

C.R.I.C. N° 188 (2021-2022)

4e session de la 11e législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2021-2022

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance publique de commission*

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

Lundi 30 mai 2022

SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i>	1
<i>Organisation des travaux</i>	1
<i>Examen de l'arriéré</i>	1
<i>Projets et propositions</i>	1
<i>Projet de décret concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier (Doc. 929 (2021-2022) N° 1)</i>	1
<i>Désignation d'un rapporteur</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Florent.....	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>Discussion générale</i>	
Intervenants : M. le Président, MM. Fontaine, Douette, Matagne, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....	1
<i>Examen et vote des articles</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Matagne, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....	3
<i>Vote sur l'ensemble</i>	6
<i>Justification d'abstention</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Hermant.....	6
<i>Confiance au président et au rapporteur</i>	6
<i>Proposition de décret modifiant les articles 1er, 11°, et 35 du décret du 8 juillet 2021 relatif au cyclopartage en flotte libre et modifiant les articles 4 et 12 du décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales, déposée par MM. Matagne, Fontaine, Mme Mathieux et M. Heyvaert (Doc. 924 (2021-2022) N° 1)</i>	6
<i>Désignation d'un rapporteur</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Fontaine.....	6
<i>Exposé de M. Matagne, coauteur de la proposition de décret</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Matagne.....	7

Discussion générale

Intervenants : M. le Président, Mme Mathieux, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....7

Examen et vote des articles.....7

Vote sur l'ensemble.....7

Confiance au président et au rapporteur.....7

Pétition sur « Trop de poids-lourds, trop d'insécurité routière, trop de routes dégradées ! Pour un prélèvement kilométrique des poids-lourds plus efficace ».....8

Désignation d'un rapporteur

Intervenants : M. le Président, M. Fontaine.....8

Échange de vues

Intervenants : M. le Président, M. Fontaine, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, M. Matagne.....8

Vote.....9

Confiance au président et au rapporteur.....9

Interpellations et questions orales.....9

Question orale de M. Florent à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les nouveaux objectifs énergétiques européens »

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

Organisation des travaux (Suite)

Intervenants : M. le Président, MM. Matagne, Desquesnes.....10

Interpellations et questions orales (Suite).....11

Question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la rénovation énergétique des bâtiments de l'administration » ;

Question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les aides en matière énergétique à l'égard des copropriétés »

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

Question orale de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « Elicio et le parc éolien Norther »

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

Question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la mise en œuvre de la réduction structurelle et cumulative des dépenses dans les compétences relevant de M. le Ministre »

Intervenants : M. le Président, M. Desquesnes, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....15

Question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le manque de chauffeurs au sein des transports scolaires »

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

Question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la mise en œuvre du Plan d'investissement mobilité active communal et intermodalité (PIMACI) »

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

Question orale de Mme Mathieux à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la réalisation de la Stratégie régionale de mobilité »

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

Question orale de M. Beugnies à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la grève au sein des transports en commun (TEC) de Mons en raison d'insécurité »

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

Question orale de M. Liradelfo à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les problèmes de mobilité pour les travailleurs du zoning des Hauts-Sarts à Herstal »

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

Projets et propositions (Suite).....23

Neuvième rapport annuel (01.01.2020 au 31.12.2020) adressé au Parlement wallon par le Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne (Doc. 896 (2021-2022) N° 1).....23

Désignation d'un rapporteur

Intervenants : M. le Président, M. Bierin.....23

Exposé de M. Bertrand, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne

Intervenants : M. le Président, M. Bertrand, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne.....23

Échange de vues

Intervenants : M. le Président, MM. Fontaine, Léonard, Douette, Bierin, Mme Mathieux, M. Florent, M. Hermant, M. Bertrand, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, M. Heyvaert.....25

Confiance au président et au rapporteur.....32

Organisation des travaux (Suite).....32

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites.....32

Interpellations et questions orales retirées.....33

Liste des intervenants.....34

Abréviations courantes.....35

Présidence de M. Hermant, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 14 heures 3 minutes.

M. le Président. – La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

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

Personne. Merci.

PROJETS ET PROPOSITIONS

PROJET DE DÉCRET CONCERNANT L'INTEROPÉRABILITÉ DES SYSTÈMES DE TÉLÉPÉAGE ROUTIER (DOC. 929 (2021-2022) N° 1)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier (Doc. 929 (2021-2022) N° 1).

Je porte à votre connaissance que le greffe a préparé des amendements techniques visant à tenir compte des recommandations du Conseil d'État. J'en suis le signataire en tant que président de la commission. Ces amendements portent le numéro 929 et vont vous être distribués dès à présent.

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à M. Florent.

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

M. le Président. – À l'unanimité des membres, M. Bierin 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 Parlementaires, je ne serai pas très long puisqu'il s'agit d'un texte extrêmement technique qui consiste essentiellement en la transposition d'une directive européenne.

Le sujet est donc bien l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier sur l'ensemble du réseau routier européen. La directive 2019/520 que nous devons transposer à notre niveau vise à assouplir les règles sur le droit d'accès au secteur du système européen de télépéage et à préciser certaines règles et leurs rémunérations. Cela introduit un certain nombre d'obligations de transparence des percepteurs. Il y a également la mise en place d'une procédure d'échange d'informations relatives aux défauts de paiement des redevances routières entre les États membres.

Il s'agit d'un texte décretaal pour lequel il y a eu une coordination belge assurée par Viapass. Concrètement, le même texte est proposé à l'adoption au niveau de la Région flamande et de la Région bruxelloise.

Le décret propose donc une transposition fidèle et minimale de la directive dans la mesure où les prescriptions de cette directive sont déjà en grande partie concrétisées en Wallonie. Il y aura d'autres étapes ultérieures, notamment pour mettre en conformité notre système de télépéage à l'ensemble des éléments de réglementation qui sont également en préparation. Il s'agit de modifications assez techniques concernant principalement l'uniformisation du vocabulaire utilisé – ce qui est important pour tous parler de la même chose – et des données à caractère personnel.

Monsieur le Président, je ne serai pas plus long parce que je pense que ce n'est pas l'objet.

Discussion générale

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

M. Fontaine (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre présentation et j'ai quelques questions.

Vous êtes revenu sur le fait que l'interopérabilité de ce système de télépéage était une très bonne chose. Il y a plusieurs systèmes en Europe, vous l'avez évoqué. Le fait de devoir embarquer du matériel posait des problèmes et des risques d'erreur.

Vous avez évoqué le fait que nous transposions une partie de cette directive. Pouvez-vous nous indiquer où en sont les autres processus de transposition ? Où en sont nos collègues néerlandophones, donc la Flandre ? Cette transposition aura-t-elle un impact sur l'accord de coopération relatif au prélèvement kilométrique sur les poids lourds ?

Vous l'avez compris, Monsieur le Ministre, nous soutiendrons bien entendu cette transposition dans la mesure où elle rencontre un objectif logique.

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

M. Douette (MR). – Dans la même lignée que mon collègue précédent, nous voterons pour ce décret. On sait que c'est un dossier fort technique avec la complexité de trouver un accord entre les trois Régions. Je voulais vous remercier pour ce travail.

J'ai cependant deux petites questions. Le Gouvernement a annoncé qu'un bureau de contact doit être désigné au travers d'un futur accord de coopération. Qu'en est-il actuellement au niveau de bureau de contact ? Quelles sont les avancées à ce niveau ? Dans le texte, on indique que le pôle Mobilité du Conseil économique, social et environnemental indiquait vouloir remettre un avis d'initiative. Dans le dossier, on ne voit pas ce dossier ou ces annexes. L'avez-vous reçu ? Dans l'affirmative, quelle est sa conclusion ? Je présume qu'elle va dans le même sens que les autres avis que nous avons pu avoir.

(Réaction de M. le Ministre Henry)

Du pôle Mobilité du Conseil économique.

Je vous remercie pour ces deux réponses.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Je remercie M. le Ministre pour sa présentation.

Nous soutiendrons évidemment ce texte, Monsieur le Ministre. Néanmoins, nous avons quelques questions techniques sur le plan général ; ensuite, si vous le voulez bien, on procédera article par article.

Plusieurs initiatives législatives ont été annoncées dans ce texte, notamment une initiative fédérale à propos de l'échange transfrontalier d'informations

relatives au non-paiement du péage routier. Le Fédéral doit transposer cet aspect de la directive, c'est l'article 23. Quand cette loi fédérale sera-t-elle votée ? L'est-elle déjà ?

Par ailleurs, il y a un possible accord de coopération relatif au bureau de contact interrégional. J'aimerais savoir où en sont les négociations. Pouvez-vous nous apporter des éclaircissements ?

Il y a également une modification de l'accord de coopération relatif au prélèvement kilométrique. Où en sont les négociations interrégionales et sur quoi porteront les modifications envisagées ?

Par ailleurs, les développements du projet de décret expliquent que, sur la base des résultats d'une analyse d'impact relative à la protection des données, le décret introduisant un prélèvement kilométrique en Région wallonne sera modifié. Où en est cette analyse d'impact ? Qu'est-il prévu de modifier dans le décret concernant le prélèvement kilométrique ? Monsieur le Ministre, je crois savoir par ailleurs que nous sommes quelque peu en retard dans la transposition. J'aimerais savoir où en sont les autres Régions par rapport à celle-ci. La Belgique risque-t-elle une astreinte européenne à ce niveau ?

Enfin, mon collègue l'a déjà mentionné, c'est quelque part un décret conjoint, mais qui ne l'est pas tant que ça. J'aimerais donc savoir par rapport à la Flandre et à son attitude, celle-ci va-t-elle faire cavalier seul ici ? Il est décidé ici de ne pas fonctionner par décrets conjoints, mais de fonctionner en suivant le principe de bonne volonté. J'aimerais que vous puissiez nous apporter des éclaircissements à ce niveau.

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 vous remercie pour ces différentes interventions.

Le travail s'est fait au sein de Viapass pour la traduction, c'est ce qui fait que nous arrivons à un texte identique dans les trois Régions. Je ne connais pas la date exacte du vote dans chacune des Régions, mais nous sommes dans le même timing. C'est une transposition partielle puisqu'il y a aussi des éléments fédéraux. Certains éléments sont donc à transposer par le Fédéral et chacun fait son travail dans le cadre de ce qui est prévu.

M. Douette m'interrogeait sur la question du bureau de contact. C'est une étape à venir, il n'y a pas encore d'échéance précise, mais il est bien convenu que Viapass organise cette coordination avec les Régions. Cela se fera forcément dans la foulée de l'adoption des textes, j'imagine que dans les prochains mois nous serons dans cette étape de désignation du bureau de contact. Il n'y a effectivement pas de remarque du pôle

Mobilité. Vous me demandiez s'ils avaient transmis des avis particuliers et ce n'est pas le cas. Il n'y a pas eu de remarque à leur niveau.

Pour ce qui concerne l'impact de la protection des données, Monsieur Matagne, c'est ce que je disais tout à l'heure, il y aura encore d'autres éléments que nous devons adapter dans notre législation. On n'est plus en tant que tel dans la transposition de la directive ; par contre, nous devons adapter d'autres éléments dans la foulée, éléments pour lesquels je viendrai dans les prochains mois, dont cet élément concernant la protection des données.

Il n'y a pas d'astreinte au niveau européen ; on est un tout petit peu au-delà du délai de transposition qui était fixé à la fin de l'année dernière, mais on n'est pas le délai où nous risquons une astreinte pour la Belgique.

Les autres éléments dont vous parliez concernant le Fédéral, je n'ai pas le calendrier précis. Je pourrais vous revenir, si vous le souhaitez, à leur niveau, mais les responsabilités ont clairement été réparties et chacun met en œuvre sa partie de la transposition, comme nous le faisons ici.

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

Des amendements (Doc. 929 (2021-2022) N° 2) ont été déposés.

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 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier (Doc. 929 (2021-2022) N° 1).

Art. 1er

À cet article, un amendement n° 1 (Doc. 929 (2021-2022) N° 2) visant à supprimer l'article 1er a été déposé par M. Hermant.

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

L'amendement n° 1 (Doc. 929 (2021-2022) N° 2) est adopté à l'unanimité des membres.

Art. 2

L'article 2 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 2 est adopté par 7 voix et 1 abstention.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Dans la présentation générale, je vous avais demandé si vous ne voyiez pas

d'inconvénient à ce que l'on pose des questions techniques, article par article.

Êtes-vous d'accord que l'on procède de la sorte ?

M. le Président. – Absolument. Si quelqu'un souhaite intervenir sur un article, il est bien entendu invité à le faire maintenant.

Art. 3

Pour l'examen de l'article 3, la parole est à M. Matagne.

M. Matagne (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, sur l'article 3, il est fait mention des véhicules de leasing. La Wallonie peut-elle instaurer un péage sur un véhicule de leasing malgré l'article 4 de la loi spéciale de financement qui, on le rappelle, exige un accord de coopération sur les véhicules de leasing lorsqu'il est question de modifier la taxe de circulation et de mise en circulation ? Je vous remercie d'avance pour cette précision.

Dans le cadre des véhicules de leasing qui nous occupent dans notre pays, vous savez que, pour la plupart, ils sont immatriculés en Flandre, voire à Bruxelles.

Dans le cadre d'une imposition de péage sur ces véhicules, un accord de coopération est nécessaire selon l'article 4 de la loi de financement.

J'aimerais donc savoir comment vous interprétez la législation et comment on va pouvoir appliquer ou non – parce que les deux solutions sont possibles – ce péage sur ces véhicules immatriculés de la sorte.

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 un sujet qui est plus vaste, qui préexistait à la transposition de la directive ici et qui concerne en premier chef mon collègue des Finances. Néanmoins, il est effectivement prévu qu'il y ait des contacts à son niveau et en associant également les ministres de l'Économie et de la Mobilité avec la Région flamande pour voir de quelle manière il est possible de discuter de ce sujet qui n'est pas du tout un sujet facile, mais qui revient régulièrement au carrefour de plusieurs dossiers. C'est donc un sujet tout à fait pertinent, mais qui ne peut pas être réglé dans le cadre de cette transposition-ci qui doit s'organiser dans le cadre d'une discussion avec nos collègues de la Région flamande et bruxelloise.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Vous confirmez donc, Monsieur le Ministre, qu'il y a une problématique qu'il faudra solutionner pour la suite.

M. le Président. – L'article 3 est adopté par 8 voix et 1 abstention.

Art. 4

À cet article, un amendement n° 2 (Doc. 929 (2021-2022) N° 2) a été déposé par M. Hermant.

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

L'amendement n° 2 (Doc. 929 (2021-2022) N° 2) est adopté à l'unanimité des membres.

Pour l'examen de l'article 4, la parole est à M. Matagne.

M. Matagne (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous éclairer sur les routes qui seront soumises au SET en Wallonie ? S'agit-il de tout le réseau structurant ?

Par ailleurs, pouvez-vous apporter des précisions en ce qui concerne le télépéage non électronique et le télépéage purement local ?

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. – Sur le réseau concerné, c'est comme maintenant. C'est le réseau qui est soumis à péage, c'est-à-dire l'ensemble du réseau structurant qui, bien sûr, peut évoluer dans le temps puisque c'est un sujet qui revient également régulièrement en lien avec la question du trafic de fuites de certains poids lourds, qui n'est pas toujours vérifié, mais qui est un vrai sujet. Nous avons une analyse en cours, sur base d'un travail fait par un bureau externe, des différents tronçons qui pourraient être soumis à péage de manière supplémentaire. C'est une discussion qui doit avoir lieu au niveau du Gouvernement dans les prochains mois pour voir dans quelle mesure nous élargissons le réseau concerné. C'est bien l'ensemble du réseau tel qu'il existe aujourd'hui, ou s'il est augmenté, qui est concerné ici par le télépéage.

Pour votre autre question, sur le télépéage automatique, je suis un peu en mal de vous répondre précisément, mais on va vous chercher la réponse incessamment sous peu.

C'est ce qui est prévu dans la directive. C'est traduit tel quel chez nous, c'est le système de télépéage tel qu'il existe, il n'y a pas de distinction spécifique, mais c'est ici la traduction de la directive.

M. le Président. – Peut-on passer au vote ?

La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (Les Engagés). – On peut passer au vote, Monsieur le Président.

Je reviendrai vers M. le Ministre via une question écrite, comme il s'en doute, puisque la directive n'apporte pas de précision quant au système décrit ici, transposé par vos services.

M. le Président. – L'article 4 tel qu'amendé est adopté par 8 voix et 1 abstention.

Art. 5 à 18

Les articles 5 à 18 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 5 à 18 sont adoptés par 8 voix et 1 abstention.

Art. 19

Pour l'examen de l'article 19, la parole est à M. Matagne.

M. Matagne (Les Engagés). – Concernant l'article 19, le Gouvernement peut, le cas échéant, en coopération avec les gouvernements des autres Régions, limiter le domaine d'application ou interdire l'emploi des constituants d'interopérabilité utilisés dans le cadre d'un système de télépéage, même s'ils sont mis sur le marché avec le marquage CE et sont utilisés en fonction de leur destination s'ils risquent de ne pas satisfaire aux exigences d'interopérabilité. Voici ma question : la compétence du Gouvernement wallon est-elle contrainte à un accord avec les autres Régions dans le cadre de cet article ? Est-il théoriquement possible qu'une seule Région interdise seule un constituant d'opérabilité ?

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. – A priori, la coopération se traduit déjà au travers de Viapass aujourd'hui. C'est le cadre de coopération existant. Je ne peux pas exclure qu'à un moment donné il faille compléter un accord de coopération ou l'autre si une Région ou une autre voulait mettre en œuvre un élément particulier qui n'a pas été prévu jusqu'ici. De nouveau, on est dans la transcription pure, quasiment tel quel, de la directive. Le système existant en Belgique a déjà été déployé en concertation entre les différentes Régions, et cette concertation se traduit au niveau de Viapass. A priori, c'est réglé de cette façon, mais on ne peut pas exclure qu'à un moment donné il y ait des évolutions nécessaires.

M. le Président. – L'article 19 est adopté par 8 voix et 1 abstention.

Art. 20 à 23

Les articles 20 à 23 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 20 à 23 sont adoptés par 8 voix et 1 abstention.

Art. 24

Pour l'examen de l'article 24, la parole est à M. Matagne.

M. Matagne (Les Engagés). – Concernant l'article 24, les entités fournissant des services de péage tiennent des registres financiers qui établissent une distinction claire entre les coûts et les recettes liés à la fourniture de services de péage et les coûts et les recettes liés à d'autres activités. J'ai deux questions sur ce point, Monsieur le Ministre : on ne parle plus, dans cet article, de prestataires SET, mais bien d'entités fournissant des services de péage. J'aimerais savoir pourquoi on fait une distinction. J'imagine qu'il y a techniquement une explication.

J'aimerais savoir si cet article s'applique bien à tous les prestataires de service de péage, qu'ils soient SET ou non.

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. – Par rapport à votre deuxième question, il s'applique effectivement à l'ensemble des prestataires. C'est ici une formulation plus vaste en fonction des répartitions des rôles qui peuvent se produire et où certains opérateurs ne seraient éventuellement pas concernés par la dénomination SET, mais effectueraient quand même certaines prestations. On a bien ici la prise en compte de l'ensemble des opérateurs, en ce compris tous les opérateurs SET.

M. le Président. – L'article 24 est adopté par 8 voix et 1 abstention.

Art. 25 à 27

Les articles 25 à 27 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 25 à 27 sont adoptés par 8 voix et 1 abstention.

Art. 28

Pour l'examen de l'article 28, la parole est à M. Matagne.

M. Matagne (Les Engagés). – « Lorsque la classification des véhicules qui est utilisée par le prestataire du SET pour établir le tarif de péage qui est applicable diffère de celle déterminée par un percepteur de péages, la classification du percepteur de péages prévaut, à moins qu'une erreur ne puisse être établie ».

Sur quelle base un prix différent peut-il être exigé entre un véhicule particulier et une camionnette ? Quels

sont les critères minimaux permettant de discriminer les types de véhicules ?

Par ailleurs, un véhicule de leasing peut-il être une classe de véhicule à part entière ? Je fais référence à ma première 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. – Cela dépend comment les tarifs ont été fixés. À partir du moment où il y a des critères précis et objectifs qui respectent la législation européenne, ceux-ci peuvent déterminer différents niveaux de tarification – par exemple, au niveau des camionnettes par rapport aux véhicules classiques –, mais ce n'est pas forcément cette distinction qui est appliquée aujourd'hui. C'est simplement le cadre européen qui permet une telle distinction.

M. le Président. – L'article 28 est adopté par 8 voix et 1 abstention.

Art. 29 à 32

Les articles 29 à 32 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 29 à 32 sont adoptés par 8 voix et 1 abstention.

Art. 33

Pour l'examen de l'article 33, la parole est à M. Matagne.

M. Matagne (Les Engagés). – Cet article concerne la possibilité pour la Région wallonne de demander aux prestataires de service des datas sur le trafic. Le commentaire de l'article mentionne le fait qu'une législation viendra préciser ce qui sera réalisé en matière d'analyse de trafic. J'aimerais savoir ce que prévoit la future législation et pour quand nous pouvons l'attendre.

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. – Ce qu'elle contiendra exactement, je ne peux pas vous le dire, puisque le texte n'est pas encore adopté. J'évoquais tout à l'heure en introduction le fait que cet élément nécessitera d'autres adaptations de notre législation. L'administration est en train d'y travailler. Nous pouvons nous attendre à ce que les textes soient finalisés assez rapidement, d'ici l'automne, et suivent le parcours législatif normal. Cependant, sur le contenu précis, je ne peux pas encore vous répondre aujourd'hui puisque c'est précisément à l'instruction.

M. le Président. – L'article 33 est adopté par 8 voix et 1 abstention.

Art. 34

L'article 34 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 34 est adopté par 8 voix et 1 abstention.

Art. 35

Pour l'examen de l'article 35, la parole est à M. Matagne.

M. Matagne (Les Engagés). – On prévoit un organe de conciliation venant aider à régler les conflits entre percepteur de péage et prestataire de service. J'aimerais savoir si la mission du médiateur va entrer en jeu dans le cadre de cette problématique.

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, mais c'est dans le cadre du deuxième décret dont nous venons de parler juste avant, sur la partie relative aux données, qu'il faudra préciser exactement de quelle façon le médiateur peut être concerné par les différents éléments.

M. le Président. – L'article 35 est adopté par 8 voix et 1 abstention.

Art. 36 à 38

Les articles 36 à 38 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 36 à 38 sont adoptés par 8 voix et 1 abstention.

Vote sur l'ensemble

M. le Président. – Nous allons voter sur l'ensemble du projet de décret concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier (Doc. 929 (2021-2022) N° 1).

Par 8 voix et 1 abstention, 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.

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

Justification d'abstention

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

M. Hermant (PTB). – Au niveau du PTB, on comprend l'aspect technique du texte et il y a un aspect positif qui concerne l'harmonisation de cette technique. Le problème pour nous est le risque de rendre plus facile le péage pour les voitures particulières. C'est pour cette raison que nous nous sommes abstenus sur le texte.

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

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.

PROPOSITION DE DÉCRET MODIFIANT LES ARTICLES 1ER, 11°, ET 35 DU DÉCRET DU 8 JUILLET 2021 RELATIF AU CYCLOPARTAGE EN FLOTTE LIBRE ET MODIFIANT LES ARTICLES 4 ET 12 DU DÉCRET DU 1ER AVRIL 2004 RELATIF À LA MOBILITÉ ET À L'ACCESSIBILITÉ LOCALES, DÉPOSÉE PAR MM. MATAGNE, FONTAINE, MME MATHIEUX ET M. HEYVAERT (DOC. 924 (2021-2022) N° 1)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de décret modifiant les articles 1er, 11°, et 35 du décret du 8 juillet 2021 relatif au cyclopartage en flotte libre et modifiant les articles 4 et 12 du décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales, déposée par MM. Matagne, Fontaine, Mme Mathieux et M. Heyvaert (Doc. 924 (2021-2022) N° 1).

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à M. Fontaine.

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

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

Exposé de M. Matagne, coauteur de la proposition de décret

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

M. Matagne (Les Engagés). – Chers collègues, souvenez-vous, le 8 juillet 2021, nous votions un excellent décret sur le cyclopartage, autour des cycles et notamment les trottinettes et les vélos que l'on peut prendre de manière très libre dans les villes et communes et les redéposer où on le souhaite. Le décret nécessitait une précision technique, une précision législative pour être exact, à savoir qu'il convient de faire apparaître explicitement ce que sont les engins de déplacement motorisés que sont en l'occurrence les trottinettes motorisées et appareils électriques auto-équilibrants à une ou deux roues.

Vous l'aurez compris, matériellement, c'est pour expliquer que les trottinettes et les monoroues ne sont pas à proprement parler des vélos, mais qu'ils entrent dans le cadre du décret. J'aimerais donc avoir votre approbation sur ce point très technique.

Par ailleurs, je crois savoir que nous avons besoin d'un délai supplémentaire dans le cadre de la mise en œuvre de ce décret. J'aimerais donc avoir votre approbation pour reporter l'entrée en vigueur du décret au 1er janvier 2023. Je vous remercie d'avance pour l'approbation que vous pourrez donner à ce texte.

Discussion générale

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

Mme Mathieux (MR). – Je serai très brève à ce sujet, étant donné que l'on a parlé de cela au sein de cette commission à plusieurs reprises. Le décret du 8 juin 2021 répondait à une réalité de terrain : le recours de plus en plus important aux moyens de locomotion qui font l'objet de cyclopartage en flotte libre. Le secteur, pour plus de cohérence et de sécurité, avait besoin d'un cadre normatif. Aujourd'hui, il s'agit simplement d'apporter une précision sur ce qui semblait déjà évident pour tous, à savoir l'inclusion dans le texte de la trottinette électrique et de l'hoverboard.

Pour être certain d'amener à ce décret une sécurité juridique nécessaire, il semble qu'un report de son entrée en vigueur au 1er janvier 2023 serait préférable. Nous soutiendrons donc évidemment ce texte. Je vous remercie.

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. – Extrêmement brièvement, il n'y a pas de souci avec les deux

modifications proposées. Je partage évidemment l'objectif de ce décret. On l'avait déjà évoqué précédemment. Je pense que les corrections permettront sa mise en œuvre plus facilement.

M. le Président. – 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 de la proposition de décret modifiant les articles 1er, 11°, et 35 du décret du 8 juillet 2021 relatif au cyclopartage en flotte libre et modifiant les articles 4 et 12 du décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales, déposée par MM. Matagne, Fontaine, Mme Mathieux et M. Heyvaert (Doc. 924 (2021-2022) N° 1).

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.

Vote sur l'ensemble

M. le Président. – Nous allons voter sur l'ensemble de la proposition de décret modifiant les articles 1er, 11°, et 35 du décret du 8 juillet 2021 relatif au cyclopartage en flotte libre et modifiant les articles 4 et 12 du décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales, déposée par MM. Matagne, Fontaine, Mme Mathieux et M. Heyvaert (Doc. 924 (2021-2022) N° 1).

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

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.

**PÉTITION SUR « TROP DE POIDS-LOURDS,
TROP D'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE, TROP DE
ROUTES DÉGRADÉES ! POUR UN
PRÉLÈVEMENT KILOMÉTRIQUE DES POIDS-
LOURDS PLUS EFFICACE »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la pétition sur « Trop de poids-lourds, trop d'insécurité routière, trop de routes dégradées ! Pour un prélèvement kilométrique des poids-lourds plus efficace ».

Je vous informe que la pétition a recueilli 31 signatures et n'a donc pas atteint le seuil de 1 000 signatures visé à l'article 127.6 du règlement.

Désignation d'un rapporteur

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

La parole est à M. Fontaine.

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

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

Échange de vues

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

M. Fontaine (PS). – La pétition ne remporte pas les 1 000 signatures. On ne devrait donc même pas en discuter. Les choses sont ainsi.

Monsieur le Ministre, le taux de prélèvement a déjà été modulé afin de pénaliser les véhicules les plus polluants. La Wallonie, si je ne m'abuse, a récemment étendu son réseau payant et a également augmenté les tarifs du prélèvement. C'est la preuve que ce Gouvernement ne reste pas inactif.

Pour l'instant, les transporteurs se trouvent en grande difficulté puisqu'ils sont frappés de plein fouet par l'augmentation du carburant, du diesel. Nous pensons qu'il est quand même peu probable que les transporteurs fassent en sorte de contourner et de faire des kilomètres supplémentaires pour contourner le réseau payant.

Bien entendu, la solution est de poursuivre ces efforts pour réaliser un chiffre modal du transport de marchandises, mais il n'est pas nécessaire de tuer les transporteurs puisque nous en aurons toujours besoin pour les derniers kilomètres.

J'avais quand même deux questions, Monsieur le Ministre. Envisagez-vous néanmoins une nouvelle extension du réseau payant ? Est-il envisagé de soumettre au prélèvement les camions de moins de 3,5 tonnes ?

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. – Effectivement, la Déclaration de politique régionale prévoyait : « Le Gouvernement analysera la possibilité d'étendre, dans des situations spécifiques, le réseau routier soumis au prélèvement kilométrique pour les poids lourds aux voiries connexes au réseau déjà tarifé pour répondre aux difficultés créées par le report inopportun du trafic vers d'autres voiries. La modulation des tarifs du prélèvement sera envisagée pour favoriser une meilleure gestion de la mobilité ».

C'est donc dans ce cadre que le Gouvernement continue de s'inscrire, c'est-à-dire qu'il y a effectivement une réflexion en cours, mais qui n'est pas aboutie, sur l'éventualité d'une extension du réseau, ou en tout cas de quelle extension précisément. Nous essayons d'objectiver cette analyse sur base d'analyses scientifiques en termes de flux, et cetera.

Par contre, il n'a pas été envisagé jusqu'ici de paiement spécifique pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes, ni d'ailleurs d'augmentation tarifaire. La question est plutôt celle de l'extension du réseau et, d'autre part, éventuellement la modulation, que j'ai pu lire dans l'accord de gouvernement.

Une question qui pourra se poser concrètement à un moment donné, c'est de voir dans quelle mesure, non pas dans le cadre d'une augmentation du tarif, mais dans le cadre d'une modulation, faire en sorte que certains passages, certains endroits, certains moments, soient moins chers que d'autres, en fonction aussi du développement d'un outil de régulation de la mobilité et du trafic. Toutefois nous n'en sommes pas au stade de la concrétisation.

Je pense avoir ainsi répondu, même un peu plus largement, à la question de M. Fontaine.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Je remercie M. le Ministre pour cette précision, notamment concernant les véhicules dont la MMA ne dépasse pas 3,5 tonnes.

Je souhaite simplement attirer l'attention sur un point particulier – je pense que tout le monde en est bien conscient, mais tout ce qui va bien sans le dire va mieux en le disant –, c'est que le coût horaire du chauffeur est nettement supérieur au coût de la taxe kilométrique. Si l'analyse scientifique se concentre uniquement sur les

flux, on risque – et je dis bien on risque, Monsieur le Ministre, je ne dis pas que c'est votre volonté – de taxer des transporteurs locaux dont le parcours quotidien fait qu'ils utilisent stratégiquement, ou pour être le plus efficace possible, l'une ou l'autre voirie qui n'est pas encore soumise à la taxe, mais qui pourrait l'être suite à l'analyse.

Je demande juste une attention particulière pour les travailleurs belges wallons qui œuvrent dans notre Région et dont on a bien besoin, on l'a suffisamment dit et répété dans cette commission.

M. le Président. – Plus personne ne demandant la parole, je vous propose de prendre acte de la pétition. Le rapport de la discussion sera envoyé aux pétitionnaires. Le seuil des 1 000 signatures n'ayant pas été atteint, je propose d'en rester là, avec votre accord.

Vote

M. le Président. – Les conclusions sont adoptées à l'unanimité des membres.

Confiance au président et au rapporteur

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

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE M. FLORENT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LES NOUVEAUX OBJECTIFS ÉNERGÉTIQUES EUROPÉENS »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Florent à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les nouveaux objectifs énergétiques européens ».

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

M. Florent (Ecolo). – Monsieur le Ministre, la Commission européenne vient en effet de proposer un plan de 300 milliards d'euros pour rehausser les objectifs européens en matière d'énergies renouvelables et d'efficacité énergétique intitulé Repower EU. Cette proposition ambitieuse entend répondre aux crises actuelles telles que le changement climatique, la guerre en Ukraine ou encore l'inflation. Nous avons besoin d'une énergie propre, indépendante du fossile – du fossile russe en particulier – pour tout le monde.

L'Europe se fixe notamment comme but que 45 % de notre énergie produite soit renouvelable d'ici 2030 ; une avancée par rapport aux 32 % actuels. Pour atteindre un tel objectif, la Commission propose un plan européen de financement qui mise, notamment, sur la simplification des procédures d'octroi de permis et des obligations de panneaux photovoltaïques pour les bâtiments neufs.

L'éolien et le solaire sont la pierre angulaire de l'objectif de déploiement du renouvelable, même si l'Europe entend également mettre le cap sur l'hydrogène et le biométhane. De plus, ces mesures s'accompagnent de propositions pour favoriser les économies d'énergie et améliorer l'efficacité énergétique actuelle afin de réduire notre dépendance au gaz et au pétrole à court terme. L'objectif est donc clair : consommer une énergie verte, propre et indépendante, apprendre à mieux la consommer et moins la gaspiller.

Quelle répartition est prévue entre les Régions du pays, tant en termes d'efforts à produire que de moyens alloués ? Quels impacts cette décision a-t-elle sur les négociations déjà compliquées du *burden sharing* ?

La Région wallonne est-elle en mesure d'atteindre 45 % d'énergie renouvelable d'ici huit ans ? Quelles mesures le Gouvernement met-il en place pour y parvenir ?

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 qui porte sur une avancée cruciale à l'échelle européenne et je m'en réjouis, en particulier de la mobilisation et de l'action rapide de la Commission européenne à ce sujet.

La proposition Repower EU met en évidence l'obligation d'accélérer la transition énergétique en Europe comme étant la manière pour l'Europe de se repositionner sur ce secteur et de récupérer une prise plus importante sur nos besoins énergétiques et notre indépendance énergétique.

Il faut bien se situer dans le processus législatif européen. Une fois les propositions publiées par la Commission, elles doivent être soumises au Conseil et au Parlement qui vont les analyser, les faire évoluer et les adopter. On n'est donc pas encore au stade d'une obligation précise. Au niveau des États membres, afin de contribuer aux discussions qui se tiennent au Conseil, la première étape qui vient de démarrer est l'analyse de l'ensemble des documents publiés et de leurs impacts par les administrations. Les propositions de révision des objectifs à la hausse sur deux textes fondateurs de la politique énergétique et sur l'obligation solaire ainsi que les propositions de dispositions relatives à l'octroi des autorisations doivent donc encore passer le cap des négociations avant d'être définitivement acceptées.

Je rappelle également que la proposition porte sur les objectifs européens et que ceux-ci doivent être atteints par les États membres de manière collective, en fonction de leurs potentiels et de leurs capacités, comme c'est systématiquement le cas dans les objectifs européens.

Néanmoins, nous travaillons déjà avec nos administrations à anticiper cette accélération de la transition énergétique souhaitée par l'Union européenne et aussi en dialogue avec le Fédéral, qui a également des obligations en la matière.

Plus spécifiquement, la proposition d'obligation du solaire me semble pertinente au regard des enjeux. Il est bien entendu qu'elle serait progressive, comme c'est d'ailleurs proposé dans le texte. Mes collaborateurs vont analyser les options possibles avec l'administration.

Un volet important de ce plan porte sur l'aspect financier. En effet, la Commission elle-même estime que les investissements additionnels par rapport à ce qui était déjà prévu pour le paquet Fit for 55 se montent à 210 milliards d'euros, tout en permettant des économies importantes en termes d'importations de gaz, de pétrole et de charbon à l'horizon 2030. À ce stade, la question du financement reste sensible. La Commission évalue plusieurs pistes, mais celles-ci semblent apporter plus de questions que de scénarii tangibles.

Pour le surplus, il est évident que ces ambitions devront se faire dans un cadre financier, non seulement robuste, mais qui garantit l'équilibre budgétaire de la Wallonie, la compétitivité de nos industries et, surtout, sans que cela ne soit une charge additionnelle pour nos concitoyens. Il ne serait en effet pas rationnel que la Commission cherche à lutter contre un problème majeur qui impacte nos concitoyens en le renforçant par une ambition qui ne saurait être financée par ailleurs.

Enfin, en première analyse, ce plan, même s'il évoluera encore avant d'être définitivement adopté, apporte un soutien et un encouragement important aux États membres afin de renforcer et d'accélérer le déploiement des énergies renouvelables et, surtout, de travailler sur la consommation des citoyens et des entreprises au travers de normes en efficacité énergétique plus importantes.

En ce qui concerne plus spécifiquement l'objectif proposé et son atteinte possible par la Région, je ne sais pas me prononcer définitivement puisqu'il reste encore un certain nombre d'inconnues, mais l'objectif est ambitieux, et je le salue. Nous souhaitons nous inscrire dans ce cadre.

Par ailleurs, comme vous le savez, nous sommes actuellement dans la dernière ligne droite de rédaction du plan Air-Climat-Énergie de la Wallonie, qui prend en compte de manière importante le volet énergétique, comme son nom l'indique. Par conséquent, la révision attendue du PNEC dans la foulée et la proposition de la

Commission doivent donc être mises en regard de ce processus en cours, en particulier sur la vraisemblable nécessaire augmentation des objectifs renouvelables que la Région devra se donner, ne serait-ce que pour mesurer la robustesse, mais également d'intégrer les propositions de la Commission, comme l'obligation sur le solaire. Il y aura donc des aller-retour entre ces différents processus qui sont en finalisation, à la fois au niveau wallon et au niveau européen.

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

M. Florent (Ecolo). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour toutes les réponses et pour le tour d'horizon de cette mobilisation très importante et rapide de l'Union européenne.

Il n'y a pas encore d'obligation précise pour notre pays, mais il y a très clairement une tendance forte qui se dessine. Vous nous indiquez que vous anticipez déjà les mesures supplémentaires à prendre.

Un axe important, vous l'avez rappelé, est sur les économies d'énergie et pas uniquement la production d'énergie renouvelable.

Enfin, je note également la question du financement qui reste une pierre d'achoppement au niveau européen, même si l'on sait combien les énergies renouvelables s'avèrent très intéressantes au niveau financier une fois qu'elles sont installées. Évidemment, cela demande un investissement de départ assez conséquent.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

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

M. Matagne (Les Engagés). – Avant de poursuivre les questions, j'aimerais solliciter votre indulgence parce que la thématique « Infrastructures » qui n'a pas été ouverte n'a pu se faire parce que le médiateur doit procéder à l'examen de sa matière dans chacune des commissions. Ce n'est pas vraiment de la faute de nos collègues s'ils ne sont pas présents puisque l'ordre des travaux a été bouleversé. Je ne sais pas comment on peut organiser cela, mais ce n'est pas de la faute des députés s'ils n'ont pas pu poser leur question.

M. le Président. – Je comprends votre préoccupation, Monsieur Matagne. Oui, cela m'attriste que toute une partie n'ait pas pu être abordée, mais en Conférence des présidents, M. Frédéric peut confirmer, cela avait été annoncé. Il avait été annoncé que le médiateur parcourrait les différentes commissions et qu'il y avait donc un risque de chamboulement des ordres du jour.

Dans ce cadre – je regarde sous la supervision de mon voisin –, en principe, comme nous avons abordé

des questions et interpellations, on passe de section en section. Quand une section est terminée, elle ne peut plus être réabordée. J'invite les députés à réintroduire leurs questions la prochaine fois.

Je sais que cela ne vous concerne pas. Vous intervenez pour un autre groupe politique. Je vous remercie pour cela, mais le règlement est ainsi fait. Tout le monde avait été prévenu.

Je suis désolé. Voilà tout ce que je peux dire.

(Rires)

M. Desquesnes (Les Engagés). – Monsieur le Président, c'est un peu dommage que vous n'écoutez pas le syndicaliste en chef des parlementaires.

M. le Président. – Je suis sensible à son intervention, bien sûr.

M. Desquesnes (Les Engagés). – Visiblement, vous n'entendez pas la voix syndicale.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

(Suite)

QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LA RÉNOVATION ÉNERGÉTIQUE DES BÂTIMENTS DE L'ADMINISTRATION »

QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LES AIDES EN MATIÈRE ÉNERGÉTIQUE À L'ÉGARD DES COPROPRIÉTÉS »

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

- M. Desquesnes, sur « la rénovation énergétique des bâtiments de l'administration » ;
- M. Matagne, sur « les aides en matière énergétique à l'égard des copropriétés ».

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

M. Desquesnes (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, le Gouvernement wallon vient d'annoncer, à votre initiative, un investissement de 25 millions d'euros pour la rénovation d'une centaine de bâtiments du SPW MI.

C'est un budget issu du Plan de relance et qui, selon les propos du communiqué de presse que vous avez émis, répond au sous-investissement de la Région dans

son propre parc de bâtiments. Vous pointez que le taux d'investissement aujourd'hui est de 0,5 % alors que, selon le budget base zéro et l'analyse qui a été faite par le bureau d'étude Roland Berger, il faudrait monter à 3 %, ce qui chiffre la nécessité d'investir dans les bâtiments du SPW MI à 15 millions d'euros par an.

Ici, vous venez avec un projet de 25 millions d'euros. C'est ma première question. C'est encore insuffisant pour atteindre l'objectif qui est fixé. Surtout, dans le Plan de relance, ce sont des investissements *one-shot*, c'est-à-dire qu'ils sont appelés à disparaître après. Il n'y aura pas de récurrence. Quelque part, comment allez-vous atteindre cet objectif de 3 % de façon structurelle dans ce cadre ?

Ensuite, c'est un peu bizarre que ce soit vous qui veniez avec cette proposition alors que, a priori, il y a un autre ministre, le ministre Dolimont en l'occurrence, qui a en charge des investissements dans les bâtiments et les infrastructures. Je comprends que vous soyez ministre de l'Énergie, mais on répond aussi visiblement à des problèmes d'infiltration d'eau, et cetera.

Pour quelle raison est-ce vous qui intervenez dans ce dossier ? Pourquoi uniquement dans les bâtiments du SPW Mobilité et Infrastructures et ne pas entreprendre des rénovations énergétiques dans d'autres bâtiments de la Région wallonne affectés à d'autres fonctions ?

J'aimerais également vous entendre sur le chiffre annoncé de 100 bâtiments pour 25 millions d'euros. En effet, dans le communiqué de presse, on parle uniquement de huit projets de rénovation. Des exemples sont cités, on s'y perd un peu. J'aimerais que vous m'expliquiez à quoi vont servir ces 25 millions d'euros.

Ensuite, de façon plus générale, c'est une question systématique que j'ai adressée aux différents ministres : pour les projets qui sont retenus – les 319 mesures du Plan de relance à 7,5 milliards d'euros –, quel est le gain en termes d'économie, d'émissions de CO₂, par rapport à nos objectifs climatiques ? C'est une mesure annoncée comme tendant à correspondre à cet objectif. Quel va être le gain des 25 millions d'euros en termes de réduction des gaz à effet de serre émanant de la Région wallonne ?

Je vous remercie de m'éclairer, à la fois sur les principes de cette intervention, ces modalités, le choix des projets, mais également cette trajectoire de 3 % de réinvestissement dans les bâtiments.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, les copropriétés sont composées, essentiellement, de logements où résident à la fois des particuliers et des particuliers locataires. Pourtant, ils ne bénéficient pas d'une série d'avantages, contrairement à d'autres consommateurs, ce qui mène parfois à des situations

incongrues. Au niveau fédéral, la baisse de la TVA de 21 % à 6 % sur les factures de gaz devait s'appliquer à tous les ménages dès le 1er avril, mais les copropriétaires n'ont pas pu en bénéficier, comme vous le savez. Au niveau wallon, des difficultés sont aussi vécues par les associations installées en copropriété. Vous avez une responsabilité en votre qualité de ministre de l'Énergie.

J'aimerais également savoir, en ce qui concerne la redevance, les *prosumers*, les copropriétaires d'associations pour les copropriétés, ont financé leurs installations, mais ne peuvent pas bénéficier de la prime qui compense cette redevance. J'aimerais savoir pourquoi. Comment expliquez-vous cette situation et avez-vous l'intention de corriger cette situation, pour qu'ils puissent bénéficier de cette prime ? Aussi, les occupants réels de biens ont-ils accès aux primes de la Région wallonne, ainsi qu'aux aides pour la rénovation des biens ? Si ce n'est pas le cas, allez-vous rectifier la situation ? Est-ce possible ?

Enfin, travaillez-vous en concertation avec le Fédéral, pour clarifier les situations vécues injustement par les copropriétaires, afin qu'ils puissent enfin bénéficier des mêmes aides que les autres consommateurs ? Vous aurez compris que je faisais allusion à la diminution de la TVA qui ne s'applique pas à plus de trois millions de Belges. Je pense que c'est un sujet important pour lequel nous devrions faire des efforts, sur le plan intellectuel pour apporter des solutions, et sur le plan financier dans le cadre du Plan de relance et de la matière énergétique qui est l'une des principales matières dans le cadre de ce Plan. Je vous remercie.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Messieurs les Députés, je vous remercie pour vos questions. Comme vous le savez, mes compétences couvrent l'énergie, la mobilité, les infrastructures et le climat. Les différents services administratifs qui en ont la charge ne sont pas tous logés à la même enseigne.

Le SPW Mobilité et Infrastructures exploite actuellement, sur le terrain, près de 1 000 bâtiments pour pouvoir rendre les services qu'il rend aux citoyens et aux entreprises dans l'entretien et la gestion des routes, des canaux et des voies navigables. Ces 1 000 bâtiments sont constitués de Régies routières, autoroutières, ateliers territoriaux, poste de commande, ateliers hydrauliques, silos, hangars à sel, remises à matériel, et cetera, et également de quelques bâtiments de bureaux et de 235 maisons éclusières.

Ce parc de bâtiments, sous mon autorité, est sans aucune mesure avec celui dont dispose par exemple

l'administration de l'énergie. C'est la première raison de ce choix.

La seconde, c'est son état, dû au budget historiquement très insuffisant qui lui a été consacré. En 2019, il était de moins de 7 millions d'euros, bien en deçà de ce qui était nécessaire.

En effet, consacrer de l'ordre de 3 % de la valeur patrimoniale à de l'entretien est une règle de bonne pratique, que l'on retrouve dans des rapports de la Cour des comptes en Belgique, dans le secteur privé, mais aussi à l'étranger, le budget base zéro nous rappelle cela. Les 500 millions d'euros de valeur patrimoniale nécessiteraient donc 15 millions d'euros par an, en situation de régime.

Le Gouvernement m'a donc suivi pour l'affectation d'un budget de 25 millions d'euros, dans le cadre du Plan de relance. Le Plan de relance prévoit une enveloppe complémentaire à consacrer aux bâtiments des bureaux centraux de la Région wallonne, dont la compétence appartient au ministre du Budget.

L'administration estime que la mise en œuvre des huit projets concrets proposés et financés par ces 25 millions d'euros permettra d'économiser 2,5 gigawattheures d'énergie primaire par an et 900 tonnes d'équivalent CO₂ par an.

De manière générale, accélérer les rénovations énergétiques des bâtiments publics, régionaux et autres est une nécessité absolue pour montrer l'exemple, pour le confort de travail des agents, pour le climat, pour la facture et l'indépendance énergétique.

Cette accélération passe par des appels à projets de type UREBA – et le Gouvernement en a déjà lancé plusieurs –, par la stimulation de la réalisation de cadastres énergétiques et de stratégies immobilières pour identifier quels bâtiments rénover en priorité, selon leur affectation, par la facilitation des contrats de performance énergétique ; RenoWatt vient d'être reconfirmé et renforcé.

Je dois cependant ajouter que, si le contexte que nous connaissons accélère la volonté de rénover – en particulier au niveau de la facture énergétique –, il constitue, au même moment, un frein par la hausse des prix des matériaux, le manque d'entreprises de rénovation de qualité et le manque de main-d'œuvre.

J'identifie le manque d'entreprise à la difficulté de trouver de la main-d'œuvre de qualité, mais aussi à la nécessaire visibilité à long terme dont ont besoin les entreprises pour investir.

Il se pourrait qu'un élément majeur pour asseoir cette visibilité à long terme soit un calendrier de rénovation contraignant, sur le long terme lui aussi.

À propos du manque de main-d'œuvre, mon cabinet travaille actuellement avec celui de ma collègue, Mme la Ministre Morreale, pour développer des actions en la matière. La rareté croissante des matériaux, quant à elle, impose de poursuivre dans la voie d'une économie plus circulaire.

En réponse à la question de M. Matagne, les copropriétaires, pour certains, n'ont pas pu bénéficier d'aménagements du Fédéral sur le prix de l'énergie. La raison en est essentiellement technique. Les ménages ayant conclu un contrat d'énergie avec un fournisseur et vivant dans des copropriétés ont pu bénéficier des aménagements proposés. Ce n'est pas leur qualité d'occupants de copropriété qui introduisait une différence significative.

Il arrive toutefois que ce soit la copropriété qui souscrive un contrat de fourniture d'énergie, puis qui en répartisse les coûts d'après les consommations de chacun. C'est dans ce cas de figure, où le contrat ne se trouve pas au nom du ménage, que les avantages n'ont pas pu être octroyés.

En ce qui concerne le remboursement de la taxe *prosumer*, les occupants d'une copropriété disposant d'un contrat de fourniture professionnel pourraient se voir accorder le bénéfice de la prime compensant la taxe *prosumer*.

En effet, la définition de client résidentiel telle que figurant à l'article 2, 39°, du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité est rédigée comme suit : « Client résidentiel : client final dont l'essentiel de la consommation d'électricité est destiné à l'usage domestique. »

La définition n'exclut donc pas spécifiquement les contrats de fourniture professionnels si le client final démontre que la majorité de sa consommation d'électricité – c'est-à-dire plus de 50 % – est destinée à un usage domestique.

Je tiens également à vous informer que des contacts avec les gestionnaires de réseau de distribution vont être menés par l'administration afin de régulariser la situation de ces clients particuliers et de leur permettre de bénéficier du remboursement du tarif *prosumer*.

Les primes régionales Habitation, quant à elles, sont accessibles à toute personne disposant d'un droit réel sur un bien situé en Wallonie. Toutefois, la rénovation d'une copropriété est un exercice particulier dans la mesure où il y a des parties communes à également prendre en compte et que les primes sont déterminées par la situation socioéconomique des demandeurs. Les primes vont donc essentiellement porter sur les travaux effectués sur les parties privatives.

Néanmoins, les choses évoluent. Les primes simplifiées s'adressent à présent également aux

copropriétés. L'arrêté du Gouvernement instaurant ce régime a été adopté ce 12 mai dernier.

De plus, le Fonds du logement propose, depuis deux ans, un prêt à taux zéro pour financer les travaux de rénovation dans les immeubles à multiples propriétaires.

Concernant spécifiquement les copropriétés, la Wallonie participe à des projets de recherche internationaux sur le sujet, comme ACE-Retrofitting, un projet Interreg, qui s'est achevé maintenant et qui a fait une série de recommandations sur les difficultés des copropriétés à entreprendre des travaux de rénovation.

L'ULB également s'est penchée sur le problème du *split incentive*, difficulté décisionnelle par laquelle c'est au propriétaire de financer des travaux dont le locataire bénéficie. Or, on sait que, dans les copropriétés, il y a une forte proportion de locataires, ce qui souligne encore la difficulté qu'il y a à entreprendre les travaux nécessaires.

Je voudrais encore ajouter que mon cabinet entretient des contacts réguliers avec Federia, la Fédération des agents immobiliers, qui défend les intérêts notamment des copropriétés. Le sujet est d'importance étant donné le nombre de logements à rénover en Wallonie et le fait que la rénovation d'une copropriété englobe de facto un certain nombre de logements individuels.

Pour toutes les questions énergétiques, je puis vous assurer que les difficultés du secteur sont bien écoutées.

Voici pour cette longue réponse, il faut dire qu'elles n'avaient pas grand-chose en commun, ce sont deux réponses mises bout à bout.

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

M. Desquesnes (Les Engagés). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Pour la première fois, j'ai un chiffre précis sur un objectif en termes de réductions d'émissions de gaz à effet de serre et je vous en remercie. Je note toutefois que le communiqué de presse du Gouvernement sans bâtiment est un peu trompeur, puisque, en réalité, huit projets sont concernés.

Ce qui m'étonne un peu dans votre réponse, c'est que vous annoncez qu'en 2019 la Région wallonne n'investissait dans les bâtiments SPW MI que 7 millions d'euros sur une valeur de 500 millions d'euros, ce qui signifie effectivement 1,5 % de l'objectif à atteindre, objectif que vous avez annoncé et repris à 3 %, alors que, dans le même communiqué de presse, vous annoncez qu'aujourd'hui il n'y a que 0,5 %. J'ai un peu l'impression que certes, en 2019, les objectifs n'étaient pas atteints, mais quelque part, le réinvestissement du Plan de relance vient de combler une baisse encore plus forte qui avait été effectuée dans le cadre du budget initial 2022.

Ce n'est qu'un rattrapage extrêmement partiel, puisque – je le regrette à nouveau – il ne s'agit que d'une opération *one-shot* et nous n'atteignons le chiffre de 3 % que sur deux années alors qu'en réalité, l'effort est à poursuivre. C'est une vraie difficulté.

Dernier élément, c'est le travail sur la rationalisation du nombre de bâtiments. C'est un nombre qui est extrêmement important. Je pense notamment aux maisons éclusières. Je pense qu'il faut travailler sur une automatisation d'un certain nombre d'ouvrages d'art et céder et revendre une série d'autres maisons éclusières dont l'usage n'existe plus ou est excessif par rapport aux coûts de fonctionnement.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Je remercie M. le Ministre pour l'ensemble de ses précisions.

Concernant l'absence d'aide pour les copropriétaires, je reste un peu sceptique, parce que cela concerne quand même trois millions de personnes en Belgique, ce qui est colossal.

Puis, on nous a dit aussi que c'était pour une raison technique, juridique en l'occurrence, et qu'il était difficile de leur apporter des aides au niveau fédéral. M. Dermine a même dit que c'était une petite erreur qui serait très rapidement corrigée, mais elle ne l'est toujours pas.

Monsieur le Ministre, ce que j'aurais aimé entendre, c'est que la Conférence interministérielle, qui concerne cette matière et à laquelle vous participez, a des propositions sur la table qui permettrait de résoudre, d'apporter des pistes de solution dans le cadre de ce problème technique qui concerne près d'un quart de la population. J'espère qu'à l'avenir on déploiera davantage d'efforts. Je comprends bien que la problématique est complexe, mais on sait aussi que l'on vit une crise énergétique et qu'il faut pouvoir aider nos citoyens en la matière.

Je vous remercie d'avance pour l'attention que vous apporterez à ce dossier, parce que cela concerne beaucoup de monde, notamment en Wallonie et qu'il convient d'agir à court terme.

(M. Frédéric, Vice-président, reprend 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 « ELICIO ET LE PARC ÉOLIEN NORTHER »

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 « Elicio et le parc éolien Norther ».

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

M. Hermant (PTB). – Monsieur le Ministre, le 10 mai, notre administrateur Enodia Damien Robert et vous-même étiez en visite au parc éolien Norther.

Norther est un des parcs éoliens d'Elicio, propriété de l'intercommunale Enodia, situé dans les eaux belges, à Ostende. Actuellement, elle détient 50 % des parts du parc offshore. Si mes souvenirs sont bons, cela représente même un quart de toutes les éoliennes présentes en mer du Nord. Ces éoliennes appartiennent en grande partie aux citoyens.

Ce parc est important, car, avec une capacité de 2,2 gigawatts, soit l'équivalent de deux réacteurs nucléaires, c'est un de nos meilleurs outils pour la transition énergétique vers le 100 % renouvelable.

Cependant, la volonté politique actuelle est qu'Elicio soit vendue au privé. Pour le PTB, Elicio ne doit pas être privatisée, mais renforcée comme acteur public.

Nos factures sont impayables. Une partie de l'énergie consommée est produite à l'étranger, l'énergie vient principalement de ressources polluantes et elle est dans les mains du privé. C'est un cocktail explosif qui fait mal au portefeuille et mal à la planète. Elicio, pour nous, fait partie de la solution.

La Belgique est devenue experte et un champion mondial en production d'énergie éolienne offshore. Pour le PTB, il était important de faire d'Elicio un acteur public majeur dans la production d'énergie renouvelable permettant d'assurer la transition écologique, l'indépendance énergétique et de faire baisser la facture d'énergie des ménages. Bref, on est en plein dans l'actualité de l'énergie.

La SRIW a également des parts dans Sea Power. Vous avez déclaré que ce projet est possible grâce à des investissements publics massifs. La Région wallonne compte-t-elle conserver voire augmenter ses parts pour garantir un contrôle public majoritaire de ses investissements en énergie verte ?

Quelle est la stratégie du Gouvernement wallon en termes de développement de ces parcs pour faire diminuer la facture des citoyens ? J'insiste, « pour faire diminuer la facture des citoyens », il ne s'agit pas

simplement d'avoir une production publique pour faire diminuer la facture des citoyens.

Enfin, Elicio est une société stratégique dont le contrôle va être crucial dans les années à venir. Quelle est la position du Gouvernement sur le maintien du caractère public de cette société ?

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 partage votre analyse sur le fait que le développement de l'éolien offshore en Belgique est essentiel dans le cadre de la transition énergétique de la Belgique. Il s'agit d'une compétence exclusive fédérale.

Fin 2020, le dernier parc éolien de la zone orientale a été achevé. Depuis lors, une puissance installée totale de 2 261 mégawatts est opérationnelle dans la partie belge de la mer du Nord.

À l'initiative de ma collègue Tinne Van der Straeten, ministre fédérale de l'Énergie, le Conseil des ministres a validé en 2021 l'objectif d'une production de 3,15 gigawatts au minimum et 3,5 gigawatts au maximum dans la zone Princesse Élisabeth et le principe de raccordement de l'éolien via un flot énergétique.

L'attribution des concessions domaniales pour la construction et l'installation de production d'électricité offshore à partir de sources d'énergie renouvelable se base sur une procédure de mise en concurrence, donc un appel d'offres. En effet, par la loi du 12 mai 2019, le législateur belge a décidé de mettre en adjudication les projets d'énergies renouvelables dans la mer du Nord belge, comme le font également les pays voisins, et ceci, dans le respect des règles européennes en matière d'aide d'État.

Le seul fait d'être une société à capitaux publics ne permet pas de facto d'obtenir les marchés dans les règles actuelles. Il s'agit d'un premier élément de réponse à votre question.

La société Elicio est actuellement détenue à 100 % par Nethys, a des parts dans trois parcs éoliens offshore en Belgique : Norther, Rentle et Seamade, pour un total de 1,1 gigawatt. J'ai eu l'occasion de visiter le parc éolien Norther et de rencontrer et d'échanger avec le personnel d'Elicio à propos des réalisations et futurs défis de la société.

À cette heure, je ne peux pas préjuger du futur de la société Elicio. Pour rappel, Nethys appartient à 100 % à l'intercommunale Enodia. Cette dernière est constituée d'un actionnariat mixte de communes et de la Province de Liège. Il appartient à ces actionnaires de décider du futur de l'ensemble des sociétés sous Nethys.

À titre personnel – et je travaille dans ce sens –, je plaide pour qu'Elicio reste avec une composante publique dominante. Ma priorité est avant tout de pouvoir disposer d'un outil de transition énergétique qui conservera une influence wallonne dans le développement des parcs éoliens nationaux offshore.

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

M. Hermant (PTB). – Vous confirmez le rôle très important d'Elicio en mer du Nord. Vous dites : « je ne peux pas préjuger de l'avenir, les actionnaires décident », c'est le premier problème. On a ici une stratégie publique qui est divisée dans toute une série d'acteurs, d'intercommunales, et cetera, où finalement le Gouvernement n'a pas tout en main. C'est l'un des problèmes.

Deuxième point, vous dites que vous plaidez pour une composante publique dans Elicio. Cela veut dire que, de facto, vous n'êtes pas contre une privatisation partielle d'Elicio ; cela nous pose un véritable problème. Il n'y a pas de stratégie publique pour une énergie accessible pour tous à partir des énergies vertes.

On continuera donc à se battre sur ce point parce que c'est un point très important. Or, on voit que le Gouvernement est prêt à laisser partir une partie des actions d'Elicio et cela nous pose problème.

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

**QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LA MISE EN
ŒUVRE DE LA RÉDUCTION STRUCTURELLE
ET CUMULATIVE DES DÉPENSES DANS LES
COMPÉTENCES RELEVANT DE
M. LE MINISTRE »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la mise en œuvre de la réduction structurelle et cumulative des dépenses dans les compétences relevant de M. le Ministre ».

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

M. Desquesnes (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, ce 23 mai, en compagnie des autres vice-présidents du Gouvernement, de M. Di Rupo et du ministre du Budget, M. Dolimont, vous avez présenté les principales orientations de l'ajustement budgétaire. Cet exercice était l'occasion pour le Gouvernement de mettre en œuvre pour la première fois l'engagement suivant les recommandations de la Commission externe

de la dette et des finances publiques de procéder à une réduction structurelle et cumulative des dépenses sur un minimum de 150 millions d'euros par an.

Il y a quelques instants, le ministre Dolimont a présenté les grandes lignes de cet ajustement budgétaire dans sa commission et il a d'emblée dit : « Pour les 150 millions d'euros d'efforts structurels, il y a une répartition entre les ministres et je vous invite à les interroger chacun concernant l'effort qui leur revient. »

C'est donc la première question que je vous adresse. Quels sont vos objectifs à vous dans les 150 millions d'euros ? Pour être précis, M. Dolimont a dit : « Chaque ministre a son objectif et, si le ministre dévie de son objectif, il devra compenser sur d'autres articles budgétaires de son département. » J'attends donc de votre part d'abord un chiffre : quelle est la part, en millions d'euros, de ce qui revient à Philippe Henry, ministre de l'Énergie et de la Mobilité, comme effort à réaliser sur les 150 millions d'euros ?

Enfin, j'en viens à deux éléments fondamentaux dans la transition énergétique qui est la nôtre, dans les changements de comportement. Il y a bien sûr l'enjeu de la mobilité et, pour cela, la Wallonie a un opérateur : l'Opérateur de transport de Wallonie, le TEC pour dire les choses clairement. On sait qu'aujourd'hui on est face à une inflation extrêmement importante, qui touche en particulier l'énergie, donc les carburants. Les bus sont de gros consommateurs de carburant sous différentes formes. L'OTW va-t-il bénéficier d'une exonération d'efforts sur ces frais de fonctionnement en matière énergétique ? Si ce n'est pas le cas, comment va-t-il boucler son budget ? Est-ce à dire que, en contrepartie de ce blocage d'une dotation ou des frais de fonctionnement de l'OTW, s'ils ne sont pas exonérés, vous annoncez une augmentation du ticket du TEC, ce qui est le contraire de ce que la DPR dit ?

J'aimerais vous entendre pour savoir si et de quelle façon les TEC seront impactés par les mesures annoncées par le Gouvernement dans le cadre de l'ajustement budgétaire.

Le deuxième élément concerne un point particulier que sont les financements alternatifs, qui sont notamment utilisés en matière d'énergie renouvelable ou d'économie d'énergie. C'est notamment au travers, mais pas que, des programmes UREBA qui relèvent de vos compétences. On a pu lire que certains programmes ont été rallongés dans le temps, donc que des dépenses prévues initialement pour 2022 ne seraient impactées par ces financements alternatifs qu'en 2023 ou 2024. Cela signifie clairement que soit on appuie sur le frein des investissements économiseurs d'énergie, soit les programmes n'avancent pas assez vite, la consommation n'est pas au rendez-vous, ce qui me semblerait aussi extrêmement négatif. Cela voudrait dire aussi que la rénovation des bâtiments, singulièrement des bâtiments publics ou des différentes mesures qui y

sont parallèles comme les secteurs, les associations ou les écoles, prendrait du retard.

J'aimerais donc vous entendre sur cette deuxième mesure. Les réductions annoncées par le ministre du Budget, par le Gouvernement sur les financements alternatifs vont-ils toucher les programmes économiseurs d'énergie, les programmes d'énergie renouvelable tels qu'UREBA ? Merci, Monsieur le Ministre, de répondre à ces trois questions fondamentales par rapport à l'ajustement budgétaire qui relève de vos compétences.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, je vous confirme ce qu'a pu vous dire le ministre du Budget, qui a d'ailleurs été dit à la conférence de presse du Gouvernement : nous avons non seulement réalisé l'ajustement et veillé à ce que le résultat global soit inférieur à l'engagement du budget initial, mais aussi identifié les 150 millions d'euros structurels qui étaient réalisés dans ce budget 2022, soit par des mesures déjà décidées à l'initial, soit par des mesures supplémentaires, de manière telle que l'on est bien au total à 150 millions d'euros structurels.

Comme vous le savez, nous aurons le débat budgétaire prochainement, vous aurez tous les tableaux, tout le détail, tous les chiffres précis – je ne les ai pas sous la main – et vous pourrez effectivement vérifier par vous-même le détail précis de toutes ces mesures.

Pour ce qui concerne mes compétences, j'ai contribué, de la même façon que mes collègues, à ces différentes mesures, à ces différents objectifs. Il est toutefois clair qu'il faut le voir dans la globalité du débat budgétaire.

Pour revenir à une autre de vos questions, j'ai défendu l'idée que les programmes de transports en commun ne puissent pas être touchés par de telles mesures de la même façon que les mesures d'économies d'énergie, étant donné les défis climatiques qui s'annoncent.

Vous mesurez toutefois aussi que l'on est dans une situation assez compliquée, puisqu'il y a une équation budgétaire, sur laquelle vous nous interrogez en permanence, et la nécessité de mesures structurelles pour restaurer les finances de la Région. Puis il y a aussi beaucoup d'autres objectifs qui s'additionnent : des objectifs d'efficacité énergétique, des objectifs sociaux, des objectifs de redéploiement de l'économie.

Vous venez de m'interroger juste avant sur des moyens qui devraient être encore supplémentaires pour l'isolation des bâtiments propres de la Région, et cetera. C'est une équation qui est forcément complexe.

Pour en revenir à votre question, des économies ont été effectuées lorsque c'était possible, mais aucune économie ne met à mal les objectifs de notre politique de mobilité telle qu'elle est définie par la Stratégie régionale de mobilité évoquée par la Déclaration de politique régionale.

Pour ce qui concerne l'OTW, l'offre de transport sera maintenue et continuera même à se développer. Aucune économie n'est réalisée, aucune réduction d'objectifs n'est réalisée sur ce point.

Le conclave ne va pas non plus mener à une augmentation du prix du titre de transport. Au contraire, je compte bien continuer à appliquer la gratuité progressive telle qu'elle est prévue par l'accord de gouvernement et déjà entamée par le Gouvernement, confirmée à plusieurs reprises selon des étapes qui ont été définies.

Je vous confirme également que le budget relatif au programme UREBA a également été conservé. Ce programme destiné à la rénovation des bâtiments publics et de certaines ASBL reste primordial dans le cadre de l'accélération de la rénovation qui se met en place et également dans le contexte de la crise énergétique actuelle, car il offre aux structures publiques une réponse pérenne à la nécessité de faire diminuer les factures d'énergie.

Je confirme tout à fait les objectifs et les annonces faites par ministre du Budget, mais, pour le détail précis, qui se décline en une série d'AB bien spécifiques et par une série de contributions, précisément pour ne pas avoir une mesure qui aurait un impact problématique sur un secteur ou un autre, je vous renvoie au prochain débat budgétaire et aux documents budgétaires qui vous parviendront.

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

M. Desquesnes (Les Engagés). – Votre réponse est une forme de pirouette, parce que vous ne répondez à aucune des questions que je vous ai adressées.

M. Dolimont nous dit que chaque ministre a un objectif chiffré sur les 150 millions d'euros. Je vous demande quelle est votre part sur les 150 millions d'euros. Est-ce 10, 20, 30 millions d'euros ? Je n'ai aucune réponse.

Je ne vous demande pas le détail, parce que, cela, effectivement, c'est l'ajustement budgétaire. Cependant, l'objectif « Philippe Henry » dans les 150 millions d'euros, vous ne pouvez pas me le dire, alors que le ministre Dolimont nous dit que c'est fait, que chacun a son objectif. Je regrette que vous refusiez de répondre.

En ce qui concerne les TEC, vous dites qu'il n'y aura pas d'économies. Ma question ne concernait pas l'absence d'économies, elle était : les carburants ont augmenté de 30 % à 40 % depuis le début de l'année,

depuis le moment où l'on a confectionné le budget, c'est une charge importante pour les TEC, les TEC vont-ils recevoir leur part d'augmentation des carburants ou doivent-ils les chiquer eux-mêmes ? J'aimerais comprendre.

J'ai entendu que vous ne vouliez pas réduire les choses, mais vous ne répondez pas à la question qui était la mienne.

En ce qui concerne les économies d'énergie, vous me dites, de même, que les programmes UREBA ne sont pas touchés. Ma question était : y a-t-il un effort dans le financement alternatif UREBA ? Je n'ai pas eu de réponse à cette question.

Je le regrette, je vais redéposer des questions écrites sur ces trois sujets.

**QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LE MANQUE DE
CHAUFFEURS AU SEIN DES TRANSPORTS
SCOLAIRES »**

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 « le manque de chauffeurs au sein des transports scolaires ».

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

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, la presse nous apprenait récemment que certaines lignes de transport scolaire n'étaient temporairement – on l'espère – plus effectuées par des sociétés privées, faute de chauffeurs. La faute incombe à des horaires réduits, effectués à des heures bien compliquées : très tôt le matin et en fin de journée.

Cette absence de service, fût-elle temporaire, entraîne des déscolarisation chez certains élèves qui, plus que d'autres encore, ont besoin d'un suivi régulier et particulier. Les devoirs à la maison paraissent dans ce cadre insuffisants. Ce genre de situation est bien évidemment inacceptable et incompréhensible pour les parents concernés.

Que mettez-vous en œuvre pour éviter la répétition de ce genre de cas ?

Ne faudrait-il pas, si ce n'est déjà fait, établir des partenariats entre les sociétés privées et l'OTW, avec une mise à disposition possible et temporaire de chauffeurs des TEC, le temps pour la société privée de recruter ?

Quelles solutions mettez-vous en œuvre ?

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, sachez que cette pénurie de chauffeurs du transport scolaire n'est pas propre à la Wallonie : au Québec, il y a 10 500 chauffeurs d'autobus, soit un manque de 1 500. Chaque jour, des milliers d'élèves n'ont pas de service en raison de cette pénurie. Certains n'ont même pas eu de service depuis le début de l'année.

En France, c'est près de 50 000 chauffeurs qui manquent à l'appel sur l'ensemble du territoire. Cela n'apporte pas de réponse satisfaisante, mais c'est un constat plus général.

Historiquement et jusqu'à la crise sanitaire, le transport scolaire était réputé pour sa fiabilité. Aucun circuit n'était suspendu sauf à de très rares exceptions. Lors de la crise sanitaire, le secteur touristique était complètement à l'arrêt. Beaucoup de chauffeurs issus du tourisme se sont dès lors réorientés vers d'autres secteurs et ne viennent plus compenser les pertes d'effectifs structurelles pour effectuer des services de transport scolaire. À titre informatif, le taux de non-exécution du transport scolaire en 2021 était seulement d'un peu plus de 1 %, ce qui montre la forte résilience de ce transport.

Ces inexécutions étaient par ailleurs essentiellement le fait de fermeture de classes et d'écoles ou de clusters d'élèves au sein du car scolaire. L'absence de chauffeur et son non-remplacement n'expliquaient qu'un quart de ce taux de non-exécution.

La crise sanitaire a également eu pour impact de ne pas permettre au FOREm de former autant de chauffeurs que les années précédentes, ce qui a aggravé ce contexte de pénurie.

Avec la reprise du tourisme, plus rémunérateur, l'exécution des services de transport scolaire est mise sous pression et a pour conséquence que certains circuits ne sont effectivement pas exécutés occasionnellement. Cela reste encore marginal, mais ceci n'empêche pas que la situation est préoccupante.

Cette pénurie généralisée de conducteurs touche autant l'OTW que les sociétés privées opérant les circuits de transport scolaire. Il est dès lors impossible d'imaginer un renfort des sociétés privées par des chauffeurs du TEC puisque le TEC connaît également des difficultés à trouver des chauffeurs. Les services de transport scolaire sont par essence effectués en heures de pointe, ce qui complique d'autant plus cette possibilité de mise à disposition. Les chauffeurs étant sous contrat de travail, il faudrait par ailleurs vérifier la capacité juridique et technique d'une telle solution. Il est également douteux que certains chauffeurs du TEC

acceptent d'être prêtés – à quelles conditions salariales ? – à des sociétés privées.

Pour le secteur privé, donc le transport scolaire, comme pour le TEC, la situation du recrutement des conducteurs reste préoccupante, vu le manque de candidats dans certaines régions, et ce, malgré les initiatives prises par l'OTW en collaboration avec le FOREm.

Pour répondre à cette problématique, la FBAA, la Fédération belge des entrepreneurs autobus et autocar, a mis sur pied le programme bechauffeur.be qui permet d'apporter un suivi et un accompagnement aux candidats chauffeurs dans la recherche de formation et jusqu'à l'obtention d'un emploi dans le secteur.

C'est également pour cette raison qu'une campagne de communication est en cours entre l'OTW et la FBAA pour mettre en lumière le métier de chauffeur de transport scolaire.

On espère bien entendu apercevoir les impacts de cette campagne dès la rentrée scolaire prochaine.

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

M. Fontaine (PS). – Vos comparaisons avec le Québec et la France et d'autres sont faites, mais cela ne solutionne pas notre problème à nous. Vous évoquez le taux de non-exécution de 1 %, et 25 % de ce pour cent seraient dû au manque de chauffeurs. Certes, ce n'est pas beaucoup, mais allez expliquer cela aux parents concernés sur certaines lignes, et de plus en plus dans les réseaux ruraux, où il n'y a pas d'autre possibilité. Les familles précarisées attendent le car avec grande impatience, parce que soit ils n'ont pas de moyen de locomotion, et de surcroît il n'y a pas de trajet TEC officiel qui permette aux enfants d'aller à l'école.

Faisons attention de ne pas envoyer les enfants dans des circuits classiques. Est-ce la volonté ? J'ose espérer que non. Nous resterons attentifs à cette question à l'avenir. Pour moi, il y a toujours des possibilités. Pendant la pandémie, on a fait l'inverse : les chauffeurs privés sont ainsi venus en renfort pour le TEC. Voyons si ce n'est pas possible dans l'autre sens pour des cas bien ponctuels et bien spécifiques.

**QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LA MISE EN
ŒUVRE DU PLAN D'INVESTISSEMENT
MOBILITÉ ACTIVE COMMUNAL ET
INTERMODALITÉ (PIMACI) »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la mise en œuvre du Plan d'investissement mobilité active communal et intermodalité (PIMACI) ».

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

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, le Gouvernement a mis en œuvre une procédure conjointe pour les deux subsides PIC et PIMACI, les différentes échéances coïncidant également. En effet, en vue d'uniformiser les démarches administratives, mais aussi pour intégrer l'ensemble des besoins en matière de mobilité pour les projets proposés, il est prévu que les dossiers communaux soient introduits de manière conjointe sur le Guichet des pouvoirs locaux. L'objectif de cette procédure conjointe était de permettre aux communes de maximiser leurs investissements, profitant du PIC pour la rénovation des voiries et du PIMACI pour la réfection des trottoirs notamment.

Si les délais relatifs au PIC ne posent pas de problème, le CDLD prévoyant une certaine souplesse, il n'en va pas de même pour le PIMACI. En effet, la parution tardive de la circulaire rend les choses compliquées pour les pouvoirs locaux, coïncés par un délai intenable. Ce problème risque évidemment d'avoir des conséquences sur les investissements communaux qui privilégieraient dès lors le PIC au détriment du PIMACI, avec pour conséquence un objectif manqué pour le Gouvernement et un manque à gagner pour les communes.

Êtes-vous bien informé de ce problème de délai relatif au PIMACI ? Comptez-vous étendre ce délai afin de laisser le temps aux communes d'introduire des dossiers PIMACI ?

Quelles autres solutions envisagez-vous ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, les deux circulaires annonçant les procédures et les priorités à l'ensemble des communes leur ont effectivement été adressées avec quelques jours de décalage. Le délai initialement prévu est de six mois pour l'introduction des propositions de plans d'investissements. En considérant l'échéance la moins contraignante pour les communes, on peut donc

déterminer que ces propositions doivent arriver pour la mi-août 2022. Cependant, et comme ce fut déjà le cas lors des programmations précédentes du PIC, l'administration régionale continuera de traiter les propositions de plans introduites par les communes au-delà de cette échéance.

Il convient, par contre, de souligner le fait que tout le délai consommé à ce stade de la procédure l'est au détriment des phases futures des dossiers communaux puisque les marchés doivent être attribués avant le 31 décembre 2024, sans exception.

Je tiens par ailleurs à souligner que le PIMACI est complémentaire au PIC, et non pas seulement conjoint, et que, comme cela est bien exprimé dans la circulaire que j'ai envoyée aux communes, les deux enveloppes peuvent être combinées dans des projets qui sont centrés sur des aménagements favorisant la mobilité quotidienne cyclable et piétonne et l'intermodalité.

Pour le dire autrement, l'utilisation du PIMACI pour simplement réaliser ou rénover des trottoirs ou pistes cyclables dans des projets de réfection de voirie où l'objectif de mobilité quotidienne n'est pas clairement établi ne sera pas acceptée.

Le PIMACI reste, par contre, un pas important vers une facilitation du processus de subside vers les communes grâce au mécanisme du droit de tirage, à la temporalité et au processus similaire au PIC. L'importance des moyens dégagés sont l'occasion pour les communes de penser et de réaliser des connexions vraiment pertinentes pour les déplacements à pied, en vélo et l'intermodalité.

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

M. Fontaine (PS). – Je vais analyser la réponse de M. le Ministre attentivement et je reviendrai vers lui, le cas échéant, avec une question écrite.

**QUESTION ORALE DE MME MATHIEUX À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LA RÉALISATION
DE LA STRATÉGIE RÉGIONALE DE
MOBILITÉ »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Mathieux à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la réalisation de la Stratégie régionale de mobilité ».

La parole est à Mme Mathieux pour poser sa question.

Mme Mathieux (MR). – Monsieur le Ministre, le Bureau fédéral du Plan a publié, fin avril, une série de

projections, à politique inchangée, sur l'utilisation des transports en Belgique et la répartition de leurs différentes parts modales pour l'année 2040. Après une analyse de ces résultats, je constate différentes discordances dans le cadre des objectifs que vous aviez annoncés. En effet, il ressort de ces résultats que la part modale du train stagnera d'ici 2030, avant même de diminuer de 2,8 % d'ici 2040, alors que vous annonciez vouloir multiplier par 2,5 l'usage du train d'ici 2030, avec une part modale de 15 %.

Le même constat peut être tiré pour la part modale relative au bus et au tram et aux modes actifs que sont l'utilisation du vélo et le recours à la marche à pied, bien que ce dernier, selon une projection du Bureau fédéral du Plan pour 2030, augmente de 3,9 %.

Les objectifs annoncés – 5 % pour la marche, 5 % pour le vélo et 10 % pour le bus – ne sont cependant pas rencontrés. Suite à la publication des projections du Bureau fédéral du Plan, avez-vous ciblé les éléments qui justifient cette stagnation de certains modes de déplacements ? Allez-vous implémenter des mesures complémentaires à la Stratégie régionale de mobilité afin de répondre aux objectifs de celle-ci ?

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, les perspectives de transport à long terme publiées par le Bureau fédéral du Plan permettent d'établir un cadre de référence. Ces perspectives se fondent sur des hypothèses macroéconomiques et sociodémographiques. Elles tiennent compte de l'évolution du coût du transport et de l'énergie. Vous le notez, les résultats s'écartent significativement des ambitions figurant dans la Stratégie régionale de mobilité.

Néanmoins, plusieurs éléments rendent la comparaison délicate : ces perspectives sont établies à l'échelle nationale et non régionale, elles sont établies à politique inchangée et l'année de base utilisée est 2019. Avec la crise que nous venons de traverser, le référentiel n'est probablement plus tout à fait identique. Cela étant, je vous l'accorde volontiers, l'effort à consentir demeure très important.

Dans le cadre de la SRM, d'importants chantiers sont en cours : redéfinition et accroissement de l'offre de transport en commun, élaboration d'un nouveau plan Wallonie cyclable, lancement du PUM de Charleroi, et cetera.

En outre, le Plan de relance va permettre d'accélérer la mise en œuvre d'autres projets et/ou chantiers identifiés dans cette même SRM et dont la plus grande partie vise essentiellement à promouvoir une mobilité alternative à l'autosolisme ou au transport routier de marchandises. Par ailleurs, des mesures dites « de rupture » vont être nécessaires. Elles font notamment

l'objet d'un travail préparatoire dans le cadre du « nouveau » PACE 2030.

Concernant les parts modales que vous évoquez, trois éléments me semblent importants à souligner. Le premier élément concerne le recul de la demande de transport ferroviaire qui est lié à la généralisation de la pratique du télétravail. En effet, le profil des usagers ferroviaires navetteurs correspond assez bien au profil type de la population active occupée pouvant et souhaitant télétravailler. Le second élément concerne l'approche du Bureau fédéral du Plan qui est basée sur un modèle macrogéographique, macroéconomique. Il sous-estime vraisemblablement les parts modales du transport public local et des modes actifs qui sont notamment caractérisés par des distances parcourues plus réduites.

Enfin, dans le cadre de notre ambition globale de réduction de 55 % de nos émissions de gaz à effet de serre, les parts modales ne constituent pas un indicateur de suivi adéquat. Les émissions sont en effet directement liées à l'intensité d'usage des réseaux et non à leurs parts relatives.

En ce sens, le fléchissement de la demande globale en transport mise en évidence par le Bureau fédéral du Plan est, bien qu'insuffisante, une « grande première » encourageante dans la dynamique actuelle.

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

Mme Mathieux (MR). – Je vous remercie pour votre réponse, Monsieur le Ministre. En effet, certains éléments de diminution de future faible augmentation se justifient. Les calculs peuvent être vus différemment par différents services. Néanmoins, je constate que vous admettez qu'il y a tout de même un risque.

Je suis contente d'apprendre que votre administration met tout en œuvre pour atteindre les objectifs prévus par différents plans de relance. J'espère que la part modale pour les modes actifs et les transports en commun évolueront positivement dans les mois et les années à venir.

**QUESTION ORALE DE M. BEUGNIES À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LA GRÈVE AU
SEIN DES TRANSPORTS EN COMMUN (TEC)
DE MONS EN RAISON D'INSÉCURITÉ »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Beugnies à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la grève au sein des transports en commun (TEC) de Mons en raison d'insécurité ».

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

M. Beugnies (PTB). – Monsieur le Ministre, le jeudi 19 mai, les chauffeurs du TEC à Mons sont partis en grève pour protester contre une nouvelle agression contre un de leurs collègues. Beaucoup trop d'agressions ont lieu dans les bus TEC et les chauffeurs ne se sentent pas en sécurité.

En décembre 2021, une action de grève avait déjà eu lieu pour plusieurs raisons et, selon les syndicats, si les incivilités et l'agressivité envers les chauffeurs augmentent, c'est aussi à cause du mauvais état des bus qui entraîne des retards et, par conséquent, des mécontentements.

Vous dites que des investissements sont prévus, mais sur le terrain nous voyons que les mouvements sociaux ne diminuent pas. Comment se fait-il, selon vous, que ces mouvements sociaux ne diminuent pas ? De manière générale, pourquoi n'avez-vous pas encore mis en place des mesures pour garantir la sécurité des chauffeurs ? Je vous remercie pour vos réponses.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, la sécurité est effectivement un élément fondamental dans l'attractivité du transport public, tant pour les voyageurs que pour le personnel de conduite.

Il faut constater une augmentation du nombre de jours de grève liés à des agressions, un peu plus de 3 jours en 2021 répartis sur différentes unités territoriales. Celles-ci ne sont pas nécessairement liées à des clients mécontents, mais aussi dues à des incivilités de tiers.

Quant au dialogue social au sein du TEC, il passe notamment par le processus dit « Amédís », l'amélioration du dialogue social. Son objectif est d'analyser sereinement et paritairement le fonctionnement des mécanismes de régulation sociale au sein de l'OTW en vue de développer une démarche partagée de prévention et d'amélioration continue.

Concrètement, le Gouvernement et l'OTW sont engagés, à travers le contrat de service public, sur plusieurs actions afin de sécuriser le réseau TEC :

- la tenue de campagnes de sensibilisation sur le vivre ensemble, notamment relatives à la sécurité des transports en commun et à la lutte contre toute forme de harcèlement ou violences ;
- un plan de formation et de sécurité, plan aujourd'hui opérationnel, relatif notamment à l'aptitude professionnelle, à la formation continue, et cetera.

Par ailleurs, des opérations de contrôle sont parfois organisées en collaboration avec la police. Elles ont pour but de vérifier les titres de transport des personnes

transportées ainsi que de favoriser la sécurité à bord des bus.

En ce qui concerne les mesures de protection des chauffeurs, l'ensemble du parc de véhicules est progressivement composé de cabines fermées ou semi-fermées – vitre mobile – en concertation avec les acteurs locaux de l'exploitation. Toutes les nouvelles commandes en sont équipées.

Enfin, l'état du parc que vous mentionnez est bien une préoccupation constante du TEC. Outre le travail soutenu des services techniques, l'opérateur a mis en place la démarche baptisée « Fleet Good » d'amélioration de la gestion de la flotte, plus particulièrement des processus de maintenance.

En parallèle, le TEC achète de nouveaux bus qui contribuent au verdissement de la flotte, puisque ceux-ci sont soit hybrides soit électriques, et qui améliorent sans cesse la qualité et le confort de l'expérience à bord.

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

M. Beugnies (PTB). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour votre réponse.

Des choses se font et des choses vont se faire, tant mieux. Cependant, sur le terrain, on constate quand même que les mouvements sociaux dans le TEC sont toujours bien là. Les travailleurs ne sont pas contents. Je voudrais quand même rappeler que l'on ne fait pas grève pour le plaisir. On perd une journée de salaire. Avec les prix de l'énergie qui augmentent aujourd'hui, c'est un gros sacrifice. Il faut que les travailleurs en aient ras le bol pour en arriver à perdre une journée de salaire.

Je voulais aussi vous signaler que, pendant la crise sanitaire, les chauffeurs ont continué à prendre des risques. Ils ont continué à travailler pour assurer le transport des usagers. Ils font un métier essentiel. Aujourd'hui, ils se font agresser. Ils se font même parfois taper dessus à cause – pas que, mais aussi – du matériel roulant de mauvaise qualité qui provoque des mécontentements.

Vous avez dit que les agressions ne sont pas toujours des gens mécontents, mais il y a aussi des agressions parce que des gens sont mécontents. Il faut parfois entendre, quand on prend le bus, les gens qui s'énervent sur les chauffeurs. C'est franchement une des raisons pour lesquelles les agressions ont lieu. Même si rien ne justifie les comportements agressifs des usagers, un bon moyen pour diminuer cette agressivité est d'avoir des bus en bon état et des bus à l'heure.

C'est bien à ce niveau que votre Gouvernement devrait agir d'urgence.

**QUESTION ORALE DE M. LIRADELFO À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LES PROBLÈMES
DE MOBILITÉ POUR LES TRAVAILLEURS DU
ZONING DES HAUTS-SARTS À HERSTAL »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Liradelfo à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les problèmes de mobilité pour les travailleurs du zoning des Hauts-Sarts à Herstal ».

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

M. Liradelfo (PTB). – Monsieur le Ministre, il y a des problèmes de mobilité dans un des plus grands zonings de Wallonie, à savoir le zoning des Hauts-Sarts à Herstal. Dans la zone Liers-Milmort, il y a un arrêt de bus pour plus de 2 000 travailleurs.

Beaucoup de travailleurs de ce zoning, après avoir pris un, voire plusieurs bus, doivent encore marcher 20 bonnes minutes pour arriver sur leur lieu de travail, ce qui allonge évidemment la journée.

On a interpellé le conseil communal de Herstal, l'échevine de la mobilité, pour savoir si elle avait pris contact avec vous, pour savoir si quelque chose était prévu pour améliorer cette mobilité.

Ce n'est pas quelque chose de nouveau, c'est un problème récurrent. Par exemple, si l'on prend le cas d'un travailleur de Lyreco, vu qu'il n'y a qu'un arrêt de bus en face de chez Safran AeroBOOSTER, il doit encore marcher 20 minutes pour arriver jusqu'à son lieu de travail.

On constate aussi que les horaires ne sont pas adaptés.

La réponse que l'on a eue au conseil communal était que le trajet du bus 7 allait être allongé aux zones 1 et 2, et l'échevine faisait le lien avec la gare de Milmort, mais elle nous disait aussi que la fin des travaux du tram permettrait de réorienter certaines lignes. Là, je vous avoue que ce n'est pas de nature à nous rassurer, puisque je pense que la fin des travaux du tram est jusqu'à présent hypothétique. Ces réponses ne nous ont pas rassurés du tout.

Allez-vous prendre des mesures pour qu'il y ait plus qu'un arrêt de bus pour 2 000 travailleurs dans un des plus grands zonings 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, trois facteurs principaux expliquent la grande difficulté

à se passer de voiture lorsque l'on travaille dans cette zone d'activité économique.

Le premier facteur est la très grande étendue du site : Les Hauts-Sarts, ce sont en effet trois zones séparées par des infrastructures lourdes, totalisant 450 hectares, 290 entreprises, et la relativement plus faible concentration d'emplois, de manière générale, dans nos zones d'activités économiques. Le second facteur est l'éparpillement des lieux de domicile des 9 500 travailleurs concernés. Enfin, le troisième élément est lié à la diversité de leurs horaires de travail.

Les Hauts-Sarts ont été aménagés au plus fort de l'âge de l'automobile, mode dont la très grande flexibilité n'est pas facile à remplacer.

Aujourd'hui, la zone est desservie en moyenne par trois trains par heure et par sens, via la gare de Milmort en semaine, la ligne Liège-Herstal-Liers-Tongres. La ligne TEC 76 Liège-Herstal-Hermée-Basse offre également trois passages par heure et par sens en journée, avec un début de service à 4 heures 35 et un dernier service à 23 heures.

Même si c'est toujours perfectible, il y a une offre déjà conséquente, avec des horaires tôt le matin et tard le soir.

Par définition, le transport en commun vise à rencontrer des besoins « massifiés », autrement dit, qui font converger un nombre suffisant de demandes de mobilité propres à chaque individu. Si l'utilisateur désire un bus qui le prenne en charge aussi près que possible de chez lui et le dépose à destination le plus près possible de sa destination, il désire aussi disposer d'un bus le plus rapide. Forcément, les attentes de tous ne convergent pas nécessairement.

Il y a aussi des éléments nouveaux, comme le nombre de plus en plus élevé de vélos à assistance électrique, qui augmentent le rayon d'action et qui diminuent l'effort. À ce titre, je rappelle les primes vélos que j'ai mises en place à l'acquisition de vélos électriques pour les déplacements domicile-travail.

Une autre évolution, la ligne TEC n° 7 sera prolongée à l'horizon 2024, à la mise en service du tram, de Hermée à la gare de Milmort, offrant ainsi un accès fréquent, entre Oupeye et Hermée, à ce point central de la zone.

Au niveau régional, l'expérience montre qu'imaginer une desserte fine par transport en commun de chacune des entreprises éparpillées sur ces trois sites est tout à fait irréaliste. Pour les entreprises qui ne sont pas situées à proximité des axes desservis, promouvoir une desserte cyclable sécurisée, soit depuis le hub qu'est appelée à devenir la gare de Milmort, soit directement depuis le domicile des travailleurs, est le scénario qui offre le plus de flexibilité.

Dans le cadre de mes compétences, le déploiement progressif d'un réseau de corridors cyclables ou cyclostrades prendra évidemment en compte la desserte de ces sites, en complément avec le réseau de pistes cyclables traditionnelles qui méritent bien une sérieuse rénovation dans le cadre des budgets « aménagement des zones d'activité économique » confiés à mon collègue en charge de l'Économie.

L'implication active et quotidienne des entreprises via le Club d'entreprises des Hauts-Sarts ainsi que des cellules syndicales de mobilité et de l'Union wallonne des entreprises, que je subventionne à ce titre, est indispensable pour le succès d'une telle stratégie combinée.

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

M. Liradelfo (PTB). – J'espérais être rassuré en venant poser ma question ici, mais vous ne m'avez pas du tout rassuré. Vous parlez d'alternatives au vélo, mais la réalité, c'est qu'il y a plus de 2 000 travailleurs et un seul arrêt de bus. Oui, le zoning a été conçu à l'époque du tout à la voiture, mais aujourd'hui, des travailleurs doivent allonger leur temps de travail, doivent marcher.

J'entends que vous parlez aussi de la gare de Milmort, mais elle n'est pas la solution. On parle également de 2024, cela veut dire qu'il n'y a pas de solution pour les travailleurs aujourd'hui. Vous n'allez augmenter ni l'offre ni les fréquences. Je n'entends pas que vous rencontrez les demandes des travailleurs.

On voit les prix du carburant qui explosent, on voit ces travailleurs qui n'ont pas d'autre choix que de prendre leur voiture. Ils sont pris entre le manque de transport en commun et les prix du carburant qui explosent. Cela, c'est pour ceux qui savent se permettre d'acheter une voiture, ce n'est pas le cas de tout le monde. On ne manquera pas de revenir vers les travailleurs avec votre réponse.

PROJETS ET PROPOSITIONS

(Suite)

NEUVIÈME RAPPORT ANNUEL (01.01.2020 AU 31.12.2020) ADRESSÉ AU PARLEMENT WALLON PAR LE MÉDIATEUR COMMUN À LA COMMUNAUTÉ FRANÇAISE ET À LA RÉGION WALLONNE (DOC. 896 (2021-2022) N° 1)

Aides à l'énergie et au logement pp. 164 à 167

Mobilité et infrastructures pp. 280 à 283

Transports pp. 284 à 288

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen du neuvième rapport annuel (01.01.2020 au 31.12.2020) adressé au Parlement wallon par le Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne (Doc. 896 (2021-2022) N° 1).

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. Bierin.

M. Bierin (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. Bertrand, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne

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

M. Bertrand, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne. – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs, je vous remercie d'organiser cette audition annuelle me permettant de présenter le rapport du médiateur.

Avant d'entrer dans les compétences, je voulais juste dire – cela se trouve dans mon avant-propos et je le dirai devant chaque commission – qu'une préoccupation majeure, de moi-même, de mes collaborateurs, mais rencontrée par l'ensemble de mes collègues, que ce soient belges, francophones ou européens – nous avons eu l'occasion d'échanger sur ce thème très récemment –, est la question de l'accès, des droits dans le cadre de la transformation numérique des administrations. Nous sommes tous confrontés à la même situation : la crise covid a effectivement accéléré le processus de transformation des administrations par une plus grande numérisation des démarches administratives ou du

traitement des dossiers administratifs, avec la crainte d'une limitation de l'exercice des droits par les citoyens dans l'accès aux administrations, dans les relations avec les services et avec les fonctionnaires.

La recommandation générale, le point d'attention général que nous formulons tous et que je formule aussi à l'égard des administrations, des services publics de la Wallonie, c'est que, dans tous les cas, un accès autre que l'accès informatique, numérique, doit être possible, doit être organisé et doit être facilement organisé au bénéfice des citoyens. La fracture numérique n'est pas simplement un slogan, c'est une réalité. La Fondation Roi Baudouin, qui travaille avec les Régions et l'État sur cette question, a encore publié, voici quelques mois, un rapport extrêmement clair en la matière. Cette fracture est la non-disposition des outils informatiques ou d'un accès à internet de qualité, mais c'est aussi la capacité d'utiliser tous ces outils.

Dans des tas de secteurs, la transformation numérique est une avancée intéressante qui va dans le sens d'une simplification de la relation entre l'utilisateur et l'administration, mais, pour nombre de nos concitoyens, cela reste un élément compliqué. C'est un point d'attention permanent pour mon équipe et pour moi-même de chaque fois vérifier que le citoyen était en capacité d'exercer ses droits d'une autre façon que de la façon numérique.

Je tenais à le dire en guise d'introduction, parce que nous ne sommes pas tous les jours confrontés à cette discussion. Néanmoins, nous, médiateurs, sommes-nous sûrs que les personnes confrontées à ce problème sont bien venues chez nous ? Nous n'en sommes pas sûrs. C'est lié aussi à la connaissance du service que peut offrir le médiateur aux usagers et aux citoyens. C'était mon mot d'introduction, mais qu'il me semble de rappeler aujourd'hui, c'est au cœur de la mission de l'ombudsman, du médiateur, de rappeler cette question.

Si vous me le permettez, vous avez listé les parties du rapport annuel qui concernent les compétences de votre commission, et je commencerai par les aides à l'énergie.

Le nombre de réclamations en 2020 et même en 2021 est resté très stable en la matière. Je ne reviendrai pas sur les situations antérieures, puisque des réformes sont intervenues.

Je tiens à attirer l'attention sur la question des auditeurs, on a eu un dialogue avec M. le Ministre en la matière. Le caractère obligatoire de passer par l'audit avant de pouvoir introduire un dossier pour bénéficier de primes et d'aides en matière énergétique, nous avons été confrontés à des situations malheureuses, notamment celles où à l'issue des travaux qui ont été faits, le niveau d'économie énergétique était supérieur à ce qui se trouvait dans le rapport initial de l'auditeur, et le citoyen s'est vu confronté à une décision négative de

l'administration d'honorer le paiement de la prime. On a discuté avec M. le Ministre en la matière. Des choses sont en train de changer, mais c'est difficilement compréhensible pour la personne concernée. L'administration propose des solutions qui semblent, à première vue, difficilement compréhensibles.

Deuxièmement, c'est la question de certains auditeurs qui ne rendent pas leur rapport, tout simplement. Nous avons suggéré que l'on puisse avoir des systèmes plus stricts de suppression de l'agrément pour certains auditeurs, qui ont des tarifs assez importants. Cette question a aussi fait l'objet de discussions avec M. le Ministre. Nous avons formulé des recommandations, par exemple, fixer une grille honoraire et un montant maximal dans le cadre de la mission de l'auditeur, et mettre en place un mécanisme de sanction en cas de non-respect des obligations contractuelles. Comme vous l'avez lu dans le rapport, on nous renvoie aux règles du droit civil lorsqu'on est en litige avec son auditeur.

En ce qui concerne la deuxième recommandation, prévoir des situations d'exonération de l'audit, la recommandation est formulée dans le rapport soumis actuellement, mais je pense que, depuis lors, des changements sont intervenus en ce qui concerne l'exonération de passer par un audit pour effectuer certains travaux, notamment en ce qui concerne les travaux en matière de chauffage, où on bénéficie d'un système différent.

Idem pour la recommandation suivante sur les primes pour les copropriétés. Depuis lors, je crois que des changements sont en cours de réalisation.

La deuxième partie concerne la production d'énergie verte. Nous avons reçu des réclamations qui concernent majoritairement les délais de paiement dans les situations de révision du facteur K. Le traitement de ces dossiers a nécessité un nouvel outil informatique spécifique, qui n'a été opérationnel que début 2020. Après analyse du SPW, la procédure prévoit que le ministre devait se prononcer sur les dossiers, ce qui retardait encore la prise de la décision. Depuis lors, le ministre a donné délégation à l'administration pour la prise de décision.

À titre d'information, au 31 décembre 2020 – les chiffres ont certainement évolué pour 2021 –, le SPW traitait d'anciennes demandes relatives au premier semestre 2019. Effectivement, l'arriéré se résorbe petit à petit au niveau du SPW.

J'avance, Monsieur le Président, pour aborder le chapitre de la mobilité et des infrastructures. C'est un nombre relativement restreint de réclamations. Je ne parle pas du contrôle technique, qui est du ressort d'une autre ministre, les voies hydrauliques, la responsabilité en cas d'accident, les nuisances dues au trafic et l'examen du permis de conduire.

Vous avez, dans le rapport, quelques situations qui vous sont décrites. Néanmoins, je tiens à attirer l'attention sur une recommandation qui n'est pas nouvelle, mais où il y avait des annonces faites par le ministre lors des derniers exercices. Cela concerne la recommandation relative au développement d'un mécanisme de traçabilité des dossiers en matière d'indemnisation. M. le Ministre avait annoncé l'année passée que des projets étaient actuellement développés et que le tout serait opérationnel dès l'automne 2021. Au moment de rédiger le rapport, on maintient la recommandation, même si je pense que des avancées ont lieu ou seront mises en avant par M. le Ministre.

Je terminerai par le transport qui figure aux pages suivantes. Là, nous avons reçu aussi 110 réclamations. Tout d'abord, nous avons développé des relations régulières avec les opérateurs de l'OTW en vue de la conclusion d'un protocole de collaboration sur la gestion des réclamations.

Nous nous sommes également associés à des processus internes d'évaluation de la qualité du traitement des réclamations au sein de l'organisme. Nous nous sommes associés régulièrement à l'examen justement de l'évolution du traitement qualitatif des réclamations, puisque les 110 réclamations ne reflètent absolument pas le nombre important de réclamations – vous pouvez imaginer – que les TEC reçoivent.

Je reviens avec des problématiques que j'ai déjà eu l'occasion d'aborder, notamment celles relatives à la suppression des amendes en cas d'oubli d'un abonnement. C'est une problématique que j'ai déjà eu l'occasion d'exprimer. Même si le TEC est relativement ouvert, il reste toujours une sanction de 10 euros lorsque l'utilisateur a oublié son abonnement.

Des avancées aussi sont prévues au niveau de l'OTW en la matière. Nous partons du principe qu'à terme il faudrait vraiment, lorsque c'est évidemment un oubli, on ne parle pas du réfractaire systématique qui utilise les transports en commun. Jusqu'à présent, sauf erreur de ma part, comme il n'y a pas d'enregistrement des différentes infractions, on ne sait pas voir quand il y a récidive. On ne sait pas le voir après un, deux ou trois cas. Il y a aussi, au sein de l'OTW la volonté d'aller concrètement dans ce sens.

L'établissement d'un guide du voyageur reprenant ses obligations, mais aussi les missions et les valeurs du transporteur, l'OTW nous a fait savoir qu'ils tiendront compte de cette recommandation dans l'élaboration de tous leurs instruments, de tous leurs outils de communication à destination du public.

La recommandation suivante concerne la collaboration avec d'autres acteurs du transport. Effectivement, l'OTW tiendra également compte de cette recommandation à l'avenir.

Dernier point, le transport scolaire qui reste, comme vous le savez, toujours malheureusement, dans une situation sensible, délicate. Chaque fois que vous et moi sommes confrontés à des dossiers en la matière, on se retrouve dans des situations tristes, pénibles, compliquées. Lorsqu'il s'agit d'enfants porteurs d'un handicap, elles sont encore d'autant plus multipliées. Je crois que M. le Ministre répète également les limites de son pouvoir en la matière, étant tenu par d'autres types de règles. M. le Ministre a déjà manifesté son intention à plusieurs reprises d'ouvrir ce chantier du transport scolaire.

Elle est maintenue puisqu'elle recommande plus de souplesse et de compréhension. Nous connaissons la réponse tant de l'administration que du ministre, mais il est important pour moi de maintenir cette recommandation pour avoir une présence permanente d'intérêt à l'égard de cette situation.

Voilà, Monsieur le Président, sauf si j'ai oublié l'une ou l'autre chose, ce que je tenais à vous dire en guise d'introduction.

M. le Président. – Encore un grand merci pour votre présentation et pour votre présence.

Échange de vues

M. le Président. – Pour l'organisation des questions, je propose de faire par thème. C'est peut-être plus facile pour M. le Médiateur de répondre aux questions. C'est une proposition.

Il y a, sauf si je me trompe, trois parties : énergie, logement, mobilité et infrastructures, transports. Prenons ces trois catégories, c'est peut-être plus facile pour répondre ensuite aux questions. Vous êtes d'accord ?

Peut-être, prenons-nous les trois thèmes d'affilée, puis je laisserai alors M. le Médiateur répondre, ce sera peut-être plus simple.

La parole est à M. Fontaine.

M. Fontaine (PS). – Juste une petite question. Pose-t-on les questions au ministre en même temps qu'au médiateur ou différencie-t-on les deux ?

M. le Président. – Je propose de poser vos questions, et le ministre y répondra.

Nous passons à la partie « Énergie et logement ».

La parole est à M. Léonard.

M. Léonard (PS). – Je serai assez bref au niveau de mes questions.

Tout d'abord, remercier M. le Médiateur pour le travail important réalisé. Chaque année, c'est intéressant de lire cette brique, tant on voit le travail qui est derrière. C'est important de le marquer.

Ce sont plus des questions que j'adresserai au ministre, même si vous les avez en partie abordées.

Tout d'abord, la question des primes, c'est une question sur laquelle je reviens régulièrement. Marquer le travail réalisé, puisque des changements ont été décidés au niveau du Gouvernement, notamment par rapport aux audits, ce sont déjà des questions qui revenaient l'année passée, et qui reviennent aujourd'hui avec des solutions à la clé.

Par contre, concernant les primes pour les copropriétés, il y a une réelle question. Où en est-on ? Des changements sont-ils en vue par rapport à cette prime pour les copropriétés ?

Sur la question des audits, jusqu'à quel point, notamment la question des honoraires injustifiés qui a été soulevée, peut-on réguler davantage les activités au niveau de ces audits ? C'est une réelle question.

C'est principalement sur ces deux points que j'aurais souhaité insister.

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

M. Douette (MR). – Je remercie également M. le Médiateur pour sa présentation et la qualité des documents qui nous sont fournis.

Au risque d'être redondant, je vais essayer d'aller vite pour ne pas répéter la même chose que mon collègue, les questions sont similaires. Vous avez cité, Monsieur le Médiateur, quelques problèmes, dont les honoraires des auditeurs, avec cette possibilité de fixer une grille d'honoraires, et certaines sanctions s'il n'y a pas de suivi au niveau de ces différents auditeurs. Vous avez parlé de prévoir des situations d'exonération d'audit pour aller un peu plus vite. Je reprends les éléments phares de votre analyse sur ces deux parties, et mes questions vont à M. le Ministre.

Au niveau de tout ce qui est exonération de certains audits, on parle d'isolation de toiture et des montants inférieurs à 3 000 euros. Où en est-on dans cette mise en œuvre ? Pouvez-vous nous rappeler les *deadlines* ? Que répondez-vous à M. le Médiateur qui propose de plafonner et d'avoir une grille d'honoraires pour les auditeurs ?

Deuxièmement, même question que mon prédécesseur, M. Léonard : qu'en est-il au niveau de la prime pour les copropriétés ?

Monsieur le Médiateur, vous avez également abordé la situation du facteur K et des 41 608 dossiers. J'avais eu l'occasion de poser une question il y a quelque temps

en séance. Je vous avoue que, sur cette partie, Monsieur le Médiateur, j'ai trouvé moins de recommandations, si ce n'est la partie automatisée. J'ai bien vu les dossiers acceptés, ceux refusés. Il y en a quand même des milliers pour lesquels on parle d'automatisation de traitement.

Monsieur le Ministre, c'est ce que vous m'aviez répondu lors de ma question. Néanmoins, quand je fais l'analyse de ces dossiers, il y a certes une automatisée, vous indiquez que l'administration va s'en charger. Je remarque que, pour ces milliers de dossiers, l'automatisation est super. Malgré tout, il y a à chaque fois une intervention d'un agent qui doit se faire. Que va-t-on faire ? Comment résoudre ce problème de ces dossiers qui restent en latence depuis un petit temps ? Qu'en est-il, Monsieur le Ministre ? Qu'avez-vous prévu ?

Monsieur le Médiateur, avez-vous une recommandation à laquelle vous avez songé ?

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

M. Bierin (Ecolo). – Je vous remercie, Monsieur le Médiateur, pour cette présentation et pour tout le travail effectué au cours de l'année, qui n'est qu'en partie reflété ici dans nos échanges.

Je n'ai que deux questions à vous adresser. La première, comment de manière générale pouvons-nous interpréter le fait que les réclamations semblent en baisse dans ce contexte alors qu'il y avait des difficultés liées à la crise du covid et des nouvelles mesures adoptées dans ce cadre ? On pourrait se dire que cela va dans le sens d'une certaine efficacité de ces mesures ou en tout cas d'un suivi efficace et volontariste des différents acteurs impliqués malgré les difficultés. Si vous identifiez d'autres éléments, cela peut certainement être utile à nos travaux.

Dans le cadre de la compétence énergie, cela a été dit par mes collègues, ce sont évidemment les primes qui sont au cœur des réclamations et des recommandations. Vous l'avez mentionné, des exonérations d'audit ont été mises en place depuis lors par le Gouvernement. Pouvez-vous entrer un peu plus dans le détail pour que l'on puisse estimer si cela rejoint en partie ou en totalité les recommandations que vous avez faites ?

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

Mme Mathieux (MR). – Ce n'était pas préparé, mais je m'interpelle par rapport aux 3 000 euros d'une toiture. Que cela permet-il de remplacer ? Deux Velux ? Ce sont les prix actuels dans le bâtiment. J'ai fait des primes à la réhabilitation pour la Région wallonne, j'étais estimateur. Tout fonctionnait très bien jusqu'au jour où l'on a commencé à changer. Certains de mes amis ne demandent plus les audits, parce qu'il n'y a pas assez d'auditeurs, parce que c'est trop compliqué.

Il y a 20 ans tout était si simple. Par jour, je faisais 13 audits. J'étais crevée, sur les genoux et les gens m'appelaient, parce que cela allait vite, les dossiers étaient simples, lisibles, les gens avaient une réponse tout de suite. Aujourd'hui, on nous dit que l'on ne devra plus faire venir quelqu'un pour 3 000 euros. Sincèrement, je ne comprends pas. N'est-ce pas également inciter la fraude dans les 3 000 euros ?

Cela me retourne. Je ne me retourne pas contre vous, mais j'ai pu constater en 20 ans à quoi l'on arrive, à ce que l'on empêche les gens d'avoir des primes finalement. Les choses pourraient être tellement simples, elles l'étaient. C'est cela le pire.

Je sais que Mme Martin ne va pas être contente, mais cela me fait tellement mal. Je connais la solution pour avoir fait des milliers de primes pour les gens. Je connais les problèmes, comment les solutionner et cela me rend triste. Je ne comprends pas pourquoi l'administration, ceux qui travaillent dans le secteur ne vous l'expliquent pas, tout simplement.

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

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

M. Hermant (PTB). – Monsieur le Médiateur, un grand merci au nom de mon groupe pour votre présence. C'est toujours un moment important, la présence du médiateur. C'est un moment démocratique important pour faire remonter les problèmes que vous rencontrez sur le terrain. Vous êtes en contact avec énormément de personnes. C'est très riche pour le Parlement d'avoir votre rapport chaque année. On voulait vraiment insister là-dessus.

Les plaintes que vous recevez, vous l'avez dit vous-même, ce n'est que la partie émergée de l'iceberg, il y a toute une série de gens qui ne portent pas plainte. Pour une plainte, il y a x personnes qui ne portent pas plainte et qui sont confrontées au même problème. C'est pour cette raison également qu'il est important d'avoir accès à ce rapport.

Concernant les aides à l'énergie et au logement, on a parlé des audits énergétiques à effectuer avant les travaux de rénovation. Nous apprenons que certains auditeurs demandent des suppléments d'honoraires ou n'encodent pas leurs audits auprès du SPW, ce qui oblige alors les ménages à demander un nouvel audit et à payer au lieu de 1 000 euros, parfois 2 000 euros avant le début des travaux.

On voit ici les conséquences négatives de cette privatisation des services d'audit. Avant, le Fonds du logement avait ses propres auditeurs. Les audits étaient pris en main par le public. M. Borsus du MR est passé par là et a décidé de privatiser ce secteur. Pour nous, ce système d'audit est très compliqué. D'autres collègues l'ont dit, cela pose des problèmes. Monsieur le Ministre,

n'y a-t-il pas une politique à remettre en cause ? Ne serait-il pas possible de rendre cela public ?

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

M. Bertrand, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne. – Je pense que la plupart des questions concernent M. le Ministre parce que l'on me demande sur le suivi des recommandations, mais je pense que M. le Ministre le dira lui-même. Pour être très clair, moi-même, j'envoie mes recommandations à chaque fonctionnaire général et le fonctionnaire général me fait le bilan de ce qui est en cours. Je pense, parallèlement, aux documents qu'il enverra à M. le Ministre et à son cabinet.

Pourquoi le nombre de réclamations baisse dans ces secteurs ? Je n'ai pas vraiment d'analyse. Il est vrai qu'on aurait pu penser, dans cette période compliquée : pourquoi ne saisit-on pas plus le médiateur ? Je n'ai pas d'explications à vous donner. Nous n'avons pas analysé cela spécifiquement. Quant à l'administration de la fiscalité, nous passons de 800 à 400 ou à 200, il y a vraiment des éléments d'analyse. Ici, une année, nous en aurons un peu plus, l'autre, nous en aurons un peu moins.

J'attire votre attention, cela concerne la dernière question de M. Hermant aussi, que maintenant il y a un service de gestion des plaintes en première ligne. Il y a un formulaire accessible sur le site du SPW.

C'est logique. Nous essayons de résoudre au plus près du problème. Malheureusement, avec le SPW, je n'ai pas encore un rapport systématique des plaintes reçues en première ligne, ce que j'ai, à l'égard des UAP avec lesquelles j'ai un protocole. Mon objectif est d'avoir le même système. Je trouve normal que le médiateur en soit informé et que je puisse en faire rapport. Si tout d'un coup, je sais qu'en première ligne cela a explosé, c'est intéressant pour moi – médiateur – d'analyser pourquoi et de vous en faire rapport au Parlement.

Je n'ai pas encore ce protocole avec le SPW qui me permettrait de disposer des chiffres et de les analyser. J'espère que cela pourra se faire à l'avenir.

Monsieur Douette, je n'ai malheureusement pas de recommandation, même informelle, qui ne se trouverait pas encore dans le rapport. Nous avons confiance dans la capacité de l'administration de traiter, mais comme je le mentionne, elle a dû faire face à l'absence d'outils informatiques lui permettant de formuler le travail. Ceci en 2000.

En 2001, l'amélioration a commencé. Nous recevons toujours des réclamations de personnes qui s'inquiètent des délais de paiement. Je pense que M. le Ministre aura des informations plus actuelles permettant d'aller dans le sens d'un raccourcissement significatif des délais de

traitements, de réponses et de paiements. Je suis désolé, je ne sais pas vous donner de recommandation.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Merci, Mesdames et Messieurs les Parlementaires. Merci surtout à M. le Médiateur pour son rapport, c'est toujours un outil précieux, tant pour nous permettre d'adapter nos actions par rapport aux difficultés rencontrées sur le terrain, que pour les citoyens de savoir que leurs difficultés sont prises en compte par le service du médiateur et qu'un traitement spécifique est mis en œuvre. Je peux aussi vous annoncer que de nombreuses recommandations seront mises en œuvre ou sont en cours.

Concernant la partie de l'énergie, comme vous le mentionnez dans votre rapport, la procédure d'accès aux primes habitations via l'audit énergétique obligatoire entraîne une lourdeur procédurale importante au niveau du traitement administratif et paraît très complexe pour les citoyens. C'est un système dont nous avons hérité. Conscient de ces problèmes et conformément à la Déclaration de politique régionale, un travail est en cours avec mon administration afin d'établir des pistes de simplification du système actuel, tant à court qu'à moyen terme. Cela couvre notamment la question, Monsieur Douette, de la grille d'honoraire des auditeurs, mais plus largement l'ensemble du système. Ces discussions seront menées en étroite collaboration avec mon collègue, le ministre Collignon, ainsi qu'avec le secteur afin que la proposition soit en adéquation avec les points d'attention du secteur, tout en permettant un traitement pragmatique des dossiers de prime. Ce travail concernera également les audits énergétiques, les procédures, le contrôle qualité et les aspects coûts.

En ce qui concerne les exonérations d'audits pour les rénovations en dessous d'un certain plafond, je confirme que cette recommandation a été suivie, conformément à la Déclaration de politique régionale, puisque l'arrêté de mise en œuvre de la prime sans audit pour les travaux de toiture – entendons-nous bien, il n'y a pas de plafond pour les travaux de toiture – et les petits travaux de moins de 3 000 euros a été approuvé par le Gouvernement wallon en dernière lecture le 12 mai dernier. On est maintenant dans la mise en œuvre tout à fait opérationnelle.

De ce point de vue, cela signifie que les factures sont recevables depuis le 1er mai 2022, mais elles ne pourront être encodées qu'à partir du mois de septembre parce que le logiciel est encore en cours de finalisation et de mise en œuvre. Clairement, le système est disponible pour les citoyens dès maintenant.

En ce qui concerne l'exonération d'audit, je viens d'en parler.

L'accessibilité aux primes aux copropriétés, nous avons apporté les modifications nécessaires à l'arrêté

relatif aux primes sans audit pour les toitures et travaux de moins de 3 000 euros, afin qu'elles soient accessibles aux associations de copropriétaires voulant rénover les parties communes de leurs copropriétés. C'était le sujet que nous évoquions tout à l'heure. Là, cela fait déjà plusieurs recommandations mises en œuvre.

Pour ce qui concerne la mobilité des infrastructures, une recommandation vise à recréer le mécanisme de traçabilité des dossiers. C'est tout à fait intéressant comme recommandation. Depuis cinq ans, le délai moyen d'analyse des plaintes des usagers s'est réduit à deux mois. Certains dossiers nécessitent un délai plus long, notamment en raison de la complexité du sinistre, mais aussi parfois de l'absence de réactivité des plaignants à communiquer les éléments du dossier, par exemple, des factures de réparation ou des photos des dégâts, et cetera.

La direction du support juridique et de la domanialité du SPW Mobilité et Infrastructure a aussi mis en place une permanence téléphonique pour permettre aux usagers de prendre contact avec les juristes gestionnaires de leur réclamation.

Par ailleurs, à tous les stades de la procédure, l'utilisateur reçoit un courrier explicitant l'état de son dossier. Ce courrier mentionne notamment les coordonnées de la personne gestionnaire.

Enfin, je vous informe que l'application Avaries, dans sa nouvelle version, a été testée au cours de ce mois de mai 2022 par les directions territoriales et les districts du SPW MI. Elle sera totalement opérationnelle dès le 1er juin.

Pour ce qui concerne les transports en commun, il nous est recommandé la suppression de l'amende en cas d'oubli de l'abonnement. Là, nous avons une petite difficulté parce que si cette demande est tout à fait compréhensible et que cette règle peut être mal perçue, cela n'empêche que, malgré toute la symbolique, elle a une vraie utilité. Dans la mesure où l'absence de validation n'était plus sanctionnée lorsque l'on pénètre dans le bus, cela reviendra de facto à ne plus rendre la validation obligatoire à bord des véhicules. Chaque personne pourrait prétexter ne pas avoir son abonnement pour ne pas valider. Or, ce geste est tout à fait nécessaire, comme dans l'immense majorité des réseaux de transport public, pour permettre le comptage du nombre de passagers afin d'adapter l'offre de transport, par exemple, les dédoublements de bus, pour avoir aussi un contact avec le chauffeur, puisque ce dernier vérifie la bonne validation. Cela permet au conducteur d'avoir au moins un contact visuel avec les passagers, qu'ils aient un abonnement ou un titre de transport unitaire.

On l'a vu dans la longue période covid où la présence de bâches a mis à mal cette validation. Cette période vient seulement de se terminer avec la

suppression de l'obligation du port du masque. Les statistiques sont tout à fait faussées et peu praticables. Les conducteurs ont moins la maîtrise de ce qui se passe à l'intérieur de leur bus.

Il est vrai que la SNCB n'inflige pas d'amende en cas d'oubli de son abonnement, mais la situation est tout à fait différente puisque, dans leur cas, il n'y a pas de validation nécessaire avant de monter dans le train.

Concernant l'établissement d'un guide du voyageur reprenant ces obligations, mais aussi les missions et valeurs du transporteur, l'OTW est résolument dans une démarche d'amélioration continue, notamment à travers son plan d'entreprise. Le socle de ce plan est porté par sa mission « offrir un service de transport public fiable et responsable ».

L'établissement d'un guide du voyageur tel que proposé par le médiateur suit cette vision au service des voyageurs. La mise en œuvre relève évidemment de l'opérateur.

Sur la collaboration avec les autres services de transport, il faut dire que celle-ci n'est pas très concrète, n'est pas évidente à identifier. Il faut signaler la mise en place d'un processus conjoint OTW-AOT relatif à l'analyse du service perçu par les usagers. Les enquêtes de satisfaction des clients ont maintenant repris. Il a été mis en place un Comité de pilotage du service perçu qui rassemble l'AOT, l'OTW, des représentants des usagers, notamment le CAWaB, Navetteurs.be et l'ASBL « Tous à pied », ainsi que les services du médiateur.

Ce dispositif permettra de cibler des actions prioritaires à mettre en place pour améliorer la satisfaction des clients. Ces mêmes représentants des usagers sont également maintenant membres à part entière des organes de consultation des bassins de mobilité qui visent à donner des avis formels sur la définition de l'offre de transport TEC.

Enfin, en termes de lutte contre la précarité et d'aide aux personnes concernées par le vieillissement, il est à noter que le Gouvernement a bien prévu que la gratuité TEC, 12 euros par an, s'applique aux bénéficiaires du statut BIM et aux 65+ à partir du 1er septembre prochain. Les BIM ont déjà connu une baisse tarifaire en septembre 2020, c'était l'alignement sur le « tarif réduit familles nombreuses ».

Pour ce qui concerne les transports scolaires, c'est évidemment un chapitre délicat. J'entends bien la demande de davantage de souplesse dans le traitement des demandes de dérogations. C'est un dossier qui vise essentiellement le transport des enfants de l'enseignement spécialisé. Je voudrais souligner plusieurs éléments pour la bonne compréhension de la situation. Tout d'abord les circuits de transports scolaires sont mixtes, c'est-à-dire qu'ils peuvent prendre en charge à la fois des élèves de l'enseignement ordinaire et de l'enseignement spécialisé. Il est

impossible de se concentrer uniquement sur l'enseignement spécialisé.

Ensuite, la faible offre scolaire dans l'enseignement spécialisé est un des facteurs principaux générant des temps de parcours importants. Une école, si elle est située à 5 kilomètres ou à 50 kilomètres, va entraîner de facto un temps de parcours très différent de par la distance.

Je rappelle également que le Gouvernement wallon a octroyé un crédit de 1 million d'euros en 2019 pour rencontrer les cas les plus lourds. L'indicateur de qualité du service repris dans le contrat de service public évolue positivement. Plus précisément, les réclamations sont peu nombreuses. Celles reçues portent sur l'exploitation des circuits, la durée et l'affectation des élèves, qui est de la compétence de l'OTW.

La recommandation concernant les dérogations à la réglementation générale visant la distance minimale d'un kilomètre appliquée par l'OTW pour accepter une prise en charge sur un circuit scolaire, pour rappel, il s'agit là d'une règle de la circulaire ministérielle. La souplesse souhaitée pourrait malheureusement créer un sentiment d'inégalité de traitement, voire des situations d'incompréhension dans la mesure où une dérogation peut conduire à un surcoût et que le disponible budgétaire, s'amenuisant en cours d'année, entraînerait inévitablement une diminution des dérogations accordées.

Une solution proposée par la circulaire budgétaire est de permettre, pour des situations justifiées par la nature du handicap de l'élève – incompatible avec un transport en commun –, que la personne responsable demande à assurer le transport scolaire avec son propre véhicule. Cette exception est prévue.

Enfin, l'article 43 du contrat de service public de l'OTW 2019-2023 stipule que la Région s'engage à réaliser une étude relative au transport scolaire en vue de formuler une proposition de vision pour le futur du transport scolaire et des plans d'action nécessaires pour y parvenir. Bien entendu, les cas évoqués seront pris en considération et j'y serai très attentif.

Il y avait encore, dans le domaine de l'énergie, une question de M. Douette sur la gestion des dossiers facteur K. Je n'ai pas les chiffres précis sous la main, je pourrais vous les fournir si vous le souhaitez. Évidemment, le dossier avance et se résorbe progressivement. Nous étions quand même à 86 000 demandes. C'est une masse considérable à traiter par l'administration, pour laquelle il a fallu mettre en place des systèmes d'automatisation les plus efficaces possible. En tous les cas, clairement, les dossiers sont en cours de traitement et le retard se résorbe.

Monsieur le Président, j'espère ne pas avoir été trop long, mais j'ai essayé de répondre aux différents

éléments du rapport de M. le Médiateur ainsi qu'aux questions évoquées par les députés.

M. le Président. – Vous avez tous observé la remarquable efficacité du ministre qui a répondu aux questions qui n'avaient pas encore été posées par les députés puisqu'on avait décidé de faire par rubrique.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Cela m'a échappé.

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

M. Fontaine (PS). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, d'avoir anticipé bon nombre de questions. Je voulais intervenir sur la population précarisée concernée par le vieillissement à l'OTW. Qu'en est-il de l'accessibilité des bus aux personnes à mobilité réduite ? Je pense que vous ne l'avez pas abordé dans votre réponse.

J'avais aussi un certain nombre de questions en matière de transport scolaire, surtout pour les enfants et personnes handicapées. Vous avez abordé le sujet, mais vous n'avez pas abordé la dérogation vis-à-vis de la règle du « un kilomètre » entre le domicile et l'école.

(Réaction de M. le Ministre Henry)

Si vous l'avez fait, c'est tout, je relirai le rapport.

J'ai bien entendu qu'il n'y avait pas beaucoup de solutions. D'ailleurs l'administration a répondu à M. le Médiateur ne pas pouvoir donner suite à cette recommandation, faute de moyens. Si vous avez quelque chose à ajouter, je suis tout ouïe.

Je remercie M. le Médiateur et les équipes – on remercie toujours l'orateur, mais il y a des équipes derrière – pour le travail que vous avez effectué lors du rapport et également durant toute l'année.

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

M. Douette (MR). – Je vous remercie pour vos réponses, Monsieur le Médiateur. Je vous remercie également, Monsieur le Ministre, et je ne vais pas poser des questions sur la mobilité puisque vous y avez répondu.

J'ai juste une petite remarque, mais qui reviendra certainement dans votre rapport l'année prochaine. Par rapport aux recommandations que vous faites à l'OTW sur trois-quatre thématiques bien particulières, on a parlé de l'oubli des abonnements, du contrat de voyageur, on ne retrouve qu'une explication d'un côté. D'autres points ont été abordés également.

Je vois dans votre réponse, Monsieur le Médiateur, et dans celle du ministre, que l'on parle beaucoup au conditionnel : « Il me semble que l'OTW a dit qu'il allait mettre cela en place. » On va laisser cette année

s'écouler et l'on y sera attentif au niveau de mon groupe l'année prochaine, puisque j'espère que ces recommandations ne seront plus au conditionnel. Je sais qu'à l'OTW ils ont beaucoup de boulot et que c'est à eux de mettre cela en place. S'ils nous entendent, il serait important, ces petits détails facilitent la vie des usagers et des chauffeurs – on en parlait tout à l'heure –, des personnes qui organisent les contrôles. Pour la mise en place de ces recommandations, mon souhait est de se dire que celles-ci et ces réponses au conditionnel deviennent affirmatives dans le prochain rapport.

Pour conclure, je comprends bien la distance domicile-école « un kilomètre », mais il y a quand même certains cas particuliers, notamment des personnes en situation de handicap. J'en connais trois-quatre à titre personnel. Un kilomètre le long d'une grand-route, quand un enfant est en grande difficulté, que les parents ne savent pas l'accompagner sur ce kilomètre, pour lequel les écoles avec l'éducateur ne trouvent pas de solution pour l'accompagnement... Vous allez me dire : « Un kilomètre, pourquoi pas 200 mètres et 150 mètres ? » Quand on est vraiment proche de l'école, il y a moyen de trouver des solutions, mais je connais des situations particulières où ce kilomètre est très difficile. La règle du kilomètre me paraît dérisoire quand il n'y a pas d'autres solutions apportées surtout pour ces enfants en difficulté. Un enfant en âge d'adolescence, à un kilomètre de son école, en pleine capacité, qui a la formation pour, qui a la connaissance et qui est attentif aux dangers, s'il fait beau, cela ne pose pas trop de problèmes. Quand on est sur des enfants en maternelle, en primaire, ou d'autres qui sont dans une situation très délicate, je prends le cas d'une personne qui a une trisomie, un autre autiste, un kilomètre, c'est impossible à réaliser à pied sur un parcours le long d'une voirie.

S'il n'y a pas d'aménagement de type piste cyclable, trottoir, bien séparé d'une voirie, cette notion de danger peut être importante. C'est un argument pour lequel on pourrait faire sauter cette notion du kilomètre.

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

Mme Mathieux (MR). – Je remercie M. le Ministre pour son étude de simplification en ce qui concerne ces primes. Encore trop souvent, d'anciens clients rachètent d'autres bâtiments et me téléphonent pour avoir des renseignements, sachant que j'étais très vigilante et active. Cela m'embarrasse vraiment de ne pas pouvoir les aider aujourd'hui, puisque nous ne travaillons plus avec les indépendants qui faisaient vraiment un beau travail.

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

M. Heyvaert (Ecolo). – Je voulais également remercier le service du médiateur par rapport à leurs recommandations.

À propos de la recommandation générale sur l'accessibilité numérique, comme vous revenez demain matin, nous en discuterons dans une autre commission, car je pense que c'est un point qui me semble important. Nous devons le mettre en avant justement après la crise covid où nous avons vu de plus en plus le numérique arriver dans nos vies. Cela pose beaucoup de problèmes pour certaines personnes.

Vous parlez de collaboration et je voulais voir avec vous ce que vous voyez dans cette recommandation de collaboration. Des représentants de personnes en situation de pauvreté existent, des représentants de personnes en situation de handicap existent, par contre des représentants pour personnes âgées, cela n'existe pas, car pas grand monde ne veut l'être. Même quand nous sommes des personnes âgées, nous n'avons pas toujours tendance à vouloir être représentés. C'est assez compliqué, car ce sont des situations fort disparates. Par rapport à ce type de personnes, que voyez-vous comme collaboration ? Que pourrait-il être mis en place à ce sujet ?

Comme mon collègue M. Douette le disait, nous serrons attentifs aux prochaines recommandations. Je dirais même plus, nous serons attentifs chez tous les ministres que les recommandations avancent.

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

M. Hermant (PTB). – J'avais des questions précises, mais vous l'avez peut-être dit, Monsieur le Ministre, et je m'excuse si c'est le cas.

Concernant l'OTW, c'est l'un des rares organismes à ne pas avoir encore signé d'accord avec le Médiateur. Cela sera-t-il fait dans un délai relativement court ?

Ensuite, concernant le transport d'élèves en situation de handicap, la réponse de l'OTW, la recommandation 28 d'appliquer davantage de souplesse dans les dérogations à la réglementation générale, je vous lis la réponse : « l'OTW travaille dans le cadre d'une enveloppe budgétaire fermée et que, dès lors, toute dérogation entraîne une dégradation de la qualité du service pour un autre usager ». Allez-vous, Monsieur le Ministre, entendre ces problèmes et voir – vous avez annoncé de gros investissements – si une partie ne pourrait pas être attribuée pour répondre aux problèmes dont il est question ?

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

M. Bertrand, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne. – Je n'ai pas grand-chose à répondre puisque c'était pour M. le Ministre. Pour les personnes âgées, il y a quand même des associations représentatives des personnes âgées, par exemple, dans le secteur des maisons de repos. C'est spécifique, mais nous avons essayé de travailler sur la question des maisons de repos, notamment dans le cadre de la crise. Nous avons également été trouver des

partenaires pour essayer de mieux cerner les difficultés au-delà de tous les travaux que vous avez menés dans le cadre de la commission d'enquête, et cetera. Il y a des associations représentatives.

Me parliez-vous de cela dans le cadre des transports ?

M. Heyvaert (Ecolo). – Dans le cadre des transports. Nous savons qu'il y a la LUSS qui a une partie de représentativité, mais il y a aussi des associations dans l'aspect numérique. Dans les transports ou même dans l'accessibilité, dans la mobilité, ce n'est pas quelque chose qui s'y trouve.

M. Bertrand, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne. – Vous avez raison et je vous remercie de poser la question, car je n'ai pas de contacts spécifiques jusqu'à présent sur cette question. J'en prends bonne note. La question qui se trouve ici est déjà relativement ancienne parce que nous avons été sensibilisés par des personnes âgées sur l'impossibilité d'obtenir encore une feuille de papier avec les horaires. Tout cela était devenu très compliqué sur les droits et devoirs, comme cela a été mentionné.

On avait déjà évoqué cela. Quand vous faites le lien avec ce que j'ai raconté sur la fracture numérique ou la transformation numérique et l'accès multicanal pour les personnes âgées ou porteuses d'un handicap, elle entre là-dedans aujourd'hui.

Je ne pense pas vraiment qu'il y ait une volonté d'aucun service public de dire : « Nous, c'est uniquement un canal et ce sera informatisé ». Je n'en connais aucun. Cela n'a pas beaucoup de sens, mais c'est de voir la praticabilité, l'accessibilité de l'autre canal que celui informatisé.

On doit à chaque fois être attentif pour voir si la personne a fait valoir ses droits par un canal qui n'est pas numérisé. C'est un travail de veille permanente.

Sur le protocole, je voudrais vraiment insister : l'OTW ne voulait pas signer un protocole avant qu'il fasse un travail vraiment important en interne sur l'insatisfaction de l'utilisateur, sur la plainte, la réclamation, car ce sont les directions régionales qui traitent les réclamations. Ils voulaient aussi avoir des critères harmonisés. Il y avait tout un travail de préparation avant de simplement signer un protocole. On disait : « On va collaborer ». Non, c'est « avec mon accord » que l'on a reporté la signature d'un protocole. On est vraiment dans la dernière ligne droite. Comme je vous l'ai dit dans ma présentation, on est d'ores et déjà associé au comité d'évaluation qui se réunit régulièrement sur la satisfaction des usagers par rapport au transport.

Je dois vraiment insister positivement sur la volonté de bien travailler en bonne synergie entre l'OTW et le

médiateur sur la question du suivi et du traitement des plaintes, des réclamations, des insatisfactions.

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. – Effectivement, M. le Médiateur a déjà donné plusieurs éléments.

Sur la question de l'accessibilité au niveau des bus pour les personnes porteuses d'un handicap, il y a, d'une part, les nouveaux bus tout à fait équipés en fonction, qui intègrent les modifications nécessaires pour l'accès à ces bus et, d'autre part, il y a un budget annuel de 1,5 million d'euros par an pour la mise à niveau des quais.

Il est vrai que cela prend un certain temps, mais ce sont des investissements très importants, des modifications importantes. Le dialogue se poursuit entre l'OTW et les représentants des personnes à mobilité réduite.

Pour la question du transport scolaire, je l'ai évoqué assez longuement, y compris d'ailleurs tout à l'heure lors des questions orales. C'est effectivement un sujet très délicat. Je voudrais juste insister sur un élément pour ce qui concerne le fameux kilomètre pour la prise en charge, il ne faut pas oublier que le transport scolaire est un transport de carence, c'est-à-dire que le point de départ est le transport public et, ensuite, il y a le droit au transport scolaire lorsque les lignes publiques n'existent pas. Vous n'avez pas, dans le cadre du transport public, non plus un arrêt nécessairement devant votre maison.

On pourrait envisager un autre système, mais cela a des conséquences très importantes du point de vue budgétaire. C'est un peu la limite du système de transport qui ne prévoit pas spécialement d'accompagnement.

Il y a parfois une interprétation qui a pu être faite par certains parents de manière tout à fait compréhensible de leur point de vue, mais il est évident que, quand vous avez une ligne de transport public qui existe et qu'il n'y a pas de transport scolaire spécialisé, il n'y a pas d'accompagnement non plus. C'est le système tel qu'il a été prévu depuis le départ, mais qui parfois introduit des confusions. Quoi qu'il en soit, le sujet sera réabordé dans le cadre de l'étude dont j'ai parlé et qui permettra d'analyser les possibilités. Il est évident que chaque choix a un impact budgétaire important également, qu'il faudra le prendre en compte.

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

M. Fontaine (PS). – Très rapidement, Monsieur le Ministre, vous parlez de 1,5 million d'euros par rapport à l'aménagement des quais. Oui, quand on est dans une gare TEC, mais quid quand on est en milieu rural, à un arrêt de bus traditionnel ? Ne vaudrait-il pas mieux

équiper les bus petit à petit avec ce montant ? C'était ma première réflexion.

Mon excellent collègue, M. Léonard, me rappelait qu'en fait, à la base, le transport scolaire était la norme. C'est parce que, vers 2003 ou 2002 – dans ces eaux-là –, on a changé la norme, que ce soit le transport public qui est devenu la norme et le transport scolaire est devenu un complément.

(Réaction de M. le Ministre Henry)

À la base, la norme était le transport scolaire.

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

M. Douette (MR). – Je vous remercie pour votre réponse, Monsieur le Ministre. Je comprends bien la difficulté, mais je pense qu'il faut – vous l'avez dit – peut-être changer de paradigme.

Il y a le transport public et le transport scolaire dans les villes, et cela pose moins de problèmes. Il y a le transport scolaire et public dans les zones rurales. Là, à un moment donné, je pense qu'au niveau budgétaire, il y a un équilibre à trouver. Pour certaines lignes, je pense qu'il faut faire une étude plus globale. Quelles sont les lignes structurantes qui doivent encore exister dans le cadre du transport public ?

Pour le reste, je suis désolé, nous devons passer à un système de transport à la demande, sinon on n'en sortira jamais pour faire du transport correct en zones rurales. Il y a des lignes qui existent, dans ma commune, ce sont les anciennes lignes du vicinal datant d'après-guerre, qui n'ont jamais été changées ou réétudiées de manière pertinente.

Je pense qu'à un moment donné l'OTW, ou je ne sais quelle structure, dans les zones rurales en tout cas, doit avoir cette analyse. On parlait de bus gratuits, et c'est super, mais dans ma commune, il y a des endroits où aucun bus ne passe. Qu'ils soient gratuits ou payants, ils ne passent de toute façon pas. Je pense qu'il faudra avoir une vision différente dans une enveloppe globalisée. Je suis sûr et certain que l'on peut faire mieux avec le montant financier qu'obtient le TEC pour l'instant.

M. le Président. – Plus personne ne demandant la parole, il me reste à remercier M. le Médiateur et ses collaborateurs pour leur excellent travail tout au long de l'année.

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.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. – Les questions orales de :

- Mme Cassart-Mailleux, sur « le permis d'urbanisme pour la liaison Tihange-Strée-Tinlot » ;
- Mme Galant, sur « le défrichage aux abords des routes wallonnes » ;
- Mme Cassart-Mailleux, sur « la récurrence des curages des bassins d'orage » 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 :

- Mme Sobry, sur « l'impartialité de la nomination du nouveau directeur général de la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures (SOFICO) » ;
- Mme Bernard, sur « la grève au sein du producteur et fournisseur d'électricité Luminus ayant bénéficié de certificats verts » ;
- M. Di Mattia, sur « le nouveau plan européen pour accélérer la transition écologique et ses conséquences sur la stratégie énergétique wallonne » ;
- M. Antoine, sur « le développement d'alternatives en matière de transport vers Bruxelles en suite de la décision de démolition du viaduc Herrmann-Debroux » à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sont retirées.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- La séance est levée à 16 heures 45 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. Marc Bertrand, Médiateur commun à la Communauté française et à la Région wallonne
M. John Beugnies, PTB
M. Olivier Bierin, Ecolo
M. François Desquesnes, Les Engagés
M. Manu Douette, MR
M. Jean-Philippe Florent, Ecolo
M. Eddy Fontaine, PS
M. André Frédéric, PS
M. Philippe Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures
M. Antoine Hermant, Président
M. Laurent Heyvaert, Ecolo
M. Laurent Léonard, PS
M. Julien Liradelfo, PTB
M. Julien Matagne, Les Engagés
Mme Françoise Mathieux, MR

ABRÉVIATIONS COURANTES

AB	allocation de base / allocation budgétaire / article de base
Amédis	Améliorer le dialogue social (projet)
AOT	Autorité organisatrice du transport
ASBL	association sans but lucratif
BIM	bénéficiaire de l'intervention majorée
CAWaB	collectif Accessibilité Wallonie-Bruxelles
CDLD	Code de la démocratie locale et de la décentralisation
CE	Commission européenne
CO ₂	dioxyde de carbone
covid	coronavirus disease (maladie à coronavirus)
DPR	Déclaration de politique régionale
EU	European Union (Union européenne)
FBAA	Fédération belge des exploitants d'autobus et autocars
Federia	Fédération belge francophone des métiers de l'immobilier
FOREm	Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi
Interreg	programme opérationnel transfrontalier de coopération territoriale européenne
LUSS	Ligue des usagers des services de santé
MI	Mobilité et Infrastructures (SPW)
MMA	masse maximale autorisée
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PACE	plan Air-Climat-Énergie
PIC	plan(s)/programme(s) d'investissement communal(-aux)
PIMACI	Plan d'investissement mobilité active communal et intermodalité
PUM	Plan urbain de mobilité
RenoWatt	filière du GRE-Liège
SET	service européen de télépéage
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SPW	Service public de Wallonie
SRIW	Société régionale d'investissement de Wallonie
SRM	Stratégie régionale de mobilité
TEC	Société de transport en commun
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UAP	unité(s) d'administration publique
ULB	Université libre de Bruxelles
UREBA	rénovation énergétique des bâtiments (subventions)