAXE SUR LA VALEUR AJOUTÉE (TVA) SUR LA
VENTE DE VÉLOS »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les conséquences pour la Wallonie du renoncement à l'abaissement de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) sur la vente de vélos ».

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

M. Desquesnes (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, l'abaissement de 21 % à 6 % de la TVA sur les vélos et les vélos électriques avait été prévu et voté par le Parlement fédéral à l'initiative de différents parlementaires et recueillant d'ailleurs une très large majorité. Elle devait entrer en vigueur au mois d'avril. Il avait fallu batailler à l'échelon européen et la Commission européenne a pris une orientation encourageant l'ensemble des États membres à faire le choix d'une TVA abaissée pour l'acquisition de vélos ou de vélos électriques. Et puis, bardaf, c'est l'embarquée : le Gouvernement fédéral renonce à adopter cette modification et réoriente le budget vers d'autres moyens dévolus à la politique cyclable. C'était toutefois une occasion rêvée de donner un petit coup de pouce et de mettre un différentiel entre la TVA sur une voiture et la TVA sur un mode de locomotion actif que constitue le vélo.

Monsieur le Ministre, avez-vous été concerté sur ce rétropédalage du Gouvernement fédéral en la matière ? Avez-vous rendu un avis ? Partagez-vous cette option ?

Je voudrais également vous interroger sur l'impact sur les finances wallonnes puisque vous avez mis en place – certes avec quelques délais d'exécution – l'annonce que vous aviez faite concernant les primes pour les vélos.

Cette mesure, que nous soutenons, est opérationnelle aujourd'hui, et il faut s'en réjouir, mais le résultat mécanique du passage de la TVA de 21 à 6 % aurait permis, avec le même budget wallon, de faire davantage de soutien. Quelque part, la décision fédérale vient donc couper les ailes à une initiative wallonne.

Avez-vous déjà pu mesurer l'impact de cette décision sur le budget wallon sur la base des chiffres dont vous disposez en termes de demandes de primes ? Je lisais dans la presse aujourd'hui que 10 demandes sont introduites par jour concernant l'acquisition de vélos pour le déplacement travail-domicile.

Par ailleurs, je suis un peu étonné de ne pas avoir vu le point à l'ordre du jour du Gouvernement. Cela veut-il dire que le Gouvernement fédéral n'a pas consulté ou sollicité l'avis du Gouvernement wallon ?

En contrepartie, avez-vous décidé de saisir ou d'interpeller, via la conférence interministérielle Mobilité ou le CODECO, le Gouvernement fédéral concernant cette décision, qui, à mes yeux, est préjudiciable aux intérêts de la Wallonie et du développement de l'usage du vélo dans notre belle Région ?

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, les primes vélo de la Wallonie sont octroyées TVA

comprises. Il est cependant difficile d'estimer l'impact financier qu'aurait eu une baisse de la TVA à 6 %, et ce, pour plusieurs raisons.

D'une part, les primes sont plafonnées et, pour une bonne partie des primes octroyées, la prime atteint ce plafond, ce qui signifie que la baisse de TVA ne serait que partiellement, voire même pas du tout, répercutée sur le niveau des primes octroyées. D'autre part, il est difficile d'évaluer le comportement des consommateurs par rapport à cette baisse de TVA potentielle. Si ceux-ci en profitent pour acheter un vélo plus qualitatif et donc plus coûteux, l'incidence sur le niveau de la prime serait nulle.

Concernant les estimations 2022 de ces primes, le montant moyen de la prime vélo accordée aux citoyens a été jusqu'à présent de 243 euros. En anticipant une augmentation du nombre de primes demandées en 2022 par rapport à 2020 et 2021, une estimation sommaire nous amène à environ 2 500 primes octroyées en 2022, soit plus de 600 000 euros. Sur la base d'une estimation semblable pour les primes vélo de service, nous serions à près de 440 primes pour l'année 2022, correspondant à un montant de plus de 100 000 euros.

Pour revenir sur la décision de ne pas abaisser à 6 % le taux de TVA sur l'achat de vélos, il s'agit en effet d'une décision prise uniquement au niveau du Fédéral sur laquelle les Régions n'ont pas été consultées.

En raison d'économies nécessaires pour faire face à la crise sanitaire et à celle que nous connaissons actuellement liée à la guerre en Ukraine, le Gouvernement fédéral a dû faire des choix. Plutôt que de prendre une mesure s'appliquant à l'achat de vélos utilisés pour tous motifs, y compris pour le sport ou pour le tourisme, le choix du Fédéral a été d'orienter le soutien sur les trajets domicile-travail, notamment à travers l'optimisation de l'indemnité vélo.

En matière d'objectifs du report modal sur le vélo, la priorité a donc été mise sur une partie des trajets dits « utilitaires » ; priorité que je partage pleinement puisque c'est également l'orientation que nous avons prise dans le cadre de l'octroi de la prime vélo en Wallonie.

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

M. Desquesnes (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, les choix budgétaires du Gouvernement fédéral de réorienter sont à relativiser en termes de montants budgétaires puisque ce sont quelques dizaines de millions d'euros qui sont orientés de l'un vers l'autre. Ce sont des montants extrêmement faibles au niveau fédéral puisque c'est à l'échelle de la Belgique qu'il faut les mesurer et ce sont également des budgets qui défavorisent la Wallonie.

Aujourd'hui, l'usage du lieu de travail-domicile est essentiellement une capacité qui est faite en Flandre. Il

est dommage de ne pas encourager davantage de Wallonnes et de Wallons à faire usage du vélo. Sans doute que l'usage du vélo commence peut-être par l'usage du vélo vers le loisir. Une fois que l'on a apprécié l'usage du vélo vers le loisir et que l'on a acheté un bon vélo qui roule bien, c'est à ce moment que l'on peut envisager d'opter pour un déplacement au quotidien.

Je ne peux donc que regretter cette mesure et l'absence de concertation vis-à-vis de l'autorité régionale. Un rapport de la Cour des comptes critique les politiques menées par la Wallonie depuis un certain nombre d'années en matière de développement du vélo. J'aurais ajouté comme remarque l'absence de coordination entre les politiques fédérales et les politiques régionales.

**QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LES DISCUSSIONS
AU SEIN DU DERNIER COMITÉ DE
CONCERTATION CONCERNANT LE 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 discussions au sein du dernier Comité de concertation concernant le projet SmartMove ».

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

M. Matagne (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, lors de la dernière commission, vous expliquiez que les travaux concernant SmartMove se poursuivaient en CODECO : « D'autres réunions sont ainsi planifiées à partir de début avril, avec le souhait de présenter un rapport intermédiaire lors d'un prochain CODECO ». Vous rappeliez aussi n'avoir eu aucune réponse de la part de Bruxelles aux questionnements relatifs au ring.

En réponse à l'une de mes questions écrites, vous m'expliquiez également que, je vous cite à nouveau : « Pour que ce débat ait lieu dans de bonnes conditions, nous avons initié une réflexion à l'échelle du Gouvernement wallon afin de définir au mieux la façon dont les différentes questions soulevées par le Conseil d'État seront abordées lors de la future concertation, et ce, au-delà des questions déjà évoquées ne serait-ce qu'en matière de mobilité ».

Les réunions de début avril ont dû avoir lieu ; je souhaite faire le point avec vous sur le sujet.

Quelle est cette réflexion à l'échelle du Gouvernement wallon ? S'agit-il d'une position

officiellement définie ou à définir concernant SmartMove ?

Le cas échéant, quelle position défendez-vous auprès de vos collègues du Gouvernement concernant cette réflexion à définir ?

Si une telle réflexion est nécessaire, faut-il en conclure qu'il n'y a actuellement pas de positionnement politique du Gouvernement wallon concernant SmartMove ?

Qu'a défendu le Gouvernement wallon lors de la dernière réunion du CODECO concernant SmartMove ?

Quelle fut la position du Gouvernement concernant le rapport intermédiaire que vous mentionniez en février ?

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 informe avant tout que le point n'a pas été déposé au dernier CODECO. La dernière réunion en date au niveau du groupe de travail central a été relativement courte puisqu'il n'y a pas eu de consensus. La Région bruxelloise a rappelé son souhait de travailler ensemble sur un scénario commun, mais le constat de blocage a perduré. Tout juste avons-nous renvoyé les Régions à l'établissement d'une position écrite sur les conclusions établies par la Région bruxelloise sur les avis rendus.

Cette position sera coordonnée par le ministre-président et fera probablement l'objet d'une décision du Gouvernement wallon afin de confirmer le caractère officiel de cette position.

Dans tous les cas, nous défendons toujours une position de raison dans ce dossier, à savoir celle où Bruxelles sera en mesure de répondre à ses problèmes de congestion, en garantissant aux Wallons une charge équilibrée.

Je reste dans la posture que j'ai toujours défendue jusqu'ici, celle d'un débat constructif qui doit servir d'intérêt général autour de la mobilité et non un intérêt particulier qui serait uniquement une préoccupation fiscale. Il est évident que la position de la Flandre sera à prendre également en considération. Or, à ce stade, nous n'avons aucune certitude sur l'attitude qu'elle prendra dans ce dossier.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Je remercie le ministre pour l'ensemble de ses précisions. Je ne manquerai pas de revenir vers lui la fois prochaine.

QUESTION ORALE DE MME GOFFINET À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LA BÉTONISATION DES SENTIERS VICINAUX ET CHEMINS DE TERRE DANS LE CADRE DU PLAN WALLONIE CYCLABLE »

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 bétonisation des sentiers vicinaux et chemins de terre dans le cadre du plan Wallonie cyclable ».

La parole est à Mme Goffinet pour poser sa question.

Mme Goffinet (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, plusieurs communes ont rentré des dossiers dans le cadre de cet appel à projets Plan Wallonie cyclable ; ces projets d'investissement visent, pour certains, à bétonner d'anciens sentiers vicinaux sur les territoires, et ce, pour les rendre plus praticables pour les cyclistes en tous moments de l'année.

Sur le terrain, il s'avère que la bétonisation de ces chemins peut se faire parfois sur des largeurs de 2 à 2,5 mètres de large pour permettre également à des vélos avec charroi de se croiser. Certains citoyens sont interpellés par cette situation, d'autant plus depuis les inondations que nous avons connues en Région wallonne parce qu'ils estiment que cette bétonisation permet de perpétuer cette imperméabilisation du sol.

Du côté des autorités communales, celles-ci justifient la nécessité pour ces projets d'être bétonnée, par le fait qu'il s'agit d'une obligation de la Région wallonne.

Pourriez-vous me confirmer, et surtout m'expliquer, pour quelles raisons impose-t-on, dans le cadre de ce projet, une bétonisation – de béton ou d'asphalte – de très anciens sentiers vicinaux ou de chemins de terre, qui ont été utilisés par de nombreux marcheurs et cavaliers au cours des derniers siècles ?

Certaines personnes ont l'impression que l'on confisque ces voies lentes, qui étaient destinées aux piétons et aux cavaliers, par des cyclistes, et trouvent cela parfois incohérent par rapport à la volonté du gouvernement qui souhaite replanter des haies, mais aussi développer et maintenir la biodiversité dans la région. Par cette position adoptée dans ce plan Wallonie cyclable, il se trouve qu'il y a des incohérences et des aberrations. Par rapport à ces constats et cette situation, quelle est votre position ? Comment assurer la cohérence dans le développement de ce dossier ?

Je dois avouer qu'au départ j'avais orienté ma question à Mme Tellier. Je lui avais demandé si elle avait pu être consultée dans la réflexion de la stratégie

wallonne en matière de mobilité cyclable, notamment dans les dossiers de bétonisation. Elle m'a dit qu'elle regrettait ne pas avoir eu de consultation et elle n'a pas non plus souhaité commenter ce plan dont vous avez la charge et les conditions.

Elle a néanmoins confirmé qu'elle n'était pas favorable à la construction de nouveaux tronçons en béton s'ils ne sont pas absolument nécessaires, étant donné leur impact sur l'environnement, leur coût, mais également par le fait qu'ils ne conviennent pas à tous les utilisateurs.

Apparemment, elle reçoit de nombreux courriers sur le sujet ; ces courriers témoignent de préoccupations des citoyens que génère l'artificialisation de sentiers et de leurs annexes, souvent riches en biodiversité.

Il ressort également des concertations avec les différentes fédérations d'usagers dans le cadre de tables rondes organisées en partenariat avec la ministre De Bue, une demande particulière pour préserver un maximum de revêtement naturel. C'est particulièrement le cas pour les piétons, les randonneurs, mais aussi les utilisateurs de vélos tout-terrain, sans oublier les cavaliers pour qui les voiries indurées ne sont pas des plus adaptées.

En conclusion, les demandes pour la bétonisation des chemins en milieu naturel doivent donc être envisagées au regard de différents enjeux. Il convient de s'assurer que ces aménagements soient nécessaires et indispensables pour la réalisation d'un réseau multimodal et qu'aucune alternative ne puisse être envisagée. Elle a d'ailleurs confirmé que son administration était parfois amenée à remettre des avis négatifs lors des demandes de permis de ce type parce que ce n'était pas conforme par rapport à ces enjeux de biodiversité.

Quel est votre avis par rapport à cette situation et cette collaboration qui devrait avoir lieu avec vos collègues, d'autant que certains dossiers ont un impact tant sur l'environnement que sur la biodiversité ?

N'y a-t-il pas, dans certains cas, moyen d'avoir une vision transversale ? Comment peut-on solutionner les choses sur le terrain ? Quelle est la stratégie que vous mettez en place pour maintenir la biodiversité dans ces projets pilotes ?

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, je voudrais vous dire que, tout comme vous, je suis particulièrement attentif à ce qu'on limite au maximum la bétonisation afin de maintenir des sols perméables pour diminuer les risques d'inondations notamment. Vous avez raison d'attirer l'attention sur le sujet.

Il est faux de croire que l'administration wallonne oblige une commune à indurer telle ou telle voirie, c'est bien plus nuancé que cela. Le SPW impose effectivement un niveau de qualité pour les voiries que la commune a décidé de valoriser dans le cadre d'un objectif utilitaire, via une subvention mobilité destinée à cet effet. Vous n'êtes pas sans savoir que les projets PIMACI et PIWACY doivent précisément viser les déplacements utilitaires, et s'ils peuvent améliorer l'offre de cheminement de type loisir, qui est souvent à la recherche de liaisons agréables et sécurisées, on ne peut que s'en réjouir, mais ce n'est pas l'objectif premier du soutien régional mis en place.

Tout dépend des objectifs que l'on veut donner à telle ou telle voirie. Si le but est principalement utilitaire, indurer la voirie est souvent la meilleure solution.

On évite, en effet, en général d'emprunter un chemin boueux pour se rendre au travail, que ce soit à pied ou à vélo. Par contre, si le chemin ou sentier n'a pratiquement pas de potentiel utilitaire, dans ce cas, une autre solution de cheminement devra être trouvée.

Il faut noter que nous recevons également de nombreux courriers de citoyens qui demandent de bétonner les chemins. Nous avons constaté, à plusieurs endroits du réseau RAVeL, que l'asphaltage a permis de fortes hausses de la fréquentation.

Par rapport au revêtement, un article édité par l'association française « Vélo et Territoires » insistait sur le fait que les véloroutes empruntent essentiellement du foncier existant : petites routes, chemins de halage, anciennes voies ferrées. Le réseau des véloroutes contribue donc peu à l'artificialisation des terres agricoles ou des espaces naturels et n'a pratiquement pas d'impact sur l'imperméabilisation.

Pour néanmoins réduire au maximum l'impact des aménagements cyclables, j'ai demandé à mon administration de me faire un rapport sur des revêtements indurés plus respectueux de l'environnement. Ce rapport me sera transmis dans le courant de cette année.

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

Mme Goffinet (Les Engagés). – J'entends bien ces précisions quant aux exigences demandées en termes de qualité de voirie, mais peut-être y a-t-il un moyen. Vous aviez évoqué qu'une analyse allait être faite par votre administration. Il faudrait aussi une analyse pour regrouper toutes les demandes de terrain et trouver le moyen de revêtement qui peut répondre au plus d'utilisateurs possible.

J'insiste pour que vous ayez un regard sur la possibilité de chemins alternatifs, qui permettraient de diminuer cette bétonisation tout en atteignant l'objectif poursuivi. Parfois, ces investissements doivent plus se

faire sur des routes régionales que des routes communales. Je pense qu'une analyse globale serait parfois nécessaire.

**QUESTION ORALE DE M. BELLOT À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LA LUTTE
CONTRE LA RECHARGE SAUVAGE DES
VÉHICULES ÉLECTRIQUES »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bellot à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la lutte contre la recharge sauvage des véhicules électriques ».

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

M. Bellot (MR). – Monsieur le Ministre, en Région bruxelloise, la ministre de la Mobilité Van den Brandt constate une croissance d'une tendance à la recharge sauvage des véhicules électriques. Ainsi, un certain nombre de propriétaires de voitures électriques ont recours à la débrouille en ce qui concerne la recharge de leur véhicule. Ils prennent des initiatives afin d'installer leurs câbles, reliant sources d'énergie et véhicules, en les suspendant, en plaçant une gaine ou, plus simplement, en laissant traîner le fil sur le trottoir ; une pratique illégale sur la voie publique qui questionne quant à l'accessibilité, la sécurité et la gestion de l'espace public. C'est du ressort du bourgmestre. En cas d'accident, je pense que c'est lui qui serait poursuivi. C'est ce qui se passe à Paris. Il faut savoir que la maire est actuellement poursuivie dans un cas semblable.

Cette façon de procéder pourrait vite s'avérer contraignante, voire dangereuse, particulièrement en ville, comme c'est déjà le cas dans notre capitale nationale.

Au vu de l'augmentation des véhicules électriques et de la disparition annoncée des véhicules thermiques, cette problématique tend à s'intensifier et à se répandre.

En fonction des éléments dont vous avez connaissance en Région wallonne, quel plan allez-vous élaborer pour permettre aux propriétaires d'une habitation qui n'a pas de parking sur sa propriété de recharger son véhicule qui est sur la voie publique ? Quelle action préventive prenez-vous pour nous prémunir de ce phénomène ?

La ministre bruxelloise indique que « même si ces pratiques sauvages sont illégales, il serait possible de mettre en place l'octroi d'autorisations sous certaines conditions très strictes ». Ce type d'exceptions s'avérerait vite non maîtrisable et difficilement contrôlable sur le terrain, me semble-t-il. Le régime

d'exception, à l'instar de la ministre Van den Brandt, fait-il partie de vos réflexions ?

Afin d'anticiper une réaction, avez-vous déjà pris l'initiative d'un contact avec les bourgmestres wallons pour connaître des réalités de terrain dans notre Région ?

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 confirme qu'il y a bien un problème avec la pratique que vous évoquez, non pas qu'elle soit interdite, mais elle n'est pas explicitement autorisée. Selon moi, pour autant que le câble n'entrave pas la circulation des usagers du trottoir ou ne présente pas un risque particulier – si le câble n'est pas conforme –, rien n'interdit la pose d'un câble de rechargement entre un domicile et une voiture électrique stationnant.

Comme j'ai déjà pu le signaler précédemment, en cas d'incident et en l'absence d'une réglementation claire, c'est celui qui pose le câble qui aura la responsabilité civile en cas d'incident.

Au-delà de cette responsabilité se pose une autre question quant aux politiques de stationnement en vigueur dans les villes. En effet, la propriété d'un véhicule électrique ne doit en aucun cas être un prétexte à un état de fait qui voudrait que la place devant chez soi soit considérée comme étant sienne.

C'est pourquoi il est nécessaire de pouvoir mettre à disposition des citoyens des infrastructures de rechargement à proximité de leur domicile afin de répondre à ce besoin. C'est d'ailleurs un des axes d'action qui seront nécessaires et qui prendront une place croissante à l'avenir.

C'est donc un débat qu'il sera nécessaire de mener avec les villes et communes afin de développer une approche qui permettra de répondre à cet enjeu, sans qu'elle soit une entrave au développement de l'électromobilité, mais qui prendra aussi bien en compte l'occupation de l'espace public.

Personnellement, je ne serais donc pas favorable à un régime d'exception sur la pose de câble au niveau des trottoirs sur les voiries régionales, justement pour éviter l'apparition d'un état de fait. Je souhaite plutôt une approche intégrée qui respecte les orientations que les villes et communes pourraient avoir en matière de planification de l'espace public.

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

M. Bellot (MR). – C'est un sujet qui n'est pas simple. J'imagine que le tarif de l'électricité n'est pas le même à une borne publique qu'à un branchement à son domicile. Je ne sais pas qu'elle est la bonne solution :

avoir un système d'abonnement, peut-être. Ce sont sans doute ceux qui vendent l'électricité qui doivent tenter de trouver des solutions pour une offre tarifaire, en ce compris le rechargement de la voiture en un lieu non défini dans le contrat. Je pense qu'il faut laisser faire l'imagination.

Aux Pays-Bas, vous pouvez avoir des contrats qui intègrent le rechargement de votre voiture. Ce sont les mêmes contrats que pour le domicile. Vous avez un contrat, vous rechargez soit à votre domicile soit à un lieu déterminé, mais vous ne payez pas plus quand vous rechargez ailleurs, car on considère que la borne fait partie intégrale de ce que le GRD gère. J'imagine qu'ils ne sont pas passés de la situation de rien à tout de manière instantanée. Il faut peut-être creuser de ce côté-là et voir comment ils ont parcouru ce chemin.

**QUESTION ORALE DE M. BELLOT À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LES ACTIONS
ANNONCÉES RELATIVES À LA STRATÉGIE
RÉGIONALE DE MOBILITÉ POUR LE
TRANSPORT DE MARCHANDISES »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bellot à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les actions annoncées relatives à la stratégie régionale de mobilité pour le transport de marchandises ».

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

M. Bellot (MR). – Monsieur le Ministre, concernant la valorisation du fret ferroviaire en Wallonie, vous m'indiquiez, en février, que la Stratégie régionale de mobilité pour le transport de marchandises, adoptée le 29 octobre 2021, était « en train d'être déclinée en un plan d'action à mettre en place jusqu'en 2030 », que des groupes de travail allaient être mis sur pied et que vous aviez « obtenu l'engagement d'un coordinateur de programme pour mener à bien la démarche ». Vous me confirmiez, par ailleurs, que cette stratégie présentait bien des leviers sur lesquels la Région wallonne pouvait agir.

Comme j'ai déjà pu le souligner, bien qu'étant de la compétence fédérale, il est indispensable pour la Wallonie de s'investir dans le développement du fret présent sur son territoire. En effet, le fret est inhérent à la mobilité et à l'attractivité de notre Région. En outre, il fait aussi partie des intérêts portés dans la DPR, qui reprend l'importance de sa revitalisation en coordination avec l'État fédéral.

Plusieurs mois après vos annonces, qu'en est-il de la réalisation de celles-ci et de vos engagements dans ce dossier ?

Qu'avez-vous diligenté pour les favoriser et les faire aboutir ?

Comment avez-vous opéré pour établir votre plan d'action en conformité avec l'objectif 2030 ? Ce plan est-il achevé ?

Quelles collaborations avez-vous préférées pour ériger les groupes de travail ?

Ces actions annoncées sont-elles en adéquation avec l'agenda que vous vous étiez fixé ? Si oui, à quelles suites travaillez-vous ? Sinon, pourquoi et comment travaillez-vous pour y remédier dans les plus brefs délais ?

Avez-vous, vous ou votre cabinet, récemment pris part aux réunions du groupe interfédéral réunissant les acteurs politiques et les administrations, voire les grands opérateurs, comme le port d'Anvers ?

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 plan d'action du volet « Marchandises » de la Stratégie régionale de mobilité n'est pas encore finalisé. Sur la base des axes de la stratégie, une série d'actions possibles ont été mises en lumière. Il s'agit désormais de mettre en place les groupes de travail pluridisciplinaires qui pourront affiner, prioriser et opérationnaliser ces actions.

Malheureusement, la démarche n'a pu avancer aussi vite que je le souhaitais, faute de ressources dédiées dans un premier temps. Pour passer outre ce blocage, j'ai obtenu – vous le rappelez – l'engagement d'un coordinateur du programme. La première sélection initiée n'a malheureusement débouché sur aucune candidature pertinente. Le processus est relancé.

Par ailleurs, j'ai demandé au SPW MI de faire appel à un marché extérieur pour l'appuyer dans la gestion de ce projet.

Cela étant dit, le retard pris dans ce processus n'a pas empêché la mise en place d'actions inscrites dans la Stratégie régionale pour le transport de marchandises : la dynamisation des ports autonomes via un nouveau contrat de gestion, la poursuite du plan d'investissement Seine-Escaut, le lancement d'une dynamique autour de la logistique urbaine et de la cyclologistique, le soutien aux investissements des entreprises s'équipant pour le transfert modal, et cetera.

Concernant plus spécifiquement le rail, j'évoquais, lors de ma réponse à une de vos précédentes questions, les priorités que j'avais énumérées au ministre fédéral de la Mobilité.

Vous noterez que le Fédéral a notamment dégagé des moyens pour le renouvellement de lignes industrielles en Wallonie. Ces revendications ont bien été entendues. Mon cabinet participe par ailleurs aux réunions interfédérales menées en la matière et les contacts avec le cabinet fédéral sont nombreux. Une réunion est d'ailleurs prévue cette semaine pour discuter d'investissements en lien avec le fret ferroviaire.

Notez qu'une série d'investissements significatifs ont déjà été réalisés avec le concours régional : aménagements ferroviaires du Trilogiport, raccordement de la plateforme portuaire de Ghlin ou encore la liaison Athus-Mont-Saint-Martin récemment ouverte.

Je profite également de l'occasion pour évoquer deux compétences propres de la Wallonie et qui ont une importance significative en la matière.

Premièrement, il est question de la localisation des entreprises. J'ai demandé à mon administration de travailler sur un cadastre des terrains stratégiques multimodaux qui pourra servir de base à une politique foncière favorable aux modes alternatifs à la route. Cet inventaire dynamique, destiné à l'ensemble des opérateurs économiques de la Région, est en cours.

Deuxièmement, il s'agit du soutien à l'investissement des entreprises wallonnes qui investissent dans le raccordement ferroviaire ou des équipements nécessaires au transbordement ferroviaire. L'aide, pouvant atteindre 30 % sur les investissements directement liés à l'objectif, constitue un soutien significatif dans ce domaine.

Je suis donc bien conscient de l'importance du fret ferroviaire pour atteindre les objectifs climatiques que nous nous sommes fixés et j'agis, dans la mesure des moyens humains et financiers disponibles, pour permettre un développement de ce mode de transport dans notre Région.

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

M. Bellot (MR). – Merci, Monsieur le Ministre. Vous n'avez pas évoqué les fonds structurels européens 2021-2027 ainsi que le CEF, l'appel à projets spécifique, auquel quelques projets wallons pourraient, à mon avis, prétendre, notamment le corridor mer du Nord-mer Méditerranée ou mer du Nord vers la mer Baltique. Je pense que ce sont des projets intéressants.

Toutefois, pour prétendre à l'obtention de subsides, je pense que c'est la Région qui doit déposer les projets et pas le Fédéral. Avez-vous des éléments à me fournir à ce propos ? La Région wallonne s'y est-elle inscrite ou non ? Je ne sais pas.

(Réaction de M. le Ministre Henry)

D'accord.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. – La question orale de M. Devin à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'empiètement de l'isolation externe sur le domaine public » est transformée en question écrite.

Interpellations et questions orales retirées

M. le Président. – Les questions orales ou interpellations de :

- M. Desquesnes, sur « l'avancement des travaux de la *task force* « Pax eolienica II » dans le cadre du mix énergétique » ;
- M. Janssen, sur « la surpromotion des énergies carbonées » ;
- M. Mugemangango, sur « l'action de la Wallonie en matière climatique » ;
- M. Desquesnes, sur « la pétition de Test-Achats pour une énergie abordable » ;
- M. Antoine, sur « le rapport de la Cour des comptes sur la politique vélo en Wallonie » ;
- M. Antoine, sur « l'installation de feux intelligents en Wallonie » à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sont retirées.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- La séance est levée à 16 heures 18 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. François Bellot, MR
Mme Caroline Cassart-Mailleux, MR
M. Rodrigue Demeuse, Ecolo
M. François Desquesnes, Les Engagés
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 Anne Kelleter, Ecolo
M. Laurent Léonard, PS
M. Julien Matagne, Les Engagés
M. Samuel Nemes, PTB

ABRÉVIATIONS COURANTES

AGW	arrêté du Gouvernement wallon
AOT	Autorité organisatrice du transport
ARNE	Agriculture, Ressources naturelles et Environnement (SPW)
AWAC	Agence wallonne de l'air et du climat
CAI	comité d'acquisition d'immeubles
CCS	carbone capture and storage (capture et stockage de carbone)
CCU	carbon capture and utilization (capture et utilisation du carbone)
CEF	Connecting Europe Facility (Mécanisme pour l'interconnexion en Europe)
CO ₂	dioxyde de carbone
CODECO	Comité de concertation
CORSIA	Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale)
covid	coronavirus disease (maladie à coronavirus)
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CPMA	coût de production moyen actualisé
CPSR	cellule(s) provinciale(s) de sécurité routière
CREG	Commission de régulation de l'électricité et du gaz
CRM	capacity remuneration mechanism (mécanisme de subvention des centrales au gaz)
CV	certificats verts
DG	directeur général / direction générale
DPR	Déclaration de politique régionale
Elia	gestionnaire de réseau de transport d'électricité
ETS	Emission Trading Scheme (Système communautaire d'échange de quotas d'émission)
EU	European Union (Union européenne)
FAST	Fluidité, accessibilité, santé/sécurité et transfert modal (plan)
FGTB	Fédération générale du travail de Belgique
GIEC	Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
GRD	gestionnaire(s) des réseaux de distribution
MI	Mobilité et Infrastructures (SPW)
NIMBY	not in my backyard (pas dans mon arrière-cour)
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OCBM	organe(s) de consultation de bassin de mobilité
ORES	Opérateur des réseaux gaz et électricité
OSP	obligations de service public
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PACE	plan Air-Climat-Énergie
PCDR	plan(s) communal(-aux) de développement rural
PFF	Partei für Freiheit und Fortschritt (Parti de la liberté et du progrès)
PIC	plan d'intérêt communal
PIMACI	Plan d'investissement mobilité active communal et intermodalité
PIWACY	Plan d'investissement Wallonie cyclable
PKPL	prélèvement kilométrique poids lourds
PV	procès-verbal
RAVeL	Réseau autonome des voies lentes
RTL-TVI	Radio Télévision Luxembourg – Télévision indépendante
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
Solwatt	Programme pour développer le solaire photovoltaïque
SOWAER	Société wallonne des aéroports (SA)
SPW	service public de Wallonie
SWCS	Société wallonne du crédit social

TEC	Société de transport en commun
TGV	turbine gaz-vapeur
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UE	Union européenne