

C.R.A.C. N° 39 (2022-2023)

5e session de la 11e législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2022-2023

COMPTE RENDU

AVANCÉ

Séance publique de commission*

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

Lundi 7 novembre 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>Déploiement de bornes de rechargement pour véhicules électriques – Auditions</i>	1
<i>Auditions</i>	1
<i>Mise en œuvre de l'article 15 du décret du 12 février 2004 relatif au statut de l'administrateur public</i>	1
<i>Désignation d'un rapporteur</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Heyvaert.....	1
<i>Exposé de M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.	1
<i>Échange de vues</i>	2
<i>Confiance au président et au rapporteur</i>	2
<i>Projets et propositions</i>	2
<i>Projet de décret relatif à la politique cyclable et modifiant le décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales et le décret du 4 avril 2019 visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes (Doc. 1095 (2022-2023) N° 1)</i>	2
<i>Désignation d'un rapporteur</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Heyvaert.....	2
<i>Exposé de M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. ...	2
<i>Discussion générale</i>	
Intervenants : M. le Président, MM. Fontaine, Douette, Matagne, Heyvaert, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, M. Florent.....	4

Examen et vote des articles

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

Reprise de la séance.....10

*Projet de décret relatif à la politique cyclable et modifiant le décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales et le décret du 4 avril 2019 visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes (Doc. 1095 (2022-2023) N° 1)*10

Examen et vote des articles (Suite)

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

Vote sur l'ensemble.....20

Confiance au président et au rapporteur.....21

Interpellations et questions orales.....21

Interpellation de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la décision d'ORES de ne pas augmenter ses tarifs de distribution » ;

Question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le rapport de la Commission wallonne pour l'énergie (CWaPE) au Gouvernement et les réductions des factures énergétiques » ;

Question orale de M. Douette à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la décision du conclave budgétaire de faire contribuer les gestionnaires de réseaux de distribution (GRD) pour diminuer la facture énergétique des citoyens » ;

Question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la réaction du Gouvernement wallon face au refus d'ORES de réduire sa tarification »

Intervenants : Mme la Présidente, MM. Hermant, Fontaine, Douette, Antoine, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....21

Interpellation de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'application du tarif social wallon par les CPAS »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Hermant, Mme Nikolic, M. Antoine, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, M. Fontaine.....27

Question orale de M. Demeuse à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'important accord concernant la nouvelle pax eolienica » ;

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

Question orale de M. Douette à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la nouvelle pax eolienica » ;

Question orale de Mme Goffinet à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'harmonisation du développement éolien en Wallonie à travers la nouvelle pax eolienica »

Intervenants : Mme la Présidente, MM. Demeuse, Fontaine, Douette, Mme Goffinet, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....31

Question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les ambitions wallonnes relatives à l'hydrogène en suite de la stratégie établie par l'autorité fédérale »

Intervenants : M. le Président, M. Fontaine, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....36

Question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'attitude du Gouvernement wallon sur l'éventuel retrait de la Belgique du Traité sur la Charte de l'énergie (TCE) »

Intervenants : M. le Président, M. Antoine, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....37

Question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la réponse du Gouvernement wallon face aux risques de surtension sur les réseaux de distribution »

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

Question orale de M. Bierin à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le report de la nouvelle méthodologie tarifaire pour les gestionnaires de réseaux de distribution (GRD) de gaz et d'électricité »

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

Question orale de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'impact des déclarations de Gilles Vandeburre sur la politique énergétique en Wallonie »

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

Question orale de Mme Goffinet à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'accès aux primes énergétiques de la Région wallonne dans le cadre des copropriétés »

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

Interpellation de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'inapplicabilité du projet de réforme de la taxation automobile » ;

Interpellation de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la réforme de la fiscalité automobile »

Intervenants : Mme la Présidente, MM. Antoine, Hermant, Florent, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....44

Interpellation de M. Beugnies 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 gare de Mons »

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

Question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les aspects juridiques liés aux passages de certaines lignes des TEC sur le territoire français »

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

Question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'actualisation du projet de la gare des bus de Louvain-la-Neuve »

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

Question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la mise en cause de M. le Ministre dans les travaux de réfection à Genappe »

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

Organisation des travaux (Suite).....54

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites.....54

Interpellations et questions orales retirées.....54

Liste des intervenants.....56

Abréviations courantes.....57

Présidence de M. Hermant, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 14 heures.

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.

Déploiement de bornes de rechargement pour véhicules électriques – Auditions

M. le Président. – J'ai reçu une proposition du groupe Ecolo, appuyée par les groupes PS, MR et les Engagés. Il propose d'auditionner spécifiquement sur les superchargeurs. Ils proposent d'auditionner :

- un représentant de la société Fastned ;
- un représentant de la société TotalEnergies ;
- M. Almer, Directeur général de la SOFICO.

Ces auditions pourraient avoir lieu le jeudi 24 novembre à partir de 14 heures. Il propose également de demander l'avis écrit de l'Union des villes et communes de Wallonie, de la Fédération belge du commerce et des services – Comeos – et l'ASBL Fire Forum.

Cette proposition peut-elle convenir à chacun ? Oui ? Je vous remercie.

La commission a décidé de procéder, jeudi 24 novembre 2022, à l'audition :

- d'un représentant habilité de la société Fastned ;
- d'un représentant habilité de la société TotalEnergies ;
- de M. Almer, Directeur général de la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO).

La Commission a décidé de demander l'avis écrit de :

- l'Union des villes et communes de Wallonie (UVCW) ;
- la Fédération belge du commerce et des services (Comeos) ;
- l'ASBL Fire Forum.

AUDITIONS

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

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

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à M. Heyvaert.

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

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

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

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Je n'avais pas prévu d'exposé particulier.

S'agissant des rapports habituels qui vous sont transmis tels qu'ils ont été adoptés par le Gouvernement, des différentes structures sous ma responsabilité, vous avez reçu les rapports relatifs au statut d'administrateur public de l'OTW, de la SOFICO, des quatre ports autonomes, de la CWaPE et de Viapass.

Je suis évidemment à la disposition de la commission si vous souhaitez aborder l'un ou l'autre élément.

Échange de vues

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

Personne. Merci.

Confiance au président et au rapporteur

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

PROJETS ET PROPOSITIONS

PROJET DE DÉCRET RELATIF À LA POLITIQUE CYCLABLE ET MODIFIANT LE DÉCRET DU 1ER AVRIL 2004 RELATIF À LA MOBILITÉ ET À L'ACCESSIBILITÉ LOCALES ET LE DÉCRET DU 4 AVRIL 2019 VISANT À GÉNÉRALISER LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DE QUALITÉ EN WALLONIE ET À RENFORCER LA SÉCURITÉ DES CYCLISTES (DOC. 1095 (2022-2023) N° 1)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret relatif à la politique cyclable et modifiant le décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales et le décret du 4 avril 2019 visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes (Doc. 1095 (2022-2023) N° 1).

Je vous informe que le greffe a préparé des amendements techniques visant à respecter le prescrit de l'article 38 de la loi spéciale du 8 août 1980 sur la réforme institutionnelle, qui prévoit qu'« un projet de décret ne peut être adopté par le Parlement qu'après avoir été voté article par article. Un article ne peut avoir pour but d'insérer à lui seul plusieurs articles. Les amendements techniques visent donc à assurer que l'examen et le vote interviendront article par article ».

Je suis le signataire des amendements. Ils portent le numéro 1095 (2022-2023) - N° 3 et ils vont vous être distribués dès à présent.

M. Matagne a déposé des amendements qui portent le numéro 1095 (2022-2023) - N° 2.

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à M. Heyvaert.

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

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

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

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Mesdames et Messieurs les Députés, c'est un décret important que nous vous présentons aujourd'hui.

C'est un sujet important, car il est d'actualité et constitue une priorité de ce Gouvernement. Nous nous sommes appuyés sur un décret qui existait préalablement, mais nous en élargissons l'objet et nous prévoyons de nouvelles possibilités.

Je voudrais rappeler combien le vélo est un moyen de transport résilient. On l'a vu particulièrement ces dernières années, avec des évolutions fortes des objectifs importants annoncés par ce Gouvernement lors de sa constitution. Par ailleurs, la crise sanitaire a créé un engouement particulier autour de la réappropriation des modes actifs, en particulier le vélo. C'est un mode de transport qui représente potentiellement une part importante de nos déplacements et qui a des impacts bénéfiques sur la mobilité, les émissions de gaz à effet de serre, les coûts et la santé.

Sous cette législature, nous avons changé d'échelle par rapport au développement de la politique cyclable. Nous nous sommes appuyés – et nous continuons de le faire – sur ce qui avait pu être initié sous les législatures précédentes, notamment en matière d'initiatives avec les communes, avec les projets pilotes « Wallonie cyclable ».

Il y a également eu une décision à la constitution du Gouvernement d'investissements très importants dans les modes actifs, notamment au travers du plan Infrastructures. Cela a permis de généraliser le soutien aux politiques locales et aux communes en matière d'infrastructures, de déployer de vraies infrastructures régionales, qui vont se poursuivre pendant plusieurs

années et plusieurs législatures, mais également de déployer un plan complet pour le vélo.

Si l'on prend les choses dans l'ordre : nous avons un projet de décret qui vise à assurer le cadre de tout cela et à l'ancrer dans la durée, à la fois avec le principe d'une vision à long terme pour la politique cyclable et aussi d'une stratégie régionale de mobilité qui soit revue tous les dix ans. La vision et la stratégie existaient avant cette législature. Nous ne les avons pas modifiées, nous les mettons en œuvre. Néanmoins, nous prévoyons dans ce décret qu'il y ait une révision régulière de cette vision et de cette stratégie. Au-delà de ça, nous prévoyons également de donner un cadre plus global à la politique cyclable, notamment avec, à chaque nouvelle législature, l'adoption d'un plan d'action. Nous l'avons fait sous cette législature, mais évidemment, cela doit être remis à jour régulièrement. Il est proposé ici que le gouvernement remette à jour le plan d'action qui doit concerner l'ensemble de ses compétences à chaque première partie de législature.

C'est aussi, bien sûr, la définition et la réalisation d'un réseau cyclable structurant pour avoir, à l'échelle de la Région, une cartographie cyclable et des tronçons qui permettent de se déplacer sur les grandes distances. Il y a un objectif plus de court terme, plus immédiat du droit de tirage au niveau communal, le PIMACI, pour être vraiment dans une logique de droit de tirage comme cela existait précédemment, notamment pour le PIC. Je pense que cela est très attendu par les communes dans une logique de généralisation, mais aussi de simplicité à leur niveau.

On propose également avec ce projet de décret de modifier le nom de l'ancien décret puisque l'objet change de facto, c'est le plus important. Je le signale quand même, parce que ce n'est pas tout à fait anodin non plus. Décret relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité. On reprend ce qui était déjà prévu précédemment. On ajoute des éléments de cadre généraux et de politiques qui ont été mis en œuvre, mais bien sûr que ce décret pourra aussi être étoffé, déployé ultérieurement s'il y a le souhait du gouvernement et du Parlement – pas forcément sur cette législature – de poursuivre ce travail et de poursuivre la définition de ce cadre de la mobilité durable. D'autres chapitres gagneraient également à être écrits ultérieurement.

Au niveau de la politique cyclable elle-même, on a un plan d'action qui a été adopté par le Gouvernement. Il vise à concrétiser dans les différentes matières concernées – les infrastructures, mais aussi la sécurité routière, le tourisme, la formation, et cetera – les impacts de la politique cyclable. C'est un plan qui a été coconstruit avec l'ensemble de mes collègues et qui est maintenant mis en œuvre par les différentes matières. Ce décret prévoit qu'à chaque nouvelle législature, dans les 18 premiers mois de la législature, il y ait un nouveau plan. Cela permet le temps de s'approprier, le

temps de l'élaborer et en même temps avoir encore la mise en œuvre, déjà sous la législature même.

Je parlais du réseau cyclable structurant : c'est vraiment la logique d'avoir, à l'échelle de la Région, une cartographie du déploiement des infrastructures. Plusieurs critères sont retenus dans ce décret pour définir et mettre en œuvre ce réseau :

- la cohérence globale du réseau ;
- la rapidité de déplacement, de nouveau on est à l'échelle régionale ;
- le caractère direct de liaison entre deux pôles ;
- la sécurité ;
- le confort ;
- la prise en compte du relief des pentes ;
- les agréments.

On distingue en réalité, dans ce réseau régional, deux niveaux. Les cyclostrades, c'est le terme qui a été retenu, par analogie à ce qui se faisait dans d'autres régions ou pays pour avoir vraiment l'épine dorsale qui relie des zones à haut potentiel de déplacements et offrir une infrastructure de grande qualité. D'autre part, à côté de ces cyclostrades, les liaisons fonctionnelles supralocales, c'est-à-dire un réseau maillé d'itinéraires entre les différentes communes et groupes de communes, entre les différentes polarités urbaines et rurales pour avoir vraiment un maillage, une structuration à l'échelle de la Wallonie du niveau cyclable. Ce réseau structurant est à définir, bien sûr, en collaboration avec les usagers et les communes et est complété par un réseau plus local, par des liaisons où un maillage à vocation plus local avec des déplacements plus courts au niveau des communes, notamment pour avoir une desserte fine sur le territoire. Les deux s'intègrent l'un à l'autre. C'est la même chose pour tous les modes de transport. Si l'on envisage de faire de grands déplacements entre deux pôles, par exemple pour relier une grande ville ou pour se déplacer au travers du territoire wallon à vélo, on ne va pas forcément emprunter tous les petits chemins de liaisons cyclables qui seront déployés dans les communes ; c'est la même chose en bus, en voiture, pour tous les modes de déplacement. D'où l'intérêt d'avoir ces deux niveaux structurants, l'un régional et l'autre complété par une desserte plus locale.

Au niveau du financement de ce réseau cyclable structurant, le Gouvernement prévoit des modalités de financement. D'une manière générale, la logique est que les cyclostrades sont financées par la Région, si ce n'est des éléments particuliers qui peuvent arriver en termes de charges d'urbanisme, d'intégration dans un projet de gare ou d'une volonté spécifique d'une commune de développer tel ou tel tronçon, mais la logique est que ce soit la Région qui planifie et qui finance la mise en œuvre de ces cyclostrades.

Pour ce qui concerne les liaisons cyclables fonctionnelles supralocales sur voiries communales, la commune pourra utiliser le droit de tirage ou, pour de

plus longues liaisons, notamment supracommunales, un mécanisme de guichet avec des critères qui permettra de prioriser les dossiers. Vous n'ignorez pas non plus que nous avons des demandes de réalisations d'infrastructures un peu partout, et l'on ne peut pas les réaliser toutes en même temps. Il faut avoir une certaine cohérence et une certaine priorisation, tout en espérant que l'on puisse développer le réseau le plus rapidement possible.

Pour ce qui concerne les liaisons de dessertes locales sur voiries communales, les communes pourront évidemment utiliser les subventions prévues par le droit de tirage. Celui-ci a bien pour objectif de sortir d'une approche par appels à projets, en rendant possible un droit de tirage «mobilité durable» dans toutes les communes qui le souhaitent. C'est déjà ce que nous mettons en œuvre, mais qui n'était pas encore consacré par un décret. Le principe de la répartition est basé sur le processus du PIC. Les temporalités sont similaires entre le PIC et le droit de tirage «mobilité durable» dans le but d'avoir des synergies. C'est une demande importante de la part des communes que d'avoir des synergies entre les projets de rénovation et réhabilitation, et les projets de mobilité utilitaire. Il faut qu'il puisse y avoir un plan d'ensemble de déploiement qui soit réfléchi au niveau de la commune. Nous prévoyons des dispositions transitoires pour permettre d'encadrer le PIMACI actuel – de 2022 à 2024 –, en intégrant les plans d'investissement réalisés par les communes dans le cadre de la première tranche de subventions de 2021.

Il y a encore d'autres modifications du décret du 4 avril 2019 pour généraliser les aménagements cyclables de qualité et renforcer la sécurité des cyclistes. Elles permettent de remplacer les termes de schémas directeurs cyclables par les nouveaux termes de réseaux cyclables structurants wallons. Elles permettent également de ne plus prévoir une prévision tous les cinq ans puisque ces révisions peuvent être plus régulières. Il peut parfois être nécessaire d'agir plus rapidement et d'inclure tout le réseau SOFICO dans le décret, même hors du réseau structurant cyclable, et de garantir que les voiries soient dotées d'aménagements cyclables de qualité, ce que le Gouvernement définit.

Voilà l'objet de ce décret. Celui-ci se décline en différents articles plus techniques, mais dont j'ai essayé de présenter la vision large de ce qui est visé. Ce n'est pas un énorme décret, mais c'est néanmoins un décret qui vise à planter le décor, à cadrer la politique cyclable telle que nous avons essayé de la mettre en place dans le but de lui donner une assise plus forte et pour la poursuivre dans les prochaines années et législatures.

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

M. Fontaine (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour le récapitulatif que vous venez de faire.

On le sait, le Gouvernement wallon s'est engagé, dans sa Déclaration de politique régionale 2019-2024, à viser une neutralité carbone au plus tard en 2050 avec une étape intermédiaire de réduction des émissions des émissions de gaz à effet de serre de 55 % – ce n'est pas rien – par rapport à 1990 et d'ici 2030, ainsi qu'à mettre en place une stratégie de développement de l'usage du vélo comme moyen de déplacement utilitaire de manière à doubler son usage d'ici 2024 – vous l'avez rappelé – et de le multiplier par cinq d'ici 2030. C'est un objectif très ambitieux.

Cet objectif nécessite des actions concrètes, des actions fortes et une vision à long terme. Vous l'avez dit également. Le projet de décret à l'examen ce jour envisage cette vision «long terme» et définit une politique ambitieuse en matière d'usage du vélo. Cette vision se traduit au travers de l'adoption, tous les dix ans, d'une vision à long terme et d'une stratégie régionale de mobilité.

La création d'un réseau cyclable structurant est une bonne chose, je dirais même que c'est une excellente chose. Au travers des cyclostrades, on crée un véritable réseau, similaire au réseau routier et autoroutier qui est valable pour les voitures, camions et autres véhicules à moteur, permettant, là où c'est nécessaire, une utilisation et une fréquentation plus intensives. Je mets déjà un accent particulier sur l'importance de ne pas oublier ces réseaux aussi en milieu rural. Vous savez que je le défends bec et ongles parce que les situations sont totalement différentes en milieu urbain, périurbain et en zone rurale en Wallonie.

Ces éléments de politique à long terme auront pour conséquences, d'une part, un renforcement du maillage à l'échelon régional et, d'autre part, une infrastructure en adéquation avec les besoins du terrain. Ces éléments seront en outre complétés par les investissements effectués au niveau communal.

L'autre point crucial – vous l'avez évoqué aussi, Monsieur le Ministre – est la création d'un droit de tirage pour les communes, pour les travaux effectués en matière de mobilité alternative. C'est là une nouveauté. On sort de ce qui était habituel, à savoir un saupoudrage, effectif sous la précédente majorité, pour permettre, d'une manière simple et concrète, aux communes d'investir dans leurs infrastructures dans un objectif de mobilité durable. On s'en félicite. Ce droit de tirage se fera sur base de critères objectifs – c'est ce qui est écrit – de manière à éviter les faits du prince et sous réserve de l'approbation du plan d'investissement communal. Cela permettra en outre au Gouvernement

d'avoir une vue globale de la politique cyclable en Wallonie.

Dès lors, vous vous entendez, Monsieur le Ministre, nous sommes totalement favorables et totalement derrière vous par rapport à ce projet. J'insiste toutefois encore : n'oubliez pas les zones rurales. Quand on parle du rural, c'est vraiment le sud de la Province de Namur, la Province de Luxembourg, ces zones où tout est toujours un peu plus compliqué – et nous le verrons dans les questions qui suivront – en matière de mobilité.

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

M. Douette (MR). – Monsieur le Ministre, il convient de saluer les avancées importantes au niveau de ce décret, même s'il ne réinvente pas le fil à couper le beurre. On est vraiment maintenant dans une stratégie globalisée qui nous permet de mieux voir les objectifs que souhaite atteindre la Région – c'était d'ailleurs écrit dans le cadre de la DPR – et qui permet également, au niveau communal, de relier par ces droits de tirage et s'associer à cette stratégie dans le cadre du plan PIMACI. Je vous remercie pour cela, parce que vous savez que je suis un fan du droit de tirage, et je pense que cela permet aux communes d'avoir une certaine prévisibilité, d'avoir une certaine autonomie, tout en s'inscrivant dans un projet wallon. Quelque part, j'ai envie de dire que tout le monde tire dans le même sens pour atteindre l'objectif final.

Il me reste cependant quand même deux éléments, qui ont d'ailleurs été soulignés par l'Union des villes et communes, quant au contrôle et à l'évaluation de la mise en œuvre. Il y a là encore certaines lourdeurs. Avez-vous une approche qui permettrait de faciliter cela ? J'en veux pour preuve que certaines communes, même dans le cadre du PIMACI actuel, ont réalisé certaines études avant que le PIMACI soit lancé. Ensuite, pour rentrer l'appel à projets PIMACI, on nous redemande de faire à nouveau une étude. Peut-être faudrait-il tenir compte de l'étude préexistante quand elle existe déjà pour ne pas faire des dépenses inutiles et faire deux fois le même travail. Certaines communes ont d'ailleurs fait appel au même bureau d'étude, seule la date changeait.

Au niveau de la Fédération wallonne de l'agriculture, une série de remarques ont été émises, et je pense qu'on peut se servir de la vision de la DAFOR. Dans tous les aménagements fonciers, je souhaite en plus intégrer le monde rural parce que si l'on parle souvent de la mobilité urbaine, il existe également une mobilité rurale. Il faut bien intégrer au niveau de la DAFOR ces différentes visions, ce qu'on appelle les anciens remembrements. Dans le cadre de ces aménagements fonciers, il faut également pouvoir intégrer le mode de mobilité doux, mais aussi l'accès aux terres agricoles. Je remarque que de temps en temps – et la DAFOR le fait –, il est aussi prévu d'intégrer dans le PIMACI toutes ces réflexions concernant ces

anciens chemins de remembrement qui peuvent accentuer l'objectif que l'on souhaite atteindre. Avez-vous une approche transversale à cet égard ? Je n'ai pas bien vu dans le décret ce lien existe entre les différents secteurs, le secteur de la mobilité qui est le vôtre et celui des aménagements fonciers pouvant être réalisés en zones rurales qui est quant à lui plutôt régi par la ministre Céline Tellier.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre présentation, ainsi que pour le travail qui est fait pour favoriser, améliorer, accélérer le développement et sécuriser la pratique du vélo dans notre belle Région. Nous en avons besoin et vous l'avez dit. Ce texte est très bon sur le fond, mais perfectible sur le plan légistique. La preuve en est que nos amendements vont devoir être corrigés, ne fût-ce que sur leur numérotation. En effet, comme vous l'avez dit en début de séance, Monsieur le Président, nous allons devoir renuméroter l'ensemble du texte. Nous devons donc demander une suspension de séance pour adapter nos amendements techniques.

Comme vous l'avez dit, Monsieur le Ministre, ce nouveau texte, qui s'appuie sur les bases de l'époque, est un changement d'échelle. J'aimerais savoir si vous évoquiez le plan de 2010, qui a été qualifié de pétard mouillé ce matin dans le quotidien *L'Écho*. J'espère que vous pourrez nous apporter des garanties quant à ce nouveau plan, qui mérite d'exister. J'aimerais savoir ce qui a changé et quelles sont les garanties que vous pouvez nous apporter quant au fait que ce nouveau plan est réaliste, réalisable et surtout réalisé. C'est une question relativement générale.

Ensuite, concernant la procédure, vous parlez d'une amélioration et je pense en effet que les municipalistes ici présents apprécieront la méthode du droit de tirage. Néanmoins, l'inspecteur des finances a formulé quelques remarques concernant des articles qui diffèrent par rapport au FRIC. J'aimerais savoir comment vous justifiez ces quelques modifications. Apportent-elles une réelle plus-value ? J'imagine que c'est le cas si vous l'avez fait. Nous aimerions comprendre parce que ça pourrait entretenir la confusion chez les directeurs généraux et les juristes de nos petites communes, qui n'ont pas forcément de bureaux hyperspécialisés pour répondre à l'ensemble des appels et des procédures qui sont relativement techniques et qui prennent beaucoup de temps à nos administrations.

Enfin, c'est peut-être un détail, mais il n'y a rien sur le RAVeL. Il n'est pas mentionné dans le réseau structurant. J'aimerais savoir s'il entre dans ce réseau ou non, ou si nous conservons deux réseaux distincts, car certaines communes sont structurées autour d'un RAVeL performant, à la fois sur plan du tourisme et de la mobilité. Je prends l'exemple de ma commune, où c'est le cas. La plupart des nombreux appels à projets

développés par le passé faisaient référence à des connexions avec les RAVeL. J'aimerais savoir comment ces deux réseaux qui vont coexister et qui vont fonctionner sur un seul et unique plan pourront être réconciliés.

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

M. Heyvaert (Ecolo). – Comme tous mes collègues, je ne vais pas revenir sur ce qui a été dit, mais bien noter l'importance de ce décret et d'ancrer la politique cyclable dans un autre monde en Wallonie. M. le Ministre pourra justement bien expliquer ce qui a été fait en 2010. Douze ans après, on arrive avec un décret où toutes les communes pourront être impliquées dans cette politique cyclable, ce qui est une avancée. En 2010, quand on expliquait aux communes que l'on allait mettre des pistes cyclables, ce n'était pas leur tasse de thé.

Aujourd'hui, toutes les communes veulent avoir des pistes cyclables et on leur facilite la vie avec ce droit de tirage, avec deux projets par commune par législature. C'est plus que ce que l'on a vécu ces 10 dernières années.

C'est aussi important d'avoir ce plan d'action et ce retour du Gouvernement, de cette réévaluation que l'on pourra faire par rapport à son travail sur la politique cyclable. Ce qui a manqué ces dernières années, c'est d'avoir cette évaluation. Que l'on se plaigne de la politique cyclable en Wallonie est tout à fait justifié. Quand on voit parfois le maillage qui n'est pas fini ou une fin de piste cyclable qui n'en est pas, je pense que réellement on se donne les outils, on se donne les moyens pour évaluer cela et pour améliorer les choses sur le long terme. C'est donc quelque chose d'important.

Par rapport au maillage régional, cyclostrade n'est peut-être qu'un détail, mais on se cale quand même sur ce que fait la Flandre. Pour des provinces comme la mienne, le Brabant wallon, on sait que ce sera important de se mailler par rapport à la Flandre et à Bruxelles. On va aller vers ce maillage complet, vers la Flandre et vers Bruxelles. C'est donc quelque chose d'important.

Grâce aux cyclostrades, dans pas longtemps, en Brabant wallon, on pourra faire l'est-ouest en vélo, ce qui est quelque chose d'important. On pourra même certainement aller plus vite à certains endroits qu'en voiture.

Je pense qu'il était important de bien préciser que ce décret n'est pas juste technique, il est un plus pour la Wallonie pour les prochaines années. On a bien vu les critiques ce matin dans *L'Écho*. Je pense que Monsieur n'a pas pu lire le décret avant son article, mais, en lisant ceci, il sera certainement plus heureux.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Je pense que les parlementaires attendent que je réponde à leurs interventions, comme d'habitude. Donc, autant mener le débat général.

D'abord, merci pour les différents commentaires. Il y a un certain consensus sur l'objectif et c'est une très bonne chose, parce que ce n'est pas si évident que cela en réalité. Je ne suis pas certain que, il y a 10-15 ans d'ici, une commission de ce Parlement aurait spontanément reconnu comme évidente la nécessité d'une structuration de la politique cyclable, de son déploiement, de l'implication des communes, et cetera.

Du chemin a été fait et c'est une très bonne chose. On s'appuie d'ailleurs sur des initiatives de plusieurs législatures. J'ai moi-même pris des initiatives lors de mon mandat précédent ; il y en a eu d'autres après moi et nous continuons, comme je l'ai dit tout à l'heure, sous cette législature-ci, avec une amplification des investissements, comme annoncé dans l'accord de gouvernement.

Il y a aussi une généralisation de l'implication des communes – cela a fort changé sur quelques années – qui le souhaitent véritablement et sont très demandeuses de soutien et d'accompagnement pour le développement de la politique cyclable. C'est ce que nous essayons de faire.

Monsieur Fontaine, vous avez tout à fait raison sur le fait qu'il ne faut pas oublier le réseau rural, c'est même tout à fait fondamental, c'est-à-dire que l'on est dans une logique à la fois de maillage et de structuration. Il est essentiel pour des enjeux de mobilité très importants de relier le Brabant wallon à Bruxelles. C'est prévu dans des projets de cyclostrades. C'est en cours. Il y a un enjeu de mobilité fondamental d'avoir des gabarits qui permettent un grand nombre de cyclistes à l'avenir, et cetera. Il est tout aussi important d'avoir aussi sur l'ensemble du territoire tout le maillage qui permette que, de n'importe quelle habitation ou de n'importe quel point de Wallonie, l'on puisse se rendre, par exemple, à une gare ou un magasin pas trop éloigné ou à une visite que l'on souhaite faire où que ce soit, sans pour autant que l'on soit nécessairement dans une situation de traverser toute la Wallonie. C'est pour cela qu'il est très important d'avoir un maillage suffisamment fin sur le plan local, mais qui vient se brancher sur le réseau structurant dès que l'on va s'orienter vers un grand pôle, vers une grande gare ou vers des déplacements plus longs. C'est la même logique qu'avec le réseau routier. Cette structuration est très importante pour le milieu rural : c'est là que la structuration joue le plus à plein. On va pouvoir relier les pôles – les cyclistes, mais aussi les transports en commun ainsi que les pôles de services – d'une manière telle que le vélo devienne vraiment utilitaire et utilisable au quotidien.

On agit par différents niveaux pour soutenir le déploiement de la politique au plan rural. On a ce mécanisme de droit de tirage qui concerne toutes les communes. On n'est pas dans un investissement uniquement dans quelques communes ou dans les grandes villes ; il y a une distribution sur l'ensemble du territoire. Il y a malgré tout une limite budgétaire et de faisabilité. On ne sait évidemment pas faire émerger spontanément en une année tout un réseau complètement développé. Cela va prendre encore un certain temps. En attendant, le travail est en cours dans toutes les zones de Wallonie, en ce compris au niveau rural.

Concernant les questions liées au droit de tirage évoquées par M. Douette et M. Matagne, on a parfois différé un peu de ce qui existe pour le PIC, parce que l'idée était de mettre le plus possible dans le décret. C'est la justification principale. Le système est tout à fait similaire, mais on a été le plus loin possible dans le décret pour ne pas devoir préciser les choses par arrêté. A priori, c'est la différence principale. Pour le reste, on est dans un système tout à fait similaire.

Vous avez raison, Monsieur Matagne, le RAVeL en tant que tel n'est pas mentionné, puisque le RAVeL est une infrastructure qui existe, qui est une reconversion d'anciens sites préexistants, qui a toute son utilité, mais qui a aussi une vocation touristique. Dès lors, le RAVeL n'est pas, dans tous ses tronçons, basé sur le même niveau d'importance hiérarchique du réseau. Des tronçons du réseau RAVeL vont se retrouver dans les cyclostrades ou d'autres seront moins structurants à l'échelle de la Wallonie et ne seront donc pas en tant que tels dans les cyclostrades. Le réseau RAVeL va être pris en compte puisqu'il existe et que c'est une infrastructure cyclable, mais le niveau de structuration que les différents tronçons représentent peut varier puisqu'il n'a pas été conçu de cette façon-là, dès lors qu'il a été conçu sur la base d'un existant. Il est évidemment très important que le réseau structurant soit crédible dans sa structuration, dans le fait que les différents tronçons soient équivalents les uns aux autres et que l'on ne se retrouve pas avec des morceaux qui seraient peut-être à vocation moins structurante, comme c'est le cas sur certaines parties du RAVeL.

Concernant le caractère réaliste, je dirais que c'est totalement réaliste, mais ce sont évidemment des choix politiques. Sous cette législation, nous avons consacré des moyens budgétaires très importants, à raison de 250 millions d'euros dans le plan Infrastructures, le droit de tirage vers les communes. Il faudra surtout que ces moyens soient poursuivis sous la législature suivante parce que le travail ne sera pas fini et qu'il y aura encore beaucoup d'infrastructures à faire. Il n'est pas sûr que l'on sache aller beaucoup plus vite que ce qui se fait aujourd'hui, parce qu'il y a une limite dans le chef des communes, dans le chef de la Région, en quantité de travaux que l'on sait mener simultanément et aussi dans les entreprises disponibles. Par contre, il

est très important que cela se poursuive sur plusieurs législatures et que le réseau continue d'être déployé.

J'ai bien noté la remarque de M. Douette concernant les interactions avec la terre agricole et avec les chemins de remembrement. Les chemins de remembrement sont évidemment aussi des infrastructures très utiles. Suivant les endroits, certains aménagements particuliers – la signalisation, et cetera – doivent être pris pour la sécurité des uns et des autres. Cela fait partie des infrastructures disponibles que l'on peut prendre en compte.

Pour terminer, M. Heyvaert insistait sur l'importance de l'évaluation. Effectivement, pour toutes les politiques où l'on souhaite se donner un objectif à long terme et des objectifs précis de chiffrage, de transfert de part modales, il est important que l'on ait un suivi régulier, une évaluation, et que l'on puisse adapter les mesures qui sont prises et voir quelles autres mesures doivent être prises ou amplifiées, de manière telle que l'on atteigne effectivement nos objectifs.

Je rappelle que l'objectif que le Gouvernement a fait sien et qui est celui de la stratégie régionale de mobilité, de multiplier par cinq d'ici 2030 la part modale du vélo, reste ambitieux et, en même temps, s'est fondé sur la nécessité de changer notre mobilité par rapport aux objectifs climatiques. Bien sûr, on doit suivre cela de près et, le cas échéant, réadapter si nécessaire les mesures et l'accompagnement qui est mis en œuvre.

Voilà, Monsieur le Président, par rapport aux différentes interventions.

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

M. Fontaine (PS). – Mon collègue, M. Matagne, a évoqué le réseau RAVeL. On pourrait aussi réfléchir au réseau points-nœuds, qui est mis en place maintenant par votre collègue, la ministre De Bue, qui est un réseau certes au départ touristique, mais qui est plus structurant déjà, puisqu'il utilise essentiellement les routes.

Le fait que les communes seront en partie à la manœuvre, il faudra les conscientiser qu'il y a déjà des choses qui sont faites et peut-être favoriser certains réseaux points-nœuds qui passent par le centre d'un village, par une gare, puisque c'est un petit peu le but.

Aussi, deuxième point, Monsieur le Ministre, par rapport au réseau cyclable, il y a soit les réseaux qui sont tracés par la couleur et, certes, cela va plus vite, c'est plus facile et c'est moins onéreux, mais c'est quand même nettement moins sécurisant sur certaines routes. Sur certaines routes, peut-être s'agit-il d'envisager plutôt, comme en Flandre, des sites propres.

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

M. Douette (MR). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Quand je vous écoutais, une petite réflexion. Vous avez parlé du RAVeL, il y a également, dans les zones rurales – vous allez dire que je reviens sur le remembrement –, toutes ces voiries qui sont déclassées. Il y a pas mal de communes qui ont pris le choix de déclasser des voiries afin de les rendre très clairement uniquement utilisables par le monde agricole ou les modes doux. Je prends l'exemple sur ma commune. On a déclassé plus de 80 kilomètres de voiries.

La grande difficulté que nous avons avec ces sites propres, pistes cyclables, pistes PIMACI, tout cela s'articule pour aller très vite.

Ce que je n'ai pas vu dans le décret, c'est peut-être une suggestion également, quand on déclassé ces voiries, les dispositifs pour empêcher les véhicules d'y aller sont très peu existants. Nous en testons, avec plusieurs communes, une dizaine. Peut-être faudrait-il, au niveau de la Région, dans le cadre du PIMACI, l'ajouter – il me semble ne pas l'avoir vu dans le décret : « un dispositif, quand une commune peut permettre des modes de subsidiation, quand on déclassé une voirie, à chaque côté, entrée et sortie, avoir un dispositif qui permet de sécuriser, le cas échéant, cette voirie, permettre le passage des véhicules agricoles ». Si vous le souhaitez, je peux vous envoyer quatre ou cinq dispositifs que nous testons pour l'instant en Hesbaye – communes rurales par excellence – qui portent leurs fruits. Cela permet également, quand ces voiries sont déclassées, d'accélérer le maillage que vous avez si brillamment exposé tout à l'heure.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Merci à M. le Ministre pour ces précisions.

Je me permets de vous réinterroger, c'est parce que mes collègues y ont fait référence.

Lorsque je vous interroge sur la position du RAVeL dans cet ensemble de réseau structurant, c'est parce que ces différents réseaux vont finalement se superposer. On peut imaginer que le réseau structurant utilise des réseaux qui sont déjà existants.

Techniquement – je pose la question en tant que municipaliste et ex-échevin des Finances, et vous allez tout de suite comprendre que je suis très intéressé évidemment –, si un RAVeL entre dans le réseau structurant, qui paie l'entretien, par exemple ? C'est là ma question. À partir du moment où vous définissez des lignes stratégiques dans votre réseau structurant, comment peut-on envisager la poursuite de l'entretien ou des aménagements, comme l'a très bien dit M. Douette, par rapport à des protections qui servent à empêcher les automobiles de se rendre sur ces voiries ? C'était la question concrète derrière.

Pouvez-vous nous apporter des précisions ?

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

M. Florent (Ecolo). – C'est une réflexion qui n'appelle pas de réponse.

À l'avenir, lorsque le Gouvernement définira ce réseau structurant, ces cyclostrades, ce serait également intéressant d'avoir une réflexion sur les cyclostrades ou les autoroutes cyclables dans les pays voisins de manière à imaginer des connexions. Je pense évidemment au Grand-Duché du Luxembourg, qui a des autoroutes à vélos qui sont en train de se mettre en place, et qui drainent un certain nombre de travailleurs tous les jours. Cela pourrait être un axe intéressant.

Même chose avec la France, qui a également une politique cyclable qui se met en place progressivement, et qui permet aux travailleurs d'utiliser ces réseaux et d'avoir une réflexion frontalière, transfrontalière par rapport à la définition des cyclostrades, qui permettront, vous l'avez bien compris, aux travailleurs et aux personnes qui vont d'un pays à l'autre de continuer leur trajet de la manière la plus fluide possible. On pense aujourd'hui au cyclostrade Brabant wallon-Bruxelles, c'est tout à fait normal de faire une connexion, et cela tombe sous le sens pour chacun. J'invite le Gouvernement à avoir cette même réflexion pour le transfrontalier.

Je me réjouis de cette avancée majeure, parce que, dans des régions rurales, la structuration du réseau cyclable est vraiment nécessaire. On se rend compte qu'il est souvent dangereux et périlleux d'aller sur les voies rapides.

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

M. Heyvaert (Ecolo). – Simplement pour rebondir sur ce que mes collègues ont dit.

Par rapport au point-nœud, je pense que c'est intéressant. Les points-nœuds auront un autre objectif : un objectif touristique. Il faudrait absolument retourner auprès de la ministre De Bue pour essayer que ces points-nœuds puissent indiquer ces réseaux structurants. Si l'on n'a pas sa carte, on les perd. Visuellement, il faut se dire : « À tel endroit, je vais pouvoir rejoindre une cyclostrade, à tel endroit, je vais pouvoir rejoindre un point important ». C'est quelque chose où l'on peut vraiment rassembler les choses.

Par rapport aux sites propres, venant du Brabant wallon, où l'on arrive à la fin des RAVeL et à la fin des infrastructures en dehors de la route, cela va être important. On va devoir prendre de la place aux voitures en Brabant wallon si l'on veut continuer la politique cyclable. Je souscris à tous les partis politiques qui veulent avancer de ce point de vue. En effet, si l'on veut des endroits où les vélos peuvent rouler en toute sécurité – par exemple en Brabant wallon –, on va commencer à

devoir prendre de la place quelque part. C'est important à signaler pour les prochaines années.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Mesdames et Messieurs les Parlementaires, quelques éléments complémentaires : pour revenir sur la question de M. Matagne concernant le RAVeL, en termes d'entretien, ce qui est prévu, c'est que les cyclostrades sont pris en charge par la Région au niveau de l'entretien. Pour le RAVeL d'une manière générale, la situation reste identique à aujourd'hui, si ce n'est les morceaux de RAVeL qui deviendraient des cyclostrades et qui feraient partie du réseau structurant. À ce niveau, c'est la Région qui prend l'entretien en charge.

Deuxièmement, pour ce qui concerne les points-nœud, il peut y avoir de la pertinence à ce que certains points-nœud soient intégrés également dans le réseau structurant. Le travail de définition du réseau, qui va être mené à partir de l'année prochaine sur trois années, va se faire progressivement sur les différentes régions. On ne saura pas tout faire en même temps, c'est un peu comme les bassins de mobilité organisés autour du TEC. En quelques années, on va refaire l'analyse concrète sur le terrain du réseau structurant. À ce moment, il y aura les interactions possibles avec les points-nœuds, soit en termes de signalisation, soit en termes d'adaptation de certains tracés, voire de déplacement de l'un ou l'autre point-nœud. En tout cas, il y aura une analyse fine sur le terrain de ce que donne le réseau en tant que tel.

Je suis bien d'accord avec M. Fontaine sur l'aspect sécurisant des infrastructures et des sites propres. Cela doit rester un objectif majeur d'une manière générale, mais l'on ne sait pas le faire immédiatement partout. Je pense qu'il est, à terme, sur les routes fort fréquentées et là où il y a un potentiel cyclable important, très important de disposer, chaque fois que c'est possible, de sites propres. Parfois, c'est compliqué des raisons de disponibilité du foncier, puisqu'il s'agit d'élargir l'assise de la route, ce qui n'est pas toujours possible immédiatement.

J'ai bien noté l'offre de service de M. Douette sur le dispositif et j'ai l'habitude de son implication locale. Sauf erreur, il est déjà possible, dans le cadre de PIMACI, de prévoir l'un ou l'autre dispositif, mais nous allons vérifier la formulation exacte.

J'ai bien noté la remarque de M. Florent concernant l'aspect transfrontalier, certainement avec le Grand-Duché, mais aussi en intrabelge. Nous avons plutôt une bonne collaboration sur le sujet puisque, dans les cyclostrades prévues jusqu'à Bruxelles, cela se passe assez bien dans la concertation entre les différents ministres de la Mobilité et des Travaux entre les trois

Régions de notre pays, ce qui permet une convergence des objectifs.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour vos précisions.

Vous dites que la Région prend en charge l'entretien des cyclostrades, mais vous savez aussi que la Région peut définir si un nouveau tronçon est soit une cyclostrade soit ce que vous appelez un tronçon supralocal. Dans ce cadre, est-ce la Région ou les communes qui prennent en charge ? C'était une demande de l'Union des villes et des communes de Wallonie. Qu'un tronçon déjà existant qui entre dans ce nouveau réseau global reste à charge des communes, je peux tout à fait l'entendre, mais lorsqu'un nouveau tronçon est ajouté sur décision du Gouvernement wallon et qu'il incombe à l'entretien des communes, cela devient complexe. Quelle est donc votre réflexion ?

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. – Le Gouvernement a fait l'arbitrage de prendre en charge, au niveau régional, l'entretien des cyclostrades non pas celui des liaisons fonctionnelles supralocales, car elles ont une liaison plus évidente avec les déplacements locaux, comme leur nom l'indique. C'est un choix que l'on peut discuter et qui évoluera peut-être dans le temps, mais c'est aussi une évolution par rapport à la situation actuelle. Comme vous l'avez vous-même mis en évidence, au niveau de RAVeL, l'entretien se passe au niveau des communes. Or, les RAVeL ont un intérêt qui dépasse l'intérêt communal. Pour ce qui concerne les cyclostrades, cela devient une obligation régionale, mais ce n'est pas ce qui a été prévu pour les liaisons fonctionnelles supralocales. Les choses continueront probablement à évoluer dans le futur.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Je vous remercie de prendre le temps de répondre à toutes mes questions.

Comme vous le savez, le confort de fonctionnement d'une piste cyclable, quel que soit son niveau de hiérarchie, tient à l'entretien que l'on en fait. Cela signifie que les tronçons qui seront définis comme des tronçons supralocaux risquent peut-être de ne pas être entretenus par certaines communes qui estimeront que ce n'est pas une priorité ou qui n'en ont pas les moyens, voire qui ne s'en donnent pas les moyens.

Allez-vous définir des obligations et des subsides ? Ainsi, on espère que, de bonne foi, les décideurs locaux vont entretenir correctement ces pistes cyclables.

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. – En effet, le décret permettra de définir certaines obligations minimales d'entretien, mais il n'est pas prévu pour l'instant de financement spécifique, comme il n'en existait pas jusqu'ici. Comme je vous l'ai dit, il y a une première avancée avec la prise en charge des cyclostrades. Il est vrai qu'il serait souhaitable – c'est ce que l'on va préparer – d'avoir un minimum d'obligations, sans charger les communes de manière exagérée, afin d'avoir un minimum d'harmonisation dans l'entretien du réseau.

M. le Président. – Des amendements (Doc. 1095 (2022-2023) N° 2 à 4) ont été déposés.

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

Examen et vote des articles

M. le Président. – Je vous propose de passer à l'examen et au vote des articles du projet de décret relatif à la politique cyclable et modifiant le décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales et le décret du 4 avril 2019 visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes (Doc. 1095 (2022-2023) N° 1).

La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (Les Engagés). – Je suis vraiment désolé.

Premièrement, peut-on avoir les quelques minutes pour adapter ? Deuxièmement, j'imagine que l'on peut poser des questions sur chacun des articles ou vous passez directement aux votes. Pouvons-nous d'abord faire le tour des articles avec les questions et des questions techniques.

M. le Président. – Non. Nous allons parcourir les amendements qui ont été déposés au texte donc les amendements techniques, amendement par amendement. J'espère que c'est clair pour tout le monde. Nous allons les parcourir un à un.

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Justement, ce n'était pas tout à fait clair. Je n'avais pas compris que les amendements de M. Matagne étaient des sous-amendements. Par contre, je n'ai pas eu les autres amendements.

Ce sont devenus des sous-amendements. D'accord. L'autre partie, je pense que je ne l'ai pas reçue, celles des services.

M. Matagne (Les Engagés). – Nous pouvons prendre deux minutes, Monsieur le Président, si vous êtes d'accord.

M. le Président. – Oui. Nous pouvons suspendre quelques minutes le temps que tout le monde ait pris connaissance de l'ensemble. Aucun problème. Nous suspendons la séance pour dix minutes.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 14 heures 52 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 15 heures 8 minutes.

M. le Président. – La séance est reprise.

PROJET DE DÉCRET RELATIF À LA POLITIQUE CYCLABLE ET MODIFIANT LE DÉCRET DU 1ER AVRIL 2004 RELATIF À LA MOBILITÉ ET À L'ACCESSIBILITÉ LOCALES ET LE DÉCRET DU 4 AVRIL 2019 VISANT À GÉNÉRALISER LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DE QUALITÉ EN WALLONIE ET À RENFORCER LA SÉCURITÉ DES CYCLISTES (DOC. 1095 (2022-2023) N° 1)

Examen et vote des articles (Suite)

M. le Président. – Je vous propose de passer à l'examen et au vote des articles du projet de décret relatif à la politique cyclable et modifiant le décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales et le décret du 4 avril 2019 visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes (Doc. 1095 (2022-2023) N° 1).

Vous avez reçu une dernière version des amendements, plus précisément des sous-amendements aux amendements techniques qui ont été déposés. Il y avait encore des petites modifications des services.

Je propose de parcourir l'ensemble des articles, amendements et sous-amendements.

Art. 1er à 2

Les articles 1er à 2 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 1er à 2 sont adoptés à l'unanimité des membres.

Art. 3

À cet article, un amendement n° 1 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) a été déposé par M. Hermant

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 1 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) est adopté à l'unanimité des membres.

L'article 3 tel qu'amendé est adopté à l'unanimité des membres.

Un amendement n° 2 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 3/1 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 2 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 3/1 est adopté à l'unanimité des membres.

Un amendement n° 3 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 3/2 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 3 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 3/2 est adopté à l'unanimité des membres.

Art. 4

À cet article, quatre amendements ont été déposés :

- l'amendement n° 1 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 2) déposé par M. Matagne ;
- l'amendement n° 2 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 2) déposé par M. Matagne ;
- l'amendement n° 3 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 2) déposé par M. Matagne ;
- l'amendement n° 4 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) déposé par M. Hermant.

Les amendements n° 1 à 3 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 2) sont retirés à la demande de leur auteur.

L'amendement n° 4 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 4 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) est adopté à l'unanimité des membres.

L'article 4 tel qu'amendé est adopté à l'unanimité des membres.

Un amendement n° 5 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 4/1 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 5 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 4/1 est adopté à l'unanimité des membres.

Un amendement n° 6 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 4/2 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 6 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 4/2 est adopté à l'unanimité des membres.

Un amendement n° 7 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 4/3 déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 7 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 4/3 est adopté à l'unanimité des membres.

Un sous-amendement n° 1 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 4) visant à modifier l'amendement n° 8 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) a été déposé par M. Matagne.

La parole est à M. Matagne pour présenter ce sous-amendement.

M. Matagne (Les Engagés). – Concernant la mise en œuvre d'un plan Wallonie cyclable : toutes les législatures, dans les 18 mois de la formation du Gouvernement, d'une durée de cinq ans, Monsieur le Ministre, comme vous l'avez précisé.

Concernant le bilan de chaque plan précédent, le projet de décret ne prévoit pas de forme particulière. J'aimerais savoir quelle est la forme que prend le bilan. S'agit-il d'un véritable rapport d'évaluation ou bien peut-on s'en tenir à un bilan relativement sommaire ?

Concernant le financement pluriannuel, cela nécessite obligatoirement un acte budgétaire. Si le budget ne suit pas les ambitions du plan, celui-ci ne peut pas être mis en œuvre, comme vous le savez.

Vous l'avez souhaité, évidemment, dans votre présentation, mais j'aimerais savoir comment vous interprétez la chose. Vous l'avez vu, j'ai un premier amendement qui dit que le bilan doit explicitement contenir un volet budgétaire pour rendre le bilan lisible des liquidations de crédit. C'est la raison pour laquelle

nous vous présentons l'amendement et espérons que vous allez le suivre.

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, on a prévu une formule relativement souple. Je pense qu'il existe le contrôle parlementaire. Je ne doute pas qu'il y aura des questions sur l'évaluation, le contenu, les critères, et cetera.

Le Parlement, par ailleurs, tient ses débats budgétaires. Ici, dans la formulation que vous proposez, vous nous proposez d'avoir, article par article, finalement, la liquidation effective des crédits. Cela devient vraiment un débat du niveau d'un débat budgétaire. C'est vrai que l'on n'a pas mélangé les deux débats. Ici, c'est une évaluation pour laquelle il est bien entendu souhaitable qu'il y ait des éléments précis d'évaluation, en ce compris budgétaires, mais dont la forme est laissée à l'appréciation du Gouvernement, sachant qu'il y a tous les moyens classiques de contrôle du Gouvernement, en ce compris les débats budgétaires, en général, deux fois par an.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Question subsidiaire, Monsieur le Ministre : qui fait le procès de l'évaluation ? Est-ce le Gouvernement, est-ce un organisme financé par le Gouvernement ? Est-ce un consultant tout à fait externe ? Merci.

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. – L'administration sera à la préparation de l'évaluation, comme cela se fait d'une manière générale avec certainement des interventions extérieures ; on peut penser à l'IWEPS ou à d'autres intervenants. Néanmoins, on est bien sur un rapport de type analyse des faits, recensement des actions, état des lieux du réalisé, et cetera, comme on le fait déjà aujourd'hui pour le climat ou pour toute une série de politiques. On n'a pas prévu un mécanisme extrêmement lourd, mais on peut toujours bien entendu solliciter des interventions extérieures.

M. le Président. – Le sous-amendement n° 1 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 4) visant à modifier l'amendement n° 8 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) est rejeté par 6 voix contre 2.

Un amendement n° 8 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 4/4 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 8 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 4/4 est adopté à l'unanimité des membres.

Un amendement n° 9 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 4/5 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 9 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 4/5 est adopté à l'unanimité des membres.

Un sous-amendement n° 2 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 4) visant à modifier l'amendement n° 10 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) a été déposé par M. Matagne.

La parole est à M. Matagne pour présenter ce sous-amendement.

M. Matagne (Les Engagés). – Cela concerne l'article 31.3 relatif à l'établissement d'un réseau cyclable structurant par le Gouvernement wallon, le réseau défini, comme les aménagements cyclables et les mesures de circulation. L'article dit également que des itinéraires alternatifs et des aménagements cyclables temporaires peuvent être localement mis en place dans l'attente de l'aménagement cyclable qualitatif définitif.

Concernant ce réseau cyclable structurant, Monsieur le Ministre, l'Union des villes et le pôle Mobilité étaient demandeurs d'intégrer dans la réflexion autour de ce réseau les communes. Ce n'est pas toutefois pas mentionné. J'aimerais savoir pourquoi.

Le décret sur la fonction consultative ne s'applique qu'aux décrets et aux arrêtés. Je ne vois pas comment le plan pourrait être défini obligatoirement par un AGW. J'aimerais avoir votre avis sur la question.

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 n'avons pas prévu non plus de passer systématiquement par arrêté puisque l'on rentre alors dans un système plus formel qui n'est pas forcément nécessaire ici s'il y a des adoptions successives qui sont menées de morceaux de réseau. Par contre, ce qui est prévu ici, c'est qu'il y ait une consultation des acteurs locaux dans le cadre d'une adoption par le Gouvernement, sans que cela prenne forcément la forme d'un arrêté.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Cela implique dès lors que l'Union des villes ne sera pas systématiquement concertée. C'est la raison pour laquelle nous avons

déposé notre amendement, comme vous l'aurez compris.

J'ai également d'autres questions concernant les mesures de circulation. Le Gouvernement peut-il imposer des normes de circulation sur la voirie communale ? Peut-il imposer des tronçons cyclables aux communes ? Les communes auront-elles, à chaque fois, leur mot à dire ? Enfin, le RAVeL entre-t-il totalement dans l'intégration de ce réseau cyclable structurant ?

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. – Vous dites que l'Union des villes ne sera pas concertée. Elle pourrait l'être, mais ce ne sera pas systématique. Par contre, les communes localement le seront bien entendu. Il n'est pas question d'imposer des tronçons indépendamment de cette concertation avec les communes. A priori, on n'est pas du tout dans une logique de décision qui ne respecterait pas l'avis des communes. C'est bien une « coconstruction » ou en tout cas une concertation qui permet d'élaborer ces tronçons de manière commune.

Il me semble que vous aviez une autre question, mais je l'ai oubliée, excusez-moi.

(Réaction d'un intervenant)

Là, on est dans la matière de sécurité routière. Cela peut effectivement arriver, dans la concertation avec les communes, qu'il y ait le choix de mettre en œuvre l'une ou l'autre mesure de circulation, mais c'est dans la compétence de sécurité routière.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Si je comprends bien, Monsieur le Ministre, même si le Gouvernement s'engage évidemment à avoir une concertation avec l'ensemble des communes concernées, il pourrait imposer un nouveau tronçon à la commune, même si cette dernière n'est pas volontaire.

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. – Probablement que oui pour ce qui concerne les cyclostrades puisque l'on est vraiment dans une logique de réseau régional. Sinon, c'est comme avec le droit de tirage : on n'est pas du tout dans une logique d'imposer des travaux à une commune. Ce sont les communes qui sont à la manœuvre, qui peuvent choisir leurs priorités, choisir la manière dont cela s'implique sur les différentes voiries. C'est exactement la même chose ici, si ce n'est qu'il y a un enjeu régional pour les cyclostrades. Là, effectivement, la décision doit pouvoir être de l'ordre de

la Région, même si le souhait est bien entendu que cela reste tout aussi concerté et convergent.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour la précision.

Concernant les mesures complémentaires de roulage, je faisais par exemple référence à un potentiel sens interdit qui pourrait être imposé par la Région alors qu'au niveau de la commune, on ne le souhaite pas pour différentes raisons bien légitimes. On sait que c'est parfois complexe de modifier le sens de circulation dans certaines voiries communales où le trafic est très peu dense ; la compréhension des mesures de circulation n'est pas toujours évidente par rapport aux riverains. La Région pourrait-elle imposer certaines mesures complémentaires de roulage, par exemple un sens interdit ?

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. – Oui, c'est la même réponse que je viens de donner. Pour les cyclostrades, cela pourrait éventuellement être nécessaire, mais l'objectif est clairement d'être dans la concertation. Pour le reste, on est clairement dans quelque chose de concerté et de convergent avec les communes.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Je pense dès lors qu'il y a un risque que ce décret déroge aux règles complémentaires de roulage qui seraient déjà établies précédemment. Il y a quelque part une incompatibilité dans ces mesures. Je vous demande de vérifier, si vous le voulez bien, Monsieur le Ministre. Le but n'est pas de vous embêter avec un détail, mais d'aboutir à un texte qualitatif qui fasse en sorte que tous les acteurs s'y retrouvent.

M. le Président. – Le sous-amendement n° 2 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 4) visant à modifier l'amendement n° 10 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) est rejeté par 6 voix contre 2.

Un amendement n° 10 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 4/6 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 10 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 4/6 est adopté par 7 voix et 1 abstention.

Un amendement n° 11 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 4/7 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 11 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 4/7 est adopté à l'unanimité des membres.

Un amendement n° 12 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 4/8 a été déposé par M. Hermant.

La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (Les Engagés). – J'avais une question concernant l'article 31/5. Le Gouvernement détermine les modalités de financement du réseau cyclable structurant. J'aimerais savoir de quel type de modalités de financement on parle. Pouvez-vous apporter des précisions, Monsieur le Ministre ?

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. – C'est ce que j'avais expliqué tout à l'heure dans la présentation : à la fois le droit tirage principalement pour ce qui concerne les communes et l'idée d'un guichet où les communes peuvent s'adresser pour le reste.

M. le Président. – L'amendement n° 12 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 4/8 est adopté à l'unanimité des membres.

Un sous-amendement n° 3 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 4) visant à modifier l'amendement n° 13 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) a été déposé par M. Matagne.

La parole est à M. Matagne pour présenter ce sous-amendement.

M. Matagne (Les Engagés). – Cela concerne l'entretien du réseau dont on a longuement parlé tout à l'heure. Nous souhaitons que si un nouveau tronçon est réalisé – que ce soit une cyclostrade ou, pour reprendre les termes précis, un tronçon supralocal –, il soit de l'entretien de la Région, puisque c'est elle qui impose ce nouveau tronçon qui fait partie d'une stratégie globale. On a donc un peu de mal à comprendre pourquoi on ferait une différence entre les deux. C'est la raison pour laquelle on dépose notre amendement de manière très brève.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Je comprends la

logique de M. Matagne. Je m'en suis expliqué tout à l'heure, le Gouvernement a choisi cette répartition. Il est clair que, dans la logique des liaisons supralocales, on a la dimension locale entre différentes supralocalités qui est clairement mise en avant, donc qui est d'autant plus impliquant des communes et de la priorité du niveau local. C'est sur cette base que le Gouvernement a fait cet arbitrage, mais il est discutable, et je peux comprendre votre argument.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre. Je m'opposerai donc à l'amendement.

M. le Président. – Le sous-amendement n° 3 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 4) visant à modifier l'amendement n° 13 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) est rejeté par 6 voix contre 1 et 1 abstention.

Un amendement n° 13 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 4/9 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 13 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 4/9 est adopté par 7 voix contre 1.

Un amendement n° 14 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 4/10 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 14 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 4/10 est adopté à l'unanimité des membres.

Art. 5

À cet article, cinq amendements ont été déposés :

- l'amendement n° 4 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 2) déposé par M. Matagne ;
- l'amendement n° 5 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 2) déposé par M. Matagne ;
- l'amendement n° 6 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 2) déposé par M. Matagne ;
- l'amendement n° 7 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 2) déposé par M. Matagne ;
- l'amendement n° 15 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) déposé par M. Hermant.

Les amendements n° 4 à 7 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 2) sont retirés à la demande de leur auteur.

L'amendement n° 15 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 15 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) est adopté à l'unanimité des membres.

L'article 5 tel qu'amendé est adopté à l'unanimité des membres.

Un amendement n° 16 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/1 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 16 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/1 est adopté à l'unanimité des membres.

Un amendement n° 17 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/2 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 17 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/2 est adopté à l'unanimité des membres.

Un amendement n° 18 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/3 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 18 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/3 est adopté à l'unanimité des membres.

Un sous-amendement n° 4 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 4) visant à modifier l'amendement n° 19 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) a été déposé par M. Matagne.

La parole est à M. Matagne pour présenter ce sous-amendement.

M. Matagne (Les Engagés). – Sommes-nous bien sur le sous-article 31/9 ?

(Réaction de M. le Président)

Merci.

C'est une précision. L'article 31.43-1 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation relatif au droit du tirage du FRIC, qui a servi d'inspiration – vous l'avez dit, Monsieur le Ministre –, mais qui n'est pas tout à fait semblable, dispose que « les communes reçoivent une subvention lorsque des travaux sont réalisés ». Dans le texte qui est prévu de votre côté, il est indiqué que « les communes peuvent recevoir... ». C'est une nuance, mais qui a toute son importance, parce que l'on sait que, quand on parle de subsidiation, cela peut

faire de gros changements et avoir de gros impacts sur les finances de nos communes. J'aimerais donc savoir pourquoi il y a une modification sans doute très subtile, mais qui pourrait avoir une importance particulière. Je dépose un amendement pour revenir au texte qui vous a servi d'inspiration.

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. – C'est une nuance importante, c'est-à-dire que cela restera de la responsabilité du Gouvernement, soit à sa constitution, soit au cours de l'exercice de la législature, d'octroyer des budgets supplémentaires. Si ce choix a été fait par le Gouvernement – parce que je pourrais vous suivre assez facilement dans mon objectif de déploiement de la politique cyclable –, c'est parce qu'il faut bien admettre que la situation budgétaire de la Région ne permet pas facilement d'ajouter des engagements structurels de manière « inconséquente », sans avoir l'épuration globale. On est plutôt dans une démarche, qui était d'ailleurs relayée par votre groupe, de réduction des engagements structurels. C'est donc un peu contradictoire, surtout que cela n'avait pas été décidé par l'accord de gouvernement dans la trajectoire budgétaire. Ce serait donc clairement un engagement structurel budgétaire supplémentaire.

Il est donc tout à fait souhaitable – les différents groupes ici présents peuvent y veiller à l'avenir – que les prochaines législatures continuent de réaliser ce genre d'investissement et même continuent de les augmenter, mais le Gouvernement n'a pas souhaité proposer au Parlement de prendre un engagement structurel supplémentaire de cet ordre, c'est la raison de ces termes.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, d'abord pour la précision. La question vient par rapport au fait d'éviter qu'il y ait une disparité entre les communes, que certaines soient davantage financées que d'autres. On sait que c'est possible, un collègue a parlé tout à l'heure du fait du prince. C'était le sens de ma question : j'aimerais être rassuré quant au fait que toutes les communes pourront être soutenues de la même manière.

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. – On est bien ici dans l'exercice du droit de tirage. Donc ici, c'est la faculté pour le Gouvernement d'activer le droit de tirage et d'en définir l'ampleur. Ce n'est pas de l'activer pour certaines communes et de ne pas l'activer pour d'autres. On reste bien dans une logique de droit de tirage. C'est plutôt l'engagement structurel, budgétaire, irréductible

qui n'est pas pris ici parce que cela a des conséquences importantes pour le budget de la Région et donc il faudra que les prochains gouvernements décident formellement de continuer ces investissements. Je pense que c'est évidemment tout à fait souhaitable. Il ne s'agit évidemment pas de faire de la politique différente d'une commune à l'autre.

M. le Président. – Le sous-amendement n° 4 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 4) visant à modifier l'amendement n° 19 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) est rejeté par 6 voix contre 2.

Un amendement n° 19 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/4 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 19 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/4 est adopté par 7 voix et 1 abstention.

Un sous-amendement n° 5 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 4) visant à modifier l'amendement n° 20 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) a été déposé par M. Matagne.

La parole est à M. Matagne pour présenter ce sous-amendement.

M. Matagne (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, cela concerne le rapport entre le droit de tirage et le plan stratégique transversal des communes. Il est indiqué que pour avoir droit à ce droit de tirage, les projets doivent figurer, ou en tout cas la volonté d'avancer dans la mise en œuvre de cyclostrades, doit être inscrite légitimement dans le plan stratégique transversal. Sauf que, comme vous le savez, ce plan n'a aucune valeur réglementaire d'une part. D'autre part, que toutes les communes ne l'ont pas fait avec le même engagement, pour le dire poliment. Par ailleurs, en fonction des administrations en capacité de mettre en œuvre, ou en tout cas de rédiger et de mettre en œuvre par la suite des plans stratégiques transversaux, on sait aussi que les plus petites communes sont moins à l'aise parce qu'elles ont moins de collaborateurs qui ont déjà beaucoup de missions à remplir, et que parfois le PST se résume à une phrase. C'est une anecdote que je me permets de citer sans citer la commune, mais il y a une commune aux alentours des barrages de l'Eau d'Heure dont le PST contient trois lignes. Et ces trois lignes disent « je vais faire des routes ». Ce n'est pas une blague, Monsieur le Ministre, c'est son bourgmestre lui-même qui me l'a dit. Et donc voilà. Je pense évidemment que ce n'est pas pour autant que cette magnifique commune aux abords des barrages de l'Eau d'Heure n'a pas envie de voir des infrastructures cyclables développées sur son territoire. Et donc, j'imagine que l'on peut adapter cette partie du texte. Je pense que c'est même primordial parce que ce n'est pas parce que ce n'est pas écrit dans un PST que ce n'est pas la volonté d'un

collège communal. Je vous remercie d'avance. Donc, chers collègues, il y a un amendement qui dit que l'on doit supprimer cette obligation que je considère relativement dangereuse.

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. – Oui, je comprends effectivement l'argument. Maintenant, je pense que l'administration a une approche tout à fait pragmatique par rapport à cela et n'est donc pas dans une lecture rigoriste des différents PST. De nouveau, on est ici dans une similitude aussi avec le PIC. C'est dans cet ordre d'analyse que le Gouvernement a prévu cette disposition.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Je pense que c'est une erreur, Monsieur le Ministre. Je pense que si vous obligez que ce soit inscrit dans le plan de mobilité, cela peut être relativement intéressant parce que l'on sait derrière tout ça qu'il y a souvent de la concertation intercommunale. Il y a derrière des collaborateurs formés qui ont pris le temps de réaliser ce plan de mobilité. Celui-ci est passé au conseil communal. Cela a été voté au conseil communal, contrairement à un PST qui est présenté au conseil communal, sauf erreur de ma part. On peut évidemment se donner le temps de la réflexion et passer aux autres articles pour ne pas perdre du temps. Mais je pense que cela mérite vraiment d'en tenir compte. Si ce n'est pas inscrit dans le PST et que c'est inscrit dans le plan de mobilité, la commune se verrait sanctionnée. Par ailleurs, concernant justement mon amendement précédent, cela voudrait dire que si une commune l'a inscrit dans son plan de mobilité, mais pas dans son PST, mais qu'une autre commune aux alentours, elle, l'a fait correctement, suivant vos directives, l'administration, pour se protéger – c'est bien normal qu'un fonctionnaire garantisse la qualité de son travail sur tous les plans –, pourrait finalement dire à une commune qu'elle ne sera pas financée et que ses crédits iront vers une autre commune qui, elle, a tout simplement inscrit dans son PST sa volonté de développer des voiries cyclables. C'est la raison pour laquelle je vous interpelle précisément sur ce sujet. Je pense que s'il y a bien un amendement à soutenir, chers collègues, c'est celui-là.

M. le Président. – Le sous-amendement n° 5 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 4) visant à modifier l'amendement n° 20 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) est rejeté par 6 voix contre 2.

Un amendement n° 20 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/5 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 20 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/5 a été adopté par 7 voix contre 1.

Un amendement n° 21 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/6 a été déposé par M. Hermant.

La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (Les Engagés). – Excusez-moi, chers collègues, mais je préfère ne pas faire de bêtises. Article 31/11, Monsieur le Président, Monsieur le Ministre : la quote-part de chaque commune sera définie via le droit de tirage et est basée sur une formule contenant les kilomètres de voirie et le revenu moyen par habitant. Je ne peux pas entendre que le revenu moyen par habitant va pouvoir définir votre stratégie en termes de mobilité, cela ne change rien. Que l'on soit plus favorisés ou moins favorisés – pour le dire poliment –, votre stratégie d'aménagement du territoire ne doit pas être sanctionnée sur ce point. Finalement, les deniers qui vont être débloqués doivent servir à une politique de mobilité et ne vont servir à rien d'autre. Dès lors, j'aimerais savoir, Monsieur le Ministre, si vous pouvez envisager de modifier cela.

Par ailleurs, c'est la raison pour laquelle j'avais déposé un amendement pour fixer le taux de subventionnement à 60 %, comme dans le cadre du FRIC, et je pense que cela peut être évidemment modifié via cavaliers budgétaires par la suite si le Gouvernement souhaite subsidier davantage.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Merci, Monsieur le Président. Cette question du critère de revenu est héritée également du PIC. On a essayé vraiment que les systèmes soient les plus similaires pour que ce soit plus simple pour les communes. Ce n'est pas le seul élément, mais cela vise précisément à soutenir plus fortement les communes qui ont moins de revenus, dont les habitants ont moins de revenus et dont la commune, par conséquent, a aussi moins de revenus. Dès lors, c'est une forme de discrimination positive et c'est tout à fait similaire à ce qui vient effectivement du PIC.

Par rapport à la fourchette 60-80 %. On a voulu effectivement garder une certaine ouverture de ce point de vue là. Là, je ne comprends pas très bien votre proposition de limiter à 60 % là où il y a plutôt un intérêt pour la politique cyclable effectivement à avoir une fourchette qui permet malgré tout une certaine latitude.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Ce n'est pas moi qui le veux, c'est l'Union des villes et communes de

Wallonie, Monsieur le Ministre. Oui, évidemment, je fais la proposition mienne, si l'on peut le dire de cette manière. Mais c'est aussi parce que justement, si vous souhaitez coller au maximum avec le FRIC. D'un côté, vous me dites que vous collez au maximum au texte, mais d'autre part vous ne le faites pas. Dès lors, à un moment donné, il faut que vos arguments collent tout le long de la route, si je puis dire.

M. le Président. – L'amendement n° 21 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/6 est adopté par 7 voix contre 1.

Un amendement n° 22 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/7 a été déposé par M. Hermant.

Cet article ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 22 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/7 est adopté par 7 voix contre 1.

Un sous-amendement n° 6 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 4) visant à modifier l'amendement n° 23 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) a été déposé par M. Matagne.

La parole est à M. Matagne pour présenter ce sous-amendement.

M. Matagne (Les Engagés). – Cet amendement vise à fixer le taux de subventionnement comme dans le FRIC, soit à hauteur de 60 %, Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues.

M. le Président. – M. le Ministre me fait savoir qu'il a déjà répondu.

Le sous-amendement n° 6 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 4) visant à modifier l'amendement n° 23 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) est rejeté par 6 voix contre 2.

Un amendement n° 23 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/8 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 23 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/8 est adopté par 7 voix contre 1.

Un amendement n° 24 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/9 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 24 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/9 est adopté à l'unanimité des membres.

Un amendement n° 25 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/10 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 25 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/10 est adopté à l'unanimité des membres.

Un amendement n° 26 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/11 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 26 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/11 est adopté à l'unanimité des membres.

Un sous-amendement n° 7 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 4) visant à modifier l'amendement n° 27 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) a été déposé par M. Matagne.

La parole est à M. Matagne pour présenter ce sous-amendement.

M. Matagne (Les Engagés). – C'est concernant les procédures de la réunion plénière d'avant-projet qui se tient avant d'entamer les procédures, le pôle Mobilité était largement demandeur que les agriculteurs soient directement visés dans les concertations. Ce n'est pas spécifiquement indiqué dans le texte. J'aimerais savoir pourquoi, Monsieur le Ministre, vous n'avez pas envisagé de suivre cette proposition. Dès lors, j'ai déposé un amendement qui le demande.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Je pense effectivement qu'il est tout à fait souhaitable que différents usagers, qui cohabitent et qui utilisent les voiries concernées, soient associés bien entendu à la concertation. Maintenant, je trouve cela un petit peu embêtant de faire un focus uniquement sur les agriculteurs, parce que je pense qu'il y a d'autres niveaux d'usagers, il y a l'ensemble des habitants de la commune et les usagers concernés qui sont finalement concernés par cette consultation. Je ne pense pas souhaitable de focaliser sur uniquement un seul type d'usagers, même si je comprends effectivement la proposition initiale, qui vient essentiellement des syndicats d'agriculteurs. Il est tout à fait souhaitable que la concertation les concerne, mais elle concerne aussi l'ensemble des usagers. Je pense que c'est important de ne pas faire de distinction spéciale.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Je ne souhaite pas faire de distinction spéciale, Monsieur le Ministre. Mon très cher collègue, M. Manu Douette, a mentionné tout à l'heure des voiries agricoles qui allaient entrer directement dans le réseau structurant qui est évoqué, à l'instar de certains tronçons de RAVeL. J'aimerais savoir pourquoi ces voiries agricoles, qui, comme leur nom l'indique, concernent directement les agriculteurs, pourquoi ils ne peuvent pas être concertés. On sait que la problématique, en tout cas l'utilisation de la voirie avec des machines agricoles qui sont relativement volumineuses, cela pose parfois certains problèmes pour évoluer sur des voiries où des aménagements ont été réalisés. Je pense que la plupart des municipalistes qui travaillent sur les projets de mobilité dans leurs communes tiennent évidemment compte de l'avis des agriculteurs. Il n'y a pas de raison ici qu'on ne le fasse pas. C'est l'objet de mon amendement.

M. le Président. – Le sous-amendement n° 7 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 4) visant à modifier l'amendement n° 27 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) est rejeté par 6 voix contre 1 et 1 abstention.

Un amendement n° 27 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/12 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 27 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/12 est adopté par 7 voix contre 1.

Un amendement n° 28 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/13 a été déposé par M. Hermant.

La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (Les Engagés). – Quelques petites questions.

Les subventions du droit de tirage permettent de financer des aménagements relatifs aux piétons et cyclistes et à l'intermodalité. J'aimerais savoir ce qu'il faut entendre par des aménagements pour les piétons. Par exemple, pourra-t-on refaire un trottoir ? On sait que ce sont des questions qui reviennent souvent sur la table.

Quid de l'intermodalité ? Construire un mobipôle comprenant des bornes de rechargement, pour ne reprendre que cet exemple, pourrait-il être envisagé dans ce type de financement, ou encore un parking de dissuasion ?

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. – La logique, c'est de

suivre les priorités. C'est sur cette base-là aussi que la Région subventionne les projets. Clairement, la réalisation d'un mobipôle qui prend tout de suite une ampleur importante, avec de gros budgets, et cetera, n'est pas la priorité de la politique cyclable. Par contre, il peut y avoir, de manière secondaire, certains éléments qui viennent se raccorder à un mobipôle ou qui viennent prévoir, par exemple, un parking cycliste en lien avec le mobipôle. La logique est en tout cas bien de suivre l'ordre de priorité de déploiement de la politique cyclable et donc d'avoir une certaine hiérarchie.

M. le Président. – L'amendement n° 28 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/13 est adopté à l'unanimité des membres.

Un amendement n° 29 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/14 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 29 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/14 est adopté à l'unanimité des membres.

Un amendement n° 30 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/15 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 30 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/15 est adopté à l'unanimité des membres.

Un amendement n° 31 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/16 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 31 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/16 est adopté à l'unanimité des membres.

Un amendement n° 32 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/17 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 32 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/17 est adopté à l'unanimité des membres.

Un amendement n° 33 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/18 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 33 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/18 est adopté à l'unanimité des membres.

Un amendement n° 34 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/19 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 34 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/19 a été adopté à l'unanimité des membres.

Un amendement n° 35 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/20 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 35 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/20 est adopté à l'unanimité des membres.

Un amendement n° 36 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/21 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 36 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/21 est adopté à l'unanimité des membres.

Un amendement n° 37 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/22 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 37 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/22 est adopté à l'unanimité des membres.

Un amendement n° 38 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/23 a été déposé par M. Hermant.

La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (Les Engagés). – Cet article 31/24 dit que le Gouvernement peut organiser un régime transitoire jusqu'en 2024. J'imagine donc que le Gouvernement wallon va terminer la législature avec son projet PIMACI actuel tel que réglé par arrêté ministériel et circulaires. Si tel n'est pas le cas,

Monsieur le Ministre, j'aimerais savoir comment vous envisagez un régime transitoire et comment ce dernier va s'opérer.

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. – C'est tout à fait pertinent comme question. Effectivement, nous prévoyons un nouvel arrêté pour la période 2022-2024 pour articuler cette transition.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre.

M. le Président. – L'amendement n° 38 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 5/23 est adopté à l'unanimité des membres.

Art. 6

À cet article, un amendement n° 39 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 39 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) est adopté à l'unanimité des membres.

L'article 6 tel qu'amendé est adopté à l'unanimité des membres.

Art. 7

À cet article, deux amendements ont été déposés :

- l'amendement n° 8 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 2) déposé par M. Matagne ;
- l'amendement n° 40 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) déposé par M. Hermant.

L'amendement n° 8 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 2) est retiré à la demande de son auteur.

L'amendement n° 40 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 40 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) est adopté à l'unanimité des membres.

L'article 7 tel qu'amendé est adopté à l'unanimité des membres.

Un sous-amendement n° 8 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 4) visant à modifier l'amendement n° 41 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) a été déposé par M. Matagne.

La parole est à M. Matagne pour présenter ce sous-amendement.

M. Matagne (Les Engagés). – Il concerne la suppression de l'article 4. Le réseau SOFICO, à savoir les autoroutes et les voiries régionales, est désormais concerné par l'obligation pour la Région wallonne d'analyser la pertinence d'intégrer des voiries cyclables. Si l'on supprime cet article, cela signifierait – peut-être que je me trompe, mais j'imagine que vous allez m'apporter la réponse – que la Région doit à chaque fois se justifier à elle-même pourquoi elle ne réalise pas de voiries cyclables sur les autoroutes et sur les voiries régionales à gabarit très important. Je pense donc qu'il faut conserver cet article, puisqu'il permet une plus grande efficacité, pour que la Région n'ait pas à se justifier à elle-même, à chaque fois, pourquoi elle ne réalise pas une piste cyclable sur une autoroute ? C'est la proposition qui est faite, chers collègues.

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. – C'est une question qui paraît simple, mais qui est tout de même un petit peu plus complexe. Si vous prenez, par exemple, les cyclostrades le long de la E411 vers Bruxelles, on est clairement en lien avec l'infrastructure autoroutière. Bien entendu, on ne va pas mettre une piste cyclable en tant que telle sur la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute, mais, par contre, dans le domaine SOFICO et à proximité des autoroutes ou des autres chaînons structurants, on peut quand même avoir l'intérêt ou le souhait de développer les pistes cyclables. Donc, c'est pour cela que nous l'avons maintenu pour garder la possibilité maximale même si vous avez aussi raison de dire qu'à certains endroits, cela n'aura pas de sens et ne pourra pas être mis en œuvre.

M. le Président. – Le sous-amendement n° 8 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 4) visant à modifier l'amendement n° 41 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) est rejeté par 7 voix contre 1.

Un amendement n° 41 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 7/1 a été déposé par M. Hermant.

Cet amendement ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'amendement n° 41 (Doc. 1095 (2022-2023) N° 3) visant à insérer un article 7/1 est adopté par 7 voix contre 1.

Art. 8

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

L'article 8 est adopté à l'unanimité des membres.

Vote sur l'ensemble

M. le Président. – Nous allons voter sur l'ensemble du projet de décret relatif à la politique cyclable et modifiant le décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales et le décret du 4 avril 2019 visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes (Doc. 1095 (2022-2023) N° 1).

À l'unanimité des membres, la Commission de l'énergie, du climat et de la mobilité recommande l'adoption du projet de décret, tel qu'amendé, par l'assemblée plénière.

Confiance au président et au rapporteur

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

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

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

INTERPELLATION DE M. HERMANT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LA DÉCISION D'ORES DE NE PAS AUGMENTER SES TARIFS DE DISTRIBUTION »

QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LE RAPPORT DE LA COMMISSION WALLONNE POUR L'ÉNERGIE (CWAPE) AU GOUVERNEMENT ET LES RÉDUCTIONS DES FACTURES ÉNERGÉTIQUES »

QUESTION ORALE DE M. DOUETTE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LA DÉCISION DU CONCLAVE BUDGÉTAIRE DE FAIRE CONTRIBUER LES GESTIONNAIRES DE RÉSEAUX DE DISTRIBUTION (GRD) POUR DIMINUER LA FACTURE ÉNERGÉTIQUE DES CITOYENS »

QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LA RÉACTION DU GOUVERNEMENT WALLON FACE AU REFUS D'ORES DE RÉDUIRE SA TARIFICATION »

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

- M. Hermant, sur « la décision d'ORES de ne pas augmenter ses tarifs de distribution » ;
- M. Fontaine, sur « le rapport de la Commission wallonne pour l'énergie (CWAPE) au Gouvernement et les réductions des factures énergétiques » ;
- M. Douette, sur « la décision du conclave budgétaire de faire contribuer les gestionnaires de réseaux de distribution (GRD) pour diminuer la facture énergétique des citoyens » ;
- M. Antoine, sur « la réaction du Gouvernement wallon face au refus d'ORES de réduire sa tarification ».

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

M. Hermant (PTB). – Monsieur le Ministre, suite au conclave budgétaire, la première mesure annoncée par votre gouvernement pour faire face à la crise énergétique était une « Contribution des GRD pour diminuer la facture énergétique des citoyens ».

On a appris que les GRD avaient fait des bonis en 2021 et que des bonis étaient prévus pour 2022. On a vu par la suite que les GRD vous ont envoyé promener. Selon le porte-parole de Resa, ce GRD n'aurait pas de boni en 2023. Pour ORES, son directeur, M. Grifnée, aurait déclaré qu'il ne serait pas non plus possible d'accorder des diminutions de tarif pour 2023 ; décision approuvée lors de son conseil d'administration.

Pour 2023, le responsable d'ORES a dit : « Nous avons besoin de ce matelas de 150 millions d'euros pour faire face aux surcoûts auxquels fait face ORES ». Il aurait ajouté dans la presse : « Le positionnement du conseil d'administration était connu de longue date ». Il y a deux cas de figure : soit ORES a raison et ils ont effectivement besoin de cet argent, soit ils ont tort et ils n'ont pas besoin de cet argent. Dans le premier cas, vous êtes le Gouvernement des effets d'annonce. Il y a quelques mois, vous avez annoncé que les familles wallonnes allaient recevoir un chèque Énergie ; il n'y a rien eu. Maintenant, vous annoncez prendre une partie des bonis des GRD pour réduire la facture des gens. En fait, il n'y aura aucune diminution. Vous annoncez dans la presse des mesures, mais ce Gouvernement n'est pas capable de les mettre en œuvre. C'était un nouvel effet d'annonce et vous le saviez dès le départ, puisque vous avez déclaré que le Gouvernement n'avait pas autorité pour prélever les bonis des GRD. Les GRD vous avaient apparemment déjà signalé qu'il n'y aurait pas de distribution possible sur les factures d'énergie. Les familles ont besoin d'aide, mais pas de faux espoirs. C'est ce qu'il s'est passé ici. Cette séquence montre l'inertie et le manque de volonté politique du Gouvernement wallon pour aider ces familles dans la plus grande crise énergétique de ces dizaines de dernières années. Il est un peu facile de déclarer que vous n'avez pas autorité sur les GRD, puisque vos partis ont bien des représentants au sein du conseil d'administration d'ORES : il y a un bourgmestre PS qui est président du conseil d'administration, le vice-président est un bourgmestre MR et Ecolo y est représenté par plusieurs administrateurs. Les administrateurs de vos partis n'ont pas défendu les positions du Gouvernement wallon de redistribuer ces bonis aux familles.

La deuxième situation serait qu'ORES ait tort. Dans ce cas, cela veut dire qu'il y a des bonis qui peuvent être distribués aux familles. En 2021 et 2022, les GRD ORES et Resa ont réalisé des bonis de 180 millions d'euros, selon la presse. C'est sans compter les réserves dont disposent les GRD. On est allé voir dans les bilans de ces entreprises : 571 millions d'euros pour ORES et 145 millions d'euros pour Resa. Tout cet argent vient des factures qui se sont accumulées sous forme de réserve au niveau des GRD. Si les GRD ont tort, il va falloir aller chercher cet argent. Quelles mesures allez-vous prendre pour puiser dans les réserves des GRD et ainsi aider les familles qui en ont plus que besoin ? Nous sommes dans une situation grave et il est vraiment légitime de redistribuer l'argent des GRD ; argent issu

des factures. Pourquoi le Gouvernement wallon n'a-t-il pas encore annoncé de mesures pour aller chercher cet argent ?

Tout cela montre si la piste des GRD est encore exploitable ou non – vous allez nous répondre –, mais s'il y a une nécessité pour avoir d'autres pistes pour baisser la facture des ménages.

Nous avons depuis des mois et des mois dénoncé qu'il y avait 900 euros sur la facture des ménages qui dépendaient directement des compétences du Gouvernement wallon, mais il n'y a toujours rien. Il n'y a toujours rien pour baisser le montant de cette facture. Il y a plein de pistes qui sont possibles, au niveau des certificats verts et des taxes vertes ; taxes vertes qui représentent 171 euros sur la facture des ménages. Vous pouvez supprimer ce mécanisme pour diminuer la facture des ménages, mais vous n'avez toujours rien fait là-dessus.

Au niveau de la charge qui va à Elia, là aussi, votre Gouvernement a décidé de réfléchir à des mesures pour diminuer cette surcharge. Depuis un an que cette crise dure, nous n'avons rien vu du tout.

Jusqu'ici, depuis un an que cette crise dure, on ne voit rien du tout. Il y a donc là des mesures à prendre en mobilisant le fonds Kyoto, comme nous l'avons dit à plusieurs reprises, mais rien n'est encore prévu. Tout le monde peut constater qu'aucune initiative n'est prise par le Gouvernement pour réduire les charges wallonnes de la facture. Quand cela va-t-il changer ? Nous attendons des mesures d'urgence pour les Wallons et les Wallonnes, pour les familles qui attendent que la facture baisse.

Évidemment que les mesures les plus importantes sont à faire au niveau fédéral, comme baisser les prix, bloquer les prix de l'énergie, aller chercher les surprofits. Cependant, au niveau wallon, des mesures doivent être prises par la Région wallonne pour diminuer les charges wallonnes. Là, nous ne voyons rien du tout et nous vous demandons de prendre des mesures le plus rapidement possible.

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

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, dans un tout autre style, je vais m'atteler à rappeler les choses et à vous poser des questions parce que nous aimerions avoir des éclaircissements avant de dire que rien n'est fait.

La crise énergétique frappe de plein fouet les Wallons et les Wallonnes. Il revient à chaque niveau de pouvoir de prendre des mesures pour soutenir nos concitoyens. Dans cette optique de réduction des factures énergétiques, le Gouvernement a demandé à la CWaPE un rapport sur les pistes d'action pour réduire la

facture énergétique de nos concitoyens. Le constat est là.

Parmi les différentes pistes, l'une d'entre elles a été récemment relayée par la presse et pourrait peut-être permettre à certains de nos concitoyens de bénéficier d'une « ristourne » sur leur facture énergétique, mais pas dans toute la Wallonie, cette piste étant conditionnée aux différents gestionnaires de réseaux.

Néanmoins, cette piste se heurte à plusieurs difficultés, notamment liées à l'équité d'un tel fonctionnement. Pourquoi l'un et pas l'autre ? Or, depuis la présentation de ce rapport, ORES a lui-même décidé et annoncé ne pas augmenter ses tarifs pour 2023.

Quelles pistes préconise la CWaPE dans son rapport ?

ORES ayant décidé de ne pas augmenter ses tarifs en 2023, d'autres gestionnaires de réseaux de distribution vont-ils lui emboîter le pas ? Pouvez-vous nous éclairer à ce sujet ?

Avez-vous concerté les différents gestionnaires de réseaux sur l'approche à tenir pour soulager le portefeuille des ménages wallons ?

Considérant les mesures proposées par la CWaPE dans son rapport, quelles seraient les économies possibles sur la facture des ménages wallons ?

Quel serait l'impact économique selon les différents GRD wallons ?

Enfin, quelle est la marge de manœuvre des GRD de plus petite taille, ancrés dans une approche de proximité avec la population ?

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

M. Douette (MR). – Monsieur le Ministre, le Gouvernement wallon a décidé de faire contribuer les GRD et les grands producteurs d'énergies renouvelables pour diminuer la facture énergétique des citoyens. Pour les GRD, on parle de 150 millions d'euros de « trop perçu » qui devraient logiquement retourner dans la poche des citoyens lors de la prochaine période tarifaire.

Le moins que l'on puisse dire est que la mesure a été mal reçue par l'ensemble des GRD, notamment chez ORES. Lors de son audition du 20 octobre dernier, M. Grifnée, le patron d'ORES, a pu dire tout le mal qu'il en pensait. Il a confirmé que conseil d'administration d'ORES, à l'unanimité, a pris attitude par rapport à cela. Je vais vous éviter l'ensemble des éléments qu'il a pu annoncer lors de cette audition, car vous les connaissez aussi bien que moi.

Comment réagissez-vous à ces déclarations ? Les GRD ne subissent-ils pas l'inflation, comme d'autres

structures ? Cet argent ne serait-il pas plus utile au niveau de l'amélioration du réseau ? Je comprends bien la situation où il faut que des financements retournent dans la poche des citoyens. Une proposition est faite en disant : « Limitons les subventions, notamment vers le renouvelable, ce qui permettra de faire des économies sur la facture du citoyen. »

Au niveau des GRD, la question que je vous pose est : est-ce la bonne solution d'aller rechercher ces 150 millions d'euros tout en sachant tous les projets que vous souhaitez et que nous souhaitons mettre en place ? On parle de panneaux, d'éoliennes, du renouvelable, de communautés d'énergie. Excusez-moi, malheureusement le réseau n'est pas adapté du tout, on en a encore parlé lors des précédentes commissions. Je pense que tous ces projets sont super-intéressants au niveau de notre Parlement et du Gouvernement, mais il faudrait commencer par le b.a.-ba, c'est-à-dire avoir un réseau qui permette de tenir le coup.

Je me pose la question quand je vois que l'on va rechercher ces 150 millions d'euros. Certes, ils sont là, puisqu'ils sont présents et que l'on va rechercher encore une audition. Il n'y a pas tellement longtemps, une étude Schwartz a été expliquée en commission. Je crains que, à force de trop presser le citron des GRD, on en arrive au point d'avoir encore un moindre financement du réseau qu'actuellement. Je me demande, au final, qui va payer ce réseau pour qu'il soit dans un état convenable afin de mettre en place tous les projets que l'on vote ici, dont notamment les communautés d'énergie.

Mes questions sont donc simples : comment réagissez-vous aux déclarations des différents GRD ? Subissent-ils l'inflation ou pas ? Cet argent ne serait-il pas, selon vous, peut-être plus utile à réinjecter dans la mise en état du réseau ?

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

M. Antoine (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, lors de la présentation non chiffrée du conclave budgétaire, le Gouvernement a annoncé, semble-t-il à votre initiative et avec une certaine audace et même fierté, une contribution à charge des GRD et des grands producteurs d'énergie pour – c'était votre objectif – diminuer la facture en électricité, voire de gaz, de nos concitoyens.

Reconnaissons, pour avoir exercé la matière et pour avoir été à la base du décret constitutif d'ORES, que j'étais particulièrement surpris de cette annonce, d'autant qu'elle n'était pas précédée d'une quelconque concertation digne de ce nom avec l'ensemble des GRD de Wallonie, qu'elle ne reposait pas sur une analyse financière et technique sérieuse, qu'elle méprisait les prérogatives des uns et des autres et qu'elle méconnaissait surtout, ne l'oublions pas – M. Douette

vient de l'indiquer furtivement – que les GRD appartiennent aux communes et qu'il y a là d'autres pouvoirs publics concernés.

Reprenons la situation des uns et des autres. ORES vous a poliment répondu par la négative, démontrant au passage – c'est ce qui est inquiétant pour le Gouvernement – leur impossibilité financière d'accéder à votre demande assez curieuse et dénonçant au passage votre impuissance réglementaire à obtenir de leur part une réduction tarifaire, puisque la CWaPE aurait dû intervenir par ailleurs.

Rappelons aussi la situation d'ORES qui, grâce à une gestion professionnelle de leur réseau, a probablement des bénéfices exceptionnels qui oscillent entre 160 millions et 200 millions d'euros. Vous nous en donnez le détail. Resa, lui, n'affiche que 7 millions d'euros, et les derniers GRD n'ont aucun disponible budgétaire.

On annonce une mesure pour la totalité du territoire sur base de la seule information d'ORES – 75 % à 78 % de la couverture wallonne –, alors que les autres n'avaient même pas la capacité financière de vous répondre favorablement.

Puis, vous espériez ainsi avoir une diminution tarifaire assez substantielle, puisque l'on a même parlé d'une réduction à 75 %, voire 78 %. J'imagine – c'est aussi une question de compréhension que je veux vous porter – que vous préleviez les bénéfices d'ORES pour les dispatcher sur toute la Wallonie, ce qui pose déjà un problème majeur sur le plan juridique.

Vous m'indiquerez le mécanisme que vous aviez retenu, même s'il me paraît plus qu'aléatoire. La vérité n'est pas celle-là, c'est qu'ORES aujourd'hui va devoir acheter de l'électricité, près de 8 000 mégawatts, simplement pour faire face aux pertes de réseaux et va donc devoir acheter l'électricité à un prix que nous considérons tous comme étant trop élevé aujourd'hui. ORES va devoir aussi acheter de l'électricité comme fournisseur social, soit un surcoût d'environ – si je suis bien informé – 90 millions d'euros. Par ailleurs, la société, comme toutes les autres sociétés de notre pays, va devoir faire face à l'indexation des salaires de leurs personnels. De mémoire, ils doivent avoir 2 400 membres du personnel, ce qui représente une charge complémentaire d'environ 60 millions d'euros.

Nous voyons donc déjà que, sur les 200 millions d'euros, pour autant qu'ils existent, 150 millions d'euros sont déjà obligatoirement utilisés pour faire face aux contraintes d'ORES en la matière. Monsieur le Ministre, voyons la situation des GRD. Fluvius, le seul GRD de Flandre après fusion, a annoncé une augmentation de ses tarifs pour les années prochaines. En Wallonie, d'autres GRD qu'ORES sollicitent une augmentation de leurs tarifs, ne fût-ce que parce qu'ils doivent – comme ORES – faire face à un certain

nombre d'investissements en lien avec la transition climatique. Je ne parle, par exemple, que des compteurs intelligents, mais il y a d'autres éléments qui interviennent aussi dans leur gestion. Nous voyons dès lors que nous avons utilisé un mirage de soi-disant bénéfices pour diminuer le tarif d'électricité. On annonce – tout à l'heure, je vous l'ai indiqué – 14 % de diminution pour l'électricité et 16 % pour le gaz. Cependant, après de rapides calculs, j'arrive à une économie potentielle – mais vous allez me confirmer vos chiffres – de 2,50 euros en électricité et de 5 euros en gaz par famille et par mois. Par rapport à l'effet d'annonce qui était une diminution très importante des tarifs. Cela ne colle pas à la réalité budgétaire et économique ni même aux contraintes qui pèsent aujourd'hui et pèseront demain sur les GRD.

Puis, derrière tout cela, il y a la discussion sur les tarifs. Nous savons qu'aujourd'hui, entre la CWaPE et les GRD, le torchon brûle. On ne peut pas dire que le courant passe nécessairement très bien, à telle enseigne que la CWaPE vient de décider de proroger les tarifs pour la période 2024. Nous n'aurons donc de nouveaux tarifs qu'en 2025, année pour laquelle la plupart des GRD – ils vont suivre l'exemple flamand – vont demander des augmentations de tarifs. Pardonnez-moi, on dit souvent que l'opposition est critique, mais ici, je suis dans l'incompréhension d'abord de l'annonce qui ne colle sur aucune réalité financière, sur aucune prérogative et qui va à l'encontre du droit de propriété des communes et de la capacité réglementaire de la CWaPE. J'ai bien retrouvé, par contre, dans le communiqué officiel du Gouvernement, dans la bouche même du ministre-président, vous citant, que l'on allait mettre la main sur des superprofits pour diminuer les tarifs. Or, nous voyons aujourd'hui que, lorsque l'on démonte le dossier, il n'en reste rien.

Sauf que – et c'est cela la grande difficulté – l'annonce est restée : « On va baisser les tarifs ». Dès lors que vous êtes responsable de cette annonce, de cette idée, de cette suggestion, semble-t-il, qu'allez-vous faire pour l'opérationnaliser ? Dois-je comprendre que c'était un mirage et qu'elle ne reposait sur aucune analyse sérieuse ?

Je pense que nous avons besoin d'explications, d'informations et de décisions pour rassurer les uns et les autres et peut-être même en décevoir certains.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Messieurs les Députés, le Gouvernement a en effet estimé qu'il était logique de demander aux gestionnaires de réseau qui ont fait un bénéfice depuis le début de cette période régulatoire de le partager, en tout ou en partie, avec leurs clients.

De nombreux consommateurs ont souffert de prix très élevés pour le gaz et l'électricité depuis fin 2021.

Le Gouvernement est parfaitement conscient que ces hausses de prix résultent d'un contexte international dont les gestionnaires de réseau ne sont nullement responsables. Au contraire, ils ont été en mesure de contrôler leurs coûts pour qu'ils évoluent moins vite que l'inflation.

Leurs bénéfices ne constituent donc pas des surprofits générés par la crise énergétique. Ils peuvent résulter en partie de circonstances conjoncturelles qui leur ont été favorables : conditions d'emprunt, charges de pension, et cetera.

La situation particulière que nous vivons actuellement pouvait justifier la demande qui était faite, et exprimer ainsi une solidarité forte entre les gestionnaires de réseau et leurs clients.

Le Gouvernement a acté la réaction d'ORES et réserve sa réaction.

Le bénéfice réalisé par un GRD est normalement ristourné aux actionnaires. Le Gouvernement a manifesté le souhait que ce soit ristourné aux clients. Cet argent pourrait aussi être investi dans le réseau, mais normalement ces investissements sont amortis dans le cadre du « revenu autorisé », approuvé par la CWaPE, qui définit la hauteur des tarifs.

L'initiative du Gouvernement – basée sur une première analyse que nous avons sollicitée au niveau du régulateur – a probablement permis que les bonis cumulés durant cette période tarifaire soient ristournés d'une façon ou d'une autre aux clients des GRD concernés. Si ce n'est pas au travers d'un passif régulateur – ce qui était l'expression de la demande du Gouvernement et qui n'était pas une décision de captation autoritaire, Monsieur le Député Antoine, mais bien une demande faite aux GRD -, ce sera par une non-augmentation des tarifs ou pour couvrir des investissements qui ne devraient dès lors pas être couverts par les tarifs. C'est en tout cas ce que l'on peut comprendre de la communication d'ORES.

Dans son rapport, la CWaPE avait proposé que les bénéfices des GRD puissent être transformés en passifs régulateurs, ce qui signifie qu'ils auraient pu venir en déduction des tarifs 2023 des GRD concernés. En réalité, c'est principalement ORES et, dans une moindre mesure, Resa, qui affichaient un bénéfice cumulé.

Cela signifie donc aussi que seuls certains GRD auraient pu proposer une baisse de tarifs en 2023 – sur cette base –, liée à leurs bénéfices respectifs. Mais les GRD qui ont généré le plus de bénéfices avaient aussi des tarifs généralement plus élevés. Ce retour à la clientèle pouvait donc aussi être considéré comme une compensation, modeste, mais équitable à la clientèle.

Les GRD de plus petite taille n'avaient généré aucun bénéfice sur la période considérée, 2019-2022.

À aucun moment le Gouvernement wallon n'a envisagé de faire bénéficier les clients d'autres GRD d'un boni généré par un GRD particulier. D'ailleurs un bonus important peut aussi signifier que le revenu autorisé du GRD avait été trop généreux. Il est donc logique que ce soit ces clients, qui ont probablement payé un tarif trop élevé, qui bénéficient de la ristourne.

Tous les GRD, et pas seulement ceux qui ont réalisé un bonus, vont devoir face à certaines dépenses supplémentaires liées aux évolutions des prix énergétiques et des charges salariales.

La politique tarifaire est du ressort de la CWaPE. Il semble qu'elle est disposée à accepter une augmentation du revenu autorisé des GRD pour l'année 2024 pour tenir compte de l'inflation. Les tarifs 2023 seront adaptés au cas par cas pour tenir compte des soldes régulateurs, passif ou actif suivant les cas.

Vous m'interpellez pour revoir le système actuel de rémunération des GRD et de leurs actionnaires.

Actuellement, comme vous le précisez, c'est essentiellement la facture d'énergie – la partie régulée – qui couvre diverses charges qui ne sont pas toujours directement liées à la conduite du réseau. Ces charges, comme d'ailleurs la conduite du réseau elle-même, pourraient être financées par ailleurs.

Rappelons que ce n'est pas cette partie régulée de la facture qui a créé les brusques augmentations constatées aujourd'hui. C'est bien le prix de la commodité, qui n'est pas de notre compétence.

Il n'empêche que ce contexte nous interpelle sur la contribution régionale qu'il serait possible de faire pour alléger la facture.

La facture régulée pourrait être financée en tout ou en partie – au niveau des OSP sociales et environnementales, de la redevance de voirie et autres surcharges – par le budget régional. Dans ce cas, ce ne serait plus le consommateur, mais bien le citoyen qui supporterait la charge financière. Personnellement, je ne serais pas en faveur de cette évolution aux moments où l'énergie est bon marché, mais elle peut être soutenue quand l'énergie est très chère. Nous pourrions dès lors avoir un effet de lissage particulièrement intéressant. Évidemment, cela n'est pas sans impact budgétaire.

Les consommateurs seraient confortés dans leurs démarches pour améliorer leurs systèmes de chauffage, l'isolation, les appareils électroménagers performants, et cetera, en sachant que l'énergie restera un bien coûteux. Mais ils seront aussi protégés en cas d'augmentation brutale des prix. C'est le principe du cliquet, qui peut aller dans les deux sens.

Bien entendu, les moyens de la Région sont limités actuellement à la suite des différentes crises qu'il a fallu affronter durant cette législature, vous les connaissez. Pour le moyen terme, je réfléchis à un mécanisme structurel pour faire contribuer les producteurs lorsque ceux-ci sont en mesure de réaliser des bénéfices importants, ce qui se réalise précisément quand les prix de vente sont élevés.

Je ne souhaite plus récupérer de surprofits par la suite, mais mettre en place un mécanisme qui les réduirait à la base pour en faire profiter toute la communauté.

Monsieur Hermant, la surcharge Elia a deux fonctions :

- le rachat de certificats verts au prix minimum garanti – 65 euros – à des producteurs faisant appel à cette disposition lorsqu'elle leur est applicable. Comme vous l'avez remarqué, la fin progressive du système Solwatt réduit le nombre de certificats verts rachetés par Elia ;
- le rachat de certificats verts qui ont été temporisés auprès de l'AWAC. Ces certificats verts avaient été « mis au frigo » à un moment donné pour éviter que la surcharge Elia ne passe au-delà de 13,82 euros du mégawattheure.

Comme la première fonction prend moins d'ampleur, la seconde peut s'appliquer. Ainsi, en 2022, Elia va racheter de l'ordre de 700 000 certificats verts à l'AWAC. Il en restera encore 2 800 000. Elia a calculé que, en ramenant la surcharge à 10,40 euros par mégawattheure à partir du 1er janvier 2023, le solde des certificats verts portés par l'AWAC pourra être racheté intégralement d'ici 2027, ce qui constitue la fin du mécanisme de portage.

Une proposition tarifaire dans ce sens a été introduite auprès de la CREG, devant conduire à une baisse de cette surcharge de 25 % sans qu'elle ne doive réaugmenter par la suite.

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

M. Hermant (PTB). – Il est important pour les GRD de pouvoir investir dans le réseau. Le problème est que ces investissements sont payés par les factures jusqu'ici. Beaucoup de citoyens et d'associations, telles que Test-Achats, ont fait des pétitions pour dire que la facture d'énergie ne doit pas être une feuille d'impôts. Tous ces investissements dans l'énergie doivent être payés, pour la plus grande partie, par le budget wallon. Il est hors de question que ce soit payé directement par les factures. C'est quelque chose qui doit être payé par la collectivité.

On voit toute l'anarchie qu'il y a dans l'organisation de ce réseau électrique où des organismes, dont des communes sont responsables, doivent investir avec l'argent des factures des gens, alors qu'il y a des

subsidés de la Région wallonne pour payer des installations de production d'énergie verte via les certificats verts. C'est un bazar par possible en Région wallonne et il est temps que cela change.

Il faut un service public national de l'énergie pour gérer toute cette affaire de l'énergie. Sinon, on ne va jamais s'en sortir. Il est important que toutes les familles soient aidées et pas uniquement celles qui sont chez des GRD qui ont les moyens de diminuer la facture. Comme on l'a entendu ici, il n'y aura pas de diminution via les GRD. Ce que vous avez fait était un effet d'annonce.

Vous dites que vous voulez bien diminuer les charges régionales dans le cas où l'énergie est chère, mais pas dans les autres cas. On n'est pas du tout d'accord, car il faut baisser ces charges régionales. Il est hors de question que la facture soit une feuille d'impôts. La facture d'énergie concerne un bien de première nécessité. Ce n'est pas via la facture que l'on répartit la richesse dans ce pays. Il faut qu'elle soit le plus bas possible et que l'on investisse de manière publique pour avoir un réseau performant afin qu'il puisse absorber tous les investissements que les familles font, notamment en matière de panneaux photovoltaïques.

L'énergie est une matière de première nécessité et il est hors de question que l'on ne baisse pas tout de suite et de manière importante les charges régionales. Vous avez la possibilité de le faire via le fonds Kyoto et vous ne le faites. Il y a un blocage que nous ne comprenons absolument pas.

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

M. Fontaine (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour les éléments que vous avez partagés avec nous.

La tâche est compliquée pour le Gouvernement puisque les moyens de la Région sont limités suite aux différentes crises et que les investissements dans les réseaux seront colossaux. On me glissait dans le creux de l'oreille que les réseaux devraient doubler pour permettre l'évolution technologique et les bornes électriques dont on parle régulièrement en commission.

Pendant, un élément me taraude : le tarif ORES ne serait pas le même dans toutes les régions. Cette différence est problématique. ORES a engrangé des bénéfices, mais pourquoi un citoyen qui habite à Hannut, un à Couvin et un autre au fin fond de la province du Luxembourg ne payent pas le même prix ? Cet élément m'interpelle et devrait être creusé. Je lirai attentivement votre réponse et je n'hésiterai pas à revenir vers vous pour d'autres précisions. Je vous remercie.

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

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

J'ai bien entendu les différentes propositions que vous mettez sur la table pour travailler de manière différente à l'avenir. Il y a effectivement beaucoup de travail et je suis sûr que cela va revenir sur la table de notre commission. Comme M. Fontaine, j'ai écouté très attentivement votre réponse parce que beaucoup de choses ont été dites. Je ne suis pas sûr de l'impact d'aller rechercher ces 150 millions d'euros, s'ils existent.

Par ailleurs, je m'inquiète vraiment pour l'état du réseau de manière globale en Wallonie, quel que soit l'opérateur qui gère le réseau. Je pense qu'il serait peut-être temps de reparler de cela dans notre commission avec l'ensemble des GRD parce que, je le répète, nous avons beaucoup de beaux projets à mettre en place, mais s'il n'y a pas un réseau pour conduire ces électrons de part et d'autre, on peut parler de tout ce qu'on veut ici, mais cela ne sert à rien. Je pense qu'il faut commencer par la base : s'inquiéter de savoir, GRD ou pas, Région wallonne ou pas, communes ou pas, comment nous allons pouvoir financer toutes et tous ensemble un réseau digne de ce nom. Dans des régions, dont celle du village où j'habite, qui dépend de Resa, nous avons subi dix coupures en quelques semaines. Je n'ose imaginer la situation quand on va ajouter des communautés d'énergie, des panneaux et tout ce qui s'en suit. La situation sera un peu compliquée. Je sais qu'ils essayent de faire le maximum, mais cela ne suit pas assez rapidement.

Je pense que la Région va devoir, avec les GRD, donner un fameux coup d'avancement quant à l'état du réseau. Il en est de même pour les batteries. Il est intéressant de mettre toute une série de systèmes de production décentralisée et renouvelable, mais s'il n'y a pas de batteries liées à tous ces systèmes, nous n'y arriverons jamais.

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

M. Antoine (Les Engagés). – Je tiens d'abord à dire à nos amis communistes que le décret que j'ai défendu en 2007 a eu comme effet de bouter dehors Engie Electrabel. Nous sommes ici uniquement dans un contrôle public, que ce soit les communes qui en sont les actionnaires, ou les régulateurs qui dépendent maintenant du Parlement wallon.

L'affaire n'est pas aussi simple. C'est un peu ce que je vous reproche, Monsieur le Ministre, parce que je viens de relire le communiqué du Gouvernement, qui est une annonce. Le Gouvernement annonce une diminution tarifaire. Et ce qui est curieux, c'est que cette annonce ne repose pas sur une connaissance fine des chiffres – je viens de le démontrer. Elle ne repose pas non plus sur une prérogative qui est la vôtre – c'est celle de la CWaPE. Elle ne repose même pas sur une couverture de la Région puisque vous venez de dire que seul ORES était concerné. Trois quarts de la Wallonie auraient été concernés par une baisse de tarif et M. Douette, qui est servi par Resa, aurait continué à

payer le même prix. C'est quand même assez incroyable qu'un gouvernement puisse annoncer une diminution pour tout le monde. Et les montants ne sont pas disponibles, puisque vous savez en tant que ministre – je l'ai connu aussi – qu'il y a des pertes de réseau, il y a des clients sociaux. Il faut bien acheter l'électricité, et aller chercher quelque part l'argent nécessaire.

De plus, comme vous l'avez reconnu, il y a bien sûr l'indexation des salaires. J'espère que le PTB n'y est pas opposé. L'indexation est déjà un gros morceau d'ORES. Cela démontre que cette idée était simpliste et mort-née. Elle était irréalisable. J'ai vu votre embarras. Vous êtes d'habitude plus éloquent.

Ici, vous vous en êtes tenu au timbre du texte pour ne pas en sortir, parce que, en fait, c'est une très mauvaise idée par rapport à la réalité des faits.

À M. Fontaine qui s'étonne : c'est la conséquence historique. Quand les communes ont dû investir pour tirer des réseaux, cela coûtait plus cher dans certains endroits que dans d'autres, mais, depuis lors, on a fait la convergence tarifaire. Il ne nous reste plus qu'une seule chose à faire – je me tourne vers nos amis liégeois –, c'est d'organiser une grande fusion comme les Flamands l'ont fait avec Fluvius. Cela m'a l'air plus sérieux – et je le dis droit dans les yeux au ministre et à ceux qui suivent cette matière – que l'annonce, qui s'apparente à une « annonce de tombola », que le Gouvernement a faite lors du conclave.

Mme la Présidente. – Des motions ont été déposées en conclusion de l'interpellation de M. Hermant. La première, motivée, a été déposée par M. Hermant (Doc. 1106 (2022-2023) N° 1) et la seconde, pure et simple, par MM. Florent, Léonard et Douette (Doc. 1107 (2022-2023) N° 1).

L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. HERMANT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « L'APPLICATION DU TARIF SOCIAL WALLON PAR LES CPAS »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'application du tarif social wallon par les CPAS ».

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

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

M. Hermant (PTB). – Monsieur le Ministre, le jeudi 27 octobre, il y a eu une réunion d'harmonisation

entre la Fédération des CPAS et M. le Ministre sur la manière d'octroyer le tarif social wallon.

Le président du CPAS de Liège a bien lu le décret que la majorité PS-MR-Ecolo a mis sur la table pour prolonger le tarif social wallon jusqu'au 31 août 2023. Le président du CPAS de Liège avait proposé d'appliquer un critère automatique pour octroyer le tarif social wallon aux Liégeois. Son critère était que, si la facture d'énergie dépassait 10 % des revenus pour une personne isolée ou 15 % pour un ménage, le CPAS pouvait automatiquement délivrer une attestation d'octroi. Ce critère respectait le cadre légal du décret. Le président du CPAS de Liège voulait aussi adopter ce critère automatique pour soulager les travailleurs des CPAS, qui sont de plus en plus sollicités par la population – c'est vraiment une charge très importante pour eux – qui tente légitimement d'obtenir une aide pour faire face à ses factures d'énergie.

Voilà que, quelques jours après l'annonce du CPAS de Liège, Monsieur le Ministre veut harmoniser et empêcher les CPAS d'appliquer son propre décret. À l'issue de la réunion, nous apprenions que vous désavouiez le président du CPAS de Liège en empêchant le côté automatique de la mesure, que vous obliez les CPAS à passer par une enquête individuelle pour l'octroi du tarif social wallon.

On voit là une espèce de ping-pong entre le PS de Liège et le PS au Gouvernement wallon, où l'on se rejette la balle, où l'on fait de nouveau des effets d'annonce, comme vous l'avez fait avec les GRD. Il y a des déclarations qui sont faites sans suite pour les gens, mais cette situation, que crée-t-elle parmi les gens ? Elle crée de faux espoirs, elle crée de la colère. On leur annonce des mesures et, à chaque fois, la mesure se dégonfle, et finalement, il n'y a rien qui est fait, les gens sont encore plus fâchés qu'au départ.

Non seulement votre décision va compliquer le travail des agents du CPAS, qui sont déjà débordés, mais, en plus, vous montrez à tous que vous n'avez pas la volonté politique d'aider un maximum de familles pendant cette crise énergétique. Ce manque de volonté politique se traduit aussi par le budget pour cette mesure : 10 millions d'euros, soit quasiment pas 1 euro de plus que ce qui était prévu dans le budget 2022. Avec les montants actuels des contrats proposés par les fournisseurs d'électricité et de gaz, ces 10 millions d'euros ne pourront aider que 2 700 familles, alors qu'il y a 1,6 million de ménages en Wallonie. C'est ridicule. Ce manque de volonté politique est confirmé par l'article de la RTBF disant que : « Un monitoring rapproché est également mis en place afin de suivre l'évolution du nombre de demandes d'accès à cette protection régionale et assurer le respect de l'enveloppe budgétaire ». On va aider ceux qui auront la chance d'être aidés et tous les autres et bien ils attendront, ils n'ont pas le droit à cette aide.

À l'époque du tarif social wallon, le Gouvernement avait annoncé – je parle donc pour la période covid – vouloir aider 40 000 ménages. Maintenant, il n'y a même plus d'objectif. La seule chose positive de l'affaire c'est que, alors que vous vous plaigniez, lors de la période précédente, qu'il n'y avait pas assez de publicité autour de cette mesure, maintenant j'espère que vous allez remercier le président du CPAS de Liège, puisque énormément de publicité a été faite pour que les gens puissent au moins demander l'accès à ce tarif social wallon.

En conclusion, c'est de nouveau un effet d'annonce du Gouvernement wallon : après le chèque « énergie », après la contribution des GDR, c'est maintenant le tarif social wallon qui ne pourra bénéficier qu'à un très petit nombre de personnes. C'est un effet d'annonce.

Pourquoi, lors du conclave budgétaire, n'avez-vous pas prévu un montant plus élevé à consacrer au tarif social wallon ? En effet, on voit que cela peut toucher bien plus de personnes que ce qui est prévu ici.

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

Mme Nikolic (MR). – Monsieur le Ministre, tout comme mon collègue et comme beaucoup de personnes – surtout des Liégeois -, j'ai découvert dans les médias cette annonce : un Liégeois sur deux pourra bénéficier du tarif social pour l'énergie. C'est ce qu'a annoncé le président du CPAS de Liège. Il précisait même, dans son interview, qu'un ménage qui gagne 5000 euros, mais qui doit payer 500 ou 600 euros d'acompte chaque mois pourrait en bénéficier, sauf pour chauffer sa piscine. Je cite ce qui était dans les médias.

Le MR, qui ne cesse de proposer des mesures réalistes et facilement exécutables pour aider la classe moyenne qui travaille, paye ses impôts et qui participe largement à la solidarité, était agréablement surpris et a accueilli favorablement cette annonce de l'extension du tarif social pour la classe moyenne.

Je me réjouis de voir que le PTB trouve que c'est une bonne chose d'aider la classe moyenne qui travaille, paye ses impôts et participe à la solidarité. Cependant, je vous avoue que, en termes d'effet d'annonce, cela m'a posé question. Est-ce concrétisable et réaliste ? Cette annonce n'est-elle pas trop belle pour être vraie ?

Je parle bien de l'annonce du président du CPAS de Liège, Monsieur le Ministre, que certains tentent de mettre dans votre bouche, si j'ai bien compris.

Vous avez très rapidement réagi et nuancé. Je ne dis pas – personne ne peut le dire – que cela n'est pas votre volonté que d'aider un maximum de Wallons. Ce Gouvernement a pris des mesures. D'ailleurs, ce tarif social élargit ce statut de client protégé conjoncturel. C'est une décision du Gouvernement wallon que vous

aviez déjà prise pour aider les Wallons dans le cadre de la crise sanitaire.

Je reviens à cette annonce spécifique que vous avez nuancée. J'ai lu un communiqué de presse commun avec la Fédération des CPAS, suite à une discussion au Gouvernement le 27 octobre dernier, pour dire que les critères établis par le CPAS de Liège visent à faciliter l'enquête sociale, mais l'on ne peut pas parler d'une automatisation. Un monitoring rapproché est également mis en place afin de suivre l'évolution du nombre de demandes d'accès à cette protection régionale tout en assurant le respect de l'enveloppe budgétaire de 10 millions d'euros, comme cela a été rappelé.

Voilà quelques questions, Monsieur le Ministre. Pouvez-vous faire le point sur la situation aujourd'hui ? Pouvez-vous nous donner votre interprétation des critères du CPAS liégeois ? Dans les faits, il ne s'inscrit pas dans une démarche d'automatisation, auquel cas il devrait faire marche arrière, infirmez-vous cela ? Envisagez-vous une modification de la législation en vigueur et fixer, le cas échéant, des critères précis et communs à tous les CPAS ? Si un monitoring est bien prévu pour suivre l'évolution du nombre de demandes, comment allez-vous vous assurer de ne pas dépasser l'enveloppe budgétaire prévue ? Peut-être allez-vous nous annoncer que d'autres budgets pourraient être disponibles ? Voilà quelques questions que je voulais joindre dans le cadre de cette interpellation. Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

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

M. Antoine (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, vous ne m'en voudrez pas. Je vous dirais qu'il y a des journées qui sont moins bonnes que d'autres. J'aimerais dénoncer une nouvelle mésaventure.

Celle-ci est encore plus grave que la précédente puisque, rappelons-nous, à la base – je le dis à Mme Nikolic avec beaucoup de respect –, c'est un décret du 21 septembre 2022 qui, pour faire bref, a permis ce tarif social élargi, partant du bénéficiaire, si j'ose dire, du covid, des inondations, et l'étendant à une partie de celles et ceux qui ont perdu des revenus avec la crise énergétique.

Au moment du décret, je vous fais la dispense de la lecture de l'intervention de M. Desquesnes, qui vous avait dit que votre décret était complètement incomplet et inconsistant puisque – et Mme Nikolic vient de le dire – il n'y avait pas de critère.

Le décret n'interdisait pas formellement la démarche du CPAS de Liège, de procéder par une automaticité. Il ouvrait les vannes sans critère et avec une situation très curieuse, puisque voilà une mesure financée en principe par le Gouvernement wallon, mais qui allait être appliquée de manière différente d'un CPAS à l'autre, puisqu'il y a automaticité pour les uns tandis qu'il fallait

aller au CPAS expliquer sa situation, et le CPAS allait apprécier si oui ou non il donnait. Ainsi, une personne dans la même situation de revenu ou dans la même situation familiale allait recevoir ou non en fonction de la commune.

Je veux pour la correction entre nous que vous reconnaissiez que M. Desquesnes vous avait réclamé au moins une circulaire. Selon moi d'ailleurs, il fallait un dispositif décréto, mais on aurait pu avoir une circulaire, puis un cavalier budgétaire qui l'organisait. Aujourd'hui, c'est votre texte, et quand je dis votre texte, pardonnez-moi, c'est celui que vous avez fait partager à une majorité qui en découvre aujourd'hui toutes les limites, pour ne pas dire autre chose.

Par ailleurs, au niveau du budget, dès lors que vous permettiez une formule très large, les 10 ou 12 millions d'euros n'allaient pas suffire. Puis vous avez organisé une réunion en vidéoconférence pour dire : frein à main, on arrête tout, ce que Liège fait, je ne peux pas le tolérer.

Formellement, juridiquement, votre décret ne l'interdit pas. Simplement, vous avez dû leur dire, avec le réseau dont dispose le gouvernement, que ce n'était pas très opportun d'exposer le gouvernement à de telles dépenses et que cela allait ouvrir des perspectives budgétaires insoutenables pour les CPAS et pour la Région. C'est cela qui s'est passé. C'est une mauvaise gouvernance législative. Je le dis avec beaucoup de respect à l'égard de mon chef de groupe, qui l'avait dénoncé du reste : l'autre partie du décret, la manière avec laquelle on interdisait les coupures – même si l'on pouvait y adhérer – posait aussi problème, mais soit.

Vous nous avez mis dans une situation très inconfortable, parce que pour l'opposition, soit on disait : c'est tellement mauvais juridiquement, qu'on vote contre, et alors il y aurait eu des partis de la majorité pour dire, « vous voyez, ils ne veulent même pas aider les personnes les plus fragilisées », ce qui n'était pas le cas. Mais le choix juridique était évidemment complètement ahurissant en la matière.

Mme la Présidente. – Puis-je vous inviter à conclure, Monsieur Antoine ?

M. Antoine (Les Engagés). – J'ai une question très simple, Monsieur le Ministre : vous aviez 12 millions d'euros, combien en avez-vous dépensé aujourd'hui ? Parce que entre : « nous allons aider toutes celles et tous ceux qui souffrent », combien avez-vous dépensé pour elles ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Mesdames et Messieurs les Députés, je voudrais d'abord clarifier certains éléments que vous évoquez. La protection

conjoncturelle distingue deux cas de figure : – soit le ménage appartient à une catégorie qui a été impactée professionnellement par la crise du covid, des prix de l'énergie, les inondations et est en défaut de paiement. Dans ce cas, la protection est octroyée par l'intermédiaire du GRD ;

- soit le ménage est accompagné par un CPAS, dans le cadre de sa mission d'accompagnement individuel, et ce dernier identifie une difficulté pour faire face à sa facture d'énergie.

L'utilisation de seuls critères comme la part de la facture d'énergie dans le revenu du ménage ou un critère de consommation moyenne pour octroyer automatiquement la protection conjoncturelle ne répond pas au prescrit décretaal, car ces deux seuls critères n'induisent pas systématiquement une difficulté à payer sa facture d'énergie. Le revenu global du ménage a son importance, ses autres dépenses, son statut en tant que locataire du parc social ou privé, et cetera.

Le dispositif de client protégé conjoncturel se veut évidemment aussi subsidiaire aux mesures adoptées par les autorités fédérales – élargissement du tarif social, aides directes à tous les ménages – ou à d'autres dispositifs de protection régionaux visant des situations particulières comme la médiation de dette, par exemple. C'est important de le signaler parce que, dans certains chiffres que vous avez cités, notamment repris dans la presse, il y a clairement eu une confusion avec l'octroi du tarif social fédéral et des mesures complémentaires régionales.

La réunion du 27 octobre a été l'occasion de rappeler ces éléments, de faire le point sur les pratiques des CPAS et de clarifier la procédure appliquée par le CPAS de Liège qui ne procède en réalité pas à un octroi automatique de la protection, contrairement à ce qui a été dit, sur base des deux critères que je viens de mentionner. Il s'agit de critères visant à faciliter l'analyse de la situation par le travailleur social, mais pas de critères d'octroi automatique. La situation globale du ménage est prise en considération, dont le revenu global, l'existence de revenus locatifs, et cetera. Il ne doit pas y avoir d'octroi à deux vitesses au sein des CPAS. À l'heure actuelle, environ la moitié du budget prévu pour la mesure a été utilisée. Un monitoring rapproché est mis en place avec les gestionnaires de réseau pour suivre au plus près cette évolution du nombre de bénéficiaires et la consommation budgétaire. Mes services analysent également la possibilité de dégager des moyens complémentaires pour ce dispositif. Sur base du montant actuel de l'intervention forfaitaire – je rappelle que le décret prévoit par contre que l'on agit bien dans la limite des crédits disponibles –, la protection conjoncturelle pourrait soutenir, dans la situation actuelle de marché, 14 000 ménages en électricité et 3 570 ménages s'ils sont également alimentés en gaz.

Comme vous pouvez le voir, la marge de manœuvre est plus ou moins importante en fonction du type de bénéficiaires. C'est pourquoi il est fondamental – et c'est le message qui a été adressé également au CPAS – que ce dispositif aille vers les personnes les plus en état de besoin.

J'ai d'ailleurs eu l'occasion de le dire à plusieurs reprises dans cette assemblée : les seules mesures régionales ne suffiront pas à soutenir les ménages face à ces circonstances d'augmentation des prix de l'énergie. Les principaux leviers se trouvent aux niveaux européen et fédéral. Les travaux sont toujours en cours sur un dispositif de blocage au niveau européen. Ma collègue fédérale est d'ailleurs très active à ce niveau dans les discussions internationales.

Plusieurs mesures d'aides directes ont également été décidées par les autorités fédérales qui vont venir réduire le montant de la facture d'électricité des ménages dans les prochaines semaines. Les aides directes pour les ménages qui se chauffent au mazout ou aux pellets sont également mises en place.

Sur ce dossier, la discussion a eu lieu de manière rapprochée avec les CPAS, elle va se poursuivre pour veiller à ce qu'il y ait bien une égalité de traitement à l'échelle de la Wallonie, mais que l'on s'inscrive bien dans le cadre du décret, c'est-à-dire une analyse de la situation de besoins pour faire en sorte que les personnes qui en ont le plus besoin puissent en bénéficier avant que les moyens budgétaires ne permettent plus d'utiliser, le cas échéant, ce dispositif.

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

M. Hermant (PTB). – C'est dommage, je vois que le PS est revenu en commission alors qu'il n'était plus là. Cette partie de ping-pong entre les communes et le Gouvernement wallon, ce n'est pas du tout responsable. On est là dans une situation grave, une situation où les gens attendent des aides et une diminution de la facture, parce que cela devient impossible de payer une facture qui double ou qui triple, comme on le voit autour de nous.

Nous sommes évidemment pour aider les gens qui sont en grandes difficultés, mais on demande des aides pour toutes les familles wallonnes, pour toute la classe travailleuse de cette Région qui fait face à d'énormes difficultés pour payer ses factures. C'est pour cela que l'on demande au niveau fédéral qu'il bloque les tarifs, qu'il baisse les tarifs comme d'autres pays l'ont fait. C'est la priorité, je l'ai dit tout à l'heure. Il faut baisser, bloquer les tarifs, aller chercher les surprofits. Au niveau régional, il faut prendre des mesures pour tout le monde.

Vous ne répondez pas à la question : que se passe-t-il, dans la mesure que vous avez décidée, c'est-à-dire le tarif social wallon, si beaucoup plus de gens ont accès,

via les CPAS, à ce tarif social wallon ? Vous n'avez rien prévu dans le conclave budgétaire pour cela.

Quatorze mille familles pour l'électricité et 3 570 familles pour le gaz, c'est très peu par rapport au 1,6 million d'habitants de notre Région. Il y a donc de grosses craintes à avoir par rapport à l'enveloppe prévue pour cela.

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

M. Fontaine (PS). – Je n'ai pas répliqué et j'ai le droit de m'absenter quelques minutes. Si l'on devait mentionner le nombre de sujets sur lesquels vous êtes totalement absents, on n'arrêterait pas.

M. Hermant (PTB). – En pleine crise énergétique, Monsieur Fontaine, qui est un thème particulièrement important, je ne comprends pas.

M. Fontaine (PS). – Je n'ai pas dit que ce n'était pas important. Il y a des rapports que nous lisons attentivement. Vous êtes absent sur un tas de sujets, et ce n'est pas pour autant que nous le signalons.

Mme la Présidente. – La parole est à Mme Nikolic.

Mme Nikolic (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, d'avoir recadré le sujet.

La difficulté, c'est ce gros titre dans les médias : « Un Liégeois sur deux pourra bénéficier du tarif social ». Quand on sait que 20 % de la population liégeoise a déjà droit au tarif social, cela pouvait toucher 30 % de nouveaux bénéficiaires et cela a suscité beaucoup d'espairs dont une partie devrait être déçue.

L'objectif n'est pas de trouver à qui la faute. Il s'agit d'une solution conjoncturelle. J'ai entendu tout le monde dire que, ce qu'il faut, c'est aider les ménages de la classe moyenne. Il y a là des moyens structurels, mais nos regards se tournent plus vers le Fédéral. Je suis très heureuse d'entendre que le PTB veut donner plus de moyens à la classe moyenne. J'espère que l'on peut aussi compter sur vous pour la diminution d'une série d'impôts. C'est une bonne nouvelle qui ne manquera pas de réjouir mes collègues MR au Fédéral.

Je ne vais pas répondre à M. Antoine parce que je ne veux pas entrer dans ce jeu de ping-pong sur ce que décret dit ou pas. Le CPAS de Liège a fait une lecture des textes existants. C'est bien de recadrer et de préciser les critères, ce qui est acceptable ou pas, mais surtout d'envoyer un message clair aux bénéficiaires potentiels, de ne pas susciter de faux espoirs pour les autres et de continuer à travailler sur des solutions structurelles pour faire en sorte que les besoins énergétiques de base puissent être rencontrés pour tous les Wallons.

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

M. Antoine (Les Engagés). – Je suis heureux de vous entendre dire que c'est aux niveaux européen et belge qu'il faut tout faire pour diminuer les tarifs, car c'est une thèse que notre parti soutient depuis très longtemps. Pour le surplus, c'est vous qui avez été à la base de certaines annonces et vous ne pourrez pas reprocher à l'opposition de les relever.

Je ne cherche pas la polémique, Madame Nikolic, mais le décret permet des lectures différentes. Je n'incrimine pas le CPAS de Liège qui l'a lu d'une telle manière tandis que d'autres communes l'ont lu d'une autre. Preuve s'il en est que le propos que nous avons tenu à l'époque en commission était fondé : le décret n'est pas précis et ne permet pas une application homogène sur le territoire wallon. Demandez à celles et ceux qui siègent dans les CAPS la définition et l'applicabilité de cette notion et vous verrez qu'elle est perçue de manière très contrastée parce qu'il n'y a pas de circulaire et de codification.

Monsieur le Ministre, ce qui m'inquiète encore plus par rapport à l'effet d'annonce qui fut le vôtre, c'est que, en un mois, vous avez déjà consommé la moitié du budget alors que nous ne sommes qu'au début de l'hiver.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Ce n'est pas en un mois, mais depuis la création du dispositif.

M. Antoine (Les Engagés). – Si tel est le cas, nous sommes loin de l'effet d'annonce du volume que le gouvernement annonçait en termes de soutien.

Il fut un temps où un député libéral bien connu, Serge Kubla, disait : « C'est une mesure pelliculaire ». J'ai le sentiment que, même si elle aidera certaines personnes, étant donné qu'elle a été mal rédigée et mal appliquée, il y aura plus de difficultés, de déceptions et de frustrations que de légitimes satisfactions.

Nous allons déposer une motion en ce sens.

Mme la Présidente. – Des motions ont été déposées en conclusion de l'interpellation de M. Hermant. La première, motivée, a été déposée par M. Antoine et Mme Goffinet (Doc. 1108 (2022-2023) N° 1) et la seconde, pure et simple, par MM. Bierin, Léonard et Mme Nikolic (Doc. 1109 (2022-2023) N° 1).

L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. DEMEUSE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « L'IMPORTANT
ACCORD CONCERNANT LA NOUVELLE PAX
EOLIENICA »**

**QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LA RÉVISION DE
LA PAX EOLIENICA »**

**QUESTION ORALE DE M. DOUETTE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LA NOUVELLE
PAX EOLIENICA »**

**QUESTION ORALE DE MME GOFFINET À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR
« L'HARMONISATION DU DÉVELOPPEMENT
ÉOLIEN EN WALLONIE À TRAVERS LA
NOUVELLE PAX EOLIENICA »**

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

- M. Demeuse, sur « l'important accord concernant la nouvelle *pax eolienica* » ;
- M. Fontaine, sur « la révision de la *pax eolienica* » ;
- M. Douette, sur « la nouvelle *pax eolienica* » ;
- Mme Goffinet, sur « l'harmonisation du développement éolien en Wallonie à travers la nouvelle *pax eolienica* ».

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

M. Demeuse (Ecolo). – Monsieur le Ministre, le Gouvernement vient effectivement d'aboutir sur ce dossier particulièrement attendu par tous les acteurs du secteur des énergies renouvelables. Je parle bien sûr de la nouvelle *pax eolienica* dont vous pilotiez le travail.

En effet, face au réchauffement climatique, à la flambée des prix, à notre dépendance absolue aux énergies fossiles, il est plus urgent que jamais de donner un cap, un coup d'accélérateur au développement de l'ensemble des sources d'énergies renouvelables, parmi lesquelles l'éolien joue un rôle essentiel. Or, à l'heure actuelle, les freins sont très nombreux dans le développement des projets qui se retrouvent bloqués pendant des années devant le Conseil d'État, alors que dans le même temps, l'on sait que l'ensemble du potentiel n'est pas exploité de manière optimale au coût le moins élevé en Wallonie.

En conséquence, avec cet accord, le Gouvernement parle d'une étape décisive pour le développement éolien répondant à la fois aux besoins du secteur, tout en tenant compte des communes et des riverains, et en préservant la biodiversité.

Trois mesures principales sont annoncées. Le premier élément concerne la révision du cadre de référence qui datait de 2013 pour correspondre aux nouvelles technologies plus performantes et donc moins chères, avec notamment un rehaussement des objectifs éoliens. L'on parle de 6200 gigawattheures, contre les 600 gigawattheures qui étaient en vigueur à l'heure actuelle. Mais il y a surtout – et je pense que c'est un point important – l'adaptation de la distance des mâts à l'habitat pour établir une distance fixe de 500 mètres, si j'ai bien compris, auxquels on ajoute la moitié de la hauteur de l'éolienne. C'est une avancée importante qui répond à une demande forte du secteur et qui permettra le développement d'éoliennes de nouvelle génération, dans le respect des normes de bruit.

Le deuxième élément touche à l'accélération des procédures d'octroi de permis via une anticipation de la mise en œuvre de Repower EU, en chargeant une *task force* de transposer dès à présent cette directive européenne.

Le troisième élément concerne l'obligation d'ouvrir la participation au capital aux communes et citoyens, à hauteur de 24,99 % chacun.

Monsieur le Ministre, je souhaiterais que vous détailliez dans quelle mesure ces différentes avancées répondent aux souhaits du secteur et permettront d'enfin débloquer le développement éolien en Wallonie. En quoi vont-elles permettre d'enfin exploiter au mieux le potentiel éolien, tout en garantissant le respect des intérêts des citoyens, communes et de la biodiversité ? Cette nouvelle *pax eolienica* permettra-t-elle de réduire les difficultés aux procédures d'obtention des permis ? L'on sait que c'était une difficulté particulièrement importante. Par rapport à cela, quelle est la feuille de route que vous avez donnée à la *task force* pour anticiper la mise en œuvre de Repower EU ? Quel est le calendrier que vous avez fixé en la matière ? Qu'en est-il de la motivation de ces permis ? L'on sait que c'était un point particulièrement délicat. Le *repowering* et l'amélioration des meilleures technologies disponibles en cours de procédures sont-elles également visées ?

Avez-vous, par ailleurs, pris des contacts avec le Fédéral pour travailler sur la question des zones militaires et des procédures au Conseil d'État ?

Enfin, avez-vous prévu un suivi de cette nouvelle *pax eolienica* pour assurer sa mise en œuvre de façon optimale ?

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

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, le 25 octobre dernier, le Gouvernement wallon s'est accordé sur une série de mesures afin de permettre d'augmenter le potentiel de production éolien en Wallonie. En effet, pour répondre favorablement à nos objectifs, il faudra pouvoir produire, comme évoqué par mon collègue Demeuse, 6 200 gigawattheures à l'horizon 2030. Dans un contexte où la stabilité des prix et l'autonomie énergétique deviennent des impératifs, il devenait urgent de donner de la visibilité et des perspectives au secteur du renouvelable et d'en faire une cause d'utilité générale. Il s'agit d'un dossier que je suis depuis le début, Monsieur le Ministre, au sujet duquel je me permets de vous interroger régulièrement. Je ne vais donc pas refaire tout le débat ; mon collègue Demeuse l'a très bien fait.

Beaucoup de recours sont initiés par les citoyens, on le sait, et ce dans toutes les régions. Il faut donc travailler sur l'acceptabilité sociale des projets. Comment comptez-vous, Monsieur le Ministre, faire adhérer les citoyens et les autorités locales aux différents projets ?

Compte tenu de la situation dans laquelle nous nous trouvons, de quelle manière comptez-vous modifier le cadre de référence ? Comment la distance minimale entre les mats et les zones d'habitat sera-t-elle modifiée ? Comment comptez-vous préserver la qualité de vie des citoyens ? Comment allez-vous diminuer la durée totale de la procédure menant à l'octroi définitif d'un permis ?

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

M. Douette (MR). – Monsieur le Ministre, la mise à jour de la *pax eolienica* initiée par le Gouvernement ouvre plusieurs volets, mais a aussi le mérite d'exister.

Toutefois, cette nouvelle vision n'inverse pas la tendance de la *pax eolienica* précédente. Le Gouvernement wallon maintient la même structure pour les implantations d'éoliennes sur le territoire wallon.

Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas réalisé une cartographie des zones potentielles ? Je sais que vous avez essayé par le passé, que vous n'avez pas réussi et que c'était votre volonté à l'époque. Donc, on ne va pas y revenir.

De plus, la charge administrative pour les communes ne semble pas avoir été prise en compte dans ce processus. Il faut savoir que les communes sont noyées par toute une série de demandes de permis. Plusieurs demandes de permis sont parfois déposées pour des terres agricoles similaires. Des promoteurs préservent des terres. Des projets éoliens se chevauchent et l'on a parfois plusieurs projets éoliens qui se bousculent l'un l'autre.

Rien ne semble avoir été prévu pour soulager les communes. Si vous voulez accélérer le développement éolien, vous devez faciliter le travail des communes.

Comment la Wallonie compte-t-elle aider les communes dans cette surcharge de travail ?

Pourquoi ne pas avoir pris une vraie mesure de changement de paradigme où l'on établit des zones sur lesquelles on peut implanter des éoliennes où il suffirait d'y mettre en concurrence les différents promoteurs pour avoir le projet le plus intéressant ?

Dans ce qui est proposé, on retombe dans les mêmes travers. Les promoteurs vont déposer leur permis et pas mal de communes vont aller en recours. Certes, on modifie les hauteurs, et cetera. Mais au final, nous allons toujours avoir le même nombre de recours contre les différents parcs éoliens.

Il m'aurait semblé plus intéressant de vraiment changer l'approche et de déterminer par une cartographie les zones où pouvaient s'établir des éoliennes de manière la plus pertinente. Cela veut dire avec une approbation des riverains et avec un projet qui est porteur du citoyen. On a les communautés d'énergie, les éoliennes peuvent également entrer dans le système de communauté d'énergie. J'ai rencontré des promoteurs qui n'étaient même pas au courant qu'ils pouvaient développer ce genre de chose. Le pourcentage de capital, auquel on peut participer dans ces projets éoliens, est limité à chaque fois en dessous de 24 %. Le citoyen n'a, en fait, rien à dire. Pourquoi ne pas avoir changé l'approche dans cette *pax*, déterminer des zones et cartographies pour ensuite mettre en concurrence les différents promoteurs afin d'avoir le meilleur projet sur les zones déterminées par la Région wallonne ?

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

Mme Goffinet (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, dans un communiqué de presse paru le 25 octobre dernier, le Gouvernement annonçait un accord sur la nouvelle *pax eolienica*.

Il en ressortirait notamment les mesures suivantes :

- obligation de l'ouverture du capital aux citoyens et aux communes qui désireront être associés au projet éolien ;
- arrivée d'éoliennes plus hautes et plus puissantes ;
- compensations pour les impacts sur la biodiversité ;
- diminution de la durée des procédures.

On sait que les projets d'implantation d'éoliennes en Wallonie rencontrent régulièrement une série de critiques de la part des citoyens et des pouvoirs publics qui craignent les impacts environnementaux sur les paysages et sur la santé notamment de ces projets.

Au-delà des mesures annoncées, on peut aussi s'étonner du développement de projets d'une manière « anarchique » jusqu'à présent. Je peux rejoindre certains propos tenus par mon collègue, M. Douette, à cet égard.

Avez-vous, dans cette nouvelle *pax*, adopté une approche territoriale globale pour le développement éolien ? Il ne faudrait pas, par exemple, que cette nouvelle *pax* et les conditions qu'elle contient orientent prioritairement les projets vers des territoires restreints plutôt qu'avoir un développement harmonieux sur l'ensemble de la Wallonie.

J'aurais aussi aimé vous entendre sur votre intention d'encourager la supracommunalité et votre réflexion quant à des projets qui sont parfois à cheval sur plusieurs communes. J'aurais aussi aimé connaître votre vision sur une approche et une collaboration transfrontalière en ce qui concerne le volet éolien, au vu des incidences sur les territoires de part et d'autre des frontières. Dans ce cadre, avez-vous établi un dialogue entre la Wallonie, le Grand-Duché du Luxembourg et la France, visant à organiser la coopération transfrontalière sur les projets éoliens ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Madame et Messieurs les Députés, ce 25 octobre, le Gouvernement s'est accordé sur la nouvelle *pax eolienica*. C'est une étape décisive pour construire une Wallonie bas carbone, tout en s'assurant que les Wallons aient accès à l'énergie à un prix abordable.

En effet, sous mon impulsion, ce Gouvernement se donne l'objectif de produire, en 2030, de l'ordre de 6 200 gigawattheures par an avec de l'énergie éolienne sur notre territoire. C'est augmenter l'objectif de 2019 de plus d'un quart ; c'est donner un signal de soutien au secteur qui l'a largement sollicité depuis un certain temps ; c'est surtout œuvrer vers une transition énergétique verte.

Pour mettre en œuvre cet objectif fort, j'ai convaincu mes partenaires de l'importance d'une réforme du cadre de référence éolien, l'outil qui guide le développement des projets éoliens en Wallonie. Cette réforme permettra notamment le *repowering*, c'est-à-dire le remplacement des mâts existants arrivés en fin de vie par des mâts à la pointe de la technologie : plus performants, moins bruyants, plus espacés, plus hauts, plus productifs et produisant de l'énergie moins chère, ce qui rejoint les demandes du secteur. C'était aussi une nécessité, car cela permet aussi d'augmenter le productible global dès lors que les technologies actuelles sont beaucoup plus efficaces en production par mât.

Le nouveau cadre de référence protégera la zone d'habitat au-delà de ses frontières : il imposera une

distance minimale entre le mât d'une éolienne et le périmètre de cette zone de 500 mètres, auxquels est ajoutée la moitié de la hauteur totale de l'éolienne. En dehors de la zone d'habitat, le Gouvernement a choisi de protéger les habitations dites « isolées » par une distance minimale de 400 mètres.

Je coordonnerai aussi une équipe de travail multicompetences pour anticiper la transposition du corpus REPowerEU en droit wallon.

Ce que l'on vise, c'est évidemment d'accélérer le déploiement et le redéploiement éolien dans des zones identifiées comme étant « propices » au sens auquel l'entendent le Parlement et le Conseil européen, notamment en réduisant, dans ces zones, le temps que prend un octroi définitif de permis. Nous allons anticiper au mieux cette directive, même si nous ne pourrions complètement l'appliquer que lorsqu'elle sera définitive, c'est-à-dire l'année prochaine.

Simultanément, il s'agit d'apaiser les communes en permettant le regroupement des demandes de permis dans une même zone. Monsieur Douette, on va un peu dans le sens de ce que vous dites. Il est vrai que l'on n'a pas réitéré l'expérience d'il y a deux législatures avec un décret avec des zones et une ouverture à la concurrence. J'ai cru comprendre que cela n'avait pas l'agrément de plusieurs autres groupes politiques à l'époque. Aujourd'hui, ce n'est pas non plus l'accord du Gouvernement. Par contre, on a cette volonté d'approche des différents permis et demandes par zone donnée. Ce travail va être mené dans le cadre de la *task force* pour voir de quelle façon la procédure de permis pourrait, au moment où il faut juger d'une demande de permis spécifiquement, prendre en compte les autres demandes dans la même zone géographique donnée. Ce serait une évolution très intéressante, mais cela nécessite évidemment un certain travail et ensuite une traduction décrétable le cas échéant. De plus, des contacts sont en cours avec le cabinet de la ministre Dedonder à propos des zones militaires, et avec le cabinet de la ministre Verlinden pour le suivi du travail relatif à l'accélération des recours au Conseil d'État.

En ce qui concerne la collaboration transfrontalière évoquée par Mme Goffinet, des possibilités sont mises en avant dans le cadre de la directive renouvelable, mais nous privilégions à ce stade le déploiement intrawallon de la production éolienne. Les projets transfrontaliers sont juridiquement et économiquement complexes à mettre en place, car ils nécessitent de concilier plusieurs législations. Pour que les profits de cette réforme soient réellement partagés et bénéficient aux ménages, aux collectivités et aux entreprises wallonnes, le nouveau cadre imposera aux promoteurs d'ouvrir leurs projets pour permettre une participation jusqu'à 25 %, à la fois pour les communes et pour les citoyens, pour un total pouvant atteindre quasiment 50 %. C'est juste en dessous de 25 % chaque fois, répartis également entre les groupes de citoyens et les communes. L'objectif est

donc que les participants au projet éolien deviennent des exploitants et puissent ainsi maîtriser ou fixer les prix de leur énergie – c'est-à-dire être indépendants –, spécialement dans la conjoncture que nous connaissons. C'est certainement un facteur très important de mobilisation et d'acceptation des projets.

Permettre aux riverains de participer à un projet éolien, c'est les impliquer dès l'ébauche du projet et imposer aussi un label de qualité. Je pense notamment au principe directeur de REScoop Wallonie, la fédération wallonne des coopératives citoyennes d'énergies renouvelables. Je soutiens qu'une telle participation renforcera l'acceptabilité sociale de ces projets.

Enfin, je suis évidemment attentif aux critiques portées contre le développement éolien. Même si les choses évoluent aussi dans le contexte que nous connaissons, je veux rassurer. En Wallonie, l'impact de l'éolien pour les riverains, sur leur santé et sur la biodiversité, est pris très au sérieux. Je m'appuie notamment sur le nouveau cadre des conditions sectorielles éoliennes mis en place par la ministre de l'Environnement, qui limite strictement la délivrance des permis et annihile les nuisances sonores et visuelles que pourrait provoquer un projet. Je m'appuie également sur le code du développement territorial en ce qu'il protège les paysages wallons. Tous ces éléments sont bien pris en considération dans les différentes procédures d'octroi de permis.

L'accord du Gouvernement wallon du 25 octobre sur cette nouvelle *pax eolienica* est donc un accomplissement important qui inscrit la Wallonie dans la durabilité et l'indépendance énergétique, tout en faisant œuvre de pacification des acteurs. Bien sûr, elle devra être suivie d'un certain nombre de travaux complémentaires, notamment de révision du cadre de référence, et ensuite de préparation de la transposition de la directive Repower EU.

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

M. Demeuse (Ecolo). – Je suis heureux d'avoir pu entendre M. le Ministre et ces compléments d'information. Je me réjouis de cette avancée importante. C'est une étape indispensable et ce dossier important progresse en Wallonie. Les demandes principales du secteur ont été entendues, notamment la question indispensable de la distance par rapport à l'habitat avec le maintien nécessaire des conditions de bruit. Cela va permettre un développement optimal de l'éolien.

S'agissant de la simplification des permis, nous serons également attentifs à l'aboutissement du travail. Il reste encore du travail, mais un pas important est franchi. Je veux aussi insister sur un point qui est pour moi une avancée essentielle, à savoir l'ouverture à la participation citoyenne qui devient obligatoire. Certains

collègues y ont fait référence parce que, contrairement à ce que j'ai entendu, cela change fondamentalement l'approche. Ce levier va réellement réellement faciliter l'acceptation, mais aussi permettre une véritable réappropriation des moyens de production avec non seulement des revenus pour les citoyens, mais aussi de l'électricité qui pourra être, à un moment donné, vendue moins chère. On voit aujourd'hui que COCITER, pour citer l'exemple de ce fournisseur citoyen, est le seul à pouvoir bloquer les prix et à le faire, et ce parce qu'il peut bénéficier de la production issue d'énergie renouvelable citoyenne, notamment d'éoliennes citoyennes. Cependant, il ne peut plus prendre de nouveaux clients parce qu'il n'y a pas assez de coopératives citoyennes en Wallonie. Par conséquent, le fait de pouvoir obliger les producteurs d'éoliennes à ouvrir leur capital, c'est véritablement la possibilité d'avancer vers un développement plus important de ces capacités et de maîtriser à la fois la production verte et la réduction des prix de l'électricité. Je crois que c'est un point sur lequel on doit absolument insister aujourd'hui dans le contexte que l'on connaît.

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

M. Fontaine (PS). – Je ne pourrais être plus complet que mon collègue Demeuse, si ce n'est remercier le ministre par rapport aux explications et aux développements qu'il a donnés. C'était un développement totalement complet. Vous l'avez bien dit – vous avez commencé par là –, c'est une étape décisive et elle était nécessaire parce que l'on connaît des difficultés ; les citoyens connaissent des difficultés. Donc, c'est une chose qui peut améliorer en tout cas le cadre de vie, non pas global des citoyens, mais en tout cas leur accès à l'énergie. Mon collègue l'a dit également, cette obligation d'avoir 25 % allant jusqu'à 50 % de participation citoyenne et communale pourrait débloquent certains dossiers. Attention, il y a des dossiers qui se présentent dans les communes, avec des propositions de placement de mâts dans les forêts, et cela est encore une autre situation. Il ne faut pas aller jusque là, il y a assez de plaines en Wallonie que pour pouvoir implanter des mâts d'éoliennes sans pour autant passer dans les forêts.

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

M. Douette (MR). – Monsieur le Ministre, j'ai bien entendu votre réponse. Je souhaite et j'espère effectivement que cela ira dans le sens que vous expliquez par rapport aux différentes mesures. Je peux juste vous dire que cela fait un peu plus de dix ans que je vois des permis éoliens sur ma commune et je n'ai pas vu dans le document assez d'incitants qui permettraient de changer la donne avec des recours au Conseil d'État qui vont toujours être aussi nombreux. Effectivement, peut-être que certains projets partent à son cap, car il y a un peu plus de citoyenneté. Je pense que l'on pourrait en profiter dans ces *pax* pour aller un peu plus loin dans l'aspect citoyen, dans la mise en concurrence des

différents porteurs de projets et tout simplement faire une espèce de comparaison avec le plus beau projet pour la zone donnée. Ce n'est pas ce que je retrouve à 100 % dans ce document.

Je crains que l'on soit devant la même problématique, sauf pour quelques dossiers, avec des charges administratives toujours aussi conséquentes pour les communes. Je rappelle que, pour certaines communes – dont la mienne, par exemple –, c'est à niveau un mi-temps qui ne fait que cela du matin au soir. C'est bien gentil, mais ce sont toujours les communes qui payent ce genre de choses. *Trop is te veel.*

Mme la Présidente. – La parole est à Mme Goffinet.

Mme Goffinet (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos explications. Alors, il y a trois éléments auxquels, en tout cas, on sera attentifs puisque, comme vous l'avez évoqué, on est à un stade de communication et il y a encore du travail à faire.

Le premier point est par rapport à la simplification des permis. Nous serons attentifs à cet aspect pour ne pas non plus qu'il y ait un impact sur des communes qui seraient touristiques. Vous savez que ma province est touristique. Donc, si l'on remplace simplement un mât par un mât plus grand et qu'il y a un impact sur le paysage, cela peut avoir des conséquences sur le terrain.

Deuxièmement, je comprends la difficulté de travailler avec d'autres pays ayant des législations différentes. Mais, dans le cadre de la simplification des permis, il faut aussi regarder ce qu'il se passe de l'autre côté d'une frontière pour ne pas avoir à faire d'encerclement pour certains citoyens. En effet, il y a une pression vraiment très forte du côté wallon, mais aussi du côté français et au niveau grand-ducal.

Enfin, c'est une bonne chose d'ouvrir le capital aux citoyens et aux communes, mais je pense qu'il est aussi important d'inclure, à terme – si l'on peut faire évoluer cette *pax eolienica* –, plus de supracommunalité.

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

**QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LES AMBITIONS
WALLONNES RELATIVES À L'HYDROGÈNE
EN SUITE DE LA STRATÉGIE ÉTABLIE PAR
L'AUTORITÉ FÉDÉRALE »**

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 « les ambitions wallonnes relatives à l'hydrogène en suite de la stratégie établie par l'autorité fédérale ».

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

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, le changement climatique qui s'accélère nous incite à prendre les mesures nécessaires pour préserver notre planète.

Afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 55 % et devenir le premier continent neutre climatiquement d'ici 2050, l'Europe doit faire passer son système énergétique des combustibles fossiles aux énergies renouvelables.

À cet égard, en octobre dernier, le Premier ministre lançait la stratégie fédérale en matière d'hydrogène visant à éviter une désindustrialisation du pays et à faire de la Belgique un carrefour de l'énergie décarbonée.

Le Premier ministre a, entre autres, annoncé la création d'un Conseil fédéral de l'hydrogène et le secrétaire d'État en charge de la relance a indiqué que le Plan national de relance dédie 500 millions d'euros pour le développement d'une économie durable de l'hydrogène.

Lorsque je vous interrogeais sur la stratégie wallonne, en juin dernier, vous m'indiquiez que nous devrions développer des capacités de production locale, en complément du focus sur les capacités d'import que le Fédéral tendait à privilégier. Par qui seront-elles portées ? Par les agences de développement territorial, les pôles de compétitivité ou d'autres ?

Vous avez ainsi mentionné votre vision centrée sur des projets de production locale, en clusters, toujours en gardant à l'esprit la directive Repower EU qui fixe des tendances à ambitions fortes.

Dès lors, compte tenu de la mise en place de cette stratégie fédérale, quelle vision porterez-vous pour les ambitions wallonnes en termes de développement de la filière hydrogène dans notre Région ?

De quelle manière la Wallonie prendra-t-elle part à la stratégie ambitieuse mise en place par le Fédéral ? Comment comptez-vous assurer que les retombées profitent également à la Wallonie ?

Serez-vous associé et présent au sein du Conseil fédéral de l'hydrogène pour porter les ambitions wallonnes ?

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, tout d'abord, je me réjouis de l'adoption de la stratégie

fédérale Hydrogène. Après analyse, elle apparaît comme pertinente à l'échelle de notre pays. J'y vois beaucoup de synergies avec les initiatives wallonnes portées conjointement par le ministre de l'Économie et moi-même. C'est aussi une action phare du Plan de Relance de la Wallonie.

J'ai des contacts réguliers avec ma collègue fédérale en charge de l'Énergie, et nos administrations respectives travaillent ensemble pour fixer le cadre juridique permettant le développement des filières.

Lors du prochain CODECO, le 30 novembre, le Fédéral devrait soumettre un projet de loi qui formalise la répartition des responsabilités entre le Fédéral et les Régions. Nous avons encore besoin d'affiner celle-ci, notamment au regard du transport, de la distribution et du stockage de l'hydrogène. À ce titre, la vision de la Région flamande est plus régionaliste et empiète sur les responsabilités fédérales.

Par ailleurs, j'ai mandaté mon administration pour finaliser une feuille de route qui prendra en compte ces répartitions de compétences sujettes à arbitrage. Au terme de ce travail, avec mon collègue en charge de l'Économie, nous serons en mesure d'être plus précis sur les modalités de mise en œuvre en Wallonie et ses conséquences attendues sur les retombées potentielles.

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

M. Fontaine (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour les réponses que vous avez apportées à mes quelques questions.

Certes, le sujet n'est pas neuf, mais il revient au-devant de l'actualité au vu des déclarations du Premier ministre.

Je ne doute pas un seul instant que vous allez mettre tout en œuvre, avec vos collègues du Gouvernement, pour que la Wallonie soit présente dans ce *process*.

Je reviendrai régulièrement vers vous, comme je le fais pour la *pax eolienica*, pour avoir plus d'informations sur l'évolution de ce dossier.

**QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « L'ATTITUDE DU
GOUVERNEMENT WALLON SUR L'ÉVENTUEL
RETRAIT DE LA BELGIQUE DU TRAITÉ SUR
LA CHARTE DE L'ÉNERGIE (TCE) »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'attitude du Gouvernement wallon

sur l'éventuel retrait de la Belgique du Traité sur la Charte de l'énergie (TCE) ».

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

M. Antoine (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, reconnaissons-le – et fort heureusement, du reste –, la mobilisation pour le climat ne faiblit pas. J'en veux pour preuve le succès de la dernière marche organisée ce dimanche 23 octobre à laquelle ma formation politique et de nombreux élus ont pris part. À cette occasion, les organisateurs ont rappelé aux différents gouvernements de ce pays leurs exigences et l'urgence de décisions favorables au climat vu le réchauffement auquel nous assistons.

Parmi les sujets abordés figurait la sortie de notre pays du Traité sur la Charte sur l'énergie.

Paul Magnette, qui est l'un des sponsors majeurs de ce Gouvernement, n'a pas hésité à disqualifier ce traité, car, à ses yeux, il permet à des multinationales d'attaquer des États qui voudraient s'opposer à ce que l'on développe encore des énergies fossiles. Par objectivité, reconnaissons – non pas pour être déplaisant à l'égard de Paul Magnette – qu'il n'est ni le premier à avoir formulé de telles déclarations ni à avoir pris ses distances par rapport à un éventuel retrait du Traité sur la Charte de l'énergie puisqu'il a emboîté le pas au président Macron qui avait pris position très clairement sur le retrait de la France de cette charte internationale, laquelle remonte déjà à 1994.

Depuis la fin de la guerre froide, de nombreux pays européens ayant changé de cap sur des projets liés au charbon et aux hydrocarbures ont été poursuivis par des multinationales devant les tribunaux d'arbitrage. Or, de telles actions mettent en danger la possibilité de décarboner de manière plus ambitieuse nos sociétés. Les Pays-Bas, l'Espagne et la Pologne ont déjà emboîté le pas à la France. Il y a donc un large concert au niveau européen pour demander le retrait de ce traité.

Que fera la Belgique lorsque la question sera posée ? Nous, Wallons, qui nous sommes tant soucieux du CETA, nous savons que, depuis le Traité de Lisbonne, une attitude de la Belgique doit emporter l'adhésion des entités fédérées. Il doit y avoir une unanimité de position et une unanimité politique.

Or, sur cette question, j'ai comptabilisé les déclarations des uns et des autres. Celle de M. Magnette était dans un sens très clair et celle de M. Bouchez l'était tout autant, mais dans un autre sens puisqu'il évoquait une adaptation et une renégociation, mais en aucun cas un retrait, alors que la question sera posée par d'éminents membres européens.

J'imagine dès lors qu'il y a du y avoir des contacts au sein du Comité de concertation ou à la Conférence interministérielle des relations internationales. Je ne sais pas si c'était vous ou Elio Di Rupo qui portait la parole,

mais quelle a été celle du Gouvernement wallon ? Avez-vous, oui ou non, demandé le retrait de ce pacte ? Si pas, pourquoi ? Quel fut l'écho réservé à la demande wallonne ?

J'imagine que la Flandre n'a pas suivi la Wallonie et que, dès lors, vous serez contraint à vous taire, y compris sur un sujet aussi important, délicat et préjudiciable lorsque des dossiers sont portés devant des tribunaux d'arbitrage. Ce n'est pas moi qu'il faut convaincre du non-intérêt des tribunaux d'arbitrage, car je les ai suffisamment combattus lors du CETA.

En tant que ministre de l'Énergie, et donc de patron de l'application en Wallonie de cet élément, quelle est votre lecture ? Êtes-vous pour le retrait, emboîtant ainsi le pas à Paul Magnette et d'autres, ou bien existe-t-il des divergences au sein du Gouvernement wallon ? Si oui, sur quoi reposent-elles, pour que nous puissions apprécier l'interprétation des uns et des autres ?

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 remercie pour votre question et je comprends vos préoccupations quant aux impacts négatifs du Traité sur la Charte de l'énergie.

En vigueur depuis 1998 et assez discret pendant de longues années, le TCE est désormais sous le feu des critiques, car il pourrait représenter un obstacle à la transition des énergies fossiles vers les énergies renouvelables en permettant à des investisseurs d'attaquer un État signataire du traité devant un tribunal d'arbitrage pour contester les politiques menées au motif que celles-ci menaceraient un de leur investissement.

Une nouvelle positive est venue de la Cour de justice de l'Union européenne qui a rendu un arrêt le 2 septembre dernier estimant que l'article 26 du Traité sur la Charte de l'énergie n'est pas applicable aux différends entre un investisseur d'un État membre de l'Union européenne et un autre État membre.

Jusqu'à présent, la position de la Belgique a consisté à soutenir la Commission européenne dans les négociations afin de mettre le traité en phase avec l'Accord de Paris et avec de nouvelles normes en matière de règlement des différends.

Je vous rappelle qu'une sortie unilatérale du traité ne nous libère pas de la menace de litiges puisque le traité comporte une *sunset clause*, à l'article 47, selon laquelle les investissements réalisés avant la sortie continueront à bénéficier d'une protection du traité durant une période de 20 ans, et ce, dans ses conditions actuelles c'est-à-dire des normes définies de manière large : pas de protection du droit des États à réglementer, couverture des énergies fossiles, règlement des litiges devant les tribunaux privés. Toutefois, face aux progrès très lents,

voire inexistants, des discussions, les autorités françaises ont proposé en février dernier une sortie coordonnée de l'Union européenne et de ses États membres. Cette option est plus intéressante, car l'Union européenne et les États membres représentent à eux seuls plus de la moitié des parties contractantes et constituent collectivement un levier considérable. Les modalités juridiques, institutionnelles et budgétaires de cette sortie coordonnée doivent encore être examinées.

Le 24 novembre prochain, les membres du traité voteront pour accepter ou non la modernisation ou non du TCE. Le vote se fera à l'unanimité des membres présents. Néanmoins, les résultats de la modernisation du TCE restent largement insuffisants par rapport aux objectifs climatiques, aux procédures de règlement des différends, en particulier si les multinationales développent des filiales hors Union européenne pour continuer à bénéficier des règles d'arbitrage privées.

Au niveau de la Wallonie, nous préconisons une sortie concertée du TCE via l'Union européenne ou un groupe d'États. Toutefois, à ce stade, vu l'absence de consensus au niveau belge, la Belgique va s'abstenir pour le vote au niveau de l'Union européenne comme c'est malheureusement trop souvent le cas. Une coordination nationale est planifiée le 22 novembre prochain. Comme vous le mentionnez, plusieurs États ont fait savoir la décision de leur sortie de TCE, parmi lesquels l'Espagne, les Pays-Bas et, plus récemment, la France. À ce stade, la négociation au niveau belge relative à la sortie de la Belgique du traité n'a pas encore abouti, mais nous ne désespérons pas, bien entendu.

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

M. Antoine (Les Engagés). – Je n'ignore pas que ce qui est acquis est acquis, mais à force de proroger ce traité, les vingt années de protection vont aussi continuer à persister. À un moment donné, c'est stop ou encore. Aujourd'hui, le stop est de mise. Vous l'avez vous-même mentionné parce que le poids de l'Union européenne est considérable. Dès lors que la France veut sortir du traité – j'ai cité moi-même l'Espagne, les Pays-Bas, la Pologne et peut-être la Belgique -, nous aurions tous ensemble eu aussi un poids considérable. Je n'ai pas entendu dans votre réponse s'il y a eu formellement une décision du Gouvernement wallon pour dire : nous nous retirons.

Pardonnez-moi. Vous êtes obligés, vous Wallons, d'aller porter votre délibération à l'intrabelge. Soyons de bon compte : peut-être avez-vous trouvé l'excuse facile de dire comme d'autres ne voudront pas – Flamands ou autres -, cela nous dispense nous Wallons de devoir délibérer et d'arbitrer un conflit qui est évident, puisque la presse l'a transcrit, entre M. Magnette et le Président du MR. Quoi qu'il en soit, vous ne m'avez pas dit et cela me désole un peu de quel côté vous étiez. J'aimerais au moins que vous m'indiquiez voilà j'ai soutenu la thèse du retrait. Or, vous ne l'avez pas fait. Vous avez dit

comme il n'y a pas de consensus, on va s'abstenir. Ce sera donc un silence éloquent, un de plus malheureusement pour nous.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Comme je l'ai dit à M. Antoine dans ma réponse, nous préconisons au niveau de la Wallonie une sortie concertée du TCE via l'Union européenne ou un groupe d'États.

M. Antoine (Les Engagés). – De quel gouvernement ?

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – C'est ce que nous défendons dans les réunions intrabelges. Ce point n'a toutefois pas été inscrit formellement au titre de décision au niveau du CODECO, mais bien dans les réunions préparatoires. Les discussions se poursuivent, voilà où nous en sommes à ce stade.

M. le Président. – Je suis désolé, mais le règlement ne prévoit pas ce type d'échanges.

**QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LA RÉPONSE DU
GOUVERNEMENT WALLON FACE AUX
RISQUES DE SURTENSION SUR LES RÉSEAUX
DE DISTRIBUTION »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la réponse du Gouvernement wallon face aux risques de surtension sur les réseaux de distribution ».

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

M. Antoine (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, on vous pose beaucoup de questions, mais il est vrai que vous prononcez sur toute une suite de sujets. J'ai dit que vous vous prononciez, je n'ai pas dit nécessairement qu'il y avait les décisions ou les études techniques qui accompagnaient ces annonces.

Très récemment, vous avez, au nom du Gouvernement wallon, annoncé vouloir doubler la capacité des panneaux photovoltaïques. Un particulier peut installer sur son toit. À vous entendre, on passerait d'une capacité maximale de 10 à 20 kilowatts. En gros, il serait possible, je vais tenter de le convertir, d'installer 50 panneaux contre 25 aujourd'hui, si vous me permettez de faire une comparaison en panneaux.

Bien sûr, il faut que chacun puisse disposer d'une toiture suffisante ou d'un jardin pour les poser, mais 50,

c'est très différent de 25, surtout si l'on multiplie dans les rues, les communes et à travers toute la Wallonie.

Ce changement, disiez-vous, doit intervenir dès le début 2023 – non seulement vous êtes décidé, mais impatient –, pour permettre l'alimentation des véhicules électriques et des pompes à chaleur. Concernant les véhicules électriques, je laisserai Julien Matagne débattre avec vous du nombre de bornes qui sont encore insatisfaisantes.

Cette annonce, Monsieur le Ministre, une fois de plus, a semé le trouble et suscite de nombreuses inquiétudes chez différents observateurs, dont les principaux intéressés que sont à nouveau les GRD. À croire que le courant passe difficilement entre eux et votre cabinet.

En effet, avec la crise énergétique, les carnets de commandes des installateurs de panneaux photovoltaïques battent tous les records. Les délais d'attente sont d'ailleurs vertigineux. À tel point que dans certains endroits, le réseau électrique est déjà aujourd'hui saturé. Permettre, dès lors, le doublement – l'objectif est évidemment louable – sans considération, sans adaptation des réseaux, va évidemment accentuer la congestion des réseaux en la matière.

Le risque, qui est bel et bien réel, est celui de la surtension

La réglementation actuelle accentue le problème, avec le compteur qui tourne à l'envers et le tarif *prosumer* forfaitaire. En effet, les GRD redoutent, avec raison, que les pertes de réseau soient encore plus importantes, avec le risque que les fournisseurs fassent payer ce surcoût à leurs clients sans panneaux, ce qui constituerait une nouvelle discrimination.

Comme nous pouvons le constater, ce n'est pas facile de faire toute la lumière entre vous et les GRD. Ne faudrait-il pas d'abord adapter en urgence les réseaux, en anticipant le renforcement de ceux-ci, pour permettre, dans un deuxième temps, une générosité plus grande dans l'installation des panneaux ? Peut-être même, serait-il opportun d'utiliser une partie du Plan de relance pour favoriser l'adaptation de ces réseaux. Dieu sait si cela aura des conséquences sur le plan économique majeures pour la Wallonie.

En créant un appel d'air supplémentaire, alors que tous les réseaux ne le permettent pas, n'avez-vous pas pris le risque – je peux citer des régions de Wallonie – par un calendrier précipité, non concerté et non raisonnable, de provoquer de la surtension, non seulement chez les GRD, mais chez les usagers qui ne pourront pas, malheureusement, installer ces panneaux, alors que le ministre l'avait dit et annoncé ?

Monsieur le Ministre, qu'allez-vous mettre en œuvre d'ici 2023, c'est-à-dire six semaines, pour que vous puissiez, ça et là, dire « Allez-y, doublez vos

panneaux », sans qu'il n'y ait de difficultés ? Alors que tous les spécialistes interrogés sur le sujet ont été estomaqués, non pas de l'objectif qui est le vôtre – ils veulent le partager –, mais du caractère précipité, non raisonnable, par rapport à un réseau qui ne le supportera pas dans toute une série d'endroits de Wallonie.

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 remercie pour votre question.

Le développement d'électricité photovoltaïque doit être poursuivi et intensifié pour atteindre nos objectifs énergétiques et climatiques. La production d'électricité à partir de panneaux photovoltaïques est aujourd'hui particulièrement économique et doit être soutenue à tous les niveaux.

Bien entendu, ce développement doit inévitablement être accompagné d'une adaptation des réseaux de distribution, pour éviter le déclenchement d'installations en cas de surtension. En tant qu'ancien ministre de l'Énergie, vous vous en rappellerez, Monsieur le Député, c'est un problème qui existe quasiment depuis le début du déploiement du photovoltaïque. Forcément, le réseau s'est adapté progressivement. Nous sommes arrivés à un autre stade de déploiement, c'est une évidence.

Vous proposez d'adapter les réseaux avant de placer de nouvelles installations, mais les gestionnaires de réseaux ne renforcent leur réseau que quand c'est vraiment nécessaire, pour réduire leurs coûts. Les gestionnaires de réseau ont comme obligation, par le décret électricité de développer leur réseau pour répondre aux besoins. S'ils anticipent de façon efficace, c'est mieux, mais il est essentiel et obligatoire qu'ils le fassent quand le besoin est constaté.

Attendre que le réseau soit surdimensionné pour investir dans des productions d'origine renouvelable ne permettra pas d'atteindre nos objectifs, c'est-à-dire le déploiement le plus efficace, mais aussi à moindre coût.

Nous avons pris des orientations de politique énergétique pour obtenir une tarification incitative qui incite les consommateurs à consommer de préférence quand l'offre est abondante, notamment pendant les heures solaires.

Ce faisant, le risque de surtension diminue et les renforcements de réseau peuvent se faire de manière plus progressive. Ceci permet de limiter les investissements nécessaires dans le réseau et ainsi de limiter l'impact sur la facture de tous. La nouvelle période tarifaire devrait malheureusement être retardée d'un an sur décision de la CWaPE, comme vous l'avez probablement vu. L'orientation est donnée et des initiatives peuvent être progressivement prises en ce

sens. En passant d'un seuil de 10 à 20 kVA pour les installations photovoltaïques – ce qui est une décision du Gouvernement –, on donne un incident supplémentaire au développement du photovoltaïque. Ceci se fera sans attribution de certificats verts ni autre subside régional. Cela correspond à des besoins spécifiques de consommateurs qui investissent dans la transition énergétique. Cela ne pénalise pas le gestionnaire de réseau qui dispose de la redevance *prosumer*. Cela ne pénalise pas davantage les autres consommateurs de l'électricité puisque ceux-ci ne contribueront pas plus au coût du réseau ou au coût de la commodité. Pour aider les gestionnaires du réseau à accélérer ces investissements pour rendre le réseau plus intelligent, c'est-à-dire à gérer la flexibilité des flux, le Gouvernement a prévu 168 millions d'euros dans son Plan de relance pour des subventions au smartisation des réseaux. Tous les GRD en bénéficieront en fonction du nombre de leurs clients.

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

M. Antoine (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, seule la dernière partie de votre réponse me satisfait, c'est d'avoir mobilisé...

(Réaction d'un intervenant)

Vous voyez que je tente d'être le plus objectif possible. Je n'ai pas d'a priori. Je pense que le plan de relance doit se concentrer sur quelques priorités et celle-là en est une. Les 160 millions viendront à point nommé. Par contre, Monsieur le Ministre, le simple report de la tarification des réseaux dans le chef des GRD par la CWaPE qui passe à 2025 va retarder un certain nombre d'investissements. Ce qui veut donc dire – pardonnez-moi c'est cruel – que cette décision de la CWaPE anéantit encore plus votre volonté téméraire, dès 2023, de doubler les panneaux photovoltaïques. Vous allez au-devant de déconvenues techniques et de frustrations parce que les gens vous ont entendu dire que « c'est fait, c'est décidé, on va passer commande ». Puis, lorsqu'ils seront confrontés à la réalité technique du GRD, ils vont demander pourquoi leur voisin a pu alors qu'eux n'ont pas pu. En plus, on va leur dire « on ne sait pas quand ». Ce sera peut-être 2025, peut être 2026. Vous savez comme moi que les GRD ont d'autres priorités d'investissement. Allez, avouez Monsieur le Ministre, qu'avec un peu de sagesse – et ça doit nous arriver à tous, moi en premier –, peut-être seriez-vous bien inspiré de reporter cette décision, surtout à la lumière de la décision de la CWaPE. Je vous offre une porte de sortie facile. Si vous ne faites pas cela, il y a des bouchons sur l'autoroute et vous envoyez des voitures pour solutionner le problème. Avouez que ce n'est pas simple.

**QUESTION ORALE DE M. BIERIN À M. HENRY,
MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA
MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR
« LE REPORT DE LA NOUVELLE
MÉTHODOLOGIE TARIFAIRE POUR LES
GESTIONNAIRES DE RÉSEAUX DE
DISTRIBUTION (GRD) DE GAZ ET
D'ÉLECTRICITÉ »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bierin à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le report de la nouvelle méthodologie tarifaire pour les gestionnaires de réseaux de distribution (GRD) de gaz et d'électricité ».

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

M. Bierin (Ecolo). – Monsieur le Ministre, la CWaPE a annoncé ce 31 octobre par communiqué qu'elle reporte au 1er juin 2023 l'adoption de la nouvelle méthode tarifaire initialement prévue au 1er novembre 2022. Par conséquent, l'entrée en vigueur des tarifs de distribution est reportée au 1er janvier 2025 et pour une période tarifaire qui serait donc désormais 2025-2029. Dans son communiqué, la CWaPE explique également que la méthodologie actuelle sera donc maintenue en 2024, avec des adaptations à la marge pour tenir compte de l'inflation.

Ce report se justifie visiblement par le grand nombre de réactions et par la volonté des gestionnaires de réseaux de poursuivre la concertation sur certaines thématiques et notamment sur l'ampleur des investissements qu'il leur serait permis. Monsieur le ministre, est-il nécessaire de pallier du coup les éventuelles conséquences négatives de ce report ? Les périodes tarifaires des autres régions du pays vont-elles être en décalage ou, d'après vos informations, correspondront-elles à la même période ? Ce projet a pour objectif d'aboutir à une nouvelle méthodologie ambitieuse et qui répond aux enjeux de la transition énergétique. Dès lors, quelles sont les conséquences de ce report pour la transition en Wallonie ? Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Messieurs les Députés, il est indéniable que ce report constitue une mauvaise nouvelle pour la transition énergétique en Wallonie. Le 4 mai de cette année, vous approuviez un décret qui donnait les orientations de politique énergétique à intégrer dans la nouvelle méthodologie tarifaire. Les tarifs de la prochaine période tarifaire devaient devenir incitatifs pour réussir la transition énergétique dans les meilleures conditions économiques. Le Parlement wallon a donc fait sa part du travail dans les délais requis.

De son côté, la CWaPE a considéré ne pas pouvoir tenir ses échéances vu le grand nombre de réactions reçues et la difficile concertation avec les gestionnaires de réseau de distribution pour déterminer le juste revenu autorisé en tenant compte des contraintes de la transition énergétique. La difficulté de tenir les délais a été augmentée à la suite de l'absence prolongée du directeur en charge de la tarification à la CWaPE.

Il semble donc que la CWaPE n'ait pas eu le choix et ce report a été décidé sur base de sa compétence tarifaire exclusive. Le décret tarifaire prévoit, en effet, que la CWaPE arrête la méthodologie, que celle-ci fixe la durée de la période régulatoire et qu'elle peut être modifiée en cours de période après concertation avec les GRD. Je cite l'article 3, paragraphe 3 : « En cours de période régulatoire, des modifications à la méthodologie tarifaires sont applicables moyennant accord explicite, transparent et non discriminatoire entre la CWaPE et les GRD ».

Afin de réduire autant que possible les conséquences négatives de cette décision, je rencontrerai demain matin le comité de direction de la CWaPE. Je veux examiner avec eux la possibilité de mettre en œuvre, encore durant la période tarifaire actuelle, certains éléments qui pourront rendre progressivement les tarifs incitatifs à la transition énergétique, car même avec les tarifs actuels, il serait possible de modifier les plages horaires pour privilégier le déplacement de charge vers les « heures solaires » et le « creux de la nuit ». Outre une meilleure valorisation de l'électricité d'origine photovoltaïque en réduisant les surtensions locales, cela soulagerait le besoin de renforcement immédiat du réseau.

Les périodes tarifaires ne correspondent pas systématiquement pour les différentes régions et il n'y a pas de coordination entre les régions, chaque région étant maître de son calendrier. Cependant, les tarifs d'Elia seront modifiés le 1er janvier 2024 et cette synchronisation avec la Région wallonne était intéressante. Avec le report décidé par la CWaPE, il y aura une modification tarifaire supplémentaire, puisque le 1er janvier 2024, les tarifs de distribution devront également être adaptés pour intégrer, vu la cascade tarifaire, les nouveaux tarifs du transport.

En conclusion, on ne peut que regretter ce report, mais approuver une méthodologie tarifaire qui ne serait pas parfaitement calibrée serait problématique aussi. Nous espérons que toutes les parties concernées – y compris la sous-commission parlementaire qui contrôle le régulateur – lui donnent les moyens humains et budgétaires nécessaires et lui permettent d'avoir un comité de direction pleinement opérationnel. Cela devrait permettre d'obtenir une méthodologie tarifaire finalement retenue ambitieuse. La CWaPE devra faire en sorte que les GRD disposent d'un revenu autorisé adapté et convaincre les GRD, avec les moyens d'agir

résolement en faveur d'une transition énergétique au meilleur prix.

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

M. Bierin (Ecolo). – Je partage votre volonté que tous les acteurs impliqués puissent agir dans le sens de l'intérêt général et dans le fait de donner les moyens nécessaires à la fois à la CWaPE pour remplir ses missions et aux GRD pour investir dans les réseaux innovants dont la transition énergétique a besoin.

(M. Florent, 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 « L'IMPACT DES
DÉCLARATIONS DE GILLES VANDENBURRE
SUR LA POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE EN
WALLONIE »**

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 « l'impact des déclarations de Gilles Vandeburre sur la politique énergétique en Wallonie ».

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

M. Hermant (PTB). – Monsieur le Ministre, lors du débat sur la Une, dans l'émission *QR le débat*, Gilles Vandeburre, qui n'est pas n'importe qui, puisqu'il est chef du groupe Ecolo à la Chambre. Il a donné le point de vue d'Ecolo, j'imagine, sur le fait de baisser et plafonner les prix de l'énergie, comme l'ont fait d'autres pays européens.

Il a déclaré ceci : « En Espagne et au Portugal, il n'y a plus de limite à la consommation des ménages. Vous n'avez plus aucun signal « prix ». La consommation dans ces pays augmente plus que dans les autres pays, ce qui n'est pas un signal positif dans la période que l'on connaît. » Il s'agissait d'un débat sur la nécessité ou pas de bloquer les prix de l'énergie au niveau européen, en Belgique en particulier.

Le fait que le porte-parole de votre parti à la Chambre explique qu'il est nécessaire d'avoir des prix chers dans la période que l'on connaît pour donner un signal prix aux ménages nous interpelle. Depuis un an, le PTB propose de diminuer la facture d'énergie au niveau fédéral, comme on l'a dit tout à l'heure, mais aussi au niveau régional. On parle toujours des 900 euros de taxes régionales qui n'ont pas diminué pour les familles depuis lors.

Certaines propositions du PTB ont été discutées au Gouvernement, c'est positif, mais il n'y a toujours rien.

Il n'y a toujours pas de diminution de la facture au niveau wallon, pas de diminution des subsides aux énergies vertes, pas de diminution des obligations de service public qui pourraient être prises en charge par le Gouvernement, par exemple. Les 500 millions d'euros du fonds Kyoto qui sont là et qui pourraient être utilisés pour diminuer la facture des ménages, on n'en parle pas.

Vous êtes ministre Ecolo, le porte-parole Ecolo au niveau de la Chambre dit qu'il faut garder les prix hauts ; en fait, n'êtes-vous pas en train d'appliquer ce qu'Ecolo veut, c'est-à-dire garder les prix hauts, ne pas toucher aux prix.

(Réaction d'un intervenant)

Non, il ne s'agit pas d'un grand complot, il s'agit d'une position politique, d'un choix politique qui est fait.

Tout à l'heure, vous avez dit : « Cela n'a pas de sens de diminuer les charges quand les prix sont bas ». C'est un peu la même philosophie de dire : « En fait, il faut que les prix restent hauts pour donner un signal prix aux ménages. » Les ménages prennent des mesures pour économiser l'énergie depuis des années, mais les prix restent hauts et les factures augmentent. Certains mettent des panneaux solaires, et cetera, mais les prix augmentent pour les familles.

Pourquoi le Gouvernement wallon ne plaide-t-il pas de manière plus appuyée pour diminuer les charges au niveau régional, mais aussi au niveau fédéral pour bloquer les prix de l'énergie ? La position de votre parti n'a-t-elle finalement pas un impact sur ce que vous faites et sur ce que l'on constate au niveau wallon également.

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 n'ignorez pas que je n'ai pas à répondre au Parlement des déclarations d'un député fédéral. Néanmoins, je pense que vous vous méprenez totalement sur les propos du député Vandeburre, puisque son propos n'était pas de dire qu'il faut que l'énergie soit chère. Son propos visait à attirer l'attention sur le fait qu'il faut réduire notre consommation, car c'est le risque de pénurie cet hiver qui contribue à l'augmentation des prix sur les marchés de gros. C'est pour cela qu'il a été répété tellement de fois qu'il était indispensable, également par la Commission européenne, de réduire massivement notre consommation. C'est ce qui aura le plus d'impact sur les prix.

Or, les mesures prises en Espagne et au Portugal sur les prix font complètement oublier cette réalité et la consommation ne diminue pas. Il ne faut pas que les prix soient élevés, mais il faut que le prix reflète a

minima le caractère limité de cette ressource et à tout le moins que la consommation diminue.

Je vous rappelle par ailleurs que le Fédéral a adopté plusieurs mesures visant à réduire la facture d'énergie des ménages, que nous avons déjà discuté à plusieurs reprises de la marge de manœuvre réduite de la Wallonie pour agir sur celle-ci, et que ma collègue la ministre fédérale de l'Énergie ne ménage pas sa peine pour obtenir un blocage des prix au niveau européen.

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

M. Hermant (PTB). – Voilà, vous rentrez dans la même logique et vous dites : « Il faut réduire la consommation. » Le débat portait sur : faut-il ou non bloquer les prix de l'énergie ? Votre réponse est : « Il a raison, il faut réduire la consommation. » Cela veut dire que vous défendez que les prix soient hauts pour que les gens réduisent leur consommation.

On ne va pas arriver à une transition énergétique ou climatique comme cela, ce n'est pas possible. Il faut aider les gens, aider les ménages. Il faut que le Gouvernement offre des alternatives aux gens, mais le prix ne peut pas être un signal pour réduire la consommation. Sinon, on va droit vers une inégalité sociale ; on va droit vers une punition des gens. Qu'est-ce qu'il se passe aujourd'hui ? Les gens réduisent leur consommation. Comment ? En ne sachant pas payer leur facture d'électricité et en ne sachant pas réapprovisionner leur compteur à budget. En gros, en réduisant en quelque chose qui est absolument nécessaire pour leur famille. Ce n'est pas du tout comme cela que nous allons arriver à une alternative au niveau écologique. La position que vous défendez pose vraiment question aujourd'hui.

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

**QUESTION ORALE DE MME GOFFINET À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « L'ACCÈS AUX
PRIMES ÉNERGÉTIQUES DE LA RÉGION
WALLONNE DANS LE CADRE DES
COPROPRIÉTÉS »**

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 « l'accès aux primes énergétiques de la Région wallonne dans le cadre des copropriétés ».

La parole est à Mme Goffinet pour poser sa question.

Mme Goffinet (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, ma question n'est pas très longue, mais je

cherche vraiment à avoir des précisions sur certains aspects.

En fait, depuis le 1er septembre 2022, les copropriétés rentrent dans le nouveau cadre de l'octroi des primes pour les travaux économiseurs d'énergie de moins de 3000 euros, et ce, en Région wallonne et sans audit préalable obligatoire. En principe, le montant de ces primes est majoré en fonction des revenus, mais pour les copropriétaires, il semble qu'ils ne peuvent se faire octroyer que le montant de base de ces primes.

J'en viens à mes questions, Monsieur le Ministre. Pouvez-vous me confirmer cet aspect ? Si c'est le cas, pourquoi avoir choisi de ne pas majorer les primes en fonction des revenus des propriétaires ? Depuis le 1er septembre, quel est le nombre de copropriétaires qui ont introduit une demande de prime pour des travaux économiseurs d'énergie ?

Enfin, pouvez-vous nous confirmer que seuls les travaux individuels peuvent être pris en compte par le système de primes, et non les travaux communs à l'ensemble de la copropriété ? Dans ce cas-là, quelles en sont les raisons ?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Madame la Députée, pour resituer les choses dans leur contexte, il y a lieu de rappeler que, lorsque le régime des primes Habitation avec audit obligatoire a été mis en place en 2019, le Code du logement ne permettait pas d'y inclure les copropriétés. Ceci explique pourquoi, encore actuellement, les copropriétés ne sont pas éligibles aux primes Habitation. Cependant, le régime des primes simplifié, sans audit préalable, en vigueur depuis le 1er septembre dernier, est lui bien ouvert aux copropriétés pour des travaux portant sur des éléments communs ou non.

La distinction entre parties communes et privatives se fait au travers de l'acte de copropriété et peut donc varier d'un cas à l'autre. Les travaux éligibles réalisés sur des parties communes font l'objet d'une demande émanant du mandant de la copropriété en qualité de personne morale.

Pour rappel, le régime de primes simplifié dans lequel l'audit préalable n'est pas requis a pour but de faciliter les demandes de prime et leur traitement par l'administration en vue d'accélérer les travaux qui y sont éligibles.

Étant donné ce souci de simplification, la catégorie de revenus du mandant de la copropriété est celle qui correspond à la prime de base. Une alternative aurait été de pondérer les revenus de chacun des ménages

copropriétaires pour leur quote-part dans la copropriété, ce qui aurait alourdi très considérablement le processus de demande, le traitement et la vérification par l'administration.

Les travaux éligibles réalisés sur des parties privatives des copropriétés peuvent bénéficier des primes dues au régime sans audit préalable, ou encore des primes Habitation. La demande est alors à charge du ou des propriétaires en qualité de personne physique. À noter que, dans le cas des copropriétaires indivis au logement, l'administration tient compte de l'ensemble des revenus des ménages de tous les copropriétaires.

Le programme informatique ne permet malheureusement pas d'établir de statistiques sur les demandes reçues de la part des copropriétés, ce qui n'est permis que depuis le 1er septembre. Il est donc trop tôt pour avoir un retour d'expérience indiquant que la manière de calculer le revenu du mandant de la copropriété doit évoluer.

Toutefois, la question des copropriétés – soit environ 40 000 bâtiments en Région wallonne – est certainement importante. J'envisage de faire évoluer les dispositions cette fois du régime des primes Habitations, pour y rendre les copropriétés éligibles, à côté d'autres améliorations. Dans ce cas, faire évoluer la méthode de calcul pour tenir compte des revenus des copropriétaires sera étudié.

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

Mme Goffinet (Les Engagés). – Merci à M. le Ministre pour ses explications et son ouverture pour l'évolution de la situation. En effet, je pense que c'est peut-être intéressant d'avoir aussi une analyse sur comment améliorer le système.

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

**INTERPELLATION DE M. ANTOINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR
« L'INAPPLICABILITÉ DU PROJET DE
RÉFORME DE LA TAXATION AUTOMOBILE »**

**INTERPELLATION DE M. HERMANT À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LA RÉFORME DE
LA FISCALITÉ AUTOMOBILE »**

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

- M. Antoine, sur « l'inapplicabilité du projet de réforme de la taxation automobile » ;
- M. le Président, sur « la réforme de la fiscalité automobile ».

M. Florent se joint à l'interpellation de M. Hermant..

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

M. Antoine (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, il se fait qu'il y a une interpellation qui était adressée à M. Dolimont qui a été renvoyé au ministre Henry. Je n'en développerai qu'une pour des raisons compréhensibles, même si j'aurais été très heureux d'avoir l'appréciation, comme ministre des Finances, sur le caractère applicable ou pas de ce projet de taxation.

S'il était bien une réforme attendue lors de cette législature, c'était bien celle de la taxation automobile. D'abord pour servir de références d'achat pour nos concitoyens en quête de renouveler adéquatement leurs véhicules, conquis qu'ils le sont en tout ou en partie et par abandonner des véhicules à propulsion fossile pour davantage électrique ou autre, ensuite pour l'incidence sur l'environnement que représente le trafic de véhicules automobiles dans notre pays – inutile de le répéter, la COP le répétera aussi dans les différents pays industrialisés –, enfin, pour son impact budgétaire qui est non négligeable de 760 millions d'euros dont 550 millions pour la TC, 155 millions pour la TMC et n'oublions pas non plus les 55 millions d'additionnels communaux. Enfin, parce que dans notre pays, les autres Régions ont bougé, la Flandre a bougé depuis de nombreuses années, alors que nous arrivons tout doucement en termes de la législature sans qu'un texte soit voté ou ne puisse l'être, c'est l'objet de mon interpellation.

Reconnaissons aussi que nos concitoyens ont suivi avec consternation l'épisode douloureux de l'impôt que je qualifierai de moins juste, puisque, finalement, ce décret de décembre 2021 ne taxe plus que les camping-cars et de manière totalement disproportionnée. À ce point disproportionné que le ministre Dolimont annonce sa révision.

On comprend mieux pourquoi les Wallons appréhendent dès lors cette nouvelle réforme avec angoisse et aussi impatience pour les plus décidés d'entre eux. Certes, en juillet, de manière un peu discrète puisqu'il n'y a pas eu, comme c'est l'habitude de communiqué de presse ou de conférence de presse sur le sujet. Vous avez obtenu à l'arraché – si je puis dire – l'accord de vos partenaires dans ce Gouvernement mammoth de juillet que nous connaissons bien avec près de 180 points où chacun y trouve son compte sans nécessairement d'avoir la certitude de voir ses décrets aboutir. Vous avez obtenu l'accord sur les lignes directrices de votre projet de réforme, mais cette approbation est conditionnée à la consultation de différents organismes, comme le Conseil supérieur de la fiscalité, le SPW Fiscalité, l'Union des villes et communes, Traxio, FEBIAC et encore d'autres.

Aujourd'hui, êtes-vous, en tout ou en partie, saisi de l'avis de ces différents organismes ? Si oui, lesquels et avec quelles recommandations ? Parce qu'il me revient que le Conseil supérieur de la fiscalité, qui est quand même le premier partenaire du Gouvernement et du Parlement, aurait conclu ni plus ni moins à une inapplicabilité du texte tel qu'il est rédigé pour l'instant. Confirmez-vous cet avis ? Ceci dit, il ne m'étonne pas, pour avoir analysé votre projet de décret, celui-ci ne soulève que des questions juridiques, techniques qui le rendent totalement inapplicable à mes yeux. En effet, d'abord il ne permet aucune prévisibilité fiscale pour nos concitoyens, dès lors qu'il renvoie pour la TMC à un diviseur, qui reprendrait la moyenne wallonne pour les émissions de CO₂ et pour la masse maximale autorisée. Impossible dès lors pour le citoyen d'anticiper ou de se référer à ce que pourrait être in fine la moyenne wallonne en la matière. Pour le TC, que vous souhaitez tirer de la TMC, là vous appliquez un coefficient budgétaire pour corriger le dispositif et pour asseoir le résultat financier. Certes, c'est louable, mais cela veut dire qu'on ne sait pas non plus prévoir un quelconque comportement. Or, vous le savez, la prévisibilité en matière fiscale est essentielle. C'est même une condition sine qua non de son opérationnalisation. Vous altérez aussi par ce coefficient bien sûr la pondération des critères et l'objectivité de ceux-ci.

Par ailleurs, plus grave selon moi, votre imposition sur dix mois crée évidemment une rupture d'égalité puisque, dans la même année, deux situations identiques seront taxées différemment selon la période d'enrôlement. Cela constitue évidemment une rupture d'égalité qui n'est pas acceptable pour un texte législatif.

Enfin, votre approche que vous avez qualifiée en glissement sur quatre années ou deux régimes taxatoires vont coexister, complexifie terriblement leur référence et suppose un équipement informatique aussi coûteux que laborieux à mettre au point puisqu'il faudra que notre administration envoie des avertissements extraits de rôle avec une codification permettant d'établir le montant réclamé aux contribuables automobilistes. On se rend bien compte qu'un tel système informatique va mettre entre vingt à trente mois pour être mis sur pied, c'est-à-dire au-delà de la législature ce qui, là aussi, condamne votre texte.

Pour la beauté du geste, votre abattement de cent euros par enfants domiciliés méconnaît complètement la situation des gardes partagées puisque vous l'attribuez à l'un et pas à l'autre, ce qui évidemment a déjà été maintes fois souligné dans d'autres législations.

Plus grave, il n'y a pas que moi qui suis critique. Je me retiens encore. Dans la presse, votre collègue Adrien Dolimont parle d'aberration. Ce texte comporte des aberrations. Au passage, on peut quand même s'étonner qu'il ait été accepté en première lecture puisqu'il reconnaît maintenant qu'il y a des aberrations. Et les

aberrations, je peux les comprendre. Quand vous prenez vos critères, tels qu'ils sont aujourd'hui avec les moyennes, et qui bien sûr évolueront, une Peugeot électrique 2008 payera une TMC de 689 euros, tandis qu'une Renault capture diesel en payera 54, soit douze fois moins. Comprenez qui pourra quel est le modèle que vous souhaitez encourager. Pendant ce temps-là, la Flandre a éclairci considérablement son paysage jusqu'il y a peu, pour les voitures électriques hybrides TC. C'était déjà zéro pour les TMC, même si aujourd'hui ils ont légèrement revu leur modèle en la matière.

Alors, Monsieur le Ministre, nous sommes en novembre, vous êtes toujours à la première lecture, je ne sais pas si vous avez eu tous les avis. Il vous faudra une seconde lecture, puis le Conseil d'État, puis le Gouvernement et le Parlement, et après cela seulement vous allez pouvoir mettre en chantier un support informatique adapté au modèle que vous souhaitez. Avouez que nous sommes hors des délais, sans compter que ce texte, tel qu'il est aujourd'hui, est totalement inapplicable. Je veux vous entendre pour peut-être m'en dissuader. Cela m'étonnerait.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Hermant pour développer son interpellation.

M. Hermant (PTB). – Monsieur le Ministre, effectivement, avant les vacances d'été, vous annonciez un accord dans la presse sur la réforme de la fiscalité automobile.

Le 24 août dernier, les députés du Parlement wallon ont enfin pu découvrir le document adopté en première lecture au Conseil des ministres du 19 juillet dernier.

L'argument avancé par la majorité était qu'il fallait taxer davantage les voitures lourdes pour alléger la fiscalité des voitures légères et plus écologiques, avec l'objectif à long terme de verdier le parc automobile et ainsi de diminuer les émissions de CO₂ du secteur du transport. Comme nous le soupçonnions, le Gouvernement confirme qu'il s'agit bien d'une réforme fiscale et non une réforme écologique. Mon groupe l'avait dénoncé au Parlement, le ministre de la Mobilité l'atteste dans le document qui nous a été communiqué.

Le document gouvernemental affirme tenir compte de l'évolution technologique – véhicules électriques, hydrogène, CNG – en les anticipant. En effet, si l'on ne fait pas attention, ces évolutions technologiques risquent de dégrader progressivement les recettes fiscales, puisque les gens vont acheter des voitures de plus en plus écologiques, efficaces, moins émettrices, et cetera.

Le Gouvernement compte concrètement mettre sa réforme en œuvre, via le coefficient correcteur de la formule inscrite dans le décret. Ce coefficient, que l'on retrouve en début de formule, s'applique à l'ensemble de la formule et sera adapté en fonction de ce que rapporte globalement la taxe, et ce pour tous les types de voitures qui seront dans le nouveau système. Il a

pour fonction de maintenir les recettes fiscales automobiles au même niveau, quelle que soit l'évolution technologique du parc automobile, comme l'indique le texte. De cette manière, l'on assure un montant des recettes pour la Région, indépendamment du comportement des consommateurs. En Suisse et en Norvège, les autorités assument parfaitement que leurs réformes de la fiscalité soient guidées par les futures pertes de recettes suite au verdissement de la flotte automobile. Le Gouvernement wallon n'assume pas et parle la presse d'une réforme écologique, alors qu'en fait cela n'est pas le cas. La réalité est que plus les gens auront un comportement écologique – voitures moins lourdes et électriques –, plus la taxe va augmenter d'année en année pour les véhicules qui seront alors dans le nouveau système fiscal. Cette réforme n'est ni sociale ni écologique ; elle est purement budgétaire.

Quand le PS, le MR et Ecolo vont-ils comprendre que l'écologie punitive ne fonctionne pas pour lutter contre le réchauffement climatique ? Ce genre de réforme ne sert qu'à dégoûter les gens du défi climatique, alors qu'il faut unir les gens, enthousiasmer la population pour qu'elle s'implique pleinement dans cette lutte contre le réchauffement climatique. Si le Gouvernement wallon veut diminuer les émissions de CO₂ du secteur du transport, ce n'est pas en punissant les automobilistes que cela fonctionnera, mais en investissant dans l'offre de transports en commun et en prenant des mesures contraignantes, antipollution, à l'égard des constructeurs automobiles. C'est pour cette raison que le PTB demande le retrait de cette réforme.

Récemment – M. Antoine l'a expliqué –, nous apprenions que l'avis du Conseil supérieur de la fiscalité de Wallonie avertissait que cette réforme serait inapplicable. Pourquoi le Gouvernement wallon n'a-t-il toujours abandonné ce projet de réforme sur la fiscalité automobile ? Quelles mesures prenez-vous pour ne pas augmenter la fiscalité automobile de la classe travailleuse ?

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

M. Florent (Ecolo). – Monsieur le Ministre, j'avais une question qui n'a bizarrement pas été introduite et intégrée dans le débat.

Je commencerai simplement par rappeler les principes généraux de la DPR qui est l'orientation forte en la matière, sur la taxe de circulation. C'est à fiscalité globale inchangée, c'est dans la DPR. Cela vise à moduler ces deux taxes en fonction des émissions de CO₂, de la masse et de la puissance.

L'objectif est notamment d'encourager les voitures moins puissantes, moins lourdes et dès lors moins polluantes. C'est l'orientation générale. Je me permets d'ailleurs au passage de rappeler que c'est exactement le programme 2019 du PTB qui consacre le principe

général de cette DPR. Je rappelle également qu'il est erroné de dire que la taxe va augmenter d'année en année : elle n'augmentera que si l'on change chaque année de véhicule. Cela a été dit lors de la première lecture.

Je rappelle également quelque chose que l'on a tendance à oublier : la situation actuelle est totalement inéquitable. Elle n'est pas juste : une Audi Q7 électrique de 80 000 euros va payer moins de taxes qu'une Twingo. L'on peut difficilement accepter ce genre d'iniquité.

Enfin, dernier rappel, cela a été dit lors des nombreuses questions que le ministre a déjà eues, le Gouvernement wallon a sollicité des avis, précisément pour pouvoir enrichir le texte. Il n'y a aucun souci avec cela.

J'en viens alors sur l'avis du Conseil wallon de la fiscalité. J'ai été étonné de lire qu'il appelle à réserver à chaque outil fiscal un objet bien spécifique.

Je me pose la question – M. le Ministre pourra peut-être nous éclairer – : d'où vient ce principe fiscal qui empêcherait une multiplicité d'objectifs poursuivis, puisque l'on a un principe général, qui est le verdissement des véhicules, et un principe intermédiaire qui est aussi une certaine régularité budgétaire ? C'est dans la DPR.

Sur la prévisibilité fiscale qui est réclamée par certains et que M. Antoine réclame, je rappelle que cette prévisibilité n'est jamais totalement garantie. D'année en année, avec ou sans réforme, les comportements changent. Le Conseil de la fiscalité, lui-même, attire l'attention sur le fait que la fiscalité automobile est fortement volatile. On ne peut pas fixer comme objectif d'assurer une prévisibilité totale, parfaite, par rapport au comportement des automobilistes. Le renchérissement des prix énergétiques aujourd'hui dû à la guerre aura un impact bien plus élevé sur les comportements que cette réforme. Par ailleurs, le coefficient correcteur est un outil relativement souple et efficace pour pallier ce manque de prévisibilité. C'est précisément la raison pour laquelle il a été introduit. Toutefois, le Conseil de la fiscalité soulève des questions d'ordre fiscal qui appellent des réponses de la part du Gouvernement. C'était l'objectif de demander de tels avis.

Comme l'a rappelé M. Antoine, concernant la période de 10 mois envisagée, le Conseil constate que l'application simultanée à un même contribuable de deux régimes d'imposition dans la même année amène des complications et des contradictions entre contribuables.

Le Conseil appelle aussi à démontrer que la Région a pris des initiatives pour un éventuel accord de coopération. Cela demande plus des explications qu'une modification du décret.

Le Conseil demande d'anticiper l'interdiction de véhicules thermiques qui sera imposée à partir de 2030 – 2035 par l'Union européenne.

Je m'étonne que certains aient interprété dans la presse que cet avis soit une pièce définitive dans le débat qui rendrait le décret anticonstitutionnel. Je n'ai rien lu de tel. J'ai l'impression que ceux qui ont glissé l'information à la presse ont voulu y lire ce qui ne s'y trouvait pas.

J'ai quelques questions complémentaires à ce que j'ai dit. Monsieur le Ministre, quelle suite donnerez-vous à cet avis et aux différentes questions qui ont été soulevées ? Quelle est la position du Gouvernement ?

La mise en vigueur progressive est-elle un obstacle, comme le Conseil l'indique ? Comment y répondez-vous ?

Je pense que l'on doit se concentrer sur l'objectif initial qui est de savoir comment on peut enrichir le texte par rapport aux avis qui ont été rendus.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Messieurs les Députés, nous voici une nouvelle fois face à face sur la question de la fiscalité automobile avec, à nouveau, des positionnements et des interprétations divergentes. C'est de toute évidence un sujet sensible.

Après l'adoption du texte en première lecture en juillet dernier, nous avons soumis le texte à différents avis, comme le rappelle M. Antoine. Aujourd'hui, ces avis nous sont tous parvenus et nous sommes en train de les analyser afin de voir comment prendre en compte l'ensemble des différentes remarques. Cet exercice n'est cependant pas aisé, car à l'image des réactions contrastées de cette assemblée, de nombreux avis rendus sont divergents et appellent à des modifications contraires.

À ce sujet, il est fort éclairant de constater que les différentes composantes du Conseil économique, social et environnemental ne sont pas parvenues à remettre un avis consensuel, et renvoient chacune à leurs avis séparés, ce qui est rarissime. L'avis rendu par le Conseil supérieur des finances n'est donc qu'un des avis parmi l'ensemble des rapports reçus.

Cet avis n'est cependant pas ce que la presse en a dit. En tout cas, je n'y retrouve pas les mots employés. Le document de trois pages – que vous avez visiblement pu lire avant moi, Monsieur Antoine – n'enterre pas la réflexion, mais incite, au contraire, à la poursuivre.

Nous savions que le texte était perfectible. Nous savions qu'il aurait des questionnements, mais le CFF, loin de tuer la démarche, pointe surtout des pistes

intéressantes que nous devons évaluer. Le CFF ne dit pas que le texte proposé est anticonstitutionnel ; il relève que le souhait de rendre le dispositif progressif est difficilement praticable et que garantir la recette fiscale pour la Wallonie au travers d'un facteur d'ajustement est imprévisible.

C'est donc tout l'enjeu du futur qui est réellement à anticiper – plus particulièrement l'électrification du transport –, car c'est bien une réalité que les régimes de taxation peinent à approcher, et l'on sait que tout retard dans la prise en compte de cette électrification ne permettra pas d'anticiper une évolution très forte que l'Europe nous prédit. Aucun régime n'est en mesure de permettre une garantie certaine de la recette fiscale sans changement.

Notre proposition permettait sans doute de répondre en grande partie à l'évolution attendue.

Je rappelle qu'actuellement, sans modification du dispositif, les véhicules électriques, comme M. Florent l'a dit, tous modèles confondus, continueront à ne payer que les planchers prévus dans le code. Cette situation, on la rencontre en Wallonie, à Bruxelles, mais plus encore en Flandre, où les voitures électriques ne sont même pas taxées. Vous imaginez bien que sans changement, la recette ne sera pas garantie.

Afin de répondre au double enjeu de la mobilité et de la nécessaire garantie de la recette fiscale, Bruxelles a avancé sur son modèle SmartMove, la Flandre a lancé une vaste étude sur une révision de son système fiscal qui est condamné à devoir être modifié. En Wallonie, certains semblent se fermer à toute option. Tout retard, finalement, sera préjudiciable aussi pour la fiscalité wallonne, même si c'est également préjudiciable du point de vue environnemental.

Le CFF, fort de ses contacts avec ses homologues, donne ses clés de lecture pour y arriver. Il reconnaît la légitimité du choix à opérer, à savoir de mieux encadrer les impacts climatiques et environnementaux des véhicules, mais propose de scinder ces impacts. Il suggère en fait que l'élément climatique, c'est-à-dire les émissions de CO₂, se retrouve dans la taxe de mise en circulation et que la composante d'impact environnemental soit versée dans une taxe à l'usage.

Pour ce qui est de l'impact CO₂, il faut en effet reconnaître que le dispositif d'écomalus a probablement fait son temps dans un contexte où l'Europe vise à interdire progressivement la commercialisation de véhicules thermiques.

Pour ce qui est de l'impact environnemental que constitue le poids du véhicule, le CFF juge qu'une taxe à l'usage serait plus adéquate. Il renforce même son avis en précisant que l'Union européenne plaide depuis plusieurs années, ce mouvement allant en se renforçant, pour l'implémentation d'une vignette ou d'un

prélèvement kilométrique en lieu et place des fiscalités automobiles traditionnelles.

En conclusion, je le répète, je serai ouvert à tous les avis. C'est à cela d'ailleurs que servent les lectures successives au Gouvernement. Le Gouvernement, évidemment, va être saisi sur base de ces différents avis, d'une nouvelle version du texte. Pour autant que l'on reste bien entendu dans les balises de la Déclaration de politique régionale, c'est-à-dire une taxation à la fois qui tient compte de l'impact CO₂, d'une part, et de la masse puissance, d'autre part. Je pense qu'il y a une large marge pour concrétiser cela et pour une certaine créativité aussi, et que par le dialogue, il est certainement possible de trouver la meilleure formule. Tous les avis ont certainement des éléments pertinents qui doivent être pris en compte. Je le répète, ces avis concomitamment ne permettent pas d'aboutir à une réforme unique. Il faudra que le Gouvernement puisse se positionner sur cette base.

Je ne doute pas que vous me réinterrogez sur le sujet.

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

M. Antoine (Les Engagés). – J'entends qu'il y a effectivement plusieurs avis. À vrai dire, je n'en ai encore vu aucun qui était positif. Certains sont très critiques, d'autres condamnent, d'autres tolèrent. Aucun ne salue le dispositif.

Faisons bien la distinction entre l'objectif poursuivi, qui ne nous pose pas de problème, et le dispositif législatif pour le rencontrer. C'est cela notre travail comme parlementaire, c'est de pouvoir légiférer.

Je note, Monsieur le Ministre, pardonnez moi, je dis inapplicable quand vous dites difficilement applicable. Bon, on a bien compris que c'est une opposition qui font que vous relativisez et que je suis plus péremptoire, mais votre texte n'est pas applicable.

Quant au caractère anticonstitutionnel, quand un conseil composé d'éminents spécialistes – croyez-moi, je le connais bien – relève une rupture d'égalité dans l'année, c'est anticonstitutionnel. Je suis désolé, vous pouvez l'écrire comme vous le voulez.

Ce qui est navrant, monsieur le ministre, je ne dis pas que la tâche est aisée, c'est qu'aujourd'hui vous appliquez des textes que j'ai moi-même proposés au Parlement. C'est vous dire si cela remonte. Vous n'avez pas rappelé les dates, mais les écomalus n'ont plus aucun intérêt aujourd'hui, et ce Gouvernement n'a pas été capable de les faire évoluer ni de les modifier. Par conséquent, aujourd'hui, il ne faut pas en vouloir à nos concitoyens s'ils achètent des Q7 ou d'autres modèles, comme je viens de l'entendre, puisque vous n'avez pas donné de références d'achat.

Monsieur le Ministre, allez chez un concessionnaire aujourd'hui et demandez-lui ce qu'il vous conseille. Il répond : « Je ne sais pas. Les textes sont en discussion. Je ne sais pas vous répondre. Tout ce que je peux vous dire, c'est que cela mettra beaucoup de temps pour la réforme et pour livrer votre voiture. »

Aujourd'hui, je suis désolé, Monsieur le Ministre, dans les avis que j'ai vu, je relève quand même que l'Union des villes – j'en suis très fier d'y participer – recommande une vignette. C'est un discours que nous avons déjà souvent tenu ici.

Pour le reste, quand bien même vous auriez un accord, ce qui n'est pas évident, reconnaissons-le, quand on entend certaines fractions de la majorité, il vous restera de l'implémenter administrativement. Cela, vous ne m'avez pas répondu. Êtes-vous capable ? Imaginons même que vous votiez le décret en juin de l'année prochaine, je suis très souriant pour vous, et vous, en six mois, vous allez mettre un système informatique permettant des délivrances d'extraits de rôle. Cela ne tient pas la route.

C'est malheureusement une des réformes les plus attendues, les plus nécessaires, surtout pour un ministre écologiste, mais aussi pour les autres, dont nous sommes, et qui est aujourd'hui mort-née.

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

M. Hermant (PTB). – Je serai bref.

Effectivement, il y a des éléments intéressants dans la réforme. On ne l'a jamais nié, Monsieur Florent.

Le PTB s'oppose à toute taxe qui touche la classe travailleuse. On s'oppose aux taxes qui touchent les gens qui bossent tous les jours.

Vous dites, le coefficient correcteur que nous mettons en avant comme un grand danger justement pour les gens, que c'est pour plus de prévisibilité pour le budget wallon, pas pour les gens qui vont voir leurs taxes devenir de plus en plus chères d'année en année. Là, c'est la raison pour laquelle on demande que vous retiriez le projet et que vous réfléchissiez à une véritable fiscalité verte qui peut vraiment aider les gens et non pas les enfoncer encore plus, surtout dans la situation dans laquelle on est, avec les prix qui augmentent partout. Cela serait complètement irresponsable.

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

M. Florent (Ecolo). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses.

On entend bien que les conservatismes sur la question sont très forts, notamment de la part de l'opposition. C'est assez attendu, même parmi ceux qui proposaient exactement le même genre de réforme dans

leur programme, mais c'est quand même relativement questionnable.

Dernier élément, je le redis, parce que cela n'a pas l'air d'avoir bien percolé, la taxe n'augmentera pas à partir du moment où vous avez fait le choix d'un véhicule. C'est si vous changez de véhicule chaque année, éventuellement, ce sera adapté.

(Réaction de M. Hermant)

Mme la Présidente. – Monsieur Hermant, vous n'avez pas la parole. Monsieur Florent, terminez votre réplique.

M. Florent (Ecolo). – Je rappelle le débat que nous avons eu, parce que je pense que vous n'avez pas maîtrisé cette subtilité.

Je comprends que cette réforme embête. Je comprends que cela embête également le PTB de devoir dire que 85 % des véhicules actuellement sur le marché en Wallonie sont bénéficiaires de cette réforme. Effectivement, les gros véhicules, la fameuse X140, que vous défendez, va payer davantage. C'est votre positionnement et je le respecte.

Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour vos réponses.

Mme la Présidente. – Des motions ont été déposées en conclusion de l'interpellation de M. Antoine. La première, motivée, a été déposée par M. Antoine (Doc. 1110 (2022-2023) N° 1) et la deuxième, pure et simple, par MM. Florent, Léonard et Douette (Doc. 1112 (2022-2023) N° 1).

Des motions ont été déposées en conclusion de l'interpellation de M. Hermant. La première, motivée, a été déposée par M. Hermant (Doc. 1111 (2022-2023) N° 1) et la deuxième, pure et simple, par MM. Florent, Léonard et Douette (Doc. 1112 (2022-2023) N° 1).

L'incident est clos.

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

**INTERPELLATION DE M. BEUGNIES 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 GARE DE
MONS »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Beugnies 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 gare de Mons ».

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

M. Beugnies (PTB). – Monsieur le Ministre, parmi les critiques contenues dans le rapport de la Cour des comptes sur la construction de la nouvelle gare de Mons, il y en a une concernant l'OTW qui ne respecte pas les règles de contrôle des opérations.

À la page 49 du rapport de la Cour des comptes, on peut lire ceci : « La convention du 1er mars 2020 entre la SNCB, la Région wallonne et l'OTW entérine l'intégration de la gare des bus dans le projet de la gare et elle prévoit de mettre sur pied un comité de concertation dont l'objectif est de maintenir une relation de confiance et de garantir la bonne collaboration entre parties.

Ce comité doit être constitué de représentants des différentes parties et les décisions doivent s'y prendre à l'unanimité. La convention prévoit des réunions régulières, à intervalles et dates à convenir. Le fonctionnement de ce comité devait être encadré par un règlement d'ordre intérieur rédigé lors de la première réunion.

La Cour des comptes constate que le comité de concertation ainsi que le règlement d'ordre intérieur n'ont pas été mis en place conformément aux termes de la convention signée entre les parties.

Bien qu'Eurogare indique qu'une collaboration officielle ait eu lieu, la Cour des comptes n'a pas disposé de documents attestant les discussions et prises de décision concernant la mise en œuvre du projet. Par conséquent, il ne lui a pas été possible d'analyser le suivi de la gestion du projet et les interventions des différents acteurs ».

Cette convention a été entérinée sous votre mandat par un organisme dont vous avez la tutelle. Pourquoi la convention n'a-t-elle pas été respectée ? Pourquoi les collaborations et prises de décision ont-elles eu lieu de manière officielle et non pas officielle ?

Pourquoi avez-vous affirmé que la Région wallonne n'avait aucune responsabilité dans cette affaire, alors que ce rapport tend à démontrer l'inverse ?

Pourquoi n'y a-t-il pas eu, à la suite de ce rapport, de mesures prises pour que la convention soit désormais respectée, d'une part, et assure la transparence sur les décisions prises, d'autre part ?

Qu'en est-il d'éventuelles mesures à venir pour éviter que ces problèmes ne se reproduisent ?

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,

tout d'abord, je tiens à clarifier un élément : le débat actuel sur les coûts mirobolants de la gare de Mons concerne bien la gare ferroviaire pour laquelle la Wallonie ne devait pas assurer un quelconque suivi puisque cela ne relevait pas de sa compétence.

En parallèle, il existe bien une convention, signée en date du 1er mars 2010 par la SNCB, la Région wallonne et l'OTW, qui concerne uniquement l'ajout d'un quai de bus supplémentaire en intermodalité avec la gare ferroviaire.

Dans votre question, vous évoquez une convention datant du 1er mars 2020. Je suppose qu'il s'agit d'une coquille puisqu'il n'existe aucune convention signée en 2020 pour la gare de Mons.

Il est important de souligner que la Région wallonne, via cette convention, avait pour obligation de financer les charges inhérentes à l'ajout d'un quai supplémentaire dans la gare de Mons, ce qui a bien été respecté depuis la signature de la convention.

La convention de 2010 prévoyait bien la mise en place d'un comité de concertation afin de maintenir une relation de confiance et de garantir la bonne collaboration entre parties. La présidence de ce comité devait être assurée par un représentant de la SNCB Holding. Il apparaît que des réunions ont bien eu lieu en tout début de chantier, et ce, de manière informelle.

Ce suivi n'a pu être poursuivi au regard des retards importants constatés au niveau du chantier de la gare en elle-même et par laquelle la Région wallonne, comme dit plus haut, n'est pas directement concernée.

Concernant le futur, le Gouvernement wallon a sollicité la mise en place d'un groupe de travail en fin d'année 2021 afin d'analyser l'ensemble des conventions signées avec la SNCB.

Il en est ressorti trois éléments :

- qu'il n'était pas pertinent de renégocier les conventions établies, dont la plupart sont terminées ou se terminent au plus tard à l'horizon 2025 ;
- qu'il était important de préciser de manière approfondie dans les futures conventions les articles spécifiques au suivi du chantier, tant au niveau des budgets qu'au niveau des travaux effectués ;
- que la Cellule d'informations financières devait relire tout futur projet de convention avec la SNCB.

Pour ce qui concerne l'OTW, son rôle dans ce dossier est purement technique. Il est chargé de vérifier la conception des quais destinés aux autobus au travers de réunions de travail organisées par la SNCB. Des comités de concertation n'étant pas nécessaires pour

assumer cette mission, l'OTW ne s'est pas inquiété de ne pas y être convié.

Suite au rapport de la Cour des comptes, je compte toutefois solliciter la SNCB afin de remettre en place le comité de concertation prévu dans la convention du 1er mars 2010 et qui ne concerne que l'ajout d'un quai de bus supplémentaire, d'autant qu'il apparaît enfin que les travaux pourraient se concrétiser pour la mi-2023.

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

M. Beugnies (PTB). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour vos réponses.

On ne peut pas nier que, en termes de transparence, il y a eu des manquements de la part de la Région wallonne. Ce n'est pas moi qui le dis, mais le rapport de la Cour des comptes. Selon ce rapport, il devait y avoir la mise en place d'un contrôle des opérations via un Comité de concertation officiel, avec un règlement d'ordre intérieur donc, tout ce qu'il y a de plus officiel, mais cela n'a pas été le cas. Pour moi, cela reste donc une espèce d'opacité organisée.

Deuxième élément, je tiens à rappeler que si l'ancien projet, qui ne prévoyait qu'une passerelle à côté de l'ancienne gare, avait été réalisé, la Région wallonne aurait pu conserver les quais de bus tels qu'ils existaient à l'époque. Elle n'aurait donc pas dû dépenser plus de 30 millions d'euros d'argent public. Pour moi, en investissant dans le nouveau projet réalisé de manière illégale, toujours selon la Cour des comptes, je pense que la Région wallonne l'a, d'une certaine manière, cautionné.

Troisième élément, dans ce rapport, on parle tout de même de favoritisme dans le choix de l'architecte de la part d'un jury, dont le ministre-président, Elio Di Rupo, était le président. Ce n'est un secret pour personne que cet architecte est connu pour imaginer des projets pharaoniques qui coûtent toujours beaucoup d'argent public.

Bref, pour nous, il est vraiment temps d'arrêter de gaspiller l'argent des citoyens dans des projets bling-bling, voire mégalos. Ce dont les gens ont vraiment besoin, ce sont des trams et des bus à l'heure, en suffisance et qui ne tombent pas en panne. C'est à cela que doit servir l'argent public.

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

**QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LES ASPECTS
JURIDIQUES LIÉS AUX PASSAGES DE
CERTAINES LIGNES DES TEC SUR LE
TERRITOIRE FRANÇAIS »**

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 « les aspects juridiques liés aux passages de certaines lignes des TEC sur le territoire français ».

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

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, il y a quelques semaines, à l'occasion d'une question orale et d'une question urgente, vous m'avez expliqué qu'une ligne TEC ne pouvait pas être déviée par la France à cause d'une certaine législation interdisant à tout individu de se tenir debout dans les bus sur le territoire français.

Cependant, après une étude minutieuse par mon équipe et moi-même du Code de la route français, il n'est nulle part fait mention de cette interdiction pour les transports en commun de personnes. Par contre, cette interdiction s'applique au transport scolaire, mais, dans le cas présent, nous parlons d'une ligne TEC traditionnelle.

Par ailleurs, trois lignes TEC ont des arrêts en France et font une partie de leur trajet sur le territoire français. J'ajoute la ligne en projet Couvin–Dinant passant par Givet. C'est ce que vous m'avez répondu à ma dernière question concernant la ligne Viroinval–Couvin, qui était à l'étude, qui était supposée être supprimée, mais qui ne le serait pas tout de suite. Une autre étude était en cours, d'après vos propos.

Monsieur le Ministre, quels sont les accords avec les autorités françaises concernant le passage de ces lignes sur le territoire ? Si des accords sont possibles, comment justifier ce « deux poids, deux mesures » entre les lignes permanentes et les déviations provisoires ?

Même si les travaux de la rue de la Tauminerie, à Couvin, sont terminés – et l'on s'en réjouit –, il me reste tout de même une question : si l'interdiction n'a pas lieu d'être, pourquoi vos services n'ont-ils pas accepté la mise en place de la déviation de la ligne 59/1 par la France, ce qui aurait résolu tous les problèmes pendant deux mois ?

Je vous remercie d'avance.

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, après vos différentes questions, nous sommes bien au courant des problèmes soulevés par les travaux de la rue de la Tauminerie à Brûly, qui ont entraîné une déviation d'un peu plus de deux mois des quatre bus quotidiens desservant ce hameau.

Cela étant, je ne vois pas comment vous êtes arrivé à cette conclusion qu'il ne serait nulle part fait mention, dans le Code de la route français, de l'interdiction pour les transports en commun de personnes de circuler avec des passagers debout. Sans une analyse très complexe, avec une simple recherche sur internet, nous pouvons trouver l'article R. 411-23-2 du Code de la route français, qui commence par la phrase suivante : « Dans les véhicules de transport en commun d'enfants, les enfants sont transportés assis. »

L'article R. 411-23-1 du même Code complète : « Sans préjudice des dispositions de l'article R. 411-23-2, les autobus, les autocars, les navettes urbaines et les trains urbains dont l'aménagement le prévoit peuvent circuler avec des passagers debout à l'intérieur des agglomérations. »

L'article 71 de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes débute également par ces termes très explicites : « La circulation des autobus en exploitation et des autocars de classe II avec des passagers debout n'est autorisée qu'en agglomération. »

Selon les cas, des dérogations sont possibles, de façon limitée et à titre exceptionnel, sur décision de l'autorité organisatrice des transports concernée ou du préfet.

Il est normal que les services du TEC aient pleinement respecté la réglementation française dès le moment où il est courant que des passagers, dont des enfants, doivent voyager debout sur le tronçon de la ligne 59/1, dont nous parlons. Dans le cadre des études de redéploiement de l'offre dans la zone de Philippeville et de la future liaison Express passant par Givet qui se dessine, des contacts avec l'autorité organisatrice du transport compétente doivent être pris à ce propos, mais la temporalité n'est pas la même, tout comme le fait qu'il s'agit d'une liaison structurelle, plutôt qu'une déviation temporaire telle qu'on l'a connue dans ce cas-ci.

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

M. Fontaine (PS). – En fait, Monsieur le Ministre, vous confirmez exactement ce que je viens de vous dire, c'est-à-dire le transport des enfants assis.

Ici, nous sommes sur une ligne traditionnelle du bus TEC, où il y a des enfants, où il y a des adultes – ce n'est pas une ligne scolaire –, et l'on reste en agglomération puisque l'on passe de village en village.

Il n'y a pas de longues traversées. Qui plus est – c'est vraiment pour dire que l'on n'a pas voulu le faire finalement –, nous étions en début de ligne et nous étions en fin de ligne. Il y avait un bus sur la journée qui posait problème, lequel pouvait être solutionné en inversant la ligne. Je déplore quand même que l'on n'ait pas voulu – je ne vous incrimine pas personnellement, je ne vais pas demander votre démission pour cela –, que les services n'aient pas voulu trouver une solution. Je pense que la volonté n'était pas celle-là et je le regrette, parce que nous avions l'accord de l'ensemble des maires et de la gendarmerie française. De plus, le tronçon ne faisait pas plus de trois ou quatre kilomètres sur la France.

**QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR
« L'ACTUALISATION DU PROJET DE LA GARE
DES BUS DE LOUVAIN-LA-NEUVE »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'actualisation du projet de la gare des bus de Louvain-la-Neuve ».

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

M. Antoine (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, vous le savez, la gare d'Ottignies apparaît régulièrement en tête du classement des gares les plus fréquentées de Wallonie – peut-être même la plus fréquentée – et l'arrivée prochaine du RER devrait encore renforcer cette position, même si nous n'en connaissons toujours pas la date, eu égard aux nouveaux retards.

Cependant, le bâtiment et les infrastructures ferroviaires qui l'entourent sont complètement dépassés. Nous en sommes tous convaincus. Ainsi, l'ensemble du site devra être profondément réaménagé, y compris la gare des bus. C'est là que vous intervenez. Pour cette dernière, rappelez-vous, trois hypothèses avaient été retenues la concernant :

- installer la nouvelle gare au-dessus des quais de la gare, sur une dalle à créer ;
- aménager une gare entre le centre commercial et la station-service ;
- réaménager et étendre la gare des bus actuelle.

La première option a été choisie, mais cette idée a finalement été abandonnée puisque, disait-on, la gare des bus allait coûter trop cher et qu'elle devrait rester là où elle est. L'échevin de la Mobilité, Hadelin de Beer, évoque que le coût de la première option est finalement trop élevé et l'option près de l'Esplanade a aussi été recalée faute de place, ce qui est plus étonnant. Ainsi, l'échevin précise qu'un bureau d'études, désigné par

l'OTW, a rendu une proposition pour cette nouvelle gare qui s'agrandirait en partie sur le parking Leclercq, voisin de la gare des bus. Il reste à voir quelle sera l'attitude de l'UCLouvain dès lors que le manque de parkings est assez évident sur le site universitaire.

Monsieur le Ministre, pourquoi ce projet « au rabais » ? Quelles sont les motivations qui vous ont convaincu, ou qui ont convaincu votre administration, d'étendre la voie ?

Je rappelle que, lorsque l'on a créé la gare de bus – j'y étais –, nous avons accepté de financer complètement la voirie, qui venait depuis le boulevard proche de l'Union wallonne des entreprises jusqu'à la gare des bus. Nous avons fait des efforts très conséquents pour valoriser Louvain-la-Neuve en tant que centre modal, et avec raison, puisqu'un grand nombre de bus du Brabant wallon arrivent à Louvain-la-Neuve et, à l'inverse, beaucoup d'itinéraires quittent Louvain-la-Neuve pour retrouver les quatre coins du Brabant wallon. C'est, à l'instar de la gare ferroviaire, un nœud de bus extrêmement important, ne fût-ce que pour les activités académiques de recherche, aussi d'emploi, mais également maintenant de résidents.

On ne comprend pas que, aujourd'hui, Louvain-la-Neuve ne soit pas traitée correctement et de manière prioritaire sur les transports en commun, alors qu'il y a un potentiel de développement, notamment en lien avec le RER, qui lui est très conséquent. Je m'étonne que l'on ait d'emblée écarté la deuxième position, qui était celle de rapprocher la gare des bus du *park and ride*. Il y avait peut-être là des synergies intéressantes à déployer, mais je vais écouter vos explications et les coûts budgétaires que vous avancez.

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 avoue qu'il était compliqué de bien cerner votre question, puisque vous parlez de la gare d'Ottignies, qui est effectivement l'une des plus importantes de Wallonie en termes de passagers, et dont la rénovation est prévue dans les prochaines années, en ce compris la gare des bus.

L'ensemble des arguments que vous reprenez est bien en rapport avec la gare d'Ottignies, celle-ci étant en effet le premier nœud multimodal du Brabant wallon avec des bus allant vers Louvain-la-Neuve, mais votre question semble plutôt porter sur la gare des bus de Louvain-la-Neuve, pour laquelle je peux vous confirmer que l'OTW est bien en discussion avec l'UCL pour établir un projet de nouvelle gare des bus sur le site du parking Leclercq à Louvain-la-Neuve.

Celle-ci apparaît comme étant la solution plus appropriée pour des raisons d'exploitation de visibilité, de bonne accessibilité piétonne, de coûts

d'infrastructures et de disponibilité de terrain. Le coût du projet de couverture des voies de chemin de fer a, en effet, été jugé démesuré.

En termes d'infrastructures de transport en commun, nous ne sommes plus à l'époque de réalisations de prestige, dont nous avons tous quelques exemples en tête. Au contraire, nous devons éviter les investissements démesurés, d'autant à Louvain-la-Neuve où le P+R – que nous connaissons bien – a toujours beaucoup de mal à trouver son public. Ici, c'est un choix pragmatique qui est en cours de discussion à la fois avec l'université et l'OTW.

Je n'ai pas sous la main le budget précis, mais je peux vous le transmettre.

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

M. Antoine (Les Engagés). – Pardonnez-moi s'il y a un peu de confusion dans ma présentation. Il y a évidemment Ottignies avec la gare ferroviaire, puis il y a Louvain-la-Neuve – c'est dans la même commune – avec là une dynamique de bus qui est considérable, aussi en lien avec une offre ferroviaire, en lien avec le P+R, qui n'aura de succès, vous le savez comme moi, que lorsqu'il y aura le RER et lorsque les travaux de basculement de la E411 permettront aux véhicules de rentrer directement dans ce P+R.

Je trouvais – vous ne m'avez pas répondu, mais je reviendrai à charge – que la deuxième implantation, celle qui situait la gare des bus là où se trouve aujourd'hui la station-service et les terrains qui précèdent, avait beaucoup de sens, parce que vous étiez proche des axes Nationale 4, du P+R et de la gare ferroviaire.

Je peux comprendre qu'une dalle sur la voie ferroviaire – je l'ai moi-même indiqué – peut être écartée pour des raisons budgétaires. Par contre, je ne vois pas pour quelle raison, notamment budgétaire – c'est pour cela mes questions –, on a départagé la deux et la trois, alors même que la suppression de nouveaux parkings à Louvain-la-Neuve va encore compliquer la vie des usagers sur le site universitaire. Je peux comprendre que vous n'ayez pas tous les éléments, mais vous ne m'en voudrez pas de revenir à charge très prochainement.

**QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LA MISE EN
CAUSE DE M. LE MINISTRE DANS LES
TRAVAUX DE RÉFECTION À GENAPPE »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la mise en cause de M. le Ministre dans les travaux de réfection à Genappe ».

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

M. Antoine (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, j'ai déjà eu à plusieurs reprises l'occasion de vous interpeller sur cette fameuse fermeture de la rue de Ways à Genappe suite, et ce n'est pas banal, à un effondrement de voirie survenu en juin 2021. Dernièrement, vous m'aviez répondu qu'il était « prématuré d'établir un calendrier des travaux qui dépendent de l'étude qui sera lancée par la ville de Genappe, le lancement du marché d'étude étant lui-même en attente des conclusions de l'expert judiciaire mandaté suite à la procédure lancée par la Ville de Genappe. »

En effet, de nombreuses réunions se sont tenues entre vos services, propriétaires et gestionnaires de la rue de Ways, la ville, propriétaire de l'égout communal situé à six mètres de profondeur, la Province du Brabant wallon, gestionnaire du ry des Crawannes, qui se jette dans l'égout dont question, et l'intercommunale du Brabant wallon, InBW, gestionnaire du réseau de distribution d'eau. Je reconnais qu'il y a là un enchevêtrement de pouvoirs publics.

En février dernier, ne voyant aucune solution se dégager pour les riverains et les usagers de la rue de Ways, la Ville de Genappe a porté le dossier devant le tribunal. Un expert a été chargé de faire la lumière dans ce dossier. Néanmoins, le délai accordé à l'expert pour rendre ses conclusions a été prolongé par le tribunal jusqu'en juin 2023.

L'expertise est actuellement à l'arrêt pour laisser le temps aux propriétaires des immeubles touchés par l'affaissement d'avoir la possibilité de se joindre à la cause. Elle reprendra dès lors après l'ordonnance du tribunal.

En effet, les riverains, les citoyens qui empruntent habituellement les routes fermées se plaignent à juste titre du délai et d'une situation qui leur apparaît totalement ubuesque, puisque les uns et les autres se rejettent la responsabilité. C'est évidemment une situation difficile à vivre pour les personnes concernées.

Jusqu'au jour où, et je le comprends, le bourgmestre de Genappe a accusé la Région wallonne de ne pas prendre ses responsabilités. Il indique ceci : « j'avais proposé au départ de s'entendre – InBW province, Région et commune – pour faire réaliser les travaux et ensuite partager les frais au prorata des responsabilités. Je me suis heurté, dit-il, à un refus, principalement de la Région wallonne. Je suggère maintenant d'effectuer une démarche – et je le fais très modestement – auprès du ministre Henry responsable de la situation. La rue de Ways est une route régionale. La Région a l'obligation de l'ouvrir de manière sécurisée. » Pour faire avancer le dossier, Gérard Couronné ajoutait : « je propose que la Région fasse les travaux et les paie. Et si la responsabilité des autres intervenants est avérée, la

Région, bien sûr, récupérera les sommes engagées au prorata de leur responsabilité ».

Voilà une proposition, Monsieur le Ministre, qui est concrète, qui est tangible, qui est rapide et qui permet pour les citoyens concernés de dénouer le problème. Avec l'assurance pour la Région, le cas échéant, de retrouver les montants qu'elle aurait indûment payés. Que répondez-vous au bourgmestre ? Allez-vous, oui ou non, financer les travaux, et, selon la formule consacrée, vous retourner contre les responsables le moment venu ?

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, voici un bref historique de la situation.

Préalablement à la procédure judiciaire, la Ville de Genappe a lancé, avec le concours technique du SPW Mobilité Infrastructures, un marché de service avec mission d'étude de la réfection de la rue de Ways. Il n'y a cependant pas eu de bureau d'étude candidat à cet appel d'offres. Il a alors été convenu de procéder à des compléments d'investigations pour étayer un nouveau marché de service avec mission d'étude de la réfection de la rue de Ways.

En parallèle, la Ville a lancé une procédure devant le tribunal avec la désignation d'un expert judiciaire, ce qui a stoppé la nouvelle étude conjointe envisagée.

À la demande de l'expert judiciaire, la Ville a fait ouvrir la route afin d'accéder aux zones problématiques.

Cette expertise est toujours en cours, d'autres parties sont mises à la cause et le contestent.

Dès lors, il est délicat de se prononcer dans le cadre d'une procédure judiciaire qui n'est pas terminée.

Au niveau des interventions en vue de réhabiliter la chaussée, il s'agit d'opérations complexes qui ne sont pas dénuées de risques. Les options envisageables doivent être encore discutées avec les services techniques et juridiques de la Région. En outre, il ne peut être fait abstraction de l'expertise et de la procédure judiciaire que je viens d'évoquer.

À ce jour, nous n'avons pas été officiellement sollicités par les autorités communales de Genappe. Néanmoins, des échanges informels ont eu lieu. Une réunion entre mon cabinet et la commune est par ailleurs en préparation.

Concernant le budget nécessaire à la réalisation des travaux, il n'a pas encore pu être établi et il risque en pratique de fortement diverger des estimations, car, outre le trou qui a été ouvert dans le cadre de l'expertise, de nombreuses autres cavités ont été détectées, possiblement liées aux raccordements à

l'aqueduc égout/ruisseau. Il n'est pas encore établi que la refermeture du seul trou ouvert dans le cadre de l'expertise permette la réouverture de la route au trafic, les autres vides et raccordements doivent aussi être traités.

Je dois être un peu technique dans ma réponse, mais il faut savoir que le remplissage des vides détectés nécessite au préalable la remise en état des raccordements privés à l'égout communal, faute de quoi les produits d'injection s'engouffreront dans ceux-ci.

À noter que seule la Ville de Genappe a un pouvoir d'injonction vis-à-vis des riverains propriétaires des raccordements défectueux qui ont fait l'objet d'une inspection.

Le budget nécessaire dépendra donc de nombreux travaux qui n'ont pas encore été chiffrés et des volumes d'injection de produits de comblement qui n'ont pas pu encore être établis.

Vous voyez que ce dossier est complexe, même si je regrette bien entendu les délais que doivent subir les riverains, ce qui est toujours extrêmement désagréable. Cela n'empêche que c'est un dossier qui doit suivre, évidemment, un certain nombre d'étapes et qui est compliqué par la procédure judiciaire en cours.

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

M. Antoine (Les Engagés). – Oui, mais, j'ai quelques certitudes dans ce dossier, Monsieur le Ministre. Premièrement, l'incident est survenu il y a maintenant plus d'un an et au rythme où cela se poursuit, il faudra attendre peut-être plus de deux ans pour avoir une solution. Deux : qui est propriétaire de la voirie ? C'est indubitablement la Région wallonne. Qui a les moyens techniques pour appréhender un chantier aussi complexe ? C'est la Région wallonne.

On n'imagine pas la commune ou la province qui n'ont pas de services dédiés à des travaux d'infrastructure de cette importance le réaliser. Quatrièmement, je comprends que vous soyez gardien des deniers régionaux, c'est une évidence. Néanmoins, la Ville vous propose – et je pense que Gérard Couronné par là, tant au nom de la province qu'au nom de l'InBW – de restituer les parts qui leur seraient imputables après l'identification des responsabilités. Au moins, nous aurions une solution clé sur porte dans le chef d'une administration qui est capable d'aborder des problèmes aussi complexes. Malheureusement, nous n'en sommes pas là. C'est partie remise et, pendant ce temps-là, ce sont des inconvénients majeurs pour les riverains, pour ceux qui circulent sans même qu'il y ait une issue, c'est le cas de le dire, à ce problème.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. – Les questions orales de :

- M. Desquesnes, sur « la position de la Wallonie sur le financement climatique international » ;
- M. Desquesnes, sur « la thématique des pertes et préjudices dans le cadre de la COP27 » ;
- M. Desquesnes, sur « la position climatique de la Wallonie et de la Belgique dans le cadre de la COP27 » ;
- M. Desquesnes, sur « l'état des lieux de l'accord sur *leburden sharing* » ;
- M. Desquesnes, sur « la réaction du gestionnaire de réseau ORES à la demande du Gouvernement de mobilisation des bonus dans le cadre de la crise de l'énergie » ;
- M. Hermant, sur « la diminution de la surcharge Elia » ;
- M. Matagne, sur « l'initiative du CPAS de Liège relative au statut de client protégé conjoncturel » ;
- M. Desquesnes, sur « la nécessité de quitter sans tarder le Traité sur la Charte de l'énergie (TCE) » ;
- M. Douette, sur « le report de la nouvelle méthodologie tarifaire » ;
- Mme de Coster-Bauchau, sur « les objectifs européens en matière de déploiement de bornes de rechargement pour véhicules électriques » ;
- M. Léonard, sur « l'évolution et le suivi du projet d'extension du tram de Liège dans le Plan de relance de la Wallonie » ;
- M. Tzanetatos, sur « le « mouvement d'humeur » des chauffeurs du TEC Charleroi » à M. Henry,

Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sont transformées en questions écrites.

Interpellations et questions orales retirées

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

- M. Desquesnes, sur « l'absence de feuille de route gouvernementale pour atteindre l'objectif climatique wallon de réduction de 55 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'horizon 2030 »
- Mme Laffut, sur « le statut de client protégé conjoncturel » ;
- M. Frédéric, sur « le suivi de la récente rencontre de M. le Ministre avec la Fédération des CPAS sur le dispositif de client protégé conjoncturel » ;
- M. Desquesnes, sur « le système de primes pour effectuer des travaux économiseurs d'énergie dans les habitations » ;
- M. Hermant, sur « la *pax eolienica* » ;
- M. Hermant, sur « la *pax eolienica* » ;
- M. Hermant, sur « les émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport » ;
- M. Antoine, sur « l'inapplicabilité du projet de réforme de la taxation automobile » 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 18 heures 53 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. André Antoine, Les Engagés
M. John Beugnies, PTB
M. Olivier Bierin, Ecolo
M. Rodrigue Demeuse, Ecolo
M. Manu Douette, MR
M. Jean-Philippe Florent, Ecolo
M. Eddy Fontaine, 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
M. Julien Matagne, Les Engagés
Mme Françoise Mathieux, MR
Mme Diana Nikolic, MR

ABRÉVIATIONS COURANTES

AGW	arrêté du Gouvernement wallon
ASBL	association sans but lucratif
AWAC	Agence wallonne de l'air et du climat
CETA	Comprehensive Economic and Trade Agreement (Accord économique et commercial global)
CFF	Conseil de la fiscalité et des finances
CNG	compressed natural gas (gaz naturel comprimé)
CO ₂	dioxyde de carbone
COCITER	Comptoir citoyen des énergies
CODECO	Comité de concertation
Comeos	Fédération belge du commerce et des services
COP	Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques
COP27	27e conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (Conférence de Charm el-Cheikh de 2022 sur les changements climatiques)
covid	coronavirus disease (maladie à coronavirus)
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CREG	Commission de régulation de l'électricité et du gaz
CWaPE	Commission wallonne pour l'énergie
DAFOR	Direction de l'aménagement foncier rural
DPR	Déclaration de politique régionale
Elia	gestionnaire de réseau de transport d'électricité
EU	European Union (Union européenne)
FEBIAC	Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle (anciennement Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle)
Fluvius	gestionnaire des réseaux flamands de distribution d'électricité et de gaz (fusion d'Eandis et d'Infrac)
FRIC	Fonds régional des investissements communaux
GES	gaz à effet de serre
GRD	gestionnaire(s) des réseaux de distribution
InBW	Intercommunale du Brabant wallon (anciennement IBW)
IWEPS	Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique
kVA	kilovoltmètre
ORES	Opérateur des réseaux gaz et électricité
OSP	obligations de service public
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PIC	plan(s)/programme(s) d'investissement communal(-aux)
PIMACI	Plan d'investissement mobilité active communal et intermodalité
PST	programme stratégique transversal communal
QR	quick response (code QR : code à réponse rapide)
RAVeL	Réseau autonome des voies lentes
RER	Réseau express régional
Resa	gestionnaire de réseaux de distribution d'électricité et de gaz
RTBF	Radio-télévision belge de la Communauté française
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
Solwatt	Programme pour développer le solaire photovoltaïque
SPW	Service public de Wallonie
TC	taxe de circulation
TCE	Traité sur la Charte de l'énergie
TEC	Société de transport en commun
TMC	taxe de mise en circulation
Traxio	Fédération du secteur automobile et des secteurs connexes

UCL	Université catholique de Louvain
UCLouvain	Université catholique de Louvain (anciennement UCL)
UVCW	Union des villes et communes de Wallonie