C.R.I.C. N° 77 (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 6 décembre 2021

*Application de l'art. 162 du règlement

SOMMAIRE

Ouverture de la séance....1

Organisation des travaux....1

Examen de l'arriéré....1

Projets et propositions....1

Projet de décret portant création d'une UAP de type 1 « Fonds, bas carbone et résilience » (Doc. 734 (2021-2022) N° 1)....1

Désignation d'un rapporteur

Intervenants : M. le Président, M. Florent....1

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

Intervenants : M. le Président, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité....1

Discussion générale

Intervenants : M. le Président, MM. Hermant, Matagne, Douette, Florent, Fontaine, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité....2

Examen et vote des articles....9

Vote sur l'ensemble....9

Confiance au président et au rapporteur....9

Proposition de résolution visant à la prise en charge par le Gouvernement wallon des factures d'électricité pour les ménages sinistrés en suite des inondations de juillet 2021 en Wallonie, déposée par MM. Liradelfo, Mugemangango, Hermant, Mme Bernard, MM. Dupont et Beugnies (Doc. 725 (2021-2022) N° 1)....9

Interpellations et questions orales....9

Interpellation de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la reconstruction des ponts suite aux inondations de juillet 2021 »

Intervenants : M. le Président, M. Hermant, Mme Nikolic, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité....9

Interpellation de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la pétition de Test-Achats concernant les factures énergétiques »

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

Interpellation de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le suivi du dossier SmartMove »

Intervenants : M. le Président, MM. Matagne, Hermant, Douette, Florent, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....13

Question orale de M. Bierin à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le retard du chantier du tram de Liège » ;

Question orale de Mme Nikolic à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le potentiel nouveau report du chantier du tram à Liège »

Intervenants : M. le Président, M. Bierin, Mme Nikolic, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....17

Question orale de Mme Mathieux à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la pénurie des chauffeurs des TEC »

Intervenants : M. le Président, Mme Mathieux, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité….20

Reprise de la séance.....21

Projets et propositions (Suite).....21

Projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2022 (Doc. 728 (2021-2022) N° 1 et 1bis) ;

Exposé particulier afférent aux compétences du ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité (Doc. 727 (2021-2022) N° 1 – Annexes 4 à 4ter) et (Doc. 728 (2021-2022) N° 1 – Annexes 4 à 4ter).....21

Désignation d'un rapporteur

Intervenants : M. le Président, M. Bierin.....21

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

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

Observation de la Cour des comptes – Exposé de M. De Kock, Auditeur adjoint à la Cour des comptes

Intervenants : M. le Président, M. De Kock, Auditeur adjoint à la Cour des comptes, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....26

Discussion générale

Intervenants : M. le Président, MM. Hermant, Florent, M. De Kock, Auditeur adjoint à la Cour des comptes, MM. Douette, Fontaine, Bierin, Mme Nikolic, M. Matagne, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, Mme Mathieux.....30

Vote.....61

Confiance au président et au rapporteur.....61

Organisation des travaux (Suite).....61

Interpellations et questions orales retirées.....61

Liste des intervenants.....62

Abréviations courantes.....63

COMMISSION DE L'ÉNERGIE, DU CLIMAT ET DE LA MOBILITÉ

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

M. le Président. – Je vous informe que l'examen de la proposition de résolution (Doc. 725 (2021-2022) N° 1) est reporté à la demande ses auteurs.

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 PORTANT CRÉATION D'UNE UAP DE TYPE 1 « FONDS, BAS CARBONE ET RÉSILIENCE » (DOC. 734 (2021-2022) N° 1)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret portant création d'une UAP de type 1 « fonds, bas carbone et résilience » (Doc. 734 (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. 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 et de la Mobilité

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Mesdames et Messieurs les Députés, c'est un petit projet de décret que nous vous proposons, qui avait déjà été annoncé depuis l'exercice budgétaire précédent, à savoir la création d'une UAP de type 1 « fonds Bas-carbone et résilience ». Ce fonds vise à permettre de recevoir des dotations et de financer un certain nombre de projets. Le périmètre du fonds a été défini dans le décret, puisqu'il s'agit d'actions et de projets, comme le titre du fonds l'indique, concernant :

- le Bas-carbone et la résilience, notamment la réduction de l'impact carbone dans le transport ;
- la mise en place de communautés d'énergie renouvelable ;
- l'énergie durable et le climat, notamment en lien avec des actions qui seront reprises dans le plan Air-Climat-Énergie ;
- l'adaptation à une meilleure résilience de l'environnement aux changements climatiques par différentes voies ;
- l'alimentation durable et de qualité ;
- le développement de solutions recourant à des matériaux durables ;
- des projets à externalité environnementale et sociétale positive ;
- d'une manière générale, la transition bas-carbone des services et des produits.

Comme je le disais, c'est un outil supplémentaire qui vient notamment se positionner à côté du fonds Kyoto qui existe depuis longtemps, mais pour lequel il y a une affectation relativement précise suite à la mise en œuvre de la législation européenne et de la réception des revenus de la mise aux enchères des quotas de CO_2.

Ici, on pourra avoir d'autres actions complémentaires telles qu'elles sont reprises dans le périmètre. Nous avons d'ailleurs prévu de l'activer dès cette année 2022, comme vous aurez pu le voir dans le budget 2022 que nous examinerons tout à l'heure.

Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup plus à dire à ce stade.

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

Discussion générale

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

M. Hermant (PTB). – Monsieur le Ministre, dans votre budget 2022, vous prévoyez la création d'un nouveau fonds en collaboration avec la ministre de l'Environnement. Ce fonds a pour objectif de contribuer à l'émergence d'une société bas-carbone et davantage résiliente face aux changements. Mon parti est évidemment d'accord avec l'objectif. C'est très positif d'avoir des moyens pour ce défi qui est énorme devant lequel on est.

On s'interroge toutefois sur plusieurs aspects de ce fonds.

Dans votre projet, vous énumérez une série de subventions aux entreprises, aux UAP, aux pouvoirs locaux, pour atteindre l'objectif du fonds. En fait, tout cela est très flou. Ce sera une remarque pour le budget également : le fait que l'on ait des fonds sans avoir les détails sur l'utilisation qui sera faite de ces fonds. Cela crée des flous sur l'utilisation des moyens publics, sur les montants et sur qui en bénéficiera. Par exemple, quel est le pourcentage des 17 millions d'euros pour le secteur public et pour le secteur privé ? On craint donc, comme d'habitude, que le secteur privé se taille la part du lion par rapport aux ménages et au secteur public.

Pour la liste des bénéficiaires des accords de branche de deuxième génération, elle est sur le site de la Région wallonne. C'est une liste d'entreprises.

J'avais une fois fait la liste des bénéfices pour l'ensemble de ces sociétés. Cela représentait 600 millions d'euros de bénéfices pour l'année 2020. Évidemment, on craint qu'il y ait là des aides qui soient distribuées pour des secteurs ou des entreprises qui n'en ont pas besoin.

Lorsque je lis le passage sur les projets relatifs à l'hydrogène, il est noté : « L'action vise ici à accorder des subsides à des actions pour lesquelles des risques économiques sont trop importants pour permettre des prêts. » Là aussi, il y a quelque part une vision libérale --où les risques sont pris par le public et les bénéfices par le privé.

Sur la question de la transparence encore, avec votre collègue, la ministre de l'Environnement, vous allez décider quels projets seront financés, mais le fonds bénéficiera d'une structure plus souple que les fonds budgétaires qui requièrent une programmation annuelle adoptée par le Gouvernement wallon. Là, c'est un peu bizarre. Il y a un argument de souplesse, mais il subsiste un argument démocratique consistant à avoir une programmation annuelle pour pouvoir, en tant que député, avoir accès à toute l'information pour être en mesure de contrôler ce que fait le Gouvernement.

Vous dites : « Le but de ce fonds est de financer de manière pérenne la politique commune des ministres du Climat et de l'Environnement, tout en bénéficiant d'une structure plus souple. » Je me répète, excusez-moi.

On s'attendait quand même à autre chose de la part d'un ministre dont le parti a toujours eu très à cœur la transparence. On pense qu'il n'est pas nécessaire de créer de nouveaux fonds. Il y a pas mal d'articles budgétaires qui permettent déjà d'attribuer des finances à ce à quoi l'on veut les attribuer. On se pose un peu la question de pourquoi un fonds, pourquoi créer comme cela plus de flou aujourd'hui.

Voilà pour mes questions.

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

M. Matagne (cdH). – Je pensais passer après mes collègues, mais qu'importe, ce n'est pas très grave.

(Réaction de M. le Président)

Pas de problème, Monsieur le Président, c'est vous qui gérez.

Monsieur le Ministre, rappelons que ce fonds que vous nous présentez aujourd'hui, en tout cas sous sa forme décrétale, a été créé dans l'urgence via un cavalier budgétaire lors de l'ajustement 2022, comme vous l'avez signalé en début d'exposé.

Vous n'êtes pas sans savoir que notre groupe a toujours relevé, comme le fait la Cour des comptes, que cette pratique est non adéquate et qu'une procédure législative est préférable.

Aujourd'hui, vous nous présentez ce projet de décret.

Nous allons avoir les discussions budgétaires par la suite et nous verrons qu'aucun crédit n'est inscrit à l'article budgétaire 41.02 concernant la dotation du fonds, du programme 16.31 « Énergie ». Nous aimerions savoir d'emblée pourquoi aucun montant n'est inscrit à l'exercice budgétaire 2022, puisque les deux textes viennent en parallèle. Nous estimons donc que cela aurait pu être fait.

À l'instar de l'Inspection des finances, nous nous interrogeons sérieusement sur l'intérêt de la création d'un tel fonds, avec une personnalité juridique. Nous n'y voyons personnellement aucune plus-value, notamment par rapport au fonds Kyoto, même si vous avez justifié dans votre exposé de présentation que ce dernier fonds avait des attributions bien précises. En l'occurrence, ni l'Inspection des finances, ni la Cour, ni notre groupe politique ne voient de plus-value.

Vous exposez dans votre texte le caractère complémentaire, mais les missions que les deux fonds partagent, se recouvrent largement. En quoi la création

de ce nouveau fonds sera-t-elle complémentaire ? J'aimerais vraiment avoir davantage de précisions. Nous y voyons un risque de saupoudrage.

Par ailleurs, de quelle manière allez-vous coordonner ce fonds avec les divers projets et les différents plans qui existent déjà, notamment le Plan de relance ?

J'ai quelques questions très précises, Monsieur le Ministre, mais je ne sais pas si M. le Président envisage ensuite une étude article par article ou si l'on en reste d'abord à une discussion générale.

M. le Président. – La règle veut que l'on pose ses questions dans la discussion générale. Quand celle-ci est close, on l'ouvre article par article.

M. Matagne (cdH). – Magnifique, je poserai mes questions par la suite.

M. le Président. – Si vous voulez, spontanément, intégrer vos remarques sur les articles dans votre prise de parole, pour moi, tout est bon.

M. Matagne (cdH). – Par souci d'efficacité, on peut le faire, Monsieur le Président.

M. le Président. – Si vous le proposez, je partage votre préoccupation.

La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, concernant la création de l'UAP, le Conseil d'État le soulève, il pose la question : « Pourquoi est-il nécessaire ou utile de conférer la personnalité juridique à ce fonds ? » Pouvez-vous nous expliquer davantage la plus-value stratégique de cette méthode, sachant qu'il existe déjà le fonds Kyoto, que nous estimons suffisant ?

L'Inspection des finances explique que l'intérêt de la création de cette UAP ne lui apparaît pas utile, et nous partageons cette position. Le Gouvernement nous explique qu'il faut une possibilité de mettre en réserve des montants non liquidés de l'année en cours et de permettre de reporter les crédits non utilisés. Les interlocuteurs sociaux s'interrogent quant à eux sur cette pratique, qui déroge au principe d'annualité budgétaire. En période d'analyse budgétaire, comme nous allons le faire, et avec les perspectives de budget base zéro, nous estimons que c'est enfreindre le règlement.

Le fonds est soumis à l'autorité de tutelle du ministre du Climat et est géré par l'Agence wallonne de l'air et du climat. Au départ, il devait y avoir une cotutelle avec la ministre Tellier. J'aimerais savoir si l'AWAC dispose de suffisamment de personnel pour gérer ces nouvelles missions.

Les actions qui seront soutenues via ce fonds sont celles relatives à une réduction de l'impact carbone dans le domaine du transport, à la mise en place des communautés d'énergie, à l'énergie durable et au climat, notamment dans le cadre du plan Air-Climat-Énergie et des plans d'action pour l'énergie durable et le climat, à l'adaptation et à une meilleure résilience de l'environnement face au changement climatique. De telles missions ne pourraient-elles pas être assumées directement par l'administration en charge des crédits plus classiques ?

Pourquoi n'avez-vous pas suivi l'avis du CESE, qui souhaitait, pour le point 5, je rappelle : « Contribuer à une alimentation durable et de qualité », ajouter une référence à l'agriculture ? J'aimerais savoir pourquoi ce n'est pas mentionné.

Concernant les balises permettant l'octroi des subventions, le Conseil d'État remarque que le texte met en place un régime d'aide publique en faveur d'entités susceptibles d'être qualifiées « d'entreprises ». Cela fait référence à de potentielles aides d'État. J'aimerais savoir si le Gouvernement a vérifié s'il s'agit, oui ou non, d'aides d'État.

Le Gouvernement règle les modalités des appels à projets, mais comment sera précisément formé le comité de sélection en charge de la sélection des projets ? Qui en fera partie ? C'est une question de transparence, Monsieur le Ministre, et je présume que vous partagez ma position.

Concernant les modalités de recours, quel est le timing prévu pour la procédure de recours ?

J'en ai terminé avec l'ensemble de mes questions. Je vous remercie d'avance pour vos précisions.

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

M. Douette (MR). – Monsieur le Ministre, au niveau de mon groupe, je commencerai par un seul mot : rapide. J'espère que ce fonds nous permettra d'accélérer notre mouvement au niveau des différentes actions que nous avons inscrites dans la DPR. Mon parti s'inscrit totalement dans toutes les actions au niveau du réchauffement climatique, et en particulier tout ce qui est indiqué dans la DPR.

On sait que l'utilisation du fonds Kyoto est complexe, à cause de ce fameux code 8. Je vous remercie pour l'explication que vous avez pu nous en donner l'année passée. Il est nécessaire de réfléchir à de nouveaux moyens d'investir cet argent, pour ne pas dire ce fonds. Cependant, si l'ambition est vraiment à saluer, on se pose quand même quelques questions, et je me permets de les poser : pourquoi avoir créé ce fonds et ne pas avoir injecté directement ces moyens dans l'AB ? Vous allez peut-être me dire que cela dépend du code 8, qui vous empêche de le faire, mais cela aurait peut-être

eu plus de lisibilité. Je rejoins mon collègue qui parle des différents services qui auraient pu gérer cela.

Quelle la plus-value de ce fonds ? En réalité, si je prends l'exemple des bornes de recharge, on les retrouve à la fois dans le fonds, mais on les retrouve aussi dans différents investissements au niveau des AB. Va-t-il vraiment y avoir une stratégie conjointe à ce niveau ? L'objectif, dans le cadre budgétaire que nous connaissons, n'est pas d'avoir des doublons, bien entendu.

Élément très important : ce fonds Bas-carbone vient compléter le fonds Kyoto, il vient l'utiliser de manière plus simple. On dispose également, et d'autres l'ont dit, d'un outil commun entre le ministre de l'Environnement et le ministre du Climat, ce qui va permettre d'intervenir à cheval sur différents éléments. C'est un élément qui nous semble positif.

Je redis, et c'est vraiment un point sur lequel ma formation politique et d'autres vont être très attentives : l'utilisation de ce fonds va-t-il réellement permettre une accélération ? C'est ce que demande la population de faire la transition énergétique par rapport – au risque de me répéter – à des fonds qui seraient indiqués dans les AB traditionnels.

Lors de l'ajustement 2020, on avait déjà parlé de ce fonds pour justement aider des projets au niveau de l'hydrogène et des communautés d'énergie. Vous savez que c'est mon cheval de bataille. Il est très important de pouvoir accélérer les investissements à ce niveau.

Au niveau de ce fonds Bas-carbone, on voit que l'on va continuer – et vous l'indiquiez dans vos documents – à financer de la recherche, des projets pilotes et des études. Ne pourrait-on pas considérer aujourd'hui que l'on doit passer à une autre étape ? Ce fonds Bas-carbone doit servir pour toute une série d'études, mais il nous semble que des études, au niveau technologique, sont abouties. Il serait temps de passer à du concret et à un développement plus massif et d'avancer dans ce milieu.

Je prends un dernier exemple. Je comptais faire cette intervention dans le cadre de mon intervention globale au niveau de l'analyse budgétaire et je vous en parle ici. On annonce dans le budget 2022 vouloir financer via ce fonds des projets pilotes en vue d'en tirer les leçons en matière de communautés d'énergie. J'avais cru comprendre, lors de la dernière question que je vous avais posée, que l'on allait venir avec un décret début d'année 2022 au niveau des communautés d'énergie et que l'on était à une autre étape que de financer des études ou des projets pilotes.

Le fonds, pour mon groupe, c'est oui. Comme je vous l'ai dit lors de la dernière commission, la majorité sera à vos côtés, mais, de grâce, mettons les bouchées doubles pour que l'argent qui se retrouve dans ce fonds serve à mettre des projets en route dès 2022. C'est ce que demandent les Wallons.

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

M. Florent (Ecolo). – Monsieur le Ministre, vous aviez annoncé lors de l'ajusté budgétaire précédent la création de ce fonds Bas-carbone et résilience ainsi que la création, dans la foulée, d'une UAP.

La Région wallonne crée un outil, une personnalité juridique, afin de mobiliser les fonds engagés qui sont destinés à l'émergence d'une société bas-carbone.

C'est une UAP, il faut le souligner, qui n'aura pas de personnel spécifique et qui n'engendrera aucun coût additionnel de gestion puisque c'est l'AWAC qui en assurera la gestion. Les raisons sont assez évidentes, comme vous l'aviez expliqué de manière assez précise : les complexités et les contraintes du fonds Kyoto, la nécessité d'avoir une flexibilité et une certaine rapidité d'exécution dans l'engagement des moyens ainsi que les contraintes du code 8.

Ce fonds permet également de ne pas respecter l'annualité, ce qui n'est pas un problème en soi à partir du moment où il y a une base décrétale, ce qui sera le cas aujourd'hui, mais qui permet que les crédits qui n'auraient pas été écoulés puissent être récupérés et ensuite utilisés de manière pertinente les années suivantes. Cela répond aux besoins que nous avons.

Le Plan de relance de la Wallonie est financé notamment par des fonds européens qui vont nous permettre de disposer de moyens très importants pour la transition et la société bas-carbone. Il y a un corollaire à cela, qui est la nécessité de bien les utiliser, de manière pertinente et fluide. C'est à cela que ce fonds va servir, à vous-même et à la ministre de l'Environnement, dans les différents projets cités.

C'est la raison pour laquelle notre groupe soutiendra la création de cette UAP de type 1 et votera le décret.

Dernier élément, j'ai entendu que ce fonds retirait une partie de la transparence. Je pense que c'est plutôt le contraire puisqu'il permet au Parlement d'avoir une assise parlementaire sur un décret. C'est important et cela n'enlève en rien le contrôle parlementaire que nous continuerons d'exercer sur les différentes actions financées via ce fonds. Il est inexact de dire que cela relève de la transparence. C'est simplement plus clair et plus juste d'un point de vue parlementaire.

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

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, chers collègues, le projet de décret qui nous est présenté s'inscrit pleinement dans la transition énergétique dans laquelle nous nous sommes, toutes et tous, engagés et vise à apporter un complément dans les actions visant à accélérer celle-ci. La transition énergétique vers une

société bas-carbone se fera de manière transversale via une multitude d'actions dans divers domaines qui seront complémentaires les uns par rapport aux autres.

Pour rappel, le rapport du GIEC, la COP26 ainsi que les problèmes climatiques que nous avons rencontrés et connus dernièrement nous ont rappelé qu'il fallait retrousser ses manches et continuer à travailler sans perdre de temps, car nous menons une course contre la montre. Tout le monde en est bien conscient. La création d'un fonds visant à lancer des marchés publics et à subventionner des projets verts ne peut être que salutaire. C'est pour cela que notre groupe – le groupe socialiste – marquera son intérêt pour la création de cette unité d'administration publique.

Bien que sur le fond le projet est totalement louable, je souhaiterais néanmoins poser quelques questions. Je vais le faire dans la foulée, si vous le permettez, Monsieur le Président, comme cela on aura épuisé le sujet.

Dans le budget initial de l'exercice 2021 ainsi que dans l'ajustement de celui de 2020, on pouvait déjà constater l'existence d'une UAP portant le même nom et étant alimentée de 17 millions d'euros. Dès lors, je souhaiterais, Monsieur le Ministre, savoir pourquoi le présent projet de décret arrive alors qu'un poste budgétaire ayant la même appellation existe déjà et comprend même une dotation.

Deuxième question. Il est indiqué dans le décret que la création de ce fonds – je rejoins évidemment certains collègues – sera complémentaire au fonds wallon Kyoto. Pouvez-vous, Monsieur le Ministre, nous indiquer de manière synthétique quelles sont les différences entre ces deux fonds ? J'avais à l'esprit que ces deux fonds poursuivaient le même objectif. D'un point de vue de simplification de nos outils, n'aurait-il pas été préférable qu'un seul organisme développe et soutienne les projets s'inscrivant dans la transition climatique.

Dans l'avis de l'Inspection des finances – je pense qu'un collègue l'a également abordé –, il y a une recommandation qui m'a un peu surpris, car celle-ci est fort critique à l'égard de la création de ce fonds. Elle dit : « L'Inspection recommande d'envisager la suppression de l'UAP au regard du très faible intérêt concret que celle-ci représente par rapport à l'intégration directe de ses missions au sein de l'administration et de leur financement ». Comment justifiez-vous l'importance et la plus-value – il y en a certainement une, mais j'aimerais que vous nous l'expliquiez – de la création de ce fonds en réaction à la recommandation de l'Inspection ? Pouvez-vous également nous citer un exemple d'initiative individuelle qui pourrait être subventionnée et donner un exemple de marchés publics qui pourraient être lancés grâce à ce fonds ?

À la lecture, et j'en termine, Monsieur le Président, du projet de décret, il est clairement indiqué que vous êtes le ministre de tutelle de cette unité d'administration publique. Or, les projets subventionnés pourraient relever de l'Agriculture, de l'Environnement, du Logement dont vous ne disposez pas des compétences ou de la tutelle. Comment allez-vous opérer la sélection des projets ou donner le feu vert aux subventions ? Comment allez-vous vous organiser avec vos collègues du Gouvernement ? En cas de désaccord, est-ce vous, en qualité de ministre de tutelle, qui allez trancher ?

M. le Président. – Merci. Y a-t-il encore des interventions à ce stade ? Non. On peut passer la parole au ministre et j'ai demandé à ce que l'on ouvre les portes parce que je trouve que l'on a atteint le maximum de la capacité possible ici. Ce sont les conditions sanitaires. Si vous avez froid, mettez votre manteau.

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Merci, Monsieur le Président. Merci, Mesdames et Messieurs les Parlementaires, pour vos nombreuses interventions.

D'abord, je note bien l'intérêt pour les projets qui pourront être menés grâce à ce fonds. Je pense que personne n'a contesté l'intérêt des sujets et des projets. On est dans des matières pour lesquelles il y a une attente importante, que ce soit du côté des pouvoirs locaux, des entreprises, des citoyens et surtout des objectifs que nous devons atteindre. Comme M. Douette nous le disait, d'une certaine façon, ce n'est pas le nombre de projets avec une attente d'accélérer et de concrétiser rapidement qui manque. De ce point de vue là, je pense qu'il n'y a pas de difficulté.

Pourquoi y a-t-il création ? D'abord, ce fonds est un outil. Je dirais qu'il a deux raisons principales à la constitution.

La première est de faire exister le sujet de ce fonds, le nom de ce fonds, c'est-à-dire Bas-carbone et résilience. Il y a une nécessité que la Région identifie des actions et des lignes budgétaires dans le temps, de manière plus évidente, sur ces deux sujets qui sont montés en puissance ces dernières années. Cela permettra donc d'avoir un outil qui est pérenne dans sa structuration, dans son existence, et qui permet de mettre en évidence ce type de matière et ce type d'action, ce qui était moins évident avec le fonds Kyoto, qui était plus en lien avec l'utilisation des quotas de CO_2 et uniquement climat.

La deuxième chose est la pluriannualité budgétaire que permet une UAP de type 1 que sera ce fonds, ce qui n'est pas le cas du fonds Kyoto, qui garde le principe de l'annualité. L'intérêt de cette pluriannualité est de pouvoir mener des projets dans la durée, de pouvoir alimenter ce fonds de différentes façons et d'avoir une vision et une programmation pluriannuelles,

contrairement aux autres lignes budgétaires. Ce que l'on peut faire ou non avec ce fonds, ce n'est pas tellement l'objet. Ce qui sera financé par ce fonds pourra être aussi financé par des lignes budgétaires classiques, sauf que l'on serait alors uniquement dans de l'annualité, tandis qu'ici on est dans une programmation pluriannuelle. C'est l'intérêt qui a été envisagé.

Par rapport à son alimentation, nous avions espéré déjà pouvoir l'utiliser en 2021, mais la mise en œuvre a été plus longue que prévu. Nous n'avons donc pas pu utiliser le mécanisme du fonds pour les projets que nous voulions mener et nous avons dû le faire sur les lignes classiques. Par contre, pour cette année-ci, nous avons prévu de pouvoir l'activer dès que les étapes de constitution seront terminées puisque, après l'adoption par ce Parlement, il y a encore d'autres étapes de mise en œuvre par arrêté au niveau du Gouvernement et, à ce moment-là, l'outil sera tout à fait disponible. Ce sera le cas courant de l'année 2022.

L'intérêt de ce fonds est surtout dans la durée, dans une vision pluriannuelle et au-delà de cette législature. Ce n'est pas uniquement pour 2022. C'est le fait d'installer une dynamique dans la durée.

Quels projets pourra-t-on faire ? Ils ont été évoqués à la fois dans le projet et aussi dans les documents budgétaires. J'ai cité tout à l'heure toute une série de sujets. Il y a la place pour beaucoup d'initiatives, que ce soit vers les citoyens, que ce soit vers les pouvoirs publics, que ce soit des initiatives propres de la Région ou que ce soit aussi avec des entreprises, Monsieur Hermant.

Nous ne visons pas du tout à ce que tous nos budgets destinés au climat, à l'environnement, dans ce cas-ci à la résilience, ou à l'isolation des bâtiments par exemple, soient destinés au secteur privé. C'est complètement faux. Si vous examinez l'ensemble des lignes budgétaires que nous avons à gérer, une partie mise sur la collaboration avec le secteur privé, non pas pour augmenter ses bénéfices, mais pour faire en sorte que certaines activités économiques soient soutenues dans un premier temps ; je pense par exemple à certaines activités de recherche, au déploiement de l'hydrogène, des activités qui ne se feront pas sans le soutien public parce qu'à ce stade elles ne sont pas rentables sur le marché économique. Cependant, dans un second temps, ces activités peuvent se poursuivre sans l'intervention directe des pouvoirs publics.

Les destinataires des actions qui seront mises en œuvre par ce fonds sont multiples et visent surtout à respecter l'objet du fonds, c'est-à-dire aller vers une société progressivement bas-carbone et résiliente, et donc capable d'anticiper et de s'adapter aux crises que malheureusement nous devons préparer pour le futur.

Vous avez raison de souligner que plusieurs ministres sont concernés. Les ministres peuvent changer avec le temps et les paquets de compétences évoluent avec le temps. Ici, c'est le ministre du Climat qui a la tutelle sur le fonds, tel que c'est prévu dans le décret. C'est uniquement le ministre du Climat suite à une remarque de l'Inspection des finances qui estimait préférable qu'il n'y ait qu'un seul ministre de tutelle, mais cela ne change pas grand-chose puisque c'est de toute façon le Gouvernement qui adopte la programmation du fonds, comme pour les différents fonds. On crée ici le cadre juridique. Dans les budgets annuels au Parlement, on donne les montants d'alimentation. On a le débat budgétaire général, comme pour toutes les autres AB. La programmation précise du fonds est adoptée par le Gouvernement, comme pour tous les autres fonds. C'est dans ce cadre que tous les ministres sont associés et que d'autres compétences ministérielles peuvent être impliquées.

L'AWAC, bien entendu, est tout à fait capable de gérer cette compétence.

Je signale d'ailleurs, par rapport à la cotutelle initiale qui avait été envisagée, que justement l'AWAC concerne également la ministre Tellier. De ce point de vue, il n'y avait aucune difficulté. L'AWAC est l'administration, c'est un service particulier de l'administration qui est tout à fait en capacité de gérer ces dossiers et en lien avec le Gouvernement.

Il est vrai aussi, Monsieur Florent, que nous avons prévu l'engagement d'une personne spécifiquement sur la gestion de ce fonds dans le cadre des plans d'engagement de l'administration. Si l'on multiplie les initiatives et les appels à projets, il faut évidemment qu'il y ait une capacité de gestion au niveau de l'administration qui soit suffisante. On s'inscrit donc dans ce cadre-là.

Pour ce qui concerne les aides d'État et les questions de recours, Monsieur Matagne, dans le cas où il y aurait des dossiers qui concerneraient les entreprises, nous allons évidemment respecter la législation, comme nous le faisons pour le reste d'ailleurs. Nous sommes en train de devoir corriger un souci d'aide d'État dans le cadre des accords de branche, comme vous le savez, qui résulte d'une décision antérieure. Ce n'est évidemment pas quelque chose avec lequel on doit beaucoup tergiverser. Nous respectons bien entendu la législation. Les types d'appels, les modalités de recours, et cetera, vont dépendre au cas par cas de chaque projet. On ne peut pas donner de réponse générale à cela. Ici, on donne un cadre général via le décret, comme pour les autres fonds, c'est exactement la même chose que si l'on mettait via le fonds Kyoto ou le Fonds de l'environnement ou d'autres fonds encore. On crée simplement ici l'outil qui permettra d'accueillir un certain nombre de projets et qui donc seront mis en œuvre au cas par cas en fonction de chaque projet précis.

Monsieur le Président, j'ai l'impression que j'ai plus ou moins répondu à l'ensemble des interventions.

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

M. Hermant (PTB). – Merci pour vos explications.

Le point sur le fait de pouvoir reporter des montants non liquidés d'une année à l'autre, il y a quand même une attention à porter, parce que, quand on voit les différents fonds aujourd'hui existants, si l'on parle du fonds Kyoto, ce sont plusieurs centaines de millions d'euros qui sont toujours là dans l'attente d'être dépensés. En ce qui concerne le fonds Énergie, si mes souvenirs sont bons, ce sont plusieurs dizaines de millions d'euros qui sont là en attente d'être dépensés. L'argent doit être dépensé maintenant pour des problèmes concrets. Il y a là un point qui est quand même important.

Pour le reste, on reste quand même toujours sur notre faim par rapport à la question des moyens qui sont attribués à ce fonds et qui ne sont pas attribués à des articles budgétaires clairs dans le budget pour que l'on puisse voir, une fois que l'on discute du budget, clairement où vont les moyens. On le voit pour d'autres fonds, comme le Fonds de résilience. Il y a des moyens pour telle entité, telle entité, telle entité. Puis, dans les articles budgétaires, on voit qu'il y a des moyens qui sont attribués : parfois, cela monte ; parfois, cela descend. Il y a un flou qui est entretenu par l'utilisation de ces fonds. On craint que cela soit à nouveau le cas pour ce nouveau fonds. C'est pour cette raison que l'on a des doutes sur la création de cet outil.

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

M. Matagne (cdH). – Merci à M. le Ministre pour ses réponses.

Mis à part M. Florent qui joue les gardes du corps, les boucliers, c'est bien normal, à votre égard, Monsieur le Ministre, j'entends quand même des réticences de la part de vos partenaires de majorité, à la fois du MR et des socialistes, qui posent exactement les mêmes questions que nous.

Vous justifiez ce nouveau fonds par le fait de faire exister, respecter l'objet du fonds. Un fonds, quelle que soit son appellation, quel que soit son nom, cela ne change rien, du moment que l'utilisation de ce fonds est la bonne, c'est ce qui compte, de mon point de vue. Puis, vous nous dites que le fonds Kyoto est plus en rapport avec le climat. Si le bas-carbone et la résilience ne sont pas en rapport avec le climat, je ne sais pas ce qui va l'être.

On entend aussi des difficultés à utiliser les codes 8. Je ne suis pas un spécialiste budgétaire, mais je lis aussi que la Cour annonce que 50 millions d'euros du fonds Kyoto peuvent être hors codes 8. Là, je ne comprends pas non plus l'argument.

En ce qui concerne la pluriannualité, vous nous dites que cela permet d'avoir des politiques sur le long terme. Je ferai quand même remarquer que toutes les structures publiques sont obligatoirement amenées aujourd'hui à faire une programmation budgétaire sur plusieurs années. Le fait d'avoir un budget annuel, cela n'empêche pas d'avoir une politique structurelle. Là, je ne comprends pas non plus votre argumentation. Je trouve qu'elle n'a pas de sens.

Vous nous dites que vous suivez l'avis de l'Inspection des finances pour ce qui concerne la tutelle, à savoir un seul ministre de tutelle. Par contre, vous ne le suivez pas sur le fond du problème qui consiste à dire que ce nouveau fonds est inutile. Ce n'est pas moi qui le dis, c'est l'Inspection des finances et la Cour.

J'entends M. Florent nous dire : « Il n'y a pas de personnel supplémentaire pour cette UAP et donc pas de surcoût. » Vous dites, quelques minutes plus tard, qu'il y a bien une personne engagée pour gérer ce nouveau fonds. Une personne, dans l'ensemble, ce n'est pas grand-chose, me direz-vous, mais cela plus cela plus cela, ce sont les petits cours d'eau qui font les grandes rivières, comme vous le savez.

Enfin, je ne peux pas déroger à cette position, c'est un nouveau fonds pour lequel il n'y a pas de ligne budgétaire. Par contre, le cavalier budgétaire est toujours bien dans votre budget. Faites-moi donc comprendre où est la logique. Vous venez en même temps avec un nouveau décret, qui est censé amener plus de transparence et d'élégance par rapport à un cavalier budgétaire, mais le cavalier est toujours dans votre budget, que l'on va analyser dans quelques minutes, et par contre on a ce nouveau fonds.

Nous voterons contre cette proposition parce que nous pensons qu'elle n'est ni stratégique ni performante.

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

M. Douette (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour vos réponses. Je suis ravi de savoir que je ne suis pas garde du corps aujourd'hui. Ce serait une fonction complémentaire et donc du cumul.

Pour répondre à M. Matagne, mon parti est bien pour la création de ce fonds. Ce dont nous voulons être sûrs, c'est une meilleure lisibilité, que ce soit pour nous, parce que notre objectif est de travailler tous ensemble vers un positif et des résultats, ou que ce soit pour l'ensemble de porteurs de projets. Il y a le fonds Kyoto, il y a les AB traditionnels dans lesquels chacun doit s'inscrire et dans lesquels il y a les projets et il y a ce nouveau fonds qui apparaît.

Si je peux essayer de réexpliquer notre demande, c'est d'avoir une meilleure lisibilité dans la répartition des différents acteurs qui pourront bénéficier de ces fonds. Vous avez parlé de recherche et de projets qu'il faut lancer sur un aspect pluriannuel. Je comprends que

des projets vont s'inscrire dans un AB parce qu'ils se font de manière annuelle avec un suivi récurrent. On connaît le fonctionnement.

Ce qui serait intéressant pour l'ensemble des collègues, quel que soit le parti, c'est d'avoir une ventilation de la partie qui est dédiée à de nouveaux projets un peu novateurs, comme la recherche – il en faut certainement –, et d'autres qui ont passé l'étape de la recherche, qui aimeraient passer à la vitesse supérieure, pour lesquels il y a un risque, qui ont peut-être du mal à se retrouver dans une structure d'AB et pour lesquels le fond Kyoto, via le code 8, est difficile à mettre en œuvre. On doit utiliser ce fonds, non pas pour ne faire que de la recherche, mais pour activer et mettre en place des projets dès 2022.

Si vous pouviez nous faire une ventilation – cela peut attendre la rentrée, mais peut-être pas le mois de juin – en disant : « Dans le fonds Kyoto, on peut ventiler la recherche comme ceci, tel secteur ou tel secteur », comme on le fait dans différents secteurs de l'énergie, pour que chacun puisse savoir également à quelle sauce il va être mangé et savoir quelle aide publique il peut espérer, soit via le fonds Kyoto, soit via un AB, soit via ce nouveau fonds, afin de pouvoir comprendre comment on peut avancer. L'objectif final est bien celui-là.

Pour conclure, je reviendrai sur l'intervention de M. Hermant, qui associait le grand méchant libéral au partenaire privé-public. Vous savez que je suis un fan de ce genre de projet. Je peux vous inviter à voir des projets qui fonctionnent. Ils ne fonctionnent pas tous, je dois bien vous l'avouer. Quand ils sont mal organisés et quand ils ne sont pas bien cadrés, ni du côté du privé ni du côté du public, c'est une catastrophe. Là, je peux vous rejoindre. Cela dit, quand ils sont bien encadrés, ils permettent de faire des leviers et de démultiplier l'action de l'argent public. C'est là que c'est important. Votre parti doit arrêter de se braquer sur cette partie. Je veux bien entendre qu'il y a eu des catastrophes et que des projets ont été mal ficelés, mais il y en a qui ont été bien ficelés et, malheureusement, avec l'état de notre budget wallon, il faudra bien que l'on puisse s'appuyer de manière intelligente sur le privé pour démultiplier et permettre à l'ensemble des acteurs qui ont envie de financer à côté du public de beaux projets d'entrer dans la danse. Si vous faites un blocage complet sur cela, vous vous voilez la face, car ce n'est pas uniquement avec l'argent public que l'on va y arriver.

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

M. Florent (Ecolo). – Je suis agréablement surpris de cette nouvelle fonction de *bodyguard* parce je ne pensais pas que ma carrure m'y amènerait un jour.

(Réactions dans l'assemblée)

Plus sérieusement, je pense que M. Matagne a résumé lui-même le problème avec le fonds Kyoto : 50 millions d'euros peuvent sortir du code 8, cela y laisse quand même 100 millions qui ont des contraintes budgétaires importantes.

Monsieur le Ministre, vous l'aviez expliqué il y a à peu près un an lors du budget précédent, ce fonds Bas-carbone et résilience permettra donc cette flexibilité à la fois sur l'allocation des moyens et à la fois sur la plurianualité, vous l'avez dit.

J'y vois aussi un autre intérêt qui n'a pas été mentionné, c'est que ce cadre juridique nous permettrait, je suppose – je ne vous ai pas posé la question, mais je pars du principe – qu'il y ait un intérêt à recevoir aussi des financements européens notamment qui visent la transition carbone.

Je pense qu'avoir un cadre juridique qui encadre assez précisément les différents projets qui peuvent être financés via ce fonds sera aussi un élément à faciliter cette réception de moyens supplémentaires.

Dernier point, vous êtes critiqué, Monsieur le Ministre, parce que vous n'aviez pas, dans votre budget, une ligne budgétaire aujourd'hui pour utiliser ce fonds, mais vous auriez été le premier à être critiqué – et votre garde du corps n'aurait rien pu y faire – si vous l'aviez fait sans avoir le cadre décrétal voté.

Je pense qu'il faut faire les choses dans l'ordre : d'abord avoir le cadre de cette UAP correctement voté par le Parlement et puis ensuite il y a l'eau et les moyens. Je pense que c'est assez simple à comprendre.

M. le Président. – Monsieur Florent, vous rentrez bien dans votre nouveau costume. Je vous félicite. C'est remarquable.

La parole est à M. Fontaine.

M. Fontaine (PS). – Je vais essayer de rentrer dans mon costume aussi, Monsieur le Président.

Simplement, en réponse à notre collègue du cdH, c'est dire que ce n'est pas parce que nous posons des questions que nous sommes réticents par rapport au projet global.

Je l'ai bien dit dans mon introduction, le projet a le mérite d'exister. Certes, il y a eu des constats. Certes, il y a eu des remarques des différentes inspections. Nous nous sommes positionnés clairement en disant que l'on soutiendrait évidemment ce projet-là, mais que nous avions néanmoins quelques questions.

On a des réponses à nos questions. Je pense que c'est très clair comme cela.

M. le Président. – M. le Ministre souhaite-t-il ajouter quelque chose par rapport aux remarques ?

Non.

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

Examen et vote des articles

M. le Président. – Je vous propose de passer à l'examen et au vote des articles du projet de décret portant création d'une UAP de type 1 « Fonds, Bas-carbone et Résilience » (Doc. 734 (2021-2022) N° 1).

Art. 1er à 3

Les articles 1er à 3 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 1er à 3 sont adoptés par 8 voix contre 1.

Art. 4 et 5

Les articles 4 et 5 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 4 et 5 sont adoptés par 7 voix contre 1 et 1 abstention.

Art. 6 à 9

Les articles 6 à 9 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 6 à 9 sont adoptés par 8 voix contre 1.

Art. 10

L'article 10 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 10 est adopté par 7 voix contre 1 et 1 abstention.

Art. 11 et 12

Les articles 11 et 12 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 11 et 12 sont adoptés par 8 voix contre 1.

Vote sur l'ensemble

M. le Président. – Nous allons voter sur l'ensemble du projet de décret portant création d'une UAP de type 1 « Fonds, bas carbone et résilience » (Doc. 734 (2021-2022) N° 1).

Par 7 voix contre 1 et 1 abstention, la Commission de l'énergie, du climat et de la mobilité recommande l'adoption du projet 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.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À LA PRISE EN CHARGE PAR LE GOUVERNEMENT WALLON DES FACTURES D'ÉLECTRICITÉ POUR LES MÉNAGES SINISTRÉS EN SUITE DES INONDATIONS DE JUILLET 2021 EN WALLONIE, DÉPOSÉE PAR MM. LIRADELFO, MUGEMANGANGO, HERMANT, MME BERNARD, MM. DUPONT ET BEUGNIES (DOC. 725 (2021-2022) N° 1)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de résolution visant à la prise en charge par le Gouvernement wallon des factures d'électricité pour les ménages sinistrés en suite des inondations de juillet 2021 en Wallonie, déposée par MM. Liradelfo, Mugemangango, Hermant, Mme Bernard, MM. Dupont et Beugnies (Doc. 725 (2021-2022) N° 1).

À la demande de ses auteurs, l'examen de ce point a été reporté à quinzaine.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

INTERPELLATION DE M. HERMANT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA RECONSTRUCTION DES PONTS SUITE AUX INONDATIONS DE JUILLET 2021 »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la reconstruction des ponts suite aux inondations de juillet 2021 ».

Mme Nikolic se joint à l'interpellation.

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

M. Hermant (PTB). – Monsieur le Ministre, la reconstruction suite aux inondations est un chantier immense pour notre Région. Il faut reconstruire ce qui a été détruit, mais également développer les infrastructures, les améliorer pour l'avenir.

Dans ce cadre, la sollicitation des communes pour mener ce travail de reconstruction pose problème. La Ville de Verviers, déjà fortement touchée par la pauvreté avant les inondations, a aujourd'hui un trou de 7,6 millions d'euros pour boucler son budget et

envisage des mesures d'austérité et d'économie, alors que, plus que jamais, la population a besoin d'aide et d'investissement.

Au-delà de l'aide financière, la Région pourrait offrir une aide opérationnelle. En effet, il y a beaucoup de compétences dans le Service public de Wallonie. D'ailleurs, le SPW MI s'est illustré en réalisant une analyse de stabilité de tous les ponts touchés en un temps record.

Mais, lors de son audition en commission d'enquête, Mme Marique, Secrétaire générale du SPW et Commissaire à la reconstruction, a confirmé que cette compétence était mobilisable. Pourtant, aujourd'hui, les communes paient des entreprises privées à prix d'or pour diriger les travaux sur les ponts.

Évidemment, nous ne pensons pas que la Région peut elle-même réaliser ces travaux. Cependant, elle pourrait tout à fait apporter son expertise pour préparer et diriger ces travaux. C'est d'ailleurs dans ce sens que semble avancer votre collègue, Mme Céline Tellier, pour ce qui est de la reconstruction des berges.

Ma question est simple : allez-vous mettre en place une Cellule régionale de direction des travaux de reconstruction des ponts ? Je vous remercie.

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

Mme Nikolic (MR). – Monsieur le Ministre, j'ai juste pour une petite question complémentaire et peut-être une petite réaction aussi.

Je vous avais interrogé par écrit au lendemain des inondations et vous aviez répondu à mes nombreuses questions que non seulement le SPW Mobilité et Infrastructures était intervenu par rapport aux ponts qui relèvent de sa compétence, mais avait été aussi aux côtés des communes pour faire une expertise et donner un avis sur les différents ponts.

Peut-être une question complémentaire. Il y a aussi des ouvrages de la SNCB qui ont été touchés, forcément dans les zones touchées par les inondations, à proximité aussi parfois de voiries régionales. Je pense par exemple au pont du Val-Benoît à Liège, donc juste à côté de la liaison A25-E40. Là aussi, y a-t-il eu une demande de la SNCB ou, proactivement, le SPW a-t-il aussi pu partager son expertise pour donner un avis de stabilité sur ces ouvrages-là ?

Pour le reste, vous m'avez aussi répondu que le SPW est resté disponible et que toute une série de travaux et d'études pouvait se faire en collaboration. Je ne veux pas du tout anticiper sur votre réponse, mais des questions que j'ai entendues de M. Hermant, je pense que l'on peut mettre cela en avant aussi.

Pour le reste, pour que des communes travaillent avec le privé, il faut de la main-d'œuvre disponible. On sait aussi la tension qu'il y a sur toute une série de matière première. Là, je pense donc que le privé peut être un partenaire du public. En tout cas, ce n'est pas quelque chose qui me choque, qui nous choque au MR.

Pour ce qui est de la réflexion sur l'état des finances d'une série de villes et communes, les inondations n'ont rien arrangé, mais je pense que les problèmes que rencontrent une série de communes ne peuvent pas être imputés uniquement aux inondations, que la Région wallonne fait déjà énormément. On peut citer le plan Oxygène du ministre Collignon et de l'ensemble du Gouvernement. Donc, il ne faut pas non plus tout mélanger. Merci.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Madame et Monsieur les Députés, les pluies exceptionnelles qui se sont abattues, les 13, 14 et 15 juillet, sur notre région sont à l'origine de crues et d'inondations historiques. Comme vous le savez, les dégâts causés sont considérables : des dégâts humains d'abord, mais aussi des dégâts matériels.

Les différents acteurs amenés à gérer l'urgence ont dû faire face à une situation totalement inédite et à des enjeux multiples.

Dans les jours suivant la catastrophe climatique de juillet, le SPW Mobilité et Infrastructures a aidé les communes. Il s'est tout de suite placé dans une situation d'aide pour les communes impactées, que ce soit au niveau des routes, des ouvrages d'art ou des voies hydrauliques, notamment pour la sécurisation des berges ou même au niveau du ramassage des déchets. Pour cette dernière mission, je souligne d'ailleurs qu'un budget de 2,5 millions d'euros a été dégagé alors qu'il n'entre pas dans les missions du SPW Mobilité et Infrastructures d'intervenir au niveau de la propreté publique dans telle situation. Toutefois, à situation exceptionnelle, nous avons mobilisé tous les moyens nécessaires pour faire face le mieux possible à la situation.

Au niveau des ponts, dans un premier temps, des agents du SPW Mobilité et Infrastructures ont inspecté de nombreux ouvrages d'art impactés dans les différentes communes et proposé des conseils de sécurisation des ponts aux administrations locales.

Dans un second temps, le SPW Mobilité et Infrastructures a apporté un soutien dans des inspections plus précises et a promulgué des conseils sur les principes de reconstruction des ponts endommagés. De plus, une aide dans la conception et dans la relecture des cahiers spéciaux des charges des travaux a été proposée. Les travaux sont ensuite réalisés par des entrepreneurs privés, comme c'est très souvent le cas au niveau de la

Région. Je lisais dans l'interpellation de M. Hermant que c'était mieux que ce soit la Région plutôt que le privé, mais ce sont des choses complémentaires. Les entrepreneurs, très souvent, sont des entreprises privées, mais elles travaillent sur base d'un appel d'offres et d'un cahier des charges défini par la Région. Le travail qui a été réalisé ici en assistance des communes est surtout pour définir ces cahiers des charges et articuler le suivi de ces travaux.

Pour poursuivre ce travail, et afin d'apporter une assistance technique pérenne aux communes, ce serait une hypothèse envisageable de créer une cellule spécifique au sein du SPW Mobilité et Infrastructures, tenant compte des événements tels que nous les avons connus et de la bonne collaboration, qui a d'ailleurs été très bien soulignée par les différents intervenants dans ce cas particulier. Toutefois, si l'on devait mettre en place cette assistance de manière permanente, cela nécessiterait des moyens budgétaires et humains complémentaires ou en tout cas identifiés.

Cette cellule pourrait avoir comme mission une aide dans les études des ponts communaux et une assistance dans le contrôle des chantiers. Elle permettrait aussi d'avoir une vue d'ensemble sur la reconstruction.

C'est cependant une réflexion qui doit être menée plus globalement au niveau du Gouvernement, en particulier avec mon collègue, le ministre Collignon. Certains services provinciaux pourraient également être impliqués, le cas échéant.

En tout cas, c'est une piste intéressante à investiguer. Cela n'a pas pu encore être le cas de manière approfondie pour le futur, tenant compte de l'intérêt d'avoir travaillé ensemble à une échelle plus importante et plus d'expertise pour l'encadrement de ce type de travaux. Ce sera donc une piste que nous poursuivrons en termes d'investigation pour le futur.

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

M. Hermant (PTB). – Je suis très content d'apprendre que vous êtes ouvert à la discussion. Pour faire avancer le débat, peut-être qu'il serait intéressant – j'entends ce que vous dites –, pour vous aider dans la discussion, que le Parlement se positionne là-dessus et puisse faire une motion soutenue par la majorité pour défendre ce genre de chose.

C'est quand même important que les services publics puissent être à la disposition des communes ; des communes qui sont pauvres, qui manquent déjà de moyens à la base et qui sont aujourd'hui confrontées à beaucoup de problèmes sur le terrain.

Nous suivrons cela de près.

M. le Président. – Monsieur le Ministre a commis un impair notoire. Il a oublié de répondre à Mme Nikolic.

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – C'est tout à fait exact, Monsieur le Président, je suis vraiment désolé.

Nous n'avons pas reçu de demande spécifique similaire de la part de la SNCB. Maintenant, Infrabel s'est montré très proactif très rapidement pour la reconstruction. Ils ont des services techniques d'une importance autre que ce dont peuvent disposer les communes individuellement, surtout les communes en état de sinistre. Donc, non, ils ont mobilisé leurs propres services techniques.

M. le Président. – Sans me mêler de la conversation, puisque je ne peux pas, je suis un témoin direct de la ligne 44, j'habite devant, Pepinster-Spa. Je croyais qu'elle était définitivement morte. Infrabel, ses équipes et des privés ont travaillé quasi 24 heures sur 24 et le 4 octobre, le train roulait à nouveau entre Pepinster et Spa. Ils ont fait un travail remarquable. Ceci simplement pour compléter. Je ne fais pas votre travail, Monsieur Florent, mais c'est parce que j'aime bien apporter des éléments concrets.

Maintenant que l'on vous a répondu, vous pouvez répliquer.

J'ai pris votre temps de parole, merci, Madame Nikolic.

La parole est à Mme Nikolic.

Mme Nikolic (MR). – Je vous rassure, je serai brève. Merci pour votre témoignage, Monsieur le Président. Merci pour votre réponse, Monsieur le Ministre.

Je peux témoigner aussi, chaque fois que je sors de chez moi je vois, en l'occurrence ici, les équipes du SPW à pied d'œuvre sur les berges de l'Ourthe à Liège et je tiens à souligner le travail qui a été fait, que ce soit au niveau des ponts, mais qui est encore fait sur le terrain par les équipes.

Je vous rejoins, Monsieur le Président, c'est pareil pour Infrabel, c'est pareil quand on voit aussi le travail que les équipes d'ORES ont fait sur le terrain. C'est vraiment à souligner.

Maintenant, Monsieur le Ministre, merci pour votre réponse par rapport à la SNCB, à Infrabel et à leur savoir-faire. Je pense quand même qu'il faut que l'on reste attentifs. Je citais le pont du chemin de fer du Val-Benoît. En cas de problème et d'intervention en urgence dessus, c'est aussi la Meuse et donc une voie de transport fluvial qui pourrait être impactée et je pense que la Région peut aussi, proactivement, être attentive et peut-être prendre des contacts avec la SNCB.

Merci en tout cas pour votre réponse.

M. le Président. – Des motions ont été déposées en conclusion de l'interpellation de M. Hermant. La première, motivée, a été déposée par M. Hermant (Doc. 769 (2021-2022) N° 1) et la seconde, pure et simple, par MM. Florent, Fontaine et Mme Nikolic (Doc. 770 (2021-2022) N° 1).

L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. HERMANT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA PÉTITION DE TEST-ACHATS CONCERNANT LES FACTURES ÉNERGÉTIQUES »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la pétition de Test-Achats concernant les factures énergétiques ».

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

M. Hermant (PTB). – Monsieur le Ministre, l'association de défense des consommateurs Test-Achats a mis en ligne une pétition qui a déjà récolté 25 000 signatures. Cette pétition dénonce « la prolifération des taxes et des prélèvements sur la facture d'électricité ».

Effectivement, on a fait l'exercice pour voir un petit peu ce qu'il y avait sur la facture d'électricité, ce qui, entre parenthèses, est un exercice particulièrement ardu en Belgique, pour savoir qui s'occupe de quoi en matière d'électricité. Les niveaux fédéraux, régionaux, et cetera, s'emberlificotent les uns, les autres.

On peut dire que la facture d'électricité est devenue une deuxième feuille d'impôts. La Région wallonne a une grande responsabilité dans cette situation, car votre gouvernement et les précédents ont décidé de faire payer, notamment, la politique des subventions aux énergies vertes par tous les ménages. Résultat : on retrouve une pléthore de prélèvements régionaux sur les factures. Par exemple l'obligation d'achat des certificats verts par les fournisseurs, la surcharge Elia, les obligations de service public des GRD, et cetera.

Pour un ménage avec une consommation moyenne, tous ces prélèvements wallons lui coûtent environ 160 euros par an, uniquement pour ce qui concerne les certificats verts et prélèvements régionaux en matière environnementale alors que dans le même temps, votre gouvernement aide de grandes entreprises comme GSK, AB-InBev, mais aussi ArcelorMittal et Caterpillar qui ont licencié massivement ces dernières années, sans parler de Total qui a ignoré pendant des années les conséquences de ses activités sur le réchauffement climatique.

Bref, vous aidez financièrement toutes ces entreprises à réduire leurs factures d'électricité via les accords de branche ou via les subsides dans le cadre du Carbon Leakage.

Monsieur le Ministre, allez-vous, comme le demande Test-Achats, diminuer voire supprimer les prélèvements wallons sur les factures d'électricité ? Avez-vous un plan pour cela pour les prochaines années ?

Allez-vous enfin prendre des mesures, d'ici la fin de l'année 2021, pour diminuer les factures d'énergie des ménages wallons ?

On en discutera aussi dans le budget puisque la question se pose là aussi.

Je vous remercie.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur le Député, j'ai pris connaissance de la pétition de Test-Achats et je comprends tout à fait le questionnement soulevé par cette organisation. Une série de choix ont été posés par le passé dont la prise en charge des coûts de réseaux par la facture d'énergie, ainsi qu'une série de surcharges comme celle des certificats verts, à tel point qu'aujourd'hui, le prix de l'énergie, en tant que tel, représente moins de la moitié du coût total de la facture.

Toutefois, j'aimerais revenir sur plusieurs éléments que vous avez mentionnés sur la question du soutien aux entreprises. Je tiens d'abord à vous rappeler que les activités d'ArcelorMittal et de Caterpillar se sont formellement délocalisées. Ces entreprises ne bénéficient donc plus d'aucun soutien en Région wallonne. Les entreprises comme GSK bénéficient de peu d'exonération, car elles ne sont pas considérées comme électro-intensives. Vos exemples ne sont dès lors sans doute pas tout à fait pertinents.

En outre, supprimer les soutiens octroyés aux entreprises électro-intensives contreviendrait au contrat signé avec elles dans le cadre des accords de branche, dont les clauses sont fixées jusqu'à 2024, et générerait un risque de délocalisation de ses activités en dehors de notre territoire. Une précarité industrielle n'est souhaitable, ni pour les entreprises, ni pour les travailleurs, ni pour la Région. Il faut donc trouver un équilibre. La DPR le prévoit d'ailleurs spécifiquement : « Le Gouvernement identifiera les consommateurs électro-intensifs et soumis à une concurrence étrangère et leur proposera des tarifs adaptés en réformant les mécanismes existants en vue de maintenir l'attractivité énergétique et de les protéger d'une concurrence déloyale. Ces aides doivent aller de pair avec des efforts ambitieux de réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre. Le soutien octroyé

doit être neutre pour les consommateurs résidentiels, les PME et le budget régional ».

Par ailleurs, de nombreuses dispositions existent pour soutenir les ménages à faire face à leur facture d'énergie. Les aides à la rénovation constituent un levier incontournable pour réduire la facture de manière structurelle. Le dispositif des primes simplifiées permettra au ménage d'y avoir accès, sans audit, pour les travaux de toiture et les travaux de moins de 3 000 euros. Dans le cadre de la crise covid, le dispositif conjoncturel de clients protégés a été mis en place et permet aux ménages qui bénéficient de cette protection de bénéficier du tarif social pendant un an. Dans le cadre des inondations, une aide exceptionnelle de 550 euros est octroyée aux ménages sinistrés ayant dû faire face à une dépense énergétique imprévue. Des moyens complémentaires ont été octroyés aux CPAS dans le cadre de la crise covid et des inondations pour soutenir les ménages et pour honorer leurs factures. Ce sont donc pas mal d'initiatives qui s'additionnent pour gérer cette situation. Une évaluation et un renforcement des dispositifs de soutien aux ménages en situation de précarité énergétique sont prévus dans le Plan wallon de sortie de la pauvreté. Ces actions figurent, bien entendu, parmi les priorités de travail pour les mois à venir.

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

M. Hermant (PTB). – Vous ne répondez pas vraiment à la question. Il s'agit d'un chantier important. Ce qui est pointé du doigt par Test-Achats, c'est le fait que la facture représente aujourd'hui une feuille d'impôt *bis*. Vous ne niez pas cela, vous dites effectivement qu'il y a des prélèvements régionaux, et cetera. Le problème c'est que vous ne faites pas de proposition pour y remédier. On reviendra certainement avec des propositions dans les jours et semaines qui viennent.

Il y a quand même, par rapport aux accords de branche, un deux poids, deux mesures. Il y a d'un côté des gens qui sont aidés et, de l'autre, on met toutes les charges sur les familles, sur la classe travailleuse. Vous parliez de l'aide aux ménages précaires qui est prévue dans le budget, c'est 6 millions d'euros. Les mécanismes des certificats verts, c'est 500 millions d'euros qui vont en subsides à toutes les entreprises qui produisent de l'énergie verte. On est là dans une tout autre échelle. C'est ce deux poids, deux mesures que nous voulons pointer du doigt. Nous espérons vraiment que cette situation va changer.

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

INTERPELLATION DE M. MATAGNE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE SUIVI DU DOSSIER SMARTMOVE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le suivi du dossier SmartMove ».

MM. Hermant, Douette et Florent se joignent à l'interpellation.

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

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, durant votre présence à Glasgow, la section législation du Conseil d'État a rendu son avis sur le projet de taxe kilométrique SmartMove. Selon la presse, trois avis du Conseil d'État ont été rendus. Nous disposons uniquement des comptes rendus de la presse ainsi que de quelques passes d'armes par médias et parlements interposés concernant la portée à donner à ces trois avis. Toujours selon la presse, il apparaît que le Conseil d'État estime que la Région de Bruxelles-Capitale doit tout mettre en œuvre pour parvenir à un accord de coopération concernant la mise à zéro de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation dans l'objectif de ne pas exclure les véhicules en leasing du nouveau régime fiscal.

Le ministre bruxellois Alain Maron a estimé le 23 novembre que ces avis étaient très clairs : « Les autres Régions ont obtenu des réponses à toutes les questions qu'elles posaient et le Conseil d'État valide globalement notre dispositif ». Pourtant, vous avez dit rigoureusement l'inverse, Monsieur le Ministre, en séance plénière du 24 novembre 2021 : « Cet avis du Conseil d'État donne une certaine raison à la Région bruxelloise sur le fait qu'elle est dans sa compétence, mais il soulève aussi d'autres problèmes, notamment sur la question des véhicules de leasing, où il dit clairement qu'il y a un problème qui n'est pas réglé ». La ministre bruxelloise Elke Van den Brandt a quant à elle estimé le 30 novembre que l'avis du Conseil d'État permettait à la Région bruxelloise d'avancer seule, le cas échéant.

Monsieur le Ministre, pourrait-on, s'il vous plaît, arrêter ce carrousel infernal ? Que dit vraiment le Conseil d'État ? Peut-on déduire des avis du Conseil d'État que, en l'absence d'accord de coopération concernant la fiscalité automobile des véhicules de leasing, la taxe kilométrique SmartMove ne pourrait pas et ne pourrait jamais s'appliquer à ces véhicules ?

Ce sujet est trop important que pour laisser ces trois avis dans les archives du Conseil d'État. Il est primordial que les parlementaires wallons, mais aussi bruxellois et flamands puissent avoir accès à un avis juridique d'une telle importance. Comptez-vous transmettre au Parlement wallon une copie de ces trois

avis du Conseil d'État ? C'est la demande que nous formulons ce jour.

J'aimerais également vous interroger en ce qui concerne la suite des discussions et plus précisément sur la position du Gouvernement wallon quant à la suite à donner aux négociations. M. le Ministre Borsus a déclaré en séance plénière du 10 novembre : « À mon estime, il y a désormais un vice absolu dans le processus tel qu'il est proposé. Il ne sait pas survivre juridiquement à l'avis du Conseil d'État, mais c'est mon humble avis personnel. Nous n'avons pas encore eu le temps d'en discuter ». En ce qui vous concerne, Monsieur le Ministre, vous avez dit le 24 novembre en séance plénière : « Il y a clairement matière à poursuivre la discussion. C'est dans ce cadre que nous nous inscrivons ». La porte est déjà moins fermée que ce que votre collègue vice-président affirmait début de ce mois, même s'il faut reconnaître que vous avez également dit « n'accepter aucune décision unilatérale », et vous vous y êtes engagé.

Qu'en est-il des discussions au Comité de concertation ? Le 24 novembre, toujours, vous disiez qu'elles n'avaient pas encore eu lieu. Pourtant, le 30 novembre, la ministre bruxelloise Elke Van den Brandt disait à *La Libre* que le projet était bien sur la table du Comité de concertation. Où est donc ce texte, Monsieur le Ministre ? A-t-il été discuté au CODECO, oui ou non ? A-t-il été discuté dans des groupes de travail depuis votre intervention du 24 novembre dernier ? Avez-vous l'occasion de discuter avec vos collègues du Gouvernement wallon à propos de la position à désormais avoir sur ce dossier ? Le Gouvernement partage-t-il l'avis personnel de son vice-président, Willy Borsus, selon lequel le projet bruxellois contient un vice absolu ? Allez-vous continuer à négocier avec les autres Régions en ce qui concerne la soumission des véhicules de leasing à la taxe kilométrique ?

J'en viens à la portée de ce que les Bruxellois souhaitent instaurer. Dans son interview du 30 novembre, la ministre Van den Brandt revient sur l'application d'une taxe kilométrique sur l'ensemble du territoire belge ou, a minima, sur le territoire de la zone métropolitaine bruxelloise, ce qui inclut le Brabant wallon. Je la cite : « Si vous habitez en Ardenne, on sait qu'il n'y a pas la même offre de transport qu'en centre-ville. Ce sera beaucoup plus efficace si c'est réalisé à l'échelle du pays ou de la zone métropolitaine, c'est-à-dire une zone plus large que Bruxelles ». Elle termine avec une sympathique menace : « Si Bruxelles avance seule, oui, l'impact sera négatif sur les navetteurs ». Rien que cela !

Étant donné que Mme Van den Brandt a la science infuse, vous a-t-elle expliqué comment son système compenserait l'évidente perte fiscale réalisée au détriment de la Région wallonne ? Plus de la moitié du territoire wallon est rural, comme vous le savez, Monsieur le Ministre : 163 des 253 communes wallonnes comptent moins de 12 000 habitants et plus de 1 million de Wallons vivent dans ces communes. Avec le modèle de Mme Van den Brandt, ce sont des millions d'euros de recettes fiscales qui disparaissent automatiquement, sauf évidemment à compenser sur le dos des Wallons. Le Gouvernement va-t-il donner suite à cette demande de la ministre bruxelloise de la Mobilité et négocier une taxe kilométrique applicable en Wallonie ? C'est donc ma question, Monsieur le Ministre.

Plus tôt ce mois-ci, un article de presse de *L'Écho*, publié le 13 novembre, confirmait le fait que le Gouvernement bruxellois tablait, à présent, sur une entrée en vigueur après 2024. Reprenons ce passage de l'article en question : « Les partis de la majorité bruxelloise sont grosso modo sur la même longueur d'onde. Il faut poursuivre la concertation avec les autres entités comme le recommande le Conseil d'État et se servir, comme prévu, des financements du Plan de relance européen pour compléter le réseau des cas AMPR ».

Au PS et chez Ecolo, on insiste aussi sur la nécessité d'intégrer au modèle fiscal les fameux correctifs sociaux. Le journaliste cite ensuite un ministre bruxellois, resté courageusement anonyme : « Nous allons travailler pour donner au prochain gouvernement un projet clé sur porte prêt à être déployé dès 2024 ». Est-ce à dire que le Gouvernement bruxellois recule pour mieux sauter ? Le Gouvernement bruxellois a-t-il confirmé sa volonté aux gouvernements des autres régions de mettre en œuvre SmartMove à partir de 2024 ou plus tard ? Dans tous les cas, les financements du Plan de relance européen sur lesquels SmartMove est honteusement basé – de mon point de vue – devraient être liquidés au plus tard en 2026, comme vous le savez, Monsieur le Ministre. Le Gouvernement bruxellois a-t-il donc confirmé que la taxe kilométrique se réaliserait d'office entre 2024 et 2026 ?

Enfin, est-il question pour les Bruxellois de voter un texte sous cette législature entrant en vigueur après 2024 ou est-il question de déposer des textes à partir de 2024 ? L'impact politique d'un tel choix est évidemment différent selon le cas de figure. Que sait le Gouvernement wallon à ce propos ? Je vous remercie d'avance pour l'ensemble de vos précisions.

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

M. Hermant (PTB). – Monsieur le Ministre, on avait également une question orale qui, pour nous, n'avait pas été acceptée, mais qui portait sur le même thème. Il y a quelques jours, nous apprenions que le Conseil d'État avait rendu son avis sur le projet SmartMove de la Région bruxelloise. Cet avis dit que la Région bruxelloise peut instaurer sa taxe kilométrique, mais, afin d'éviter des discriminations entre les

automobilistes des trois régions, un accord de coopération doit être trouvé entre celles-ci. De plus, ce qui est intéressant dans cet avis c'est que le Conseil d'État annonce qu'un accord de coopération sur le statut fiscal des voitures de leasing est obligatoire pour respecter la loi spéciale de financement.

Alors, dans ce cadre de la loi de financement, allez-vous, Monsieur le Ministre, c'est notre question, utiliser votre droit de véto pour bloquer la taxe kilométrique qui est une taxe injuste socialement pour les automobilistes du pays ? Je vous remercie.

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

M. Douette (MR). – Monsieur le Ministre, on ne peut pas ne pas se joindre à cette interpellation. On doit effectivement partir du constat qu'il existe un réel problème en termes de congestion et de qualité de l'air à Bruxelles, effectivement. Toutefois, nous marquons – en tout cas dans notre chef – une véritable opposition vis-à-vis de l'instauration d'une double taxation injuste pour les navetteurs wallons et par rapport à cette attitude du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, qui souhaite faire cavalier seul dans ce dossier.

Dès lors, il est essentiel que l'on puisse prendre une part active pour défendre les intérêts de la Wallonie dans ce dossier. C'est vraiment quelque chose de vital à nos yeux. Avant d'opérer à des prélèvements fiscaux, il convient clairement de mettre en œuvre des alternatives sérieuses au niveau de ces déplacements et de cette intermodalité et, par rapport à tous ces questionnements, de vous rappeler, cher collègue, le constat émis tout à l'heure par notre ministre Borsus, par rapport au mécanisme qui est souhaité par Bruxelles.

Les questions rejoignent un peu celles de certains de mes collègues. Quelle conclusion peut-on tirer de ces avis du Conseil d'État qui ont été précités ? Je ne vais pas refaire tout le débat que vous venez de faire. Je pense que vous avez été clair à ce niveau. Le Gouvernement a-t-il constaté un vice concernant les voitures de leasing ? Une négociation au sein du Comité de concertation ou du groupe de travail est-elle toujours d'actualité ? Voici les trois questions que mon groupe souhaite poser. Je vous remercie pour vos réponses.

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

M. Florent (Ecolo). – Monsieur le Ministre, avec l'autorisation de M. le Président, très rapidement, je me permettrai de me limiter à des questions qui concernent directement les compétences du ministre wallon ou du Gouvernement wallon.

Monsieur le Ministre, effectivement, on a eu trois avis du Conseil d'État. Ils vont en sens divers. D'une part, la Région bruxelloise semble pleinement compétente pour mettre en œuvre des mesures fiscales et régulatrices en vue de s'attaquer aux problèmes de congestions automobiles et aux impacts environnementaux induits. D'autre part, en ce qui concerne plus spécifiquement la problématique des voitures de leasing, le Conseil d'État indique que la révision de l'accord de coopération est nécessaire.

Alors, Monsieur le Ministre, simplement, avez-vous pris connaissance de ces trois avis du Conseil ?

Avez-vous pris connaissance des trois avis du Conseil d'État ? Quelles sont vos conclusions par rapport à ces avis ? Le Gouvernement wallon a-t-il défini une position commune par rapport à ces avis ?

Quelles sont les prochaines échéances concernant le processus de consultation avec la Région bruxelloise ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Messieurs les Députés, tout d'abord, en ce qui concerne la remise des trois avis du Conseil d'État, vous pourriez suggérer au greffe du Parlement d'en demander officiellement une copie parce qu'ils sont désormais disponibles.

Avant toute chose, il est intéressant de constater que le Conseil d'État ne remet pas en cause la philosophie globale du projet ni la compétence qu'a une région en la matière. Il signale, d'une part : « La Région de Bruxelles-Capitale met ici en œuvre ses compétences fiscales à des fins principalement régulatrices en vue de soutenir des politiques relevant de ses compétences matérielles ». D'autre part, il rappelle : « La caractéristique principale de la taxe de congestion qui se trouve au cœur du projet SmartMove est d'orienter et de modifier les comportements des usagers des routes bruxelloises dans l'objectif d'une lutte contre » – et un peu plus loin – « et d'une régulation du phénomène de congestion en vue de prévenir les conséquences environnementales, sanitaires et autres qui l'accompagnent », ce que SmartMove, dès le départ, a toujours eu vocation à faire.

En ce qui concerne la mise en œuvre d'un accord de coopération, le Conseil d'État semble très clair à ce sujet quand il dit : « Aucun texte constitutionnel ou institutionnel n'exige un accord de coopération préalablement à l'introduction d'une taxe régionale propre telle que la taxe de congestion projetée par les autorités bruxelloises. La conclusion d'un accord de coopération préalablement à des mesures comme celles envisagées par la Région de Bruxelles-Capitale est donc facultative ».

Cependant, et vous l'avez d'ailleurs évoqué, pour ce qui concerne les voitures de leasing, la révision de l'accord de coopération existant semble obligatoire : « La loi spéciale de financement prévoit une exigence d'accord de coopération uniquement dans le cas où le

redevable de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation est une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing, et ce, uniquement pour ce qui a trait à la modification du régime de ces impôts régionaux que sont la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation ».

En l'état, la question de la révision de cet accord de coopération sur les véhicules de leasing est donc essentielle. Vous le savez sans doute, chaque Région a, par le passé, souhaité ouvertement une révision de cet accord, mais pour des raisons diamétralement opposées selon les Régions, ce qui rendra la question compliquée à gérer si elle est abordée.

À ce stade, nous n'avons encore reçu aucun retour officiel de la Région de Bruxelles-Capitale. Nous ne savons donc pas quelles sont ses intentions en la matière et les orientations qu'elle compte prendre ni quelles seraient les prochaines échéances de négociation. Le point n'a pas fait l'objet de discussions récentes au niveau du Gouvernement wallon.

L'une des recommandations du Conseil d'État souligne que ce travail de concertation devait continuer avant d'évoquer toute autre action. C'est aussi dans l'avis du Conseil d'État en tant que tel : « La Région de Bruxelles-Capitale doit mettre tout en œuvre pour parvenir à un accord de coopération évitant autant que possible les situations potentiellement discriminatoires ou, à tout le moins, limitant ces dernières. Eu égard aux articles 10 et 11 de la Constitution, la Région de Bruxelles-Capitale a par conséquent le devoir de prendre des initiatives en la matière, pour autant que tel ne soit pas déjà le cas ».

La nuance par rapport à ce printemps, c'est que nous avons une analyse juridique du Conseil d'État qui ouvre et ferme certaines portes. C'est autour de cet avis et des portes entrouvertes que le débat se cristallisera. Nous savons que ces discussions seront extrêmement sensibles.

Plus spécifiquement en ce qui concerne les questions restées sans réponse à ce stade, c'est assez simple puisque ce sont les mêmes que le Conseil d'État a soulevées. Il s'agit de la collecte des données et de leur gestion, qui ne satisfont pas en l'état aux prescrits de l'Autorité de protection des données, de la question des véhicules de leasing. Au-delà, il y a la question de la concertation dont le Conseil d'État suggère qu'elle n'a pas été suffisamment démontrée ; concertation que je juge également nécessaire, ne serait-ce que pour bien garantir que le dossier soit pris dans un ensemble et non pas de manière fragmentée.

Imaginons que la Région bruxelloise aboutisse et qu'elle le fasse sans que les alternatives soient prêtes. Ce serait alors une grande difficulté et une charge inacceptable pour celles et ceux qui sont tributaires de leur voiture afin de se rendre à Bruxelles. Pour ces personnes, ce serait une taxe supplémentaire et non un changement de système tel que le projet se présente. Il est donc essentiel d'avoir cette concertation globale.

Je me permets de rebondir sur les propos de ma collègue bruxelloise que M. Matagne a relayés. La taxe kilométrique pour les camions existe. Vous devez bien la connaître et aussi savoir qu'elle a fait l'objet d'une concertation dans un cadre spécifique. Cette concertation a été conclue par un accord entre les trois Régions, et non pas avec trois logiques différentes.

Ici, le risque est bien qu'il pourrait y avoir une approche différenciée. Il n'est possible de trouver une solution par le haut, respectueuse de chaque Région et de sa population respective, qu'en renforçant le débat sur les alternatives nécessaires, et en envisageant le phasage dans le temps des différentes décisions, et non en tentant de minimiser l'impact attendu pour les navetteurs. Je pense qu'il faut bien reconnaître qu'il est réel dans toute une série de situations.

C'est en tout cas ainsi que j'envisage ce débat. Je confirme qu'en l'état, le dossier n'est pas mûr du point de vue de la Wallonie, mais nous examinerons évidemment les choses sur base des propositions officielles du Gouvernement bruxellois lorsqu'elles nous parviendront soit directement, soit au travers du comité de concertation.

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

M. Matagne (cdH). – Sauf erreur de ma part, Monsieur le Ministre, les avis du Conseil d'État concernant les projets de décret viennent sur la table du Parlement lorsque le projet est déposé. C'est donc le Gouvernement qui doit nous les apporter. C'est la raison pour laquelle je fais la demande officiellement puisque vous avez été mandaté pour représenter l'ensemble du Gouvernement et du Parlement wallons à l'initiative de notre motion.

Je vous remercie évidemment pour le travail que vous faites. Mon objectif est évidemment que ce dossier vienne sur la table du Parlement wallon officiellement. Je ne tiens pas à ce que ces avis restent cantonnés aux archives du Conseil d'État.

J'entends qu'il n'y a encore aucun retour officiel, mais que la concertation devrait se poursuivre avant toute autre action. Cela me fait plaisir d'entendre cela de votre part.

Les problématiques, vous les avez identifiées : la collecte de données, les véhicules de leasing et la concertation en tant que telle.

La problématique principale est surtout la stigmatisation qui est faite autour des navetteurs en l'absence de solutions crédibles. Vous l'avez dit également.

Avant d'envisager toute sorte de modifications, on ferait bien d'envisager toutes formes de solutions pour les personnes qui doivent se rendre à Bruxelles pour leur travail et pour d'autres choses – les navetteurs en l'occurrence – et des solutions pour se déplacer efficacement sans encombrer la capitale.

J'aimerais évidemment que l'on poursuive nos avancées sur le sujet parce qu'il ne faut pas laisser croire à Bruxelles que l'on va accepter si facilement que des navetteurs paient 1 000 à 1 200 euros par an pour pouvoir se déplacer, en plus déjà de toutes les autres taxes. Ces montants correspondent à un treizième mois pour certaines personnes ; cela représente beaucoup. En ces temps de fêtes, c'est peut-être des cadeaux en moins pour nos enfants. J'espère que l'on suivra le dossier attentivement et avec la plus grande objectivité. Nous suivrons cela attentivement.

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

M. Hermant (PTB). – M. Matagne en a parlé : nous attendons la réponse sur le fond. Va-t-on arrêter avec cette taxe qui est asociale et injuste pour les navetteurs, comme pour les Bruxellois, qui n'ont pas d'autres possibilités pour rejoindre la capitale ?

On attend de vous que vous preniez position contre le principe même de cette taxe, parce qu'il faut des alternatives. Il faut investir dans les transports en commun. Il faut investir dans le transport public et arrêter avec ce genre de taxe.

On espère bien que vous allez mettre tout votre poids pour que disparaisse une bonne fois pour toutes cette proposition.

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

M. Douette (MR). – J'ai entendu trois choses. « Il ne faut pas minimiser l'impact sur les navetteurs ». Je suis heureux de l'entendre et on parle de la même voix à ce niveau.

J'ai entendu également : « Il faut des alternatives concrètes et sérieuses avant d'envisager quoi que ce soit ». Ces deux éléments doivent surtout se faire dans le cadre d'une concertation entre l'ensemble des acteurs : Wallonie, Bruxelles et même la Flandre. Allons jusqu'au bout des choses tant qu'à faire puisqu'il y a des navetteurs des deux côtés.

Dans la région où j'habite, située entre Bruxelles, Liège, Hasselt et Namur, cela a un impact conséquent.

J'espère que nous nous tiendrons à cette concertation et à ces préalables d'impact sur les navetteurs ainsi qu'à des solutions alternatives avant de laisser toute décision se prendre au niveau d'une taxation.

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

M. Florent (Ecolo). – Je remercie M. le Ministre pour l'ensemble des réponses, qui sont nuancées, qui pointent l'importance du développement d'alternatives et la prise en compte des différents impacts pour les navetteurs. Je pense que l'on est plus ou moins tous au clair là-dessus.

Concernant les trois avis du Conseil d'État, je pense qu'ils sont simplement sur le site du Conseil d'État, consultable si cela peut aider M. Matagne.

M. le Président. – Des motions ont été déposées en conclusion de l'interpellation de M. Matagne. La première, motivée, a été déposée par M. Matagne (Doc. 771 (2021-2022) N° 1) et la seconde, pure et simple, par MM. Florent, Fontaine et Douette (Doc. 772 (2021-2022) N° 1).

L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. BIERIN À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE RETARD DU CHANTIER DU TRAM DE LIÈGE »

QUESTION ORALE DE MME NIKOLIC À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE POTENTIEL NOUVEAU REPORT DU CHANTIER DU TRAM À LIÈGE »

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

- M. Bierin, sur « le retard du chantier du tram de Liège » ;
- Mme Nikolic, sur « le potentiel nouveau report du chantier du tram à Liège ».

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

M. Bierin (Ecolo). – Monsieur le Ministre, le chantier du tram de Liège est loin d'être fini, mais il est en cours aux quatre coins de la ville, avec les conséquences négatives que l'on connaît pour le moment, mais on sait que c'est pour amener une amélioration importante dans l'avenir de la mobilité à Liège. Plusieurs mois de retard avaient d'ores et déjà été annoncés, suite notamment aux diverses conséquences du covid puis des inondations, avec la mise en service annoncée passant d'octobre 2022 à août 2023.

Des rumeurs, relayées dans la presse évoquent désormais le délai de 2025 ! Le bourgmestre de Liège annonce qu'il aura des informations supplémentaires pour le 15 décembre.

Où en est-on aujourd'hui ? Ces rumeurs se confirment-elles ? Il me semble avoir lu que Tram'Ardent estimait qu'il y aurait peut-être encore un

retard supplémentaire, mais certainement pas jusqu'en 2025. Pouvez-vous nous éclairer là-dessus ? Avez-vous imposé des conditions supplémentaires ou des sanctions à Tram'Ardent pour garantir un délai acceptable ?

Qu'en est-il de l'allongement du tracé vers Seraing et Herstal ? Il est prévu, dans le Plan de relance de la Wallonie, qu'il doit être achevé pour 2026. Quelles actions avez-vous prises pour garantir le respect de ce délai ?

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

Mme Nikolic (MR). – Monsieur le Ministre, la mise en service du tram ne cesse de faire l'objet d'annonces voire de rumeurs de report. La date initiale de mise en service – je me souviens que l'on parlait du tram pour l'expo internationale de 2017 – était prévue pour 2022, et après différents reports, on nous l'a annoncé pour août 2023, et j'ai pu lire dans les médias un éventuel report à fin 2025. Le bourgmestre de Liège a évidemment hurlé. Vous-même n'étiez pas très heureux, je pense. C'est ce qui était répercuté dans cet article de presse. Le consortium, par la voix de l'entreprise Colas, a démenti. Beaucoup de rumeurs circulent, et pas uniquement sur la date de mise en service. Je ne veux pas être de ceux qui rajoutent du bruit au bruit en colportant les rumeurs, mais il y a toute une série de rumeurs autour de la continuité même du chantier. Il me semblait utile de faire le point ici aujourd'hui.

Ma première question est très simple : quelles sont vos informations à l'égard de ces travaux ?

Dans les clauses du contrat qui lie l'OTW au consortium Tram'Ardent, il y a des astreintes qui sont imposées pour chaque jour de retard, sauf en cas de force majeure. On a déjà eu, lors d'un précédent échange, l'occasion d'en discuter. Je pense que M. Bierin avait déjà une question jointe sur le sujet à ce moment-là. Du côté de Tram'Ardent, on sait que l'on invoque la crise sanitaire et les inondations comme cas de force majeure. Vous nous aviez annoncé que des discussions étaient en cours sur la définition de la force majeure. Pouvez-vous aussi faire le point sur ces discussions ? Identifiez-vous des risques à cet égard, et surtout, que pourrait-il se passer si l'on entrait dans une bagarre juridique autour de cette notion de « force majeure » ? Cela aurait-il un impact et un éventuel report sur ce chantier ?

Comme M. Bierin, je m'interroge aussi sur l'impact éventuel de tout ceci sur l'extension du tram, prévue dans le Plan de relance.

Au-delà du timing, j'ai aussi des questions sur la méthode des travaux. Ce sont des rues entières, c'est plus qu'aux quatre coins de Liège, la ville de Liège est littéralement éventrée par ces travaux sans que personne ne semble vraiment savoir pour combien de temps et sans que l'on y voie travailler beaucoup de monde. Il y a des espèces de coups de boost par moments, mais les riverains, les commerçants et même les autorités communales se plaignent que l'on n'a pas beaucoup d'informations sur les travaux réalisés, sur la méthode de ces travaux.

Du côté de Tram'Ardent, c'est le silence radio. Même si c'est pour un mieux après, en attendant, les Liégeois et tous ceux qui pratiquent la ville souffrent. La mobilité est compliquée et beaucoup de commerces sont inaccessibles. La Wallonie et la Ville de Liège sont aux côtés des commerçants qui souffrent. Je lisais encore Willy Borsus ce week-end dans Sudpresse qui disait qu'il allait proposer que la Wallonie double ses aides pour les commerçants dans le cadre de travaux, mais il lançait aussi un appel pour que l'ensemble de l'information concernant un chantier soit bien diffusé auprès du grand public. Ce serait bien que l'on commence à l'appliquer, notamment dans le cadre du tram, pour éviter des durées excessives, des prolongations, mais aussi pour que chacun sache un peu à quoi s'en tenir. En termes de communication, avez-vous des contacts ou envisagez-vous d'en prendre pour apporter des réponses et une meilleure information à tous ceux qui subissent ces travaux ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Madame et Monsieur les Députés, je tiens d'abord à préciser que l'information relayée par la presse la semaine dernière sur une mise en service du tram fin 2025 a été directement – comme vous l'avez dit, Madame Nikolic – réfutée par Tram'Ardent, qui a sorti immédiatement un communiqué de presse pour démentir cette information. L'OTW me confirme également que l'année 2025 n'a jamais été évoquée lors de réunions de planification et c'est clairement un délai qui serait inacceptable.

Ceci étant, le chantier du tram de Liège a clairement pris du retard à cause de différents facteurs, dont la situation sanitaire, pour partie les inondations et les embarras de circulation qu'elles ont pu engendrer. Il paraît désormais clair que la fin du chantier annoncé pour août 2023 ne pourra pas être respectée telle quelle, malheureusement. Dès que j'ai eu connaissance de ce constat, j'ai bien entendu convoqué les responsables de Tram'Ardent au plus haut niveau pour exiger la remise d'un planning stable et réaliste. Je ne vais pas vous faire de grande annonce aujourd'hui sur telle ou telle semaine de finalisation des travaux. Je suis un peu excédé par ces rumeurs, mais aussi par ces annonces successives. Je pense que les Liégeois d'une manière générale le sont. Le chantier provoque un certain nombre de nuisances quotidiennes en termes de mobilité et de voirie.

Il faut vraiment que l'on ait une certitude sur la finalisation de ces travaux. Le consortium travaille à la consolidation de ce planning pour lequel je dois recevoir

un document mi-décembre, qui pourra être analysé par l'OTW et ses conseils techniques avant d'être communiqué officiellement. Je veux vraiment que l'on soit, cette fois, dans un planning robuste, maintenant que l'on a passé une phase difficile suite aux différentes crises. Nous devons avoir une remise à jour claire de ce planning avec une certitude des différentes étapes et de la fin du chantier, tout en restant dans un délai raisonnable. On peut donc considérer qu'un nouveau planning et une date consolidée de ce point de vue pourront être communiqués tout début de l'année pour que l'on ait précisément une certitude sur cette date, ce planning et une robustesse des différentes étapes à venir.

Concernant l'organisation des travaux, j'ai demandé à Tram'Ardent que les documents fournis mi-décembre permettent d'apporter aux citoyens liégeois des réponses claires pour la planification des travaux très localement, dans les différentes rues et que chacun sache ce qui est attendu dans les prochains mois. Il est évidemment essentiel que non seulement les nuisances intrinsèques au chantier soient limitées au maximum dans le temps, mais aussi que les citoyens impactés puissent disposer d'une vue claire et fiable sur la durée des travaux.

En termes de pénalité pour le prestataire, Tram'Ardent, tout jour de retard lui coûte environ 92 000 euros, simplement parce qu'il n'est payé qu'à la fin de la mise en œuvre du tram. Il y a une certaine automaticité, c'est un incitant non négligeable prévu explicitement dans le contrat dont j'hérite puisqu'il a été attribué par le Gouvernement précédent, en novembre 2018, et signé en janvier 2019.

Pour ce qui est des discussions autour des causes et responsabilités des retards, elles sont bien entendu en cours. À ce stade, l'OTW a reconnu à la pandémie le statut de cas de force majeure au sens du contrat, mais il revient bien entendu à Tram'Ardent de démontrer l'ampleur de l'éventuel impact sur le chantier parce que la pandémie n'est pas du tout responsable de tout retard possible.

Enfin, les extensions vers Herstal et Jemeppe – c'est un autre dossier – sont toujours bien planifiées par l'OTW pour août 2026 afin de respecter le calendrier du Plan de relance européen, pour lequel nous avons des contraintes strictes, qui financent ces extensions.

Comme déjà évoqué lors de notre commission précédente, je rappelle qu'une partie importante du travail préparatoire a déjà été réalisé lors de l'étude initiale de la ligne longue. On n'est donc pas dans un chantier inconnu ni dans les mêmes zones qu'au centre-ville. La nature des travaux est différente.

Par ailleurs, il ne s'agira pas, cette fois, d'une DBFM. Les travaux proprement dits feront l'objet d'un nouvel appel d'offres alors que d'autres éléments du projet devront faire l'objet de discussions avec Tram'Ardent pour intégrer ces extensions dans le tram qui sera en service puisque les extensions viennent prolonger la ligne existence. Par exemple, il est clair que nous allons utiliser le centre de maintenance et de remisage pour stocker et entretenir l'ensemble du matériel roulant, y compris celui qui circulera dans le cadre des extensions.

Il y a donc différents éléments à prendre en compte, mais les travaux en tant que tels et l'attribution du chantier ne seront pas un DBFM et ont leur calendrier propre, indépendamment des retards malheureux que nous connaissons sur ce chantier.

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

M. Bierin (Ecolo). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour l'ensemble de ces réponses. Votre nature sereine fait que, même quand vous êtes excédés, vous le dites quand même calmement. J'imagine bien que c'est le cas et je n'en doute certainement pas, ni du fait que vous mettez tout en œuvre pour garantir l'aboutissement de ce chantier le plus rapidement possible.

Je pense que vous avez raison de dire que, comme vous, les Liégeois sont assez excédés par les retards successifs du chantier. Je me réjouirai quand nous pourrons avoir le nouveau calendrier dans les quelques semaines que vous avez évoquées.

M. le Président. – Merci, Monsieur Bierin. Je constate, Monsieur le Ministre, que ce n'est plus un défenseur que vous avez, c'est une armée qui commence à se constituer. Ce n'est que le début. C'est impressionnant.

La parole est à Mme Nikolic.

Mme Nikolic (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse.

Vous ne nous avez pas donné de scoop, mais vous avez annoncé qu'août 2023, ce n'était déjà plus tenable. On sera bien vite en 2025 et finalement, à ce rythme-là, on sera peut-être bien vite en 2024 et peut-être même en 2025. Je ne veux pas faire les oiseaux de mauvais augure, je suis plutôt optimiste de nature, mais je suis aussi réaliste. Je commence à avoir un petit peu peur.

Je vous remercie pour les réponses les plus concrètes possible que vous avez tenté de nous apporter, mais j'insiste vraiment sur l'obligation qui repose sur l'OTW et sur Tram'Ardent d'apporter des réponses pour tordre le cou à une série de rumeurs. Pas seulement moi, mais beaucoup de Liégeois identifient aussi beaucoup de risques et de difficultés encore liées à ce chantier.

Financièrement, cela va-t-il être tenable sur le long terme ? Vous l'avez dit vous-même, chaque jour qui passe, c'est 92 000 euros, non pas d'astreinte, qui pèsent sur le consortium, mais d'argent qui ne rentre pas dans les caisses. Financièrement, cela va-t-il être tenable pour eux et pour leurs sous-traitants ?

Vous avez évoqué les jours de retard, sauf en cas de force majeure. La pandémie est reconnue comme cause de force majeure, mais ils doivent maintenant démontrer l'impact du côté de Tram'Ardent. Je suis un peu circonspecte. On va malheureusement déjà fêter les deux ans de cette situation de crise sanitaire et on en est toujours à discuter sur ce qui est vraiment imputable à la pandémie. Pendant ce temps-là, travaille-t-on réellement sur les études, sur les plans qui doivent servir de base aux travaux de ce tram ?

M. le Président. – Vous pouvez conclure.

Mme Nikolic (MR). – Oui.

M. le Président. – C'est une minute.

Mme Nikolic (MR). – Quand je suis excédée, voilà. Je reste calme et je parle beaucoup, Monsieur le Président.

M. le Président. – Je vois bien que vous êtes excédée, mais cela ne change pas le temps.

Mme Nikolic (MR). – En ce point, je rejoins tout à fait M. le Ministre. On est tous excédés et inquiets.

Je vous entends parler des extensions, je ne voudrais pas que l'on arrive dans un scénario où, en 2026, on commence des extensions alors que l'on a un tram qui ne roule même pas encore à ce moment-là.

J'essaie de rester optimiste, mais je suis réaliste aussi et j'identifie beaucoup de risques et de difficultés. Je crois donc qu'il faudra rapidement que l'on en discute ici pour avoir des réponses concrètes.

Merci pour votre mansuétude, Monsieur le Président.

QUESTION ORALE DE MME MATHIEUX À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA PÉNURIE DES CHAUFFEURS DES TEC »

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

La parole est à Mme Mathieux pour poser sa question.

Mme Mathieux (MR). – Monsieur le Ministre, il me revient des responsables TEC que ces derniers tirent la sonnette d'alarme depuis des semaines concernant la pénurie de chauffeurs.

Cette pénurie de chauffeurs est également palpable dans le privé.

De nombreux services TEC font en effet l'objet de suppression notamment à Florennes et à Philippeville, laissant souvent de nombreux usagers sur le carreau.

De plus, on constate que, sans chauffeurs, il est impossible de mettre en place de nouvelles lignes, comme le projet FlexiTEC, dont je vous parlais lors de notre dernière commission.

Que mettez-vous en œuvre pour éviter cette pénurie et pour permettre un développement de nouvelles lignes nécessitant de nouveaux chauffeurs ?

Je vous remercie, Monsieur le Ministre.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Madame la Députée, votre constatation que, sans chauffeur, il est impossible de mettre de nouvelles lignes est, bien entendu, un fait. Cela représente une difficulté au quotidien en termes opérationnels.

Le TEC fait face, comme d'autres entreprises, à de l'absentéisme dû entre autres au covid et à la période hivernale qui s'accompagne depuis toujours d'une augmentation du nombre de malades, mais les équipes sont à pied d'œuvre pour pallier ce manque d'effectifs.

Depuis le 1er janvier 2021 et à ce jour, ce sont 343 conducteurs et conductrices qui ont été engagés au TEC. C'est aussi un métier d'avenir.

Les campagnes de recrutement se poursuivent sur toute la Wallonie. Elles sont promues de différentes façons :

- des toutes-boîtes, dans les régions particulièrement en pénurie ;
- au niveau numérique, outre la publication sur le site web du TEC, il y a des campagnes ciblées sur Facebook, ou des *lives* sur Facebook et Instagram ;
- une étroite collaboration avec le FOREm via des séances d'information sur le métier de conducteur ou conductrice de bus ;
- la participation à des *jobdays*, comme à Namur ce 9 décembre.

En conclusion, le TEC est tout à fait conscient des difficultés en termes de recrutement de chauffeurs. Nous y travaillons. Les ambitions régionales – importantes – d'augmentation de l'offre n'en sont pas pour autant revues à la baisse, mais forcément, elles induisent mécaniquement un besoin de chauffeurs plus important. C'est la raison pour laquelle nous mettons en œuvre différentes actions en espérant bien qu'elles aboutissent à des résultats dans les prochains mois.

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

Mme Mathieux (MR). – Merci pour votre réponse. Je ne pense pas pouvoir avoir d'autres idées que les vôtres. Ce sont les meilleures. J'espère juste que les différents concitoyens pourront apprécier ce type de travail et auront l'envie et le courage de travailler.

M. le Président. – Nous reprenons pour les travaux budgétaires à 16 heures.

La séance est suspendue.

- *La séance est suspendue à 15 heures 49 minutes.*

REPRISE DE LA SÉANCE

- *La séance est reprise à 16 heures 1 minute.*

M. le Président. – La séance est reprise.

PROJETS ET PROPOSITIONS
(Suite)

PROJET DE DÉCRET CONTENANT LE BUDGET GÉNÉRAL DES DÉPENSES DE LA RÉGION WALLONNE POUR L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 2022 (DOC. 728 (2021-2022) N° 1 ET 1*BIS*)

EXPOSÉ PARTICULIER AFFÉRENT AUX COMPÉTENCES DU MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ (DOC. 727 (2021-2022) N° 1 – ANNEXES 4 À 4*TER*) ET (DOC. 728 (2021-2022) N° 1 – ANNEXES 4 À 4*TER*)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen :

- du projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2022 (Doc. 728 (2021-2022) N° 1 et 1*bis*) ;
- de l'exposé particulier afférent aux compétences du ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité (Doc. 727 (2021-2022) N° 1 – Annexes 4 à 4*ter*) et (Doc. 728 (2021-2022) N° 1 – Annexes 4 à 4*ter*).

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. Douette comme rapporteur.

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

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

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Parlementaires, ce budget 2022 est un budget très important dans une législature qui avance dans les années, mais qui a aussi subi des crises très importantes.

Pour rappeler le cadre dans lequel nous travaillons, nous pouvons nous rapporter à l'accord de gouvernement et à la Déclaration de politique régionale.

Nous avons un objectif très important de réduction des émissions de gaz à effet de serre : 55 %, en 2030, de l'ensemble des émissions de la Wallonie par rapport à 1990. Cela reste un objectif structurant de l'ensemble de l'action du Gouvernement. C'est un travail qui va s'accélérer dans les prochains mois puisque, au printemps, nous aurons à soumettre au Gouvernement le plan d'action qui permet d'atteindre cette réduction globale.

Nous avons déjà beaucoup de projets, d'actions et d'ambitions prévus dans l'accord de gouvernement qui sont en cours pour beaucoup d'entre elles, mais l'épure complète devra être réalisée dans le plan Air-Climat-Énergie dans quelques mois.

Dans les compétences qui me concernent, il y a évidemment des actions très importantes qui concernent les émissions de gaz à effet de serre, certainement en politique énergétique, notamment en matière d'efficacité énergétique et d'isolation des bâtiments, pour lesquelles nous avons des budgets très importants qui ont été prévus, tout comme en mobilité, avec un investissement considérable au-delà de ce que la Wallonie n'a jamais fait par le passé, à la fois en termes de transports structurants et en termes de déploiement des modes actifs, et donc de capacité à offrir une alternative à l'usage de la voiture individuelle. Il en va de même pour le transport de marchandises vis-à-vis de la voie d'eau et du transport ferroviaire.

Ce sont les objectifs les plus structurants de l'accord de gouvernement, qui gouvernent mes politiques et qui n'ont pas été remis en question, malgré les différents événements que nous avons connus, en particulier, il y a quelques mois, ce terrible épisode des inondations, qui nous a amenés à gérer à la fois l'urgence, la sécurisation immédiate des mesures vis-à-vis de la population dans toutes les matières concernées et la mise en place d'un commissariat pour gérer la situation, comme vous le

savez. Nous avons en particulier, dans le domaine de l'énergie, adopté un projet de décret visant à prendre une série de mesures qui représentent tout de même un montant total de 30 millions d'euros pour les zones sinistrées, cela comprend la suspension des coupures et des mesures spécifiques pour les compteurs à budget, le renforcement de l'accès au statut de client protégé conjoncturel, l'aide directe de 550 euros pour les ménages sinistrés, une aide via les CPAS pour aider les ménages impactés par les inondations, la dispense d'audits pour les systèmes de chauffage pour l'installation d'un nouveau système de chauffage dans les habitations sinistrées, le renforcement en termes de moyens humains et d'accompagnements pour les ménages et pour les communes à la fois par le recrutement de 25 tuteurs énergie vers les communes et le renforcement du personnel au niveau des guichets de l'énergie, et enfin les coûts de reconstruction au niveau des réseaux de Resa et d'ORES. C'est pour la partie sur l'énergie.

Sur la partie concernant les infrastructures régionales, un budget de 167,5 millions d'euros a dû être dégagé pour réparer les ponts et les routes endommagés. Nous avons aussi décidé un élément très important : travailler davantage sur la question de l'adaptation, qui est un volet qui était prévu dans la politique climatique d'une manière générale dans les discussions internationales et dans nos propres plans wallons, mais il est vrai qu'en Wallonie, ce n'est peut-être pas la dimension qui a été la plus mise en avant jusque là. Nous avons maintenant la démonstration pour tous, malheureusement, que des phénomènes extrêmes peuvent se produire ici aussi, dès maintenant. Il est donc nécessaire de prévoir une adaptation de la Wallonie dans toutes ces dimensions, pas seulement pour des inondations extrêmes comme nous l'avons connu. Cela peut être d'autres phénomènes, des sécheresses de longue durée, des phénomènes de chaleur. Il y a une nécessité de prendre en compte ces différentes évolutions, et de les traduire autant que faire se peut dans les infrastructures, dans nos politiques, dans la manière de les gérer. Une étude conséquente a été prévue pour analyser tous ces phénomènes et aboutir à un programme d'adaptation climatique de la Wallonie.

Tout ceci venait se superposer à la crise sanitaire que vous connaissez, qui a impliqué des coûts très importants pour les pouvoirs publics depuis bientôt deux ans maintenant, avec une série de dépenses qui ont pu être immunisées du point de vue SEC dans le cadre des dépenses européennes. De la même façon, pour les inondations, nous avons également des dépenses supplémentaires qui sont venues s'ajouter, mais la crise sanitaire est toujours là également. Il a donc été prévu – ce sont ici des dimensions générales de l'ensemble du Gouvernement, au-delà de mes compétences – qu'une réserve pour la crise sanitaire reste encore présente pour l'année 2022.

Avant ces deux crises majeures, qui viennent impacter de manière très importante la situation budgétaire, mais aussi la capacité d'endettement sous différentes formes, de par la séparation SEC et non-SEC et une certaine forme d'ouverture de la part de l'Europe par rapport à la manière de comptabiliser toutes ces dépenses, nous avions un accord initial de gouvernement qui prévoyait une trajectoire spécifique sur la norme SEC, qui se poursuit, et des dépenses nouvelles, qui avaient été prévues et qui sont toujours honorées. En particulier dans le cadre de mes compétences des dépenses prévues pour permettre la gratuité pour certaines catégories de public au niveau des TEC, comme vous le savez, c'est en cours et cela se poursuit, et une augmentation de l'offre des TEC, là aussi c'est en cours et cela se poursuit.

À ces engagements initiaux du Gouvernement sont venus s'ajouter des budgets très importants dans le cadre du Plan de relance de la Wallonie. Une partie était prévue déjà à la constitution du Gouvernement, puisqu'il avait été prévu un budget appelé à l'époque « Plan de transition », qui visait déjà à permettre un certain nombre de dépenses permettant d'aller vers une Wallonie bas-carbone dans le cadre des exigences européennes.

Tout cela a désormais été fusionné dans le Plan de relance de la Wallonie, c'est-à-dire le Plan de transition initialement prévu, plus la Facilité pour la reprise et la résilience venant de l'Europe, les subsides européens, plus la dynamique Get up Wallonia, tout cela ayant été intégré dans un plan très important de 7,5 milliards d'euros, qui a dû malheureusement être un peu amendé pour un montant qui reste néanmoins limité, suite aux inondations de juillet. Cela veut dire que certains investissements ont dû être recentrés sur la reconstruction des zones et des infrastructures sinistrées.

Tout ceci nous donne quand même un cadre d'investissement considérable pour la Région. En particulier dans les compétences qui sont les miennes, pas mal d'investissements sont prévus et viennent s'ajouter au plan Infrastructures et Mobilité pour tous, qui était déjà lui-même un plan de 2 milliards d'euros jusqu'à 2026, également décidé à la constitution du Gouvernement.

Dans la partie Plan de relance, qui recouvre un grand nombre d'éléments, il y a un montant identifié globalement pour le Gouvernement de 1,096 milliard d'euros en engagement pour cette année 2022. C'est nécessaire suite aux crises majeures que nous connaissons, c'est nécessaire aussi dans le calendrier de législature, où c'est maintenant que les projets doivent se réaliser. Et puis, parce que les moyens ont bien été rendus disponibles au travers de ce Plan de relance par différentes sources, nous avons donc des crédits importants qui doivent se concrétiser en 2026, en particulier dans les compétences qui sont les miennes.

Tout ceci est donc à côté, en plus des budgets classiques que nous examinons, particulièrement en matière de mobilité durable et collective, en matière de production et de stockage d'énergie propre et renouvelable ou de rénovation énergétique des bâtiments et spécifiquement de reconstruction, puisque, dans les communes sinistrées, c'est une urgence pour les prochains mois.

J'en viens plus particulièrement à mes différentes compétences. Pour ce qui concerne la compétence transversale Climat, le plan Air-Climat-Énergie est en cours de préparation, comme annoncé depuis le début de la législature, avec notamment un panel citoyen qui est en train de travailler maintenant, qui va terminer ses travaux dans quelques semaines, en articulation aussi avec différents *stakeholders*, avec le Service public de Wallonie, avec les consultations des jeunes, des activités dans des écoles.

Ces différentes contributions vont venir alimenter la réflexion du Gouvernement pour finaliser et adopter le nouveau plan Air-Climat-Énergie rehaussé, qui s'inscrit dans l'objectif du Gouvernement des 55 %, mais qui s'inscrit aussi dans l'objectif européen en cours de rehausse, le Fit for 55. On va se retrouver là dans des objectifs assez similaires, puisque la Belgique devrait se voir imposer un objectif de 47 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le non-ETS par rapport à 2005, à côté d'objectifs spécifiques pour l'ETS qui se joue au niveau européen, probablement au-delà de 62 %.

L'un dans l'autre, à peu de choses près, on sera dans des objectifs très similaires entre le nouvel objectif Fit for 55 européen qui s'appliquera à la Belgique et notre objectif propre, que nous avions décidé à la constitution du Gouvernement, les 55 %, toutes émissions confondues. Tout cela converge donc vers un plan qui doit être à la hauteur de cette ambition et qui devra être finalisé dans les prochains mois.

Il y a en particulier, dans toutes ces compétences Climat, la dotation spécifique à l'AWAC, qui permet un certain nombre de dépenses, en particulier la question du fonds Kyoto, qui est un morceau important, qui est estimé, pour cette année, à 149 millions d'euros, puisque nous sommes dans une croissance annuelle des recettes notamment liées à l'évolution très forte du cours du CO_2. Nous restons, bien entendu, prudents par rapport à l'utilisation de ces montants escomptés, puisqu'ils sont liés à l'accord intrabelge sur le *burden sharing*. Nous sommes ici dans une prévision prudente.

Tout d'abord, il y a une incertitude sur le montant précis des recettes globales de la Belgique. Ensuite, il n'y a pas d'accord finalisé sur la répartition. On se doute que l'on ne pas être dans des fourchettes complètement aux antipodes de ce que l'on a connu par le passé, mais la négociation n'est pas finalisée. Dès lors, nous devons rester prudents. Néanmoins, on a des montants importants qui permettent d'agir dans des actions code 8 vis-à-vis des entreprises en particulier, que ce soit pour les gaz fluorés, pour la transition énergétique dans les coopératives, le financement climatique international, mais aussi 50 millions d'euros qui ne sont pas dans du code 8. Ce sont bien des dépenses complètes qui ne sont pas des prêts et qui permettent de soutenir un nombre important de projets.

En ce qui concerne le financement international climat, je m'y attarde un petit instant parce que cela a été un enjeu très important dans le cadre de la COP de Glasgow et des engagements que la Wallonie peut avoir vis-à-vis d'autres régions du monde ou pays. Nous avons prévu pour cette année 8 250 000 euros en termes de financement international qui se répartissent entre des projets d'adaptation climatique, soit des projets d'atténuation climatique. L'adaptation, c'est pour les pays qui subissent ou qui doivent se préparer à subir des dégâts très importants liés au dérèglement climatique. L'atténuation c'est les projets qui permettent de limiter les émissions. Les deux dimensions sont essentielles. Nous avons un engagement depuis la COP de Glasgow de rehausser ces moyens de 5 millions d'euros. Nous pourrons le faire grâce au fonds Kyoto, à la fois pour augmenter en tant que telles les différentes contributions, mais plus spécifiquement pour un octroi de 1 million d'euros concernant les pertes et préjudices, dans la foulée de ce qui a été annoncé par l'Écosse qui accueillait la COP de cette année. Elle a pris une initiative spécifique du même montant de subvention pertes et préjudices vers un certain nombre de pays qui subissent le dérèglement climatique.

C'est un geste qui est relativement symbolique à l'échelle mondiale, mais qui a été extrêmement apprécié par un grand nombre de pays. C'est la raison pour laquelle nous avons également accepté de le faire et d'ainsi contribuer à une dynamique positive dans la négociation internationale.

J'en reviens à la Wallonie. Au niveau de la politique énergétique, nous avons plusieurs dimensions, en particulier celle de la rénovation énergétique des bâtiments qui reste une dimension fondamentale pour laquelle nous avons plusieurs outils, politiques et budgets qui s'additionnent. Ceux-ci sont très importants. Il y a également plusieurs engagements annoncés par l'accord de gouvernements qui se concrétisent progressivement, même s'ils ont parfois été malheureusement retardés par les crises que nous avons connues et que nous connaissons toujours. Nous avons, par exemple, la prime simplifiée d'isolation des toitures et petits travaux qui peut être un accélérateur de la rénovation du bâti. Celle-ci pourra être opérationnelle début d'année 2022 puisqu'il y a déjà eu différentes étapes au niveau du Gouvernement.

Nous avons l'accompagnement des citoyens au niveau des plateformes de rénovation régionale avec tout le secteur de la construction et le lancement de

l'alliance Climat-Emploi-Rénovation des bâtiments. Nous avons, comme dit tout à l'heure, le renforcement des guichets énergie pour accompagner les ménages. Il y a aussi les différents programmes de soutien vis-à-vis des communes, en particulier le plan POLLEC pour lequel il y a déjà eu deux appels, mais également UREBA pour les bâtiments publics, la poursuite et l'amplification de la dynamique RenoWatt pour l'isolation des bâtiments au départ des outils économiques. Il y a différents outils qui coexistent et qui vont pouvoir monter en puissance par rapport à cet enjeu énorme d'une meilleure isolation du bâti wallon et de toute l'activité économique et l'emploi que cela représente pour les prochaines années.

Un autre volet dans le politique énergétique est celui de la production d'énergies renouvelables. Différentes initiatives sont aussi en cours. J'ai mis en premier lieu, en particulier pour M. Douette, le déploiement des comités d'énergie parce que je sais qu'il y tient beaucoup. Il a raison et il n'est pas le seul au sein de cette commission. Là aussi, on arrive dans la concrétisation à la suite d'une série de décisions du Gouvernement et puis d'un décret qui vous sera soumis dans les prochaines semaines. Ces différents projets arrivent au stade de la concrétisation de la réalisation. Il y a bien sûr la révision à venir en lien avec le plan Air-Énergie-Climat moins 55 %, de la révision des enveloppes de certificats verts, puisque inévitablement on ne peut pas revoir le plan Climat de la Wallonie sans revoir le déploiement renouvelable. L'énergie est une part très importante du bilan climatique, cela en fera forcément partie.

À ce sujet, il y a d'ailleurs le travail sur la *pax eolienica* II qui est en cours et qui a été mise en place par le Gouvernement pour faciliter le déploiement éolien. Nous avons avancé, ces derniers mois, sur la géothermie minière, sur la création des réseaux de chaleur, sur les projets en matière d'hydrogène, en matière d'injection de bas-carbone. Je ne m'y attarde pas en détail, mais c'est pour vous donner une vue d'ensemble des différents projets en cours. Bien sûr, le mécanisme de révision des accords de branche est également en cours de procédure.

Une autre dimension importante en matière d'énergie, c'est l'accès aux marchés, aux différentes dimensions des marchés, et l'accès à l'énergie.

Je vous rappelle qu'un très gros travail est en préparation selon les étapes de procédure prévues, c'est-à-dire la préparation de la prochaine période tarifaire 2024-2028 pour l'électricité et le gaz. C'est au travers de ce travail que nous pourrons clairement concrétiser le soutien au déplacement des consommations et à la meilleure intégration des énergies renouvelables sur le réseau électrique.

En parallèle de cela, il y a le déploiement des compteurs communicants sur base volontaire comme prévu par l'accord du Gouvernement, ainsi que d'autres initiatives notamment au niveau des bornes de rechargement électriques. Concernant ces dernières, un appel est en cours avec les communes pour la bonne localisation de ces bornes.

Différentes mesures ont été prises pour l'accès à l'énergie. J'en parlais tout à l'heure en réponse à la question de M. Hermant concernant les suspensions de coupures, le statut de client protégé conjoncturel qui se poursuit, et donc différentes mesures qui ont été prises en la matière.

J'en viens à l'autre grand volet, celui de la mobilité. Là aussi, nous nous inscrivons dans de grands objectifs qui sont ceux de la vision FAST 2030. Je rappelle qu'il s'agit de diminution de 40 % des émissions issues du secteur des transports par des basculements modaux importants : multiplications par 5 de la part du vélo, diminution de 83 % à 60 % de la part de la voiture, et cetera. On mise sur l'investissement dans les infrastructures alternatives pour permettre ces basculements selon une série d'engagements spécifiques qui sont pris dans la DPR et que nous avons remis ici en matière de déploiement de la mobilité douce, de la gratuité progressive au niveau de certaines catégories de voyageur de transports en commun et des investissements de différentes natures. C'est aussi en prenant compte des investissements et une offre alternative qui s'articule bien en matière d'intermodalité puisque l'on peut se dire qu'il est difficile de se passer de sa voiture individuelle dans beaucoup de situations s'il n'y a pas une bonne articulation des différents modes de transport de manière confortable et sans devoir attendre trop longtemps, et cetera. D'où cette volonté de développer des mobipôles. C'est pour cela qu'il y a un droit de tirage qui a été mis en place par simplification pour les communes avec des appels en cours de lancement vers les communes, à la fois sur la partie Wallonie cyclable et sur les mobipôles. Au total, cela représente 210 millions d'euros, dont nous venons d'engager 52 millions par décision du Gouvernement.

On est dans une généralisation des investissements possible à l'échelle de toutes les communes, à la suite des premières expériences pilotes qui ont été faites en matière de vélo, mais également en matière de déploiement des mobipôles.

Un budget spécifique est prévu pour développer les espaces de *coworking* dans les mobipôles. C'est plus de l'ordre des expériences pilotes pour voir quelles sont les attentes du public et comment la structuration peut se faire au mieux et également des budgets qui existaient concernant les parkings relais et le déploiement du covoiturage.

Pour ce qui concerne le vélo en tant que tel, comme je l'ai dit, on a lancé l'appel « Wallonie cyclable » en 2021, le nouvel appel.

On a donc une programmation 2022-2024 très importante. On poursuit, bien sûr, le mécanisme des primes vélos qui ont été mis en place. Et puis, il y a différents projets d'infrastructures en matière de corridor vélo et de Ravel que ce soit dans le plan Infrastructure et Mobilité pour tous, que ce soit dans des budgets complémentaires au travers du Plan de relance qui sont donc des projets importants d'infrastructures. Tout cela sera repris dans un plan Vélo intégré qui reprend l'ensemble de la politique cyclable pour lequel le Gouvernement sera saisi dans les prochains mois pour avoir surtout un suivi dans la durée année après année des différentes dimensions de la politique cyclable de manière complète.

Au niveau des transports publics, bien entendu, tout premièrement, nous respectons les engagements financiers de la Wallonie pris au travers du contrat de service public signé avec l'OTW. Je m'en suis expliqué à plusieurs reprises. Cela me paraît tout à fait fondamental.

Au-delà du plan, il y a des moyens spécifiques qui ont été décidés lors de l'accord de gouvernement ou au travers du Plan de relance, des moyens pour renforcer l'offre, des moyens pour instaurer la gratuité progressive, aussi des moyens visant à compenser les pertes de recettes liées à la crise sanitaire et de fréquentation des transports en commun. Rien que pour le verdissement de la flotte, c'est un budget de 44 millions d'euros qui est prévu dans le Plan de relance de la Wallonie, donc il y a aussi de l'investissement dans le matériel.

L'augmentation en quantité du matériel qui doit accompagner l'augmentation de l'offre et donc le nombre de voyageurs, mais aussi le remplacement forcément progressif du matériel et également, d'ailleurs, une restructuration du réseau de l'offre. On a le cas en particulier à Liège avec l'arrivée du tram, mais aussi à Charleroi où il y a un plan urbain de mobilité qui est en cours de préparation.

Plus globalement, il y a une analyse systématique qui se fait de manière phasée dans le temps – on ne sait pas faire toutes les régions en même temps – d'analyse de l'offre existante et de voir de quelle façon elle peut être améliorée pour le futur dans le meilleur dialogue possible avec les usagers et avec la population.

Il y a encore d'autres éléments de mobilité que vous connaissez. C'est le déploiement de l'offre locale du transport à la demande. C'est l'analyse de la situation sur le transport scolaire qui reste toujours un dossier vraiment très compliqué surtout pour certaines catégories d'élèves qui ont de très longs temps de déplacement. C'est aussi une évaluation spécifique qui est prévue au niveau de l'OTW pour le transport des personnes à mobilité réduite pour avoir une meilleure accessibilité aux PMR. Et puis, nous avons un travail aussi de collaboration et de, je dirais, revendication, ou en tout cas de priorisation pour la Wallonie vis-à-vis des discussions fédérales ferroviaires puisque c'est le transport le plus structurant à l'échelle de la Région sur lequel nous venons greffer nos autres politiques régionales.

Au niveau des infrastructures, je vous rappelle le cadre dans lequel on fonctionne. Je rappelais le plan Infrastructures et Mobilité pour tous de 2 milliards d'euros. Nous sommes dans la mise en œuvre de ce plan qui a été phasé dans le temps, pour lequel il y a également un montant de 80 millions d'euros par an de projet additionnel pour la mobilité douce et la mobilité collective. Une série de projets spécifiques ont été localisés dans ce plan que nous suivons année après année pour leur meilleure réalisation, que ce soit via l'administration ou que ce soit via la SOFICO qui a également ses recettes propres via le paiement kilométrique et les chantiers se répartissent suivant qu'il s'agisse du transport structurant de la Région via la SOFICO – plutôt du réseau structurant – ou du reste du réseau via l'administration classique.

Il y a évidemment une attention très importante aussi aux transports marchandises pour lequel nous avons des budgets spécifiques qui ont été prévus que ce soit la poursuite du programme SOWAFINAL, que ce soit dans le cadre du projet Seine-Escaut sur lequel, d'ailleurs, le Gouvernement sera également amené à se prononcer dans quelques jours, mais il y déjà un budget de 40 millions d'euros qui est prévu via le plan Infrastructures de la Wallonie. Il y a également des projets également de modernisation en termes de télégestion des ouvrages, de dragages des cours d'eau navigables, de meilleure gestion des ressources en eau. On est là en lien notamment avec les risques de sécheresse.

Il est en outre question d'un budget spécifique au niveau du Trilogiport, donc d'investissements au niveau de la plateforme multimodale, puisqu'il s'agit vraiment de permettre, par les infrastructures – c'est le cas au Trilogiport, mais c'est le cas aussi, par exemple, avec le rehaussement d'un certain nombre de ponts au niveau du canal Albert – le passage de bateaux de transport de marchandises plus important dans le futur, et de permettre le transbordement facilement pour avoir une vraie alternative au transport, soit par avion, soit par camion de longue distance.

Au total, si l'on remet les différents budgets les uns à côté des autres, on a évidemment un budget assez conséquent, qui est examiné par cette commission, qui se répartit dans les différentes matières avec des natures de dépense très différentes. Au niveau de la mobilité par exemple, une toute grosse partie du budget se retrouve directement au niveau de l'OTW, sur base du contrat de service public et de différentes dotations spécifiques, et on voit notamment sur le *slide* suivant un découpage un peu plus précis, mais qui est simplement une reconstitution des différents budgets tels qu'ils existent

dans l'exposé particulier dont vous disposez, et qui reprennent les différents engagements budgétaires.

Comme je vous le disais, tout ceci ne prend pas en compte les budgets complémentaires qui nous viennent de manière supplémentaire et de manière conjoncturelle, en particulier au niveau du Plan de relance pour la Wallonie. C'est tout de même un ensemble de l'ordre de 700 millions d'euros qui est prévu en 2022 dans les compétences de cette commission dans différents volets que l'on peut reprendre ici au niveau des mesures énergétiques, notamment d'efficacité des bâtiments, au niveau des offres alternatives à la voiture individuelle, en matière d'infrastructure, de politique cyclable, des bornes de rechargement électrique, et cetera.

Beaucoup de projets d'investissements qui sont en cours de réalisation, et qui permettront de concrétiser nos engagements climatiques, et nos engagements dans les différents volets de la Déclaration de politique régionale, et également au travers de la provision « Résilience, relance, et redéploiement », des moyens spécifiques également qui ne sont pas des moyens structurels permanents, mais qui ont pu être dégagé pour ces années-ci dans la suite de ce que l'on a déjà fait en 2021, qui permettent de soutenir les projets POLLEC vis-à-vis des communes, d'autres politiques d'adaptation ou de transition climatique, donc un grand nombre de politiques qui ont pu, et qui vont pouvoir continuer à être mises en œuvre dans les prochains mois.

Voilà, Monsieur le Président, et Mesdames et Messieurs les Parlementaires, pour conclure : nous sommes dans un schéma un peu complexe, tout à fait dans la lignée de l'accord de gouvernement et de mise en œuvre des objectifs tels qu'ils étaient annoncés, et des différentes politiques principales auxquelles l'accord de gouvernement s'engageait. En même temps, dans une situation qui a fortement évalué depuis, suite à la crise sanitaire, suite au Plan de relance européen, à l'adoption complète du Plan de relance de la Wallonie, et à la nouvelle crise des inondations que nous avons connue, qui nous donne donc un énorme plan de travail, un grand nombre de chantiers, un grand nombre d'investissements, que ce soit en mobilité, que ce soit en énergie, qui doivent se concrétiser en particulier en 2022, et encore au-delà – bien sûr nous avons des projets d'investissement même au-delà de la législature, mais il y a un gros morceau en 2022 –, et qui viennent s'ajouter aux politiques classiques grosso modo, puisque l'on a pu avoir des budgets spécifiques et importants dans le cadre de la relance sous ces différentes dimensions.

Observation de la Cour des comptes – Exposé de M. De Kock, Auditeur adjoint à la Cour des comptes

M. le Président. – La parole est à M. De Kock.

M. De Kock, Auditeur adjoint à la Cour des comptes. – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les Commissaires, je vais commencer par la division organique 14 « Mobilité et infrastructures ».

Par rapport au budget ajusté 2021, les crédits consacrés à la mobilité et aux infrastructures baissent de 79,9 millions d'euros en engagement et de 105,9 millions d'euros en liquidation. Une partie de cette baisse est contenue dans le programme 03, relative au transport urbain, interurbain et scolaire. Les crédits de ce programme baissent, en effet, de 44 millions d'euros en engagement et de 40,9 millions d'euros en liquidation. Cela concerne principalement deux articles de base consacrés à l'OTW : les crédits de l'article de base 41.08 « Intervention financière de la Région dans la couverture des charges d'exploitation de l'OTW », en baisse de 32,7 millions d'euros en engagements et en liquidation, et les crédits de l'article 61.12 « Subventions à l'OTW pour la réalisation du PIMPT », en diminution de 13 millions d'euros en engagement et en liquidation.

Les crédits d'engagement du programme 11 « Réseau routier et autoroutier et voies hydrauliques » sont, quant à eux, en hausse de 14,8 millions d'euros et les crédits de liquidation en baisse de 8,1 millions d'euros. Pour rentrer dans quelques détails, on retrouve principalement dans cette variation un nouvel article de base 12.17 relatif au financement des frais d'étude, d'essai et de coordination sécurité, santé de chantiers relatifs au programme RTET, qui a été doté de 11 millions d'euros en engagement et de 2,3 millions d'euros en liquidation.

Toujours concernant ce même programme, les crédits de l'article 73.07 sont en hausse de 16,7 millions en crédits d'engagement et en baisse de 11,8 millions d'euros en liquidation.

Viennent ensuite les crédits de l'article 61.08 relatif à l'intervention de la Région dans le coût des travaux des ports gérés par les administrations publiques qui sont en hausse de 12,9 millions d'euros en engagement et de 11 millions d'euros en liquidation. Cette augmentation est liée à la reprise sur cet article de projets financés initialement par le mécanisme SOWAFINAL.

Enfin, les crédits d'engagement de l'article de base 73.14 relatif à la réhabilitation, la sécurisation, l'aménagement et l'équipement du réseau routier non structurant sont en baisse de 33 millions d'euros et les crédits de liquidation en hausse de 2 millions d'euros.

Passons maintenant à la division organique 16, qui concerne l'aménagement du territoire, logement, patrimoine et énergie. Les crédits y baissent de 464,3 millions d'euros en engagement et de 361,1 millions d'euros en liquidation.

Passons tout de suite au programme 31 « Énergie » où les crédits d'engagement de ce programme baissent de 151,4 millions d'euros et les crédits de liquidation de 136,5 millions d'euros. Cette diminution s'explique principalement par l'article de base 34.01 « *Prosumers*, report du moment de démarrage de la redevance *prosumer* et valorisation de l'électricité injectée », dont les crédits sont nuls au budget initial 2022, alors qu'ils étaient de 128,8 millions d'euros en engagement et de 110,4 millions d'euros en liquidation à l'ajustement 2021. En effet, l'arrivée du tarif *prosumer* était fixée au 1er octobre 2020, mais une aide financière pour l'électricité non autoconsommée, couvrant 100 % de la redevance *prosumer* pour les années 2020 et 2021, a été octroyée. Cette aide est réduite à partir de l'année 2022, en fonction de la période d'établissement des décomptes annuels d'électricité. L'année 2022 sera donc une année transitoire, car les remboursements à 100 % ou 50 % s'appliquent *prorata temporis* selon l'établissement des décomptes annuels de facturation d'électricité.

Le Gouvernement a décidé d'anticiper le paiement, en 2021, de déclarations de créances 2022, soit environ 55 millions d'euros. La Cour relève que cette anticipation est contraire aux dispositions du décret du 15 décembre 2011 et de ses arrêtés d'exécution qui prévoient, pour les subventions facultatives, que l'obligation de payer existe à la date où elles sont dues en vertu des modalités de liquidation prévues.

Passons maintenant au fonds Kyoto. La prévision des recettes inscrites sur le fonds Kyoto, lesquels proviennent de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre, s'élève à 149 millions d'euros, en hausse de 31 millions d'euros par rapport à celle du budget ajusté 2021. Cette prévision se base sur la moyenne des trois estimations préparées par la CIF. En l'absence d'un nouvel accord de *burden sharing*, la CIF s'est basée sur la répartition décidée pour 2020. La Cour observe que cette recette est dès lors incertaine dans une mesure qu'elle ne peut évaluer.

La Cour des comptes signale qu'aux recettes qui seront versées sur le fonds en 2022 s'ajoutent celles déjà versées depuis 2016 et qui n'ont été qu'assez peu utilisées. Les recettes inutilisées ont alimenté le solde du fonds, qui a été évalué au projet de budget initial 2022 à 366 millions d'euros dans l'optique des engagements et à 380,5 millions dans l'optique des liquidations au 1er janvier comme au 31 décembre 2022. La Cour a d'ailleurs relevé cette sous-utilisation récurrente.

D'après l'exposé particulier du ministre du Climat, les dépenses prévues au budget 2022 pour 149 millions d'euros, tant en engagements qu'en liquidation, pourront être partiellement au moins réalisées hors code 8. La Cour constate que les différents types de dépenses qui peuvent être réalisés via ce fonds sont précisés dans l'exposé particulier, qui n'indique cependant pas la répartition des crédits dévolus à ces différentes missions, mentionnant seulement que cette répartition serait précisée lors de la programmation de ce fonds. Cependant, dans la mesure où ces dépenses sont neutralisées à concurrence de 99 millions d'euros dans le calcul du solde de financement 2022, la Cour en conclut que des dépenses hors code 8 sont autorisées sur ce fonds à hauteur de 50 millions d'euros sur cette même année.

Je passe maintenant au fonds Bas-carbone. L'article 87 maintient, pour l'année 2022, la création du fonds Bas-carbone et résilience par cavalier budgétaire. Un projet de décret portant création de ce fonds a été déposé au Parlement le 19 novembre 2021. Le fonds Bas-carbone a pour mission de soutenir par des subventions ou des marchés les initiatives et acteurs qui contribuent à l'émergence d'une société à bas-carbone et davantage résiliente face au changement. Il a été doté de crédit à hauteur de 17 millions d'euros. À ce propos, la Cour relève à nouveau que le choix de créer un fonds sous la forme d'un organisme de type 1 doté de la personnalité juridique vise à échapper au principe de l'annualité budgétaire. Selon l'exposé des motifs du projet de décret, le choix de créer un organisme de type 1 repose sur la possibilité de mise en réserve des montants non liquidés de l'année N et permet donc de reporter les crédits non utilisés.

Par ailleurs, la Cour observe que le fonds Bas-carbone est dit « complémentaire » au fonds Kyoto. Comme je viens de le souligner, les crédits du fonds Kyoto font l'objet d'une sous-utilisation récurrente depuis plusieurs années.

Pour finir, l'opérateur de transport de Wallonie. L'OTW présente son budget initial 2022 avec un solde SEC négatif de 99,97 millions d'euros. Par rapport au budget ajusté 2021, la dégradation de ce solde s'élève à 45,31 millions d'euros. Si les recettes budgétaires hors opérations neutralisées en SEC code 0,8 et 9 restent stables, plus 170 000 euros par rapport à l'ajusté 2021. Les dépenses budgétaires, toujours hors opérations neutralisées, augmentent de 45,47 millions d'euros. Cette augmentation résulte de deux éléments : d'une part, l'OTW contribue à concurrence de 17 millions d'euros à l'opération de mobilisation des trésoreries des UAP en vue de réduire le solde à financer de la Région. Ce montant en faveur de la Région a été inscrit en dépense courante à l'article de base 41.10 du budget de l'OTW. D'autre part, les dépenses d'investissements issus de la programmation intégrée des investissements de l'OTW 2021-2025 telles qu'approuvées par le Gouvernement wallon le 17 juin 2021 augmentent. Il s'agit principalement de l'infrastructure de transport public – plus 4,5 millions d'euros –, l'infrastructure dans le cadre du Plan mobilité et infrastructure pour tous – plus 15,6 millions d'euros –, l'infrastructure liée au métro léger de Charleroi – plus 18,5 millions – et la gare de Namur – plus 9,7 millions d'euros.

Ces augmentations sont partiellement compensées par la diminution des dépenses de fonctionnement – moins 3,8 millions d'euros – et d'investissements – moins 11,8 millions d'euros – pour le tram de Liège.

Sur une base annuelle, les recettes octroyées par la Région ne sont pas suffisantes pour couvrir les dépenses liées aux investissements susmentionnés. À titre d'exemple, dans le cadre du métro léger de Charleroi, le financement octroyé par la Région inscrit à l'article de base 61.05 du programme 14.03 couvre les charges financières, amortissements et intérêts des emprunts contractés par l'OTW pour réaliser ses investissements.

Concernant les travaux relatifs à la future gare des bus sur la dalle de la gare de Namur, selon une convention conclue le 4 septembre 2012 entre la SNCB, la Région wallonne et la SRWT, devenue, entre-temps, OTW. La première s'engageait à financer les travaux nécessaires à l'aménagement de la gare multimodale, à charge, pour la SRWT de verser à celle-ci un montant annuel de 3,55 millions d'euros financés jusqu'en 2027. La totalité des tranches versées devait correspondre au montant déboursé par la SNCB, majoré d'un taux d'intérêt de 4,12 %. La Cour des comptes relève que ce taux fixé en 2012 paraît élevé au regard des conditions actuelles du marché.

Enfin, dans le présent rapport, la Cour constate que des crédits ont été inscrits sous la forme de provision ou de réserve sur plusieurs articles de base dédiés à la crise sanitaire ou au Plan de relance. Parmi celles-ci, l'article de base 01.10 « Provision, résilience, relance et redéploiement » du programme 08 de la division organique 10 est de la compétence de M. le Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. Cet article est doté de crédits à hauteur de 90,6 millions d'euros engagement et 74,8 millions d'euros en liquidation. La Cour considère que le recours aux provisions ne permet pas d'avoir une vision correcte des moyens prévus pour la mise en œuvre des politiques publiques et, de ce fait, nuit à la transparence du budget. Afin de respecter le principe de spécialité budgétaire, la Cour recommande de recourir aux provisions uniquement lorsque la destination du crédit n'est pas suffisamment déterminée au moment du dépôt du projet de budget. Or, la Cour constate qu'au budget de l'OTW, un montant de 56,5 millions d'euros est d'ores et déjà inscrit en recettes spécifiques « Plan de relance ». Ces recettes sont issues des réserves logées au programme 08 de la division organique 10 susmentionnée.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Merci beaucoup, Monsieur le Représentant de la Cour des comptes, pour ces nombreuses remarques que nous examinerons avec attention dans la suite de ces débats et dans les prochaines semaines.

J'ai quelques éléments de réaction. Vous évoquez la question de l'annualité budgétaire en lien avec le fonds Bas-carbone et résilience. Je vous informe que, juste avant la présente discussion, la discussion a eu lieu précisément sur ce projet de décret. Les différents éléments que vous soulevez ont fait partie de la discussion. Ce fonds sera géré par l'AWAC une fois qu'il aura pu être mis en place au-delà de l'adoption du décret.

Concernant le Plan de relance de la Wallonie, vous observez que l'OTW a inscrit un montant de 56,5 millions d'euros en recette spécifique « Plan de relance wallon » issus des différentes réserves alors que la Cour demande de recourir aux provisions uniquement lorsque la destination du crédit n'est pas suffisamment déterminée au moment du dépôt de projet de budget. La destination des dépenses liées à cette provision est détaillée en page 245 de l'exposé particulier. Il y a le verdissement de la flotte pour 44,5 millions d'euros, le développement du BHNS de Liège pour 3,2 millions d'euros, l'extension du tram telle que prévue initialement pour 6,5 millions d'euros et la rénovation de l'antenne de Châtelet du métro léger de Charleroi pour 2,25 millions d'euros.

En page 59, vous pointez également la réduction des crédits consacrés à la mobilité et aux infrastructures pour près de 80 millions d'euros en engagement et 105,9 millions d'euros en liquidation. Cette diminution est principalement due à une baisse des crédits sur les programmes 02, 03, 07, mais est en partie compensée par une hausse des programmes 04, 06 et 11.

Pour ce qui concerne l'intervention de la Région dans la dotation d'exploitation, au niveau de l'article 41.08, celle-ci évolue conformément aux modalités prévues par le contrat de service public, à savoir l'inflation : taux de 1,95 % plus 1 %. La variation entre l'ajustement 2021 et l'initial 2022 que vous relevez est due à des événements extras, comme le non-renouvellement des renforts d'autocars en 2022 qui était lié à la crise sanitaire ou la différence sur la compensation covid octroyée d'une année à l'autre et devra faire l'objet d'un transfert en début d'année 2022. Je note aussi que cet article, outre l'indexation budgétaire 2022, prévoit également 11,1 millions d'euros pour la gratuité et 950 000 euros pour le recrutement de fonctions stratégiques. Il y a donc bien une augmentation du financement de base de l'OTW en 2022 qui est conforme aux paramètres d'inflation.

Pour ce qui concerne le PIM, en infrastructures, il y a bien eu une diminution qui a été opérée dans une optique générale du Gouvernement de décharger le solde brut à financer en 2022. L'OTW a perçu, pour la période 2020-2021, un montant de 42 millions d'euros et seulement 5 millions d'euros de dépenses ont été supportés à ce stade. On a tenu compte de cette situation, mais les dépenses sont estimées par l'OTW en 2022 à 32 millions d'euros et la subvention de

13 millions d'euros est donc suffisante, tenant compte des financements passés déjà versés et pas encore consommés.

Il y a également la question des programmes RTE-T à l'AB 73.07. Vous évoquez une hausse de 16,7 millions d'euros et, en liquidation, une baisse de 11,8 millions d'euros. C'était en comparaison à l'ajustement 2021. Il faut ajuster ce relevé en tenant compte de la création de l'AB 12.17 à l'initiale 2020-2022 puisque, en 2021, les études du RTE-T avaient été intégrées à l'AB 73.07. Je le mentionne pour mémoire pour les uns et les autres. Par conséquent, les variations pour le RTE-T sont une hausse totale de 27,6 millions d'euros en engagement et une baisse en liquidation de 9,5 millions d'euros. Ces variations sont liées à la programmation des investissements du projet Seine-Escaut qui est ajusté annuellement en fonction des besoins. D'ailleurs, la phase 2017-2022 est en cours de finalisation alors que la phase 2021-2027 est en cours de démarrage. Comme je le disais tout à l'heure, le Gouvernement devra se positionner à ce sujet pour le premier rappel qui aura lieu dans quelques mois pour la nouvelle période de programmation.

En énergie, vous évoquez des variations qui sont principalement dues au budget consacré au *prosumers* puisque, dans le cadre de la crise covid, un montant de 55 millions a été consacré au covid-19 en 2020 en lieu et place du paiement *prosumer* qui a été décalé de quelques mois. C'est un jeu d'écriture avec les gestionnaires de réseau. C'est une situation tout à fait exceptionnelle. Ce montant enregistré lors de l'ajustement budgétaire 2021 concerne bien une dette antérieure à 2021. En comparant le budget initial 2022 au budget initial 2021, l'administration des moyens est en réalité de 73,8 millions d'euros en engagement et de 55,35 millions en crédit de liquidation.

Pour ce qui concerne le fonds Écopack-Rénopack, sa consommation au 31 décembre sera de 83,948 millions d'euros. Le solde du compte sera donc de 132 millions d'euros dont on retire les 94 millions d'euros, soit 40 millions d'euros, soit un montant normal pour un cycle budgétaire ordinaire.

Pour ce qui concerne le fonds Kyoto, vous avez tout à fait raison de constater la consommation qui reste moins importante que prévu. L'année 2021 a été exceptionnelle du point de vue de la crise sanitaire. Au-delà de l'incertitude liée aux discussions intrabelges sur la répartition des moyens et de l'incertitude sur le prix du carbone, il y a par ailleurs eu certains retards dans différents projets. De toute façon, c'est stocké dans le fonds et cela ne disparaît pas, mais il y a en tout cas plusieurs projets en cours d'adoption au-delà du projet Airport qui a déjà été engagé par le Gouvernement pour un montant de 6 millions d'euros. Il y a d'autres projets en code 8 : 25 millions d'euros pour la mission dégluée « Wallonie Santé », 6 millions d'euros pour la mission Novallia, 15 millions d'euros pour le renforcement de la mission Novallia, 7 millions d'euros pour la mission déléguée BEFin et d'autres engagements hors code 8, notamment au niveau de l'appel « Hydrogène », de l'appel « Géothermie ». Il est clair que je garde l'objectif d'accélérer ou d'augmenter encore la consommation du fonds Kyoto pour les prochaines années.

Pour ce qui concerne l'OTW, vous identifiez que son budget initial avait un solde SEC négatif de 99,97 millions d'euros, c'est-à-dire une baisse de 45,31 millions d'euros par rapport au budget ajusté 2021. D'une part, l'OTW contribue à concurrence de 17 millions d'euros à l'opération de mobilisation des trésoreries des UAP en vue de réduire le solde à financer de la Région, montant qui s'inscrit en dépenses courantes à l'article 41.10. D'autre part, les dépenses d'investissement issues de la programmation intégrée des investissements de l'OTW 21.25 tels qu'approuvés par le Gouvernement augmentent. Les principales augmentations concernent l'infrastructure de transport public – plus 4,5 millions d'euros –, l'infrastructure dans le cadre du plan Mobilité infrastructure pour tous – plus 15,6 millions d'euros –, l'infrastructure liée au métro de Charleroi – plus 18,5 millions d'euros –, et la gare de Namur pour 9,7 millions d'euros.

Dès lors, vous constaterez que, sur base annuelle, les recettes octroyées par la Région ne sont pas suffisantes pour couvrir les dépenses liées à ces investissements. Néanmoins, il y a lieu de noter que l'OTW contracte également des emprunts avec le bénéfice de la garantie régionale qui a été relevé pour cet exercice à 91 millions d'euros.

Enfin, Monsieur le Président, concernant votre dernière remarque sur le taux d'intérêt pour les montants versés à la SNCB. Celui-ci est applicable en vertu de la convention de 2012 sur le projet de la gare de Namur. Il est, en effet, plus élevé que les conditions de marché actuelles. C'est pourquoi le Gouvernement a mis sur pieds un groupe de travail en octobre 2021 qui s'est réuni en novembre et qui a pour but d'évaluer l'opportunité de renégocier les conventions de la Région avec la SNCB. Ce groupe de travail présidé par mon cabinet s'est réuni entre-temps. Il a pris comme première décision de demander à la cellule d'information financière une analyse fouillée et détaillée des risques et opportunités juridiques et financiers de renégocier l'ensemble de ces conventions. Le rapport de la CIF qui doit inclure des recommandations claires et concrètes me sera fourni au plus tard fin février 2022. Sur base de quoi le groupe de travail analysera-t-il ces différentes propositions ?

Je vous remercie pour vos commentaires qui alimentent notre travail.

Discussion générale

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

M. Hermant (PTB). – Merci à la Cour des comptes pour son rapport, toujours très complet.

La première partie de mon intervention concerne le Plan de relance et le fait que l'on ait des provisions à destination du Gouvernement, mais sans savoir à quoi elles allaient être utilisées. La Cour des comptes dit qu'elle « observe que le recours aux provisions ne permet pas d'avoir une vision correcte des moyens prévus pour la mise en œuvre de politique publique et nuit, de ce fait, à la transparence du budget ». C'est exactement ce que nous avons comme remarque. C'est très compliqué de voir clair dans un tel budget. En effet, il y a des articles budgétaires, ensuite le Plan de relance arrive, puis on met +50 millions pour le TEC, puis autant pour autre chose.

En fait, on ne connaît pas tous les montants de ce Plan de relance. On sait parfois les déduire, les supposer, mais la Cour des comptes a raison de dire qu'il y a un vrai manque de transparence. Ma question pour la Cour est la suivante : comment peut-on y voir plus clair à partir de ces fonds ?

Je vous remercie.

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

M. Florent (Ecolo). – Je voulais simplement remercier la Cour des comptes pour la complétude du travail, ainsi que l'ensemble des détails qui ont été apportés, et également Monsieur le Ministre pour les remarques et les réponses qu'il a apportées.

J'ai une réflexion, ce n'est pas parce que les choses sont complexes que c'est flou. Elles le sont parce qu'il s'agit de matières complexes et parce que le Plan de relance amène une complexité en plus. J'ai vraiment envie de souligner cela. Évidemment que c'est complexe. Évidemment qu'il y a des projets prévisionnels qui ne sont pas détaillés jusqu'au dernier carat, mais je m'inscris en faux qu'il s'agisse d'une raison pour dire que le budget est flou. Le budget est relativement complet et clair. Effectivement, ce sont des matières difficiles. On a tous bûché plusieurs heures pour en appréhender la complexité.

M. le Président. – La parole est à M. De Kock.

M. De Kock, Auditeur adjoint à la Cour des comptes. – Si j'ai bien compris, les questions et remarques concernaient principalement les provisions et la spécialité budgétaire. Le chapitre des provisions – et la grosse masse que cela représente – a été exposé de manière plus générale par mes collègues en Commission du budget. En ce qui concerne les points plus particuliers soulevés dans le cadre de cette commission, c'était notamment par rapport au 55,6 millions d'euros pour le Plan de relance prévu au budget de l'OTW. Pour donner un exemple très concret, étant donné que ces 56 millions d'euros, on savait très bien où ils devaient aller, il aurait été sans doute plus opportun de les inscrire dans un article spécifique dans la DO 14, comme les autres articles relatifs au financement de l'OTW.

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

M. Hermant (PTB). – Monsieur le Ministre, remarque générale – on vient d'en parler, dans le budget –, il y 100 millions pour le Plan de relance, mais pas de détails sur les montants, on vient de le dire, au contraire de ce qu'a fait l'AWAC, donc je voudrais quand même mettre en avant la partie concernant l'AWAC. Il y a vraiment un détail pour chaque article budgétaire sur ce qu'il sera fait de l'argent de l'article budgétaire, je trouve cela vraiment intéressant, cela manque vraiment pour les 100 millions, ou 78 millions en crédit de liquidation qui sont prévus pour cette année. Pourquoi ne pas avoir intégré cet argent aux articles budgétaires existants ? On a parlé justement de la TEC, où l'on connaît le montant, et il aurait pu être directement intégré au budget de la TEC. Là, il y a quand même une question que l'on se pose. Cela ne permet pas le contrôle démocratique parlementaire, ni de faire des propositions d'amendement budgétaire. On empêche ainsi toute discussion sur les véritables choix qui sont faits d'un programme à l'autre, de l'argent que l'on dispose, et de comment on va le dépenser. Quels sont les montants pour les grandes entreprises, quels sont les montants pour l'aide aux familles ? C'est difficile d'y voir clair. Il y a 30 millions d'aides pour les sinistrés, 167,5 millions à la répartition des infrastructures générales, 865 millions pour la rénovation énergie du bâtit, plus de 700 millions pour la mobilité, dites-vous, au niveau du Plan de relance – mais nous n'avons pas les montants par an, ici c'est plutôt pour les prochaines années –, nous n'avons pas pour 2022 les montants pour ces différentes catégories.

Par exemple, vous annoncez 720 millions d'euros pour la mobilité dans le Plan de relance, mais, pour 2022, vous annoncez, dans ce Plan de relance, 44,56 millions d'euros du plan pour le transport en commun. Il faudrait donc 16 ans pour tout épuiser. Il y a, comme cela, d'autres exemples. Globalement, pour le Plan de relance, ce sont 2,1 milliards d'euros, si je compte bien, qui sont liés à vos compétences.

Mais peut-être y a-t-il des compétences liées au climat qui sont chez d'autres ministres également. En 2022, les 74 millions d'euros, il faudrait alors 29 ans pour épuiser l'ensemble du Plan de relance.

C'est compliqué d'y voir clair à ce niveau.

C'est la remarque générale pour les différents fonds. Il est difficile de savoir ce qui sera fait de l'argent public

de ces différents fonds, que ce soit le fonds Kyoto, le fonds Énergie, le Fonds de résilience, et cetera.

La coordination et le suivi de l'exécution du plan sont confiés au ministre-président. Vous dites, dans votre budget que « les moyens destinés au climat et à l'énergie et à la mobilité seront transférés par arrêtés au cours de l'année 2022 en fonction des arrangements de projets ».

Ma première critique concernait l'argent qui est dans le budget en ce qui concerne le Plan de relance, mais la deuxième chose, c'est qu'il y a encore de l'argent qui va venir et dont on ne connaît pas encore le montant. C'est un double flou dans ce budget actuel sur les choix qui seront faits par le Gouvernement. Pourquoi ne pas avoir mis plus de détails ?

Au niveau du prix de l'énergie, globalement, dans ce budget, c'est quand même un thème très important, une grande crainte pour de nombreuses familles wallonnes, mais il n'y a rien, ou presque quasiment rien. Il y a une petite « dringuelle », mais il n'y a rien globalement pour diminuer la facture des gens en Wallonie. On continue avec les subsides aux grandes entreprises, pour différents projets, et cetera, mais rien pour des aides aux familles à ce niveau-là.

Je vous remercie pour mes premières remarques.

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

M. Douette (MR). – Ce n'est pas une question quand je vais attaquer la généralité, c'est plutôt une conscientisation. Nous avons tous pu remarquer, en tant que députés ou parlementaires, l'ensemble des sommes qui sont allouées aux différents événements que nous avons vécus.

Certes, on a un budget ordinaire, et l'on essaie tous de lui faire tenir la route, aussi bien dans nos dépenses et nos recettes. Ce n'est pas notre argent, c'est l'argent du citoyen que nous mettons en œuvre de la meilleure manière qui soit.

Il y a le budget de relance, qui est important également, avec, effectivement, dans ce budget de relance, beaucoup de projets qui sont liés à la mobilité, à l'énergie, au climat.

Il y a le budget pour soutenir toutes les difficultés covid que nous avons vécues depuis deux ans et puis il y a le budget de reconstruction, qui est une partie du Plan de relance, qui a été modifié durant les événements que nous avons vécus.

L'année passée, j'avais fait mon introduction en disant que nous avions un budget trois en un. Si je puis me permettre, cette année-ci, c'est du quatre en un.

Je vais même ajouter le cinq en un. Parce que, par rapport à tous les investissements que nous avons faits, hors balises, il y a un nouvel événement qui va arriver, c'est la soutenabilité de notre dette wallonne et il est de notre devoir d'être très attentifs à continuer à investir pour le bien de l'ensemble des Wallons, mais également à être raisonnables, à se raisonner et peut-être à bien vérifier que chaque euro qui peut être dépensé dans le cadre de nos décisions le soit de manière pertinente, de manière intelligente pour le bien-être de nos citoyens, mais également pour le redressement de la Wallonie tout en ne faisant pas peser une dette inconsidérée sur les générations à venir.

Je pense – je ne veux pas sombrer dans le drame – que nous devons faire attention à ne pas mener notre Région droit dans le mur, nous devons y être attentifs et faire tout cela avec sérieux. Je sais que nous le faisons au quotidien, mais il est toujours bien utile, dans une discussion générale, de replacer le cadre dans lequel nous devons travailler, qui est un vrai travail d'équilibriste si l'on veut atteindre l'ensemble des objectifs.

C'est uniquement cette considération que je voulais rappeler, que mon groupe voulait rappeler. Nous sommes tous dans le même bateau. Je voulais le rappeler avant de commencer nos travaux budgétaires. Je vous remercie.

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

M. Florent (Ecolo). – Ce budget 2022 est très particulier parce qu'il arrive en même temps que le Plan de relance de la Wallonie. En réalité, ce budget 2022 initie quelque part ce Plan de relance. C'est un chantier titanesque. Il s'illustre bien au travers des différents grands éléments, que vous avez présentés, Monsieur le Ministre, pour ce budget 2022. Je rejoins mon collègue, M. Douette, c'est aussi une situation relativement exceptionnelle. À l'avenir, elle devra aussi le rester pour garder soutenables ces investissements. Aujourd'hui, ces investissements sont nécessaires pour la reconstruction après les inondations, mais aussi pour mettre notre région dans la transition écologique et dans la résilience par rapport aux changements climatiques. C'est vraiment l'un des objectifs d'ailleurs du PRW.

Rappelons que ce Plan de relance, c'est 7,5 milliards d'euros d'ici 2024 pour couvrir six axes stratégiques. Je ne vais pas les répéter, mais cet objectif de transition et de résilience se traduit clairement dans l'axe deux de ce Plan de relance wallon qui est d'assurer la soutenabilité environnementale. Cela représente le gros morceau du Plan de relance : 2,4 milliards. C'est 32 % du Plan de relance. On peut aussi y ajouter un bon nombre d'éléments de l'axe 6 qui est celui qui a été ajouté pour faire face aux inondations et assurer la reconstruction et la résilience des territoires sinistrés. Cela représente 737 millions, donc 10 % du Plan de relance. Monsieur le Ministre, vous êtes, avec l'ensemble de vos collègues du Gouvernement, en première ligne pour porter ces engagements budgétaires importants.

Je reviens sur le budget 2022. Notons qu'il est déjà positif et d'ailleurs cohérent que, dès l'introduction, les budgets du PRW d'ici 2024 soient mentionnés. Cela donne une perspective sur le long terme, même si l'on parle de 2022, avec quelques exemples : reconstruction des zones sinistrées, le soutien énergétique – 30 millions –, la réparation des infrastructures régionales endommagées – 167 millions –, puis, vous l'avez également mentionné, l'étude qui va être menée pour accentuer la politique de prévention des risques liés aux aléas climatiques.

Je ne pourrais pas passer à côté des 705 millions d'euros en 2022 qui sont engagés pour la mobilité, l'intermodalité, les P+R, l'accroissement de l'offre des transports en commun, développement d'infrastructures, les corridors vélo. C'est vraiment un investissement massif dans ces politiques d'énergie, de mobilité et de climat. C'est conséquent.

Je reste au niveau général parce que j'avais préparé des notes – et je vois M. le Président qui est attentif à rester sur une vision un peu globale.

Vous avez également rappelé la stratégie Fast, qui doit devenir en 2022 pleinement opérationnelle. C'est une stratégie qui date depuis quelques années, mais c'est maintenant aussi qu'elle atterrit et s'opérationnalise. Vous dégagez des moyens complémentaires à hauteur de 44,56 millions pour l'OTW. Vous ajoutez 11 millions intégrés au financement de base de l'OTW pour développer l'offre des transports et le verdissement de la flotte.

J'ai été intéressé également par la partie sur le ferroviaire, car en 2022, la Wallonie va préfinancer le projet RER pour 1,17 million d'euros et, on l'observe, 800 000 euros pour l'axe 3. J'aurais des questions, mais je les garde pour tout à l'heure dans le détail.

Vous l'avez dit également, 2022 va être la finalisation du plan Air-Climat à la suite des recommandations du panel citoyen climat, mais aussi le retour d'un vaste processus participatif. On peut peut-être aussi vous questionner, de manière encore générale sur ces questions-là. Où en sont les travaux préparatoires de nouveau plan Air-Climat-Énergie ? Avez-vous déjà un calendrier plus précis pour les travaux qui vont nous concerner, pour l'adoption ?

J'ai envie aussi d'ajouter un mot sur le fonds Kyoto qui sera approvisionné – vous l'avez dit – à 149 millions d'euros avec une certaine prudence, puisque cela va dépendre également des négociations en cours au niveau de la CNC avec le *burden sharing*. Néanmoins, ce sont des budgets conséquents qui ne sont pas facilement mobilisables. Je pense qu'on l'a tous bien compris. C'est pour cela que, en même temps que le dépôt de ce budget, vous déposez ce décret que nous avons voté, de la création d'un UAP fonds Bas-carbone et Résilience, pour permettre plus de flexibilité et d'efficacité dans la mobilisation des moyens.

Pour rassembler mon propos, c'est un budget 2022 qui est clairement au rendez-vous de l'enjeu de la reconstruction, mais aussi l'enjeu de la transition et du transfert modal, du développement d'une société bas-carbone. Vous avez aussi la responsabilité – nous l'avons tous d'ailleurs – de réussir ces défis ; c'est vraiment un chantier énorme. C'est une situation qui est relativement inédite, qui se reproduira sans doute dans les quelques années qui viennent, parce que le Plan de relance nous engage pour plusieurs années, mais c'est un niveau d'investissement qui n'a jamais été atteint au niveau de la Région wallonne.

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

M. Fontaine (PS). – Je tiendrai mon propos en remarque général, comme vous le souhaitez, en deux rubriques : infrastructure-mobilité-transport et ensuite énergie et climat.

On le sait, notre Région a été particulièrement frappée par les inondations de la mi-juillet. Un important travail de reconstruction nous attend, en ce compris au niveau des infrastructures régionales. À ce titre, un sixième axe a été ajouté au Plan de relance de la Wallonie. À travers ce plan, 167,5 millions d'euros seront alloués à la réfection des infrastructures régionales endommagées. C'était important de le souligner.

À côté de cet important travail de reconstruction, un des objectifs de ce gouvernement est de tenter de modifier durablement les modes de déplacement des Wallons et des Wallonnes, en favorisant les modes de déplacements doux et les transports en commun, et en développant les alternatives en transport routier de marchandises, que ce soit par le rail ou par voie fluviale. Cela nécessite des moyens, des investissements, et des projets. La poursuite et le renforcement de la vision Fast 2030 seront, à ce titre, essentiels si l'on veut atteindre nos objectifs en matière de transfert modal et en matière d'émission de gaz à effet de serre.

Faut-il le rappeler, 2 milliards d'euros seront investis d'ici 2026 dans le Plan Infra et mobilité pour tous, dont 80 millions d'euros seront annuellement consacrés au développement des modes actifs. Dans ce cadre, le développement d'une infrastructure adaptée à la mobilité active, efficace pour le déplacement quotidien, de même qu'adapter les futurs aménagements de voirie au niveau de leu conception nous semblent fondamentaux.

Ainsi, pour la période 2022-2024, c'est une enveloppe de 210 millions d'euros destinée aux communes, qui sera consacrée à des aménagements cyclables pour 105 millions d'euros, aux piétons pour 42 millions d'euros, ainsi que la réalisation de mobipôles – vous en avez parlé, Monsieur le Ministre –

pour 63 millions d'euros. Ces efforts sont évidemment essentiels pour favoriser notre changement d'habitude. En outre, en créant, sur leur territoire, les conditions propices à la pratique du vélo au quotidien, ces communes pilotes contribueront à rencontrer des objectifs régionaux en matière de développement du vélo utilitaire, à savoir doubler son usage d'ici 2024, et le multiplier par 5 d'ici 2030.

En parallèle à cela, développer et renforcer l'offre de transport public est essentiel, et la rendre plus attractive sont évidemment des points encore plus essentiels pour développer l'utilisation des transports en commun, également en milieu rural. Des moyens complémentaires à hauteur de 44,56 millions d'euros sont prévus dans le cadre du Plan de relance Wallonie à cette fin. Ils permettront également d'accélérer le verdissement de la flotte de bus ; vous en avez parlé dans votre présentation.

Enfin, le développement de la voiture électrique – on en parle régulièrement au sein de cette commission – est également au menu, puisque 16 millions d'euros devront permettre le développement de réseau de bornes électriques, indispensable au développement d'une véritable demande en matière de véhicules électriques.

En termes d'énergie et de climat, malgré les crises que nous traversons depuis 2020, qui ont demandé la mobilisation de moyens et d'énergie complémentaires pour répondre aux situations d'urgence, nous pouvons constater que cela n'a pas fort impacté votre budget, Monsieur le Ministre, dans votre détermination à poursuivre ces actions vers une Wallonie plus résiliente, plus sobre, et en total accord avec les décisions de l'Accord de Paris, du paquet européen Fit for 55, ainsi qu'avec le vœu de la Déclaration de politique régionale. Les moyens sont maintenus, voire complétés pour inscrire la Wallonie dans une transition climatique et énergétique avec des objectifs précis à atteindre. À titre d'exemple, je soulignerai le budget prévu grâce à la restitution des quotas d'émission pour le fonds Kyoto qui passe de 111 millions à 149 millions. Cela a été signalé par mon collègue. C'est une hausse significative à l'échelle de la Wallonie.

Dans un autre registre, et dans un esprit de complémentarité, je peux également citer la création d'une nouvelle unité d'administration publique dénommée fonds Bas-carbone et Résilience, que nous avons évoquée tout à l'heure.

En ce qui concerne la politique de l'énergie en tant que telle, des moyens importants sont prévus afin d'accélérer la rénovation énergétique et l'isolation des bâtiments publics et privés via des dispositifs MEBAR, UREBA et bien d'autres encore.

Je souhaiterais réaffirmer, au nom du groupe socialiste, qu'il est important de poursuivre ces objectifs de rénovation en mobilisant les moyens par priorité pour les passoires énergétiques.

La rénovation par quartier, comme vous entendez le faire, sera bénéfique pour tout le monde et elle permettra de réaliser des économies d'échelle pour les finances publiques et agira directement sur la facture énergétique des ménages.

J'aurais souhaité également, au nom de mon groupe, voir davantage de moyens et d'ambitions sur le volet de la lutte contre la précarité énergétique. Vous savez que c'est un sujet qui tient fort à cœur à notre président et tout notre groupe. En guise de réaction à la crise énergétique que nous traversons, aux inondations qui ont ravagé les infrastructures énergétiques de la Région et augmenté par la force des choses la consommation d'électricité, j'aurais souhaité que vous soyez plus proactif pour non seulement apporter une bulle d'oxygène aux citoyens face à la flambée des prix de l'énergie, mais aussi soutenir les ménages confrontés à la surconsommation de l'énergie et menacés de privation d'électricité.

En complément aux mesures prises par le Fédéral, via la prolongation de l'extension du tarif social et l'octroi d'un chèque énergie, plus de réactivité aurait été la bienvenue, mais je ne vous en tiens pas rigueur, Monsieur le Ministre. Je sais que vous avez beaucoup de choses à penser, mais soyez attentif en tout cas à ce sujet-là sachant que votre homologue du Fédéral, le ministre Gilkinet, a invité publiquement les régions à prendre leurs responsabilités et à porter leur lot de solutions face à la crise. Ce n'est pas moi qui le dis.

Le chiffre officiel d'avant pandémie indiquait que 27 % des ménages wallons connaissaient des difficultés à accéder à l'énergie. Vous conviendrez que ce chiffre a malheureusement fortement augmenté.

J'en terminerai en vous disant, Monsieur le Ministre, que nous ne manquerons pas et je ne manquerai pas de vous rappeler tout au long de la législature la nécessité d'accentuer les politiques sociales a fortiori en période comme celle-ci.

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

M. Bierin (Ecolo). – Je vous rassure, j'interviendrai très peu dans le débat plus détaillé. J'interviens maintenant pour ajouter un mot spécifique sur la politique de rénovation, d'efficacité énergétique, de réduction de la consommation parce que c'est fondamental pour réussir une transition juste qui permettra à la fois de réduire la consommation d'énergie et donc la production de CO_2, mais aussi de réduire les factures des citoyennes et des citoyens. Je pense que c'est la meilleure mesure sociale à mettre en place, en tout cas la plus structurelle.

Pour la rénovation, ce n'est pas uniquement dans différents articles budgétaires qu'il faut aller voir, qui se

retrouvent d'ailleurs dans plusieurs divisions organiques – énergie, logement – mais c'est surtout dans le Plan de relance que l'on peut retrouver les moyens les plus importants. Il n'y a jamais eu d'ailleurs de moyens aussi importants attribués à cette politique dans l'histoire de la Wallonie.

La rénovation est un axe majeur de la transition et du Plan de relance avec de très nombreux projets pour aider la population. Dire qu'il n'y a rien à ce sujet, ce n'est pas seulement excessif, c'est insignifiant.

Il y a des budgets au niveau des primes : primes simplifiées, primes au système de chauffage durable, augmentation des primes à la rénovation, la réforme des primes MEBAR qui est fort attendue aussi. Il y a des outils de soutien dans les bâtiments publics : réforme et extension UREBA, rénovation des bâtiments de l'administration du SPW, extension du système RenoWatt.

Il y a des actions fortes et ciblées : les rénovations par quartier qui doivent se mettre en place et qui sont un outil prioritaire pour accélérer la rénovation du bâti et passer à la vitesse supérieure ou encore l'exemple des bâtiments exemplaires et en complémentarité avec cela un fonds pour stimuler la massification de la rénovation des bâtiments privés.

Le tout coordonné par la mise en œuvre de l'alliance Climat-Emploi-Rénovation. Il y a une ambition clairement très forte du Gouvernement en la matière. C'est un levier central dans l'atteinte de nos objectifs climatiques et l'on sait que l'on a beaucoup de retard dans l'état du bâti wallon à cet égard. Il y a encore de nombreux bâtiments qui ont un PEB F aujourd'hui, alors que l'on sait que l'on veut atteindre un PEB A généralisé dans les prochaines années, d'ici 2050, et l'enjeu est à la fois de stimuler l'offre et la demande, en travaillant aussi sur le volet « emploi ».

On sait que les métiers en pénurie, c'est un frein important à l'atteinte de nos objectifs. Sur le volet d'accès aux travaux économiseurs d'énergie, on sait qu'il faut un accompagnement spécifique pour aller chercher les publics précarisés et un soutien accru pour de nombreuses personnes qui n'ont tout simplement pas les moyens d'investir par elles-mêmes.

C'est bien là le rôle de cette alliance avec des groupes de travail chargés de plancher sur ces questions, et dont on attend avec impatience l'aboutissement, mais le Gouvernement a d'ores et déjà agi, et a prévu des mesures immédiates à mettre en place en 2022. Tous ces moyens débloqués pour renforcer les primes, simplifier leur accès, favoriser l'accès aux ménages plus modestes, travailler dans cette logique de massification de la demande, c'est autant d'initiatives qui doivent donner un coup de fouet à la rénovation du bâti en Wallonie.

Je voulais déjà, dans la discussion générale, signaler qu'un amendement, sur lequel on pourra revenir dans le détail, a été déposé par la majorité pour augmenter le budget de la CWaPE. En effet, mes collègues de la sous-commission et moi-même avons pu discuter avec le comité de direction du caractère insuffisant du budget alloué à la CWaPE pour remplir ses missions, qui se sont démultipliées ces derniers temps, et cela va se poursuivre dans les années qui viennent. Le régulateur doit s'attaquer à la méthodologie tarifaire 2024 avec des enjeux de flexibilité inédits, et au lancement des communautés d'énergies renouvelables, par exemple, ou encore à acquérir un logiciel comptable pour se conformer au fameux décret WBFin. Tout cela, au total, justifie une augmentation de la dotation prévue. J'ajouterai qu'il est souhaitable, à l'avenir, que le Parlement, le Gouvernement et la CWaPE mettent en place une procédure plus prévisible et pluriannuelle pour garantir une certaine stabilité. Cela fait partie des éléments qui permettront d'améliorer l'autonomie du régulateur, sur lequel on devra se pencher durant les mois qui viennent. Je ne sais pas s'il a déjà été distribué ou s'il va l'être, mais je permets aux collègues de cette commission d'être informés de l'existence de cet amendement.

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

Mme Nikolic (MR). – Je ne pensais pas intervenir à ce stade-ci. On soutient évidemment votre budget, et on aura l'occasion de revenir, tout le monde a ses points d'attention. On aura l'occasion d'y revenir dans la discussion plus précise. Je voulais déjà vous remercier pour votre présentation très complète. Vous en avez dit beaucoup, malgré tout parfois pas assez, parce que forcément, il y a énormément d'éléments à mettre en avant.

Pour rebondir sur des propos qui ont déjà été tenus, notamment par la Cour des comptes, c'est vrai qu'il y a cette difficulté de lisibilité. Il faut mettre en perspective le budget, mais c'est vrai pour tous les ministres, avec les différents plans successifs et concomitants depuis le début de la législature, et surtout de la crise sanitaire, et maintenant des inondations. Le nouveau programme souligné par la Cour des comptes complique encore un peu la lecture. Je voulais revenir avec une question à ce niveau-là : un petit focus sur les inondations, on sait que le Plan de relance a été revu pour intégrer les besoins suite aux inondations dévastatrices qui ont touché la Wallonie en juillet dernier. Beaucoup de ces mesures dépendent directement de M. le Ministre-Président, mais c'est quand même aussi souvent le SPW MI qui sort en première ligne. Je voulais revenir sur les 177 millions, il me semble que j'ai vu sur votre *slide*, il me semblait avoir identifié moins chez vous et plus ailleurs. Si l'on pouvait revenir sur les différents montants liés aux suites de ces inondations.

À ce stade, M. Douette l'a très bien dit, chaque euro dépensé doit l'être de la manière la plus pertinente, la plus efficiente, et c'est l'objectif du budget base zéro. On sait que le processus est en cours. Je me demandais

si vous aviez déjà identifié des points. Pouvez-vous faire le point sur les efforts et les résultats déjà obtenus dans vos matières ? Quel est l'impact que cela pourrait avoir sur les politiques menées ? Y a-t-il des économies que vous pouvez déjà nous annoncer ? Je mets cela en parallèle avec les 150 millions d'euros d'économie structurelle par an que le Gouvernement a annoncés. Là, pouvez-vous déjà nous en dire plus sur votre part et les marges d'économie que vous identifiez ?

Dernier point, ce n'est pas une question, c'est plus une remarque, c'est une gommette verte. La note de genre annexée à votre projet de budget, nous l'avons trouvée, au niveau du groupe MR, particulièrement étoffée. Je voulais le souligner en fin de cette intervention générale.

M. le Président. – Je vous remercie, Madame Nikolic. D'ailleurs, la note de genre est le dernier point que nous aurons à examiner dans le déroulement de nos travaux. Vous êtes en avance sur votre temps. Je vous en félicite.

La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour votre présentation.

J'identifierai les mêmes difficultés que ma collègue, Mme Nikolic. D'abord, à la lecture du budget, Monsieur le Ministre, reconnaissons que c'est pour le moins complexe lorsque l'on doit aligner tous les plans, tous les programmes et les AB particuliers. Pour lire et décrypter votre budget, la Cour des comptes fait aussi une remarque concernant les provisions qui nuisent à la transparence.

Ma première question vient tout de suite sur les 150 millions d'euros d'économie qui doivent être faits de manière structurelle. Je voudrais savoir si vous pouvez les identifier dans votre budget. Quelles sont les politiques qui sont vouées au *phasing out* ?

Du reste, au-delà de l'opacité, c'est le premier budget dans lequel on peut lire le Plan de relance. C'est un Plan de relance qui a évolué une fois, deux fois, trois fois et puis, dernièrement, on a entendu que certains acteurs économiques souhaitaient de nouvelles modifications. On ne sait donc pas si cela sera clôturé d'ici peu. Ce que j'aimerais savoir, c'est par rapport aux projets européens, on sait que la Commission européenne réclame des indicateurs de résultats. J'aimerais savoir, par rapport à ces projets qui sont soutenus par des budgets européens, quels sont les indicateurs qui vont servir de base à évaluer ces projets.

Concernant les investissements plus wallons, notamment ce qui est bornes de recharges, le Plan de relance prévoit 9 millions d'euros. Cela me semble peu au regard du défi à réaliser. On sait que tout ce qui concerne les pistes cyclables, je dois bien reconnaître que vous investissez de manière colossale. En revanche, pour ce qui concerne l'électrification du parc automobile – disons-le de cette manière – j'ai l'impression que les 9 millions d'euros ne suffiront pas. Quelles sont réellement les politiques que vous allez pouvoir mettre en œuvre avec ces 9 millions d'euros ? Il y a aussi les sujets comme le droit à la prise et le rétrofit. Où allez-vous pouvoir mettre en œuvre cela ?

Je vous pose la question parce que, le 3 novembre dernier, votre cabinet était interrogé dans la presse. Je cite : « Pour le moment, nous n'avons pas encore de programme annuel – on sous-entend le programme pour le développement des bornes électriques – et nous ne savons pas encore combien de bornes seront installées chaque année. Nous attendons vraiment les résultats de la cartographie ». On sait que cette cartographie se fait à la demande des communes. Ce n'est pas automatisé. Quelques jours plus tard, y voyez-vous déjà un peu plus clair ? L'électrification du parc automobile, ce n'est pas demain. C'est d'ores et déjà maintenant. On sait qu'il va y avoir une migration importante en ce qui concerne notamment les véhicules de société, mais le privé va suivre en ce sens également.

Pour ce qui concerne les infrastructures, Monsieur le Ministre, ce n'est pas moi qui le dis, c'est la Cour des comptes, on voit une forte diminution des budgets. Quelque part, je crains que vous désinvestissiez ce qui concerne le réseau routier. Vous et moi avons des avis très différents sur le sujet, mais qu'importe, il y a un réseau existant qui doit être entretenu. Sans citer d'exemples concrets, on sait qu'il y a des routes nationales qui, pour l'instant, sont en partie fermées ; certaines bandes sont fermées parce que l'on n'a pas de budget pour les entretenir. J'aimerais savoir pourquoi. L'occasion de ce budget 2022 où des moyens colossaux, vous l'avez dit vous-même, permettent d'alimenter notre budget ne sont pas utilisés pour entretenir notre patrimoine actuel et le remettre en état plutôt que de venir avec des nouveautés dans l'immédiat.

En ce qui concerne l'énergie, c'est notre lecture, et sans doute ne serez-vous pas d'accord avec moi, mais l'on constate une sorte de dispersion des moyens. Cela vient peut-être de la difficulté de lecture de ce budget avec les différents plans et programmes. Par contre, j'aimerais revenir sur un point de votre introduction, où vous annoncez une « importante étude qui sera menée pour orienter la politique wallonne dans le cadre de la prévention des risques liés aux aléas climatiques et d'adaptation à ceux-ci ». Pouvez-vous nous en dire davantage ? Quel sera l'objet de cette étude et de ces objectifs ?

Il y a certaines nouveautés qui viennent dans votre budget. Je prends un exemple concret pour l'illustrer : en 2022, l'intégration d'énergie renouvelable dans le bâti sera systématisée en cas de construction neuve ou encouragée en cas de rénovation en profondeur. En 2022, c'est dans quelques jours. Comment cela va-t-il se concrétiser ? Comment l'information va-t-elle pouvoir

être transmise efficacement ? Comment va-t-on pouvoir soutenir les particuliers dans cette démarche, certes noble, mais qui n'est pas simple à mettre en œuvre ?

J'aimerais aussi mettre en lumière les difficultés que connaissent certains de nos citoyens par rapport au coût de l'énergie. On le sait tous, les factures d'énergie ont explosé ces derniers temps. De la lecture que j'en fais, je ne parviens pas à identifier des mesures fortes qui vont permettre de soutenir à court terme nos citoyens en difficulté.

Concernant vos annonces qui ont été faites à l'occasion de la COP26, j'avais noté une diminution de 1 million d'euros dans vos investissements. En réalité, lors de votre présentation, on a bien vu que vous alliez utiliser le fonds Kyoto pour permettre de monter jusqu'à 12 millions d'investissements. Pouvez-vous détailler un peu ces investissements supplémentaires, en tout cas à court et moyen termes ? Comment vont-ils s'organiser ?

J'en terminerai là, Monsieur le Président, pour la discussion générale.

M. le Président. – Des observations générales, mais parfois pas si générales que cela. Je vous invite à faire l'exercice de façon telle à ne pas répéter les mêmes questions au cours de l'exercice. Quand elles ont été posées, si l'on a eu une réponse, on l'a eue. Je sais bien que, parfois, on s'y perd.

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Merci, Mesdames et Messieurs les Parlementaires, pour toutes vos interventions. C'est vrai, je peux comprendre les remarques qui ont pu être faites par plusieurs d'entre vous sur la complexité de s'y retrouver. Il faut mesurer que l'on vit des crises énormes, qui ont abouti à des révisions budgétaires à plusieurs reprises depuis le début de la législature, avec des plans d'investissements supplémentaires qui ne s'inscrivent pas dans les budgets annuels. Il y a eu des étapes successives avec un montant important dégagé par l'Europe, et cetera. Donc, il faut bien distinguer – même si c'est vrai que cela complique – les plans d'investissements, en particulier du Plan de relance, qui sont hébergés de manière globalisée chez le ministre-président, comme cela l'était pour le plan Marshall précédemment, dans une gouvernance globalisée, avec un suivi par le Gouvernement, un monitoring des différentes mesures.

Nous avons dû travailler dans une certaine urgence à plusieurs reprises, puisqu'il y a eu la finalisation du Plan de relance début juillet, et puis il a fallu intégrer la nouvelle situation liée aux inondations, ce qui fait que c'est compliqué de s'inscrire dans un système classique d'AB. Cela complique la lecture, je peux parfaitement le comprendre.

En tout cas, il faut bien distinguer la plupart du temps que ces moyens sont bien des moyens d'investissement, des moyens exceptionnels, contrairement aux budgets annuels, qui se poursuivent en évoluant année après année. Monsieur Hermant, vous évoquiez la question du Plan de relance en particulier, il s'agit bien de 700 millions d'euros, et non pas 100 millions, pour cette année-ci. Ce sont des moyens considérables. Comme je vous l'ai dit, cela ne reprend pas, par exemple, le plan d'investissement Infrastructures, qui existe par ailleurs, mais cela reprend, par contre, beaucoup d'autres éléments.

C'est vrai qu'il n'y a pas encore de détails précis. Vous avez eu communication, voici deux semaines, du Plan de relance de la Wallonie complet, avec l'ensemble des éléments, suite à la révision liée aux inondations, mais il n'y a pas encore de programmation annuelle qui a été communiquée.

Le problème est de consolider aussi ces différents projets. Il faut bien mesurer que ce plan a été adopté il y a quelques semaines, après avoir dû être revu sur une partie quand même importante, suite à la gestion des inondations, pour lesquelles nous avons dû quand même depuis le mois de juillet gérer beaucoup de choses. Il y a encore des évolutions qui vont se faire sur des montants précis sur différentes lignes budgétaires, mais il est clair que pour ce qui concerne mes matières, nous avons quand même une bonne idée de ce qui pourra être fait au départ de ces montants. C'est, par exemple, une centaine de millions d'euros pour le développement de la voiture individuelle. Ils viennent s'ajouter à ce qui existe par ailleurs, notamment dans le plan Infrastructures. On vise par là le développement du covoiturage, de parking relais, le financement d'une partie de l'appel Mobipôles, le financement de la digitalisation des feux, par exemple. Nous avons 42 millions d'euros qui sont envisagés pour la politique cyclable. Là, il s'agit en particulier de financer le développement des corridors vélos sur la N275 et la E411 et une partie du nouveau financement de l'appel Wallonie cyclable pour venir augmenter les montants qui étaient déjà disponibles dans le plan Infrastructures.

Dans ce cadre-là, Monsieur Matagne, il y a également 11 millions d'euros qui sont prévus pour les bornes de rechargement, à la fois entreprises, réseau structurant, carburant vert. Notons aussi une vingtaine de millions d'euros concernant le transport marchandises, notamment en matière de soutien à la cyclologistique, dans les milieux urbains, mais aussi la mise en place de la télégestion des ouvrages. Nous avons un gros budget pour les mesures énergétiques, probablement environ 367 millions d'euros. Les montants ne sont pas définitifs ; je vous les donne à titre indicatif, dans l'état de préparation des mesures à ce stade-ci, d'ailleurs, avant adoption précise par le Gouvernement des différentes mesures, dans leur mise en œuvre précise. Cela couvrira notamment le soutien à la prime simplifiée, dont j'ai parlé plusieurs fois,

concernant les toitures, qui va pouvoir vraiment démarrer en 2022. C'est, plus globalement, le soutien des différents systèmes de primes vers les particuliers, le renforcement du système MEBAR, les nouveaux appels UREBA, le renforcement de RenoWatt ; tous les différents projets que je vous ai présentés et qui trouvent là différentes sources de financement.

J'admets bien volontiers que ce n'est peut-être pas parfait pour la lisibilité, mais je pense que nous pourrons, dans les prochaines semaines ou les prochains mois, revenir plus en détail sur les différentes mesures de ces plans qui vont être mis en œuvre au fur et à mesure de la possibilité de réalisation.

Pour ce qui concerne le prix de l'énergie, Messieurs Hermant et Fontaine, il y a quand même beaucoup de choses qui ont été faites. Je dois quand même un peu regretter, Monsieur Hermant, que vous disiez à chaque fois que l'on fait tout pour les entreprises, que tout l'argent de la Wallonie part dans les entreprises et qu'à cause de cela on ne sait pas commencer le prix de l'énergie. Excusez-moi, mais c'est faux. Il y a différentes politiques qui sont mises en œuvre, certaines à destination des entreprises lorsque c'est nécessaire. Comme je l'ai dit, cela défend aussi l'emploi et cela empêche la délocalisation, il faut quand même voir l'ensemble des éléments. Toutefois, il y a aussi des lignes budgétaires très importantes qui sont directement à destination des citoyens. Nous avons créé le statut de client protégé conjoncturel ; c'était avant la création du Gouvernement fédéral. Depuis, il y a eu un investissement fédéral sur le statut de client protégé structurel. C'est très bien, puisque l'accès à l'énergie est d'abord une compétence fédérale. Notre statut de client protégé conjoncturel s'est poursuivi, existe toujours et je vais d'ailleurs proposer au Gouvernement encore de le prolonger sur l'année 2022. Il est toujours accessible pour le moment. Je rappelle qu'il donne droit à des réductions très importantes pendant une année pour les personnes qui y font appel.

Nous avons renforcé les moyens des CPAS, en particulier dans les zones sinistrées, pour accompagner les ménages dans les situations compliquées du point de vue énergétique. Nous avons mis en place, toujours dans les zones sinistrées, un montant de 550 euros d'aide individuelle pour faire face aux augmentations de consommation d'énergie.

Nous avons tous les mécanismes, de manière générale, d'accompagnement des ménages : le renforcement des guichets énergies, la mise en place des plateformes rénovations. Il y a aussi le dispositif MEBAR qui a été élargi, augmenté et qui va se poursuivre. Bien sûr, il y a aussi l'interdiction de coupure que nous allons reprendre avec effet rétroactif, dans les communes sinistrées en particulier, en lien avec le travail que votre commission mène, notamment sur l'interdiction de coupure.

On ne peut pas dire qu'il n'y a pas d'initiatives qui soient prises en matière d'accès à l'énergie ou de soutien aux ménages pour lutter contre la précarité énergétique. J'attire aussi votre attention sur les budgets prévus dans le Plan de relance concernant en particulier la rénovation des passoires énergétiques, c'est-à-dire les bâtiments en très mauvaise situation sur le plan énergétique. Comme je le disais, il y a également des budgets importants pour booster l'isolation des toitures, puisque l'on vise une première augmentation quantitative très importante de l'isolation des bâtiments.

M. Douette a tout à fait raison de parler de budget quatre en un ou cinq en un. On ne peut pas en permanence accumuler les crises sans questionnement sur la soutenabilité budgétaire. C'est vraiment une préoccupation du Gouvernement. Vous avez été plusieurs à évoquer des montants d'économie à réaliser à l'ajustement. L'exercice n'est pas fait. Je dois vous dire que personne n'a envie de faire des économies. De manière générale, il y a des besoins dans toutes les politiques. Néanmoins, il faudra bien, d'ici l'ajustement, tenir compte de ce besoin de soutenabilité budgétaire. L'analyse sera faite très en détail comme nous l'avons fait jusqu'ici.

L'exercice que l'on vous présente aujourd'hui, il faut mesurer qu'il résulte des politiques mises en place, mais également de la crise sanitaire qui s'est prolongée, de la crise des inondations du mois de juillet qui est toujours très présente. Il y a eu une nécessité de traduire tout cela très rapidement dans le budget. Celui-ci a été finalisé il y a de cela quelques semaines par le Gouvernement.

Il y a d'autres étapes devant nous. La situation est complexe à gérer, mais nous nous retrouverons d'ici là au niveau de l'ajustement. Je voudrais aussi insister sur le fait qu'il y a une juxtaposition de plusieurs trajectoires dans ces budgets depuis maintenant deux ans. En effet, nous nous inscrivons toujours dans l'accord initial du Gouvernement, dans les budgets supplémentaires qui ont été dégagés en termes de relance, dans les budgets qui sont en dehors des impacts SEC et supplémentaires en termes de relance de covid et aussi de gestion des inondations. Nous faisons en sorte de respecter l'accord du Gouvernement tout en nous inscrivant dans la meilleure gestion possible de ces crises.

Je rappelle que la Wallonie a dû financer plus de la moitié des remboursements en termes d'assurances aux personnes sinistrées assurées et je peux comprendre différents commentaires là-dessus, mais, malheureusement, c'est la situation et la mise en œuvre du cadre du Fédéral. C'est quand même extrêmement interpellant. Il a bien fallu dégager les budgets nécessaires pour ce faire.

Monsieur Florent, vous interveniez sur la question des montants de réparation. Nous avons un budget

global de 177,5 millions d'euros prévu dans le Plan de relance de la Wallonie à ce sujet. Pour le moment, nous avons identifié que la programmation adoptée par le Gouvernement est un petit peu plus basse, mais elle n'est pas définitive. Pour le moment, nous avons des budgets qui arrivent à un montant total de 166,8 millions d'euros en matière d'infrastructure. Dedans, il y a les réhabilitations de voiries du réseau régional structurant pour 3 millions d'euros, du réseau non structurant pour 20,8 millions d'euros, les ouvrages d'art « ponts » pour 19 millions d'euros, ouvrages d'art « tunnels » pour 55 millions d'euros, ouvrages d'art « autres tunnels » pou 1,2 million d'euros, bassins d'orage pour 22,5 millions d'euros puis quelques autres dépenses au niveau des voies hydrauliques pour 36 millions d'euros et les déchets pour 7 millions d'euros. Ceci pour un total de 166,8 millions d'euros dont la programmation, la partie de 2022, se chiffre à un peu plus de 58 millions d'euros. Ces montants ne sont pas totalement définitifs parce que ce sont des prévisions. Les montants précis évolueront encore dans le temps.

Pour ce qui concerne le plan Air-Climat-Énergie, vous l'avez soulevé, Monsieur Florent, cela va être un élément important des prochains mois. Ce sera aussi un élément qui devra se traduire budgétairement. Je veux dire par là, pas seulement sur 2022, peut-être qu'il y aura certains éléments déjà à l'ajustement, mais c'est surtout pour les années suivantes puisque les choix que nous ferons dans le plan Air-Climat-Énergie, au-delà de ce qui est déjà réalisé comme choix dans l'accord de Gouvernement ou dans d'autres différentes mesures qui devront permettre d'aboutir aux 55 % de réduction. Il y a différents curseurs. Il y a différents choix qui devront être réalisés. Certains d'entre eux devront se traduire budgétairement par des soutiens peut-être plus appuyés ou différents ou des concrétisations diverses. Forcément, ce travail-là aura aussi des impacts sur les budgets futurs, mais nous avons un certain nombre d'outils pour le faire et un certain nombre de curseurs possibles. Ce seront des éléments très importants.

Puisque M. Fontaine intervenait à ce sujet, il y a la question du transfert modal. Je pense avoir essayé de bien remontrer dans l'exposé introductif la vision complètement intégrée du transfert modal précisément. On a donc des objectifs très ambitieux. Nous avons fait le pari, avec cette majorité depuis sa constitution, qu'il s'agissait tout d'abord de créer l'alternative en termes d'offres, d'où les investissements considérables dans les transports publics, les investissements considérables dans les voies cyclables. Dans les transports publics, ce sont aussi des lignes supplémentaires, sinon ce sont des travaux. Cela prend, malgré tout, un certain temps. C'est un vrai pari de se dire : « Grâce à cette offre, il y aura un transfert modal important ».

Nous avons aussi des politiques complémentaires au niveau de la gratuité du transport en commun qui visent à rendre l'accès à un certain nombre de publics. Avec tout ce soutien vers les communes, avec les appels Wallonie cyclable et Mobipôle où il y a une attente très importante de la part des communes de déployer des alternatives sur leur territoire. C'est une bonne nouvelle en quelques années. C'est vrai pour le climat, mais c'est vrai aussi pour différents appels qui ont été menés. On a aussi eu les appels pour la végétalisation des villes, par exemple.

Dans le cadre des financements « Grande ville », que je partage avec mon collègue Collignon, de très gros budgets sont prévus pour les grandes villes, dont une part importante pour la rénovation énergétique. Là aussi, les communes sont très demandeuses, les villes en l'occurrence, puisqu'elles vont même plus loin que le minimum nécessaire, la plupart du temps, en matière de rénovation énergétique. On voit bien qu'il y a une convergence de plus en plus claire entre les objectifs climatiques, de transfert modal, d'isolation des bâtiments, de développement du renouvelable entre les communes et la Région. C'est une belle évolution parce que l'on a besoin d'avoir des objectifs communs et cohérents pour que les objectifs puissent être atteints à l'échelle de la Wallonie.

J'ai bien noté que vous souhaiteriez davantage de moyens pour le soutien à la politique énergétique. J'en prends note. Je relaierai cette demande de votre groupe parce que croyez bien que j'avais souhaité également des moyens plus importants sur ce budget-là et sur d'autres aussi. Il faut faire des compromis budgétaires globaux. Je pense aussi que cela doit se mettre en cohérence entre l'action régionale et l'action fédérale. On a des compléments qui se jouent, mais il est vrai que l'on est dans une crise conjoncturelle du prix de l'énergie. On ne peut pas encore prédire comment elle va évoluer. On doit rester attentif à l'évolution des prix et notamment de l'impact sur les factures de régularisation puisque c'est cela aussi la difficulté, c'est qu'on n'a pas non plus un impact immédiat complet pour les ménages, mais c'est au moment de la facture de régularisation qu'on a un impact plus important. Cela s'étale dans le temps.

On doit vraiment suivre cela de près et voir de quelles façons ces éléments que nous subissons de l'extérieur, puisqu'il n'y a pas d'élément interne à la Belgique qui aboutisse à ces augmentations pour le moment, c'est clairement le marché international du gaz, les stratégies géopolitiques, en l'occurrence notamment de la Russie et aussi la reprise post première crise sanitaire qui impliquent toutes ces augmentations très importantes du prix de l'énergie. Il faudra vraiment y rester très attentif.

C'est tout à fait juste, Monsieur Bierin, qu'il s'agit de s'inscrire dans la transition juste. Je pense que c'est ce que nous essayons de faire au travers des axes qui sont prévus dans le Plan de relance de la Wallonie et en particulier dans les matières qui me concernent.

Vous avez relevé toutes les matières et tous les projets qui sont prévus. Je ne vais donc pas m'y appesantir davantage.

Évidemment que la politique générale de rénovation des bâtiments est un énorme enjeu. Le transfert modal et la réduction des émissions dans le transport et la rénovation énergétique des bâtiments sont vraiment deux énormes enjeux, deux énormes défis pour les prochaines années, bien au-delà de cette législature-ci puisqu'on a des objectifs pour 2030, on aura d'autres objectifs pour 2050 qui sont tout à fait nécessaires à rencontrer dans le but d'atteindre notre objectif de réduction de gaz à effet de serre.

Vous avez évoqué, en particulier, la question du budget de la CWaPE, mais je suppose qu'on y viendra peut-être dans un second temps, Monsieur le Président, dans les programmes avec l'amendement qui est évoqué.

Pour ce qui concerne la question du budget base zéro, c'est une démarche qui se poursuit et qui permet parfois de traduire un certain nombre d'éléments, mais il n'y a pas encore eu vraiment de conclusion générale du processus. C'est clair que nous sommes, d'une manière générale, dans une logique d'efficacité de l'administration, d'efficacité des budgets mis en œuvre. De ce point de vue, je pense qu'on peut considérer que l'année 2022 est une année vraiment importante en termes d'activation des projets et des politiques. On a des moyens très importants qui sont dégagés pour le climat, pour la mobilité, pour l'énergie, dans d'autres secteurs également, pour le logement, par exemple, et d'autres encore. Ces actions doivent être mises en place et doivent donner lieu à des résultats importants dans les prochains mois, dans les prochaines années et auront alors des effets aussi structurels notamment qui pourront être concrétisés au travers du budget base zéro.

Je vous remercie pour votre commentaire sur la note de genre. Cela fera plaisir, en particulier, aux personnes qui ont été spécialement attentives, parce que c'était une préoccupation tout à fait identifiée et je pense que c'est nécessaire. C'est un travail qui peut d'ailleurs encore se poursuivre.

Pour ce qui concerne les questions de M. Matagne, j'ai déjà répondu à plusieurs éléments. Je comprends votre crainte pour ce qui concerne le réseau routier, mais c'est une crainte que je ne partage pas, mais je peux comprendre cette analyse. Nous avons vraiment, dans le cadre du plan Infrastructure et Mobilité pour tous, mis la priorité absolue sur deux éléments : l'entretien du réseau et la création d'alternatives à la voiture.

C'est ce qui se traduit dans l'augmentation du plan Infrastructures et dans les différents budgets qui ont été sélectionnés. On ne sait pas utiliser les mêmes euros deux fois. Très clairement, si l'on doit investir pour préparer le transfert modal, on ne peut pas mettre tout son argent dans des projets routiers.

Par contre, nous devons faire en sorte que le réseau routier dont nous disposons, qui est un réseau très étendu, d'une certaine façon un peu au-delà de nos moyens par rapport aux ressources réelles de la Wallonie, nous devons faire attention à ce que réseau soit bien entretenu, ne se dégrade pas.

C'est dans ce contexte-là que les moyens sont investis, mais c'est sûr qu'il y a une limite. On ne sait pas rénover toutes les routes chaque année. Il faut prioriser de ce point de vue là sur base de critères à la fois de nécessité et aussi de fréquentation des différents axes concernés.

Concernant l'énergie, vous évoquez une dispersion des moyens. J'ai un peu du mal à vous suivre sur cet élément-là. Je suppose que cela rejoint la critique de lisibilité générale – que je peux comprendre – qui est un élément qui dépasse mes compétences, mais qui est à mettre en relation, comme je le disais, avec la situation générale du budget, des crises, de la nécessité d'y faire face, ce qui complique peut-être un peu dans un premier temps – mais je ne vois pas pourquoi il y aurait dispersion des moyens. Il y a plutôt une addition d'outils et de mesures qui sont prises, qui se destinent à différents publics. On a clairement le public des personnes précarisées. On a clairement le déploiement du renouvelable. On a clairement l'isolation des bâtiments publics, l'isolation des bâtiments des ménages, le déploiement des politiques par quartier, notamment à travers la politique des villes. De ce point de vue là, je ne cible pas exactement ce que vous voulez dire, mais peut-être qu'il y a certains éléments qui mériteraient d'être clarifiés.

Je vous ai répondu sur la question des bornes de rechargement.

Je pense que c'est l'essentiel à ce stade, Monsieur le Président, mais j'imagine que les uns et les autres ne manqueront pas de me relancer si nécessaire.

M. le Président. – Tout en sachant que l'on examinera programme par programme. On aura donc l'occasion d'aller dans le détail. Quelqu'un souhaiterait-il formuler une réplique utile, apportant une plus-value à cette dimension de réflexion générale ?

La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (cdH). – Merci à M. le Ministre pour l'ensemble de ses réponses. Simplement, je suis un peu étonné concernant les économies structurelles. Vous dites, si j'ai bien compris, qu'elles ne sont pas encore envisagées dans ce budget et qu'elles feront l'objet d'une étude approfondie à l'ajustement, mais un ajustement signifie coller à la réalité. Si l'on doit faire des économies structurelles de 150 millions d'euros, on

le sait déjà maintenant. Pourquoi ne pas l'avoir établi maintenant ? Si j'ai bien compris votre argumentation.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Sur cet élément-là, ce sont des éléments que nous connaissons, il faudra les prendre en compte à l'ajustement. Il y en aura d'autres. Quand ce budget-ci a été déterminé, on ne s'est pas dit « on va apporter des économies à l'ajustement ». Quand on a commencé à faire les budgets, il a fallu tenir compte de la situation, il a fallu intégrer les éléments connus à ce moment-là, suite aux inondations, suite à la crise sanitaire, puisqu'il y a encore beaucoup d'impact de la crise sanitaire en 2021, en 2022. L'addition de tous ces éléments amène à la conclusion qu'il faut avoir une attention particulière sur le solde global à financer, notamment dans l'analyse de l'endettement, tel que vous avez pu l'évoquer également à la commission du Budget, et cetera.

Il est clair que l'on doit avoir des éléments d'attention d'ici à l'ajustement. Néanmoins, ce travail-là sera à venir et à prendre en compte avec d'autres éléments qui arriveront d'ici là. Il y aura peut-être des affinages en termes de recette, peut-être d'autres dépenses qui seront soit phasées dans le temps, soit peut-être dans certains cas reportées par la force des choses, même pas par choix.

Comme chaque année, nous avons des évolutions d'un budget à l'autre et du budget jusqu'à l'ajustement. J'ai entendu le ministre du Budget s'exprimer à ce sujet. Cela fera partie des éléments globaux de l'ajustement, mais nous ne pouvions pas les anticiper en détail au moment de la rédaction du budget initial. On est quand même dans une situation encore très mouvante. On l'est depuis un an et demi et c'est encore le cas aujourd'hui. Nécessairement, on ne peut pas prévoir tout ce qu'il est possible d'anticiper jusque là.

M. Matagne (cdH). – Merci, Monsieur le Ministre pour votre réponse. Je comprends bien que l'on ne peut pas tout prévoir, mais la situation ne sera pas meilleure d'ici à l'ajustement. Les 150 millions d'économies structurelles promis, qui ne doivent pas dépendre uniquement de votre seul budget, je me demande où on va aller les chercher si l'on ne les anticipe pas dès maintenant. C'est une question.

M. le Président. – Si vous le voulez bien, nous allons maintenant examiner chaque programme, en commençant par les recettes. Je dois d'abord, avant de passer aux différentes divisions, vous demander si quelqu'un souhaite prendre la parole sur le dispositif des recettes.

La parole est à M. Douette.

M. Douette (MR). – On voit une augmentation des recettes et c'est très bien dans le cadre d'un budget qu'on doit réaliser sans l'augmentation de taxes. Ici, quelques recettes puisqu'on a des rentrées complémentaires par rapport aux fonds Kyoto, vous l'avez signalé tout à l'heure, et également de manière générale, de la trésorerie qu'on va chercher dans les UAP. D'après ce que j'ai pu voir, je pense que l'ensemble de vos collègues travaillent de la même manière.

Si je reviens à la structure générale du budget, on équilibre, on augmente nos recettes en allant chercher de la trésorerie dans les différentes UAP. Il faut déjà savoir que pour le budget 2023, une fois qu'on a cherché la trésorerie, elle ne sera plus là. C'est un *one shot*. Il faudra certainement l'intégrer, non pas pour ce budget-ci, mais pour le suivant. Voilà pour la globalité des recettes, sur la manière dont on a réussi à aller chercher ces recettes. Ce n'est que pour 2022.

Au niveau du fonds Kyoto, j'ai une question un peu particulière, parce qu'on se base sur la mise aux enchères du quota des émissions de gaz à effet de serre prévu par le système ETS. Cette répartition est conditionnée aussi au *burden sharing*. Or, il n'y a justement pas d'accord intrabelge sur cette répartition. Dès lors, j'aimerais que l'on m'explique comment on a pu réaliser un calcul, un mécanisme, pour mettre un montant de recettes dans un budget, alors qu'il n'y a pas d'accord sur le *burden sharing* qui permette – d'après ce que j'ai compris –, lui-même, de calculer ce montant. Peut-être, tout simplement, s'est-on calqué sur les pourcentages de l'année précédente, en se disant qu'à l'ajustement budgétaire, si l'on arrive à avoir un accord pour ce dernier, il y aura un nouveau calcul. Y a-t-il un *warning* en se demandant si l'on a bien fait un calcul correct ou bien risque-t-on d'avoir une mauvaise surprise à l'ajustement budgétaire avec moins de recettes que prévu ?

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

M. Matagne (cdH). – J'ai compris que vous alliez attaquer les divisions organiques. Je levais la main pour les cavaliers budgétaires. Ai-je le droit d'en parler maintenant ?

M. le Président. – On me dit que vous pouvez.

M. Matagne (cdH). – Merci, Monsieur le Président.

Monsieur le Ministre, dans la section « Travaux publics », trois cavaliers sont introduits afin de modifier le décret instaurant le prélèvement kilométrique. C'est pour les plus de 3,5 tonnes, vous l'aurez compris.

L'article 9 modifie le mode de calcul de la redevance en remplaçant le tarif de base par le tarif TZ. Je ne ferai pas toute la démonstration. Mais, on va pouvoir modifier le tarif en fonction des kilomètres parcourus, du sens de circulation, du moment déterminé, tout cela exprimé en centimes d'euros par kilomètre. J'aimerais savoir si on a déjà calculé l'impact de cette modification

sur les recettes et aussi si les opérateurs ont été informés. Parce que si j'ai bien compris, cela rentrerait en vigueur à partir du premier janvier. J'aimerais donc savoir si des organismes, par exemple l'UPTR, sont au courant de cette modification. L'article 10 corrige le texte pour intégrer le retour au tarif TZ et l'article 11 crée une nouvelle classe pour les véhicules à émissions nulles. J'aimerais savoir quels sont ces véhicules à émissions nulles. Si l'on parle, par exemple, de futurs camions électriques ou à hydrogène ? J'aimerais savoir comment on envisage cette fiscalité pour ces véhicules-là.

M. le Président. – Pas d'autre demande de parole ?

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Pour ce qui concerne le fonds Kyoto, Monsieur Douette, nous agissons de manière précautionneuse. Comme vous le savez, une partie des recettes du fonds – on a une augmentation importante annuelle des recettes qui se poursuit à cause de l'évolution du cours du carbone qui est réparti entre les différentes entités. Nous avons ici une estimation, je pense que les autres entités fonctionnent de la même façon, de la part wallonne des recettes. Elles sont bien sûr incertaines, puisqu'il n'y a pas encore d'accord sur la répartition et il n'y a pas de connaissance du cours précis du CO_2, mais c'est une estimation qui est considérée comme prudente. De cela, la décision du Gouvernement est de n'utiliser que 75 %. Nous avons donc une sérieuse marge de manœuvre. Normalement, dans les prochains mois, on devrait y voir clair j'espère, peut-être d'ici la fin de l'année déjà, sur le *burden sharing*. Ensuite, il y aura encore l'inconnue qui concerne le cours du CO_2. Au fil des mois, on y verra plus clair.

Je rappelle aussi que nous avons des montants très importants encore stockés dans le fonds Kyoto, qui peuvent également être mobilisés pour autant que l'on soit dans la partie code 8. Si l'on envisage d'autres dépenses non code 8, cela aura forcément un impact plus global sur le budget. Cependant, comme on a réduit cette partie-là à 50 millions d'euros, il y a à peu près zéro risque que l'on soit plus bas que cela, puisque les recettes escomptées seront clairement plus hautes. C'est en fait une estimation complètement prudente, je dirais même que le choix qui a été fait précédemment et que l'on peut discuter de réserver les fonds à du code 8 fait que, jusqu'ici, il y a encore des montants accumulés importants depuis plusieurs années. Un jour, il faudrait mobiliser ces montants pour le climat. Ce n'est pas urgent, là tout de suite, parce que nous avons d'autres moyens d'action, mais le but de ces recettes – d'ailleurs, c'est la législation européenne – n'est pas qu'elles soient thésaurisées dans un fonds, c'est qu'elles soient utilisées à des politiques climatiques. Pour répondre à votre question, nous ne sommes pas en difficulté par rapport à cette estimation.

Concernant les mobilisations de trésorerie, il y a eu du travail dans tous les secteurs pour chercher des solutions à la situation de crise budgétaire à différents niveaux. On a pu mobiliser différents budgets de trésorerie à hauteur de 200 millions d'euros à différents endroits. Dans les compétences qui sont les miennes, cela concerne notamment 17 millions d'euros au niveau de l'OTW transférés vers la Région en 2022, c'est un montant intégré dans le budget prévisionnel sous forme de dépense au profit de la Région, et également de 4 millions d'euros au niveau de la SOFICO. Ce sont des écritures comptables qui permettent simplement de bénéficier d'une plus grande collectivisation des fonds disponibles et donc de ne pas devoir s'adresser à l'extérieur de la Région.

Concernant les questions de M. Matagne, il est prévu des modulations au niveau du tarif kilométrique, il devrait d'ailleurs y avoir une discussion à ce sujet au niveau du Gouvernement selon deux paramètres ou deux angles de vue complémentaires qui étaient prévus dans l'accord de gouvernement, c'est d'une part la question de l'extension du réseau soumis à péage, où, par définition, si l'on augmente le réseau, on augmente la recette. Il y a une série de scénarios qui ont été identifiés, sur lesquels le Gouvernement devra se prononcer précisément, sachant que cela a aussi des impacts en termes de réseau structurant, non structurant, et cetera. Il faut examiner cela de près, aussi par rapport aux attentes locales en termes de nuisances subies, estimées par les riverains en termes de trafic, de fuite, et cetera. Pour ce qui concerne les véhicules à émission nulle, je pense que cela concerne notamment les véhicules électriques, par un souci de transparence et de traduction de la législation européenne, mais qui ne se concrétise pas par une décision immédiate à ce sujet, mais cela fera forcément partie de l'ensemble des paramètres de discussion.

L'autre élément, c'est le paramétrage du péage kilométrique. Il est possible, avec le système technologique tel qu'il est installé en Wallonie, avec les différentes caméras d'identification des véhicules et les systèmes embarqués, d'avoir une modulation. Il suffit d'organiser le système, mais la technologie est déjà installée. Il est possible d'avoir une modulation du prix en fonction du moment, des tronçons routiers, ou d'autres paramètres. C'est un champ de discussion important sur lequel le Gouvernement devra se positionner dans les prochains mois.

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

M. Matagne (cdH). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Vous dites : « si l'on augmente le réseau, on augmente les recettes », sauf que dans les critères que vous utilisez, la zone tarifaire déterminée, on peut l'élargir, mais j'imagine que si vous avez prévu d'apporter une précision dans le sens déterminé ou à un moment déterminé, j'imagine que vous voulez viser des

zones fortement saturées par le trafic. J'imagine que ces zones seront plus coûteuses, plus onéreuses.

À l'inverse, on pourrait aussi imaginer, s'il n'y a pas de difficulté de circulation, que la taxe soit inférieure. Augmenter le réseau ne veut pas dire que les recettes augmentent, puisque l'on pourrait diminuer par endroits, en ayant une logique pour nos transporteurs qui font vivre notre Région.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Si vous permettez…

M. le Président. – C'est moi qui donne la parole, essayons de ne pas entrer dans des dialogues.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – J'attends la conclusion de M. Matagne.

M. le Président. – Ou alors on y passe la nuit. Il n'y a pas de problème. Je n'ai rien de prévu, à part retrouver ma femme.

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur Matagne, il y a deux dimensions. Dans la révision du système de la modulation des tarifs, on peut le faire soit à recettes inchangées, soit à recettes qui évoluent, en fonction des paramètres que l'on choisit, avec une certaine incertitude. C'est un peu sur l'évolution des comportements qu'il faudra donc ajuster par la suite. C'est un peu la même situation que l'on a dans la révision de la taxe de circulation et de mise en circulation, qui est aussi prévue dans les prochains mois, dans laquelle nous nous inscrivons clairement dans une neutralité fiscale globale. C'est basé sur des hypothèses que nous devrons vérifier au fil du temps puisque l'on ne sait pas prévoir exactement comment chacun va se comporter, comment le marché va évoluer. On est obligé de faire des hypothèses. De toute façon, même si l'on ne change pas le système, ce sont des hypothèses. On n'est jamais certain que les recettes vont rester identiquement les mêmes. Ceci, c'est pour la révision du système de péage kilométrique en fonction des paramètres.

Maintenant, l'extension du réseau, a priori, c'est un supplément de recettes puisque l'on peut supposer que cela va couvrir plus de déplacements que ce qui est pris aujourd'hui en compte dans le péage. De nouveau, ce sera à estimer. Ce ne sera pas démesuré comme augmentation, mais a priori c'est quand même une augmentation du périmètre et cela devrait conduire quand même à une augmentation partielle des recettes.

M. le Président. – Nous entrons donc dans les questions précises. Qui souhaite prendre la parole sur la DO 14 « Mobilité et infrastructures » ?

La parole est à M. Fontaine.

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Président, c'est très général donc je la pose ici. Si ce n'est pas ici, je la reposerai ailleurs.

M. le Président. – Posez -là déjà ici, Monsieur Fontaine, on va voir ce que l'on peut en faire.

M. Fontaine (PS). – Je vais essayer et on verra bien pour la suite.

M. le Président. – Si vraiment vous parlez d'autre chose, il y a bien quelqu'un qui vous fera la remarque.

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, pour la fiscalité automobile, on parle depuis un certain nombre d'années maintenant d'une réforme de cette fiscalité. Qu'est-il prévu de votre côté ? Quand pourrez-vous nous présenter cette réforme ? Quels en seront les contours, si vous les connaissez déjà ?

M. le Président. – Il faut bien lire les journaux, Monsieur Fontaine.

La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (cdH). – Merci à M. Fontaine pour sa question. Cela m'évite de la poser à mon tour.

Concernant les infrastructures, Monsieur le Ministre, dans l'AB 46.01.40 « Transfert de revenus des unités d'administration publique », on annonce une recette de 21 millions d'euros en provenance d'UAP sous la tutelle du ministre. Pouvez-vous identifier la liste des UAP concernées ? Pour chaque UAP, pouvez-vous nous fournir un montant ?

Pourquoi avez-vous procédé de la sorte parce que, quitte à réaliser des économies, j'aurais plutôt envisagé une réduction des dotations des UAP ? J'imagine que vous créez des recettes fictives avec votre système et que, dans l'autre sens, cela n'aurait pas été le cas. En tout cas, cela aurait été moins à votre avantage. C'est la même question pour l'AB 76.01.12 concernant les « Produits résultants de la vente et de l'attribution au secteur privé de biens immobiliers », donc des terrains. On prévoit une recette de 3 millions d'euros annoncés. Quels sont les terrains concernés ? Une liste de lieux potentiels a-t-elle déjà été établie ?

Je vous remercie d'avance.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – C'est une opération de trésorerie. Il s'agit de mettre en commun des trésoreries. Comme je le disais, en ce qui nous concerne, il y a 17 millions d'euros transférés vers la Région au départ de l'OTW et 4 millions d'euros au départ de la SOFICO. Il ne s'agit pas de diminuer les moyens d'action ni les dépenses, mais simplement de remettre ou de mettre en commun

des sommes qui sont disponibles dans différents organes qui sont cloisonnés dans leur fonctionnement et qui conduisent, dans certains cas, à avoir des masses financières disponibles qui s'additionnent et qui ne sont pas utilisées collectivement par la Région. C'est cela qui est mis en œuvre ici. Il ne s'agit pas de supprimer des dépenses ou de récupérer des dotations. C'est simplement des opérations comptables qui permettent de collectiviser la trésorerie et donc d'avoir un meilleur rendement de l'argent disponible, à court terme en tout cas.

Concernant la question des terrains, non, ils ne sont pas identifiés. Il est vrai que c'est un peu un pari à ce stade et j'ai déjà demandé à l'administration de travailler à cela depuis plusieurs semaines. Ce ne sont pas uniquement des terrains ; c'est dans l'ensemble du patrimoine du domaine régional, puisque le domaine des infrastructures est quand même constitué d'un très grand nombre de terrains, de voiries bien entendu, mais aussi de terrains jouxtant ces voiries, de bâtiments notamment dans les infrastructures fluviales, ferroviaires, d'anciens bâtiments qui ne sont plus utilisés, et cetera. Il s'agit de toute une série de situations pour lesquelles nous avons effectivement prévu de voir ce qu'il était possible de réaliser sans nuire au domaine régional pour les projets futurs et sans mettre en difficulté telle ou telle politique régionale. Ce sont simplement des disponibilités existantes et qui pourraient permettre d'avoir des recettes financières pour la Région. Ce n'est pas encore identifié.

Concernant la question de la réforme de la fiscalité automobile, on est vraiment dans la phase de début de la discussion du Gouvernement au-delà de la préparation du dossier par le ministre des Finances Jean-Luc Crucke et moi-même, qui avons instruit le dossier depuis des mois, qui avons demandé des compléments d'analyse aux services universitaires, notamment pour vérifier l'équilibre global du système. Ce qui va être proposé, c'est la mise en œuvre de l'accord de la Déclaration de politique régionale, c'est-à-dire à recette globale inchangée d'avoir une meilleure intervention proportionnelle en fonction de la masse puissance et une intervention proportionnelle en fonction de l'impact CO_2. Il faut évidemment bien paramétrer tout le système pour que l'on ait globalement des proportionnalités raisonnables et que l'on ait en même temps des recettes supposées inchangées, sur base d'estimations que l'on peut faire.

Toute cette discussion commence maintenant à l'échelle du Gouvernement. On a eu une première discussion au Kern au mois de juillet. À nouveau, les inondations nous ont empêché d'avancer plus vite, mais la discussion reprend maintenant au niveau du Gouvernement pour une adoption en première lecture le plus vite possible. Dès que l'on aura pu finaliser ce travail, je pourrai vous en dire plus dans les prochaines semaines puisqu'on est bien toujours dans une optique d'adoption dans le courant de l'année 2022.

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

M. Matagne (cdH). – Merci, Monsieur le Ministre, pour ces précisions.

Je suis désolé, Monsieur le Ministre, mais j'y vois vraiment une création de recettes fictives parce que l'on aurait simplement pu demander à ces UAP d'utiliser leurs trésoreries dans leurs projets et vous auriez réduit leurs dotations le temps nécessaire. Ainsi, vous ne créiez pas de recettes de votre côté. Peu importe.

Par contre, de l'autre côté, c'est pire encore parce que vous me dites que les trois millions d'euros de biens immobiliers ne sont pas identifiés. Quelque part, on se dit : « Il nous manque trois millions de recettes, hop, on les pond un peu par hasard ». En tout cas, c'est comme cela que je le lis. Si l'on n'a pas imaginé que vous vendiez demain une partie de votre patrimoine, comment voulez-vous estimer la recette si vous ne savez pas quelle est la partie de votre patrimoine que vous vendez ? C'est quand même vachement complexe, de mon point de vue.

M. le Président. – Je pense que l'on n'arrivera pas à vous mettre d'accord.

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Il n'y a pas de souci avec cela, simplement pour dire à M. Matagne que cela me paraît un montant raisonnable vu l'ampleur du domaine régional. Après, c'est sûr que cela va dépendre de ce qui est identifié, et cetera, mais je veux dire qu'à l'échelle du domaine régional, on peut se dire que c'est quelque chose d'accessible. C'est comme cela que ce montant a été déterminé, mais vous avez tout à fait raison que cela dépendra des propriétés précises qu'il est possible de valoriser.

M. le Président. – Je pense que l'on peut en rester là sur ce point.

Toujours dans les recettes, nous abordons la division organique 15 « Agriculture, ressources naturelles et environnement ». Qui souhaite s'exprimer ? Je ne vois personne.

Nous passons à la division organique 16 « Aménagement du territoire, logement, patrimoine et énergie », recettes toujours. Qui souhaite s'exprimer ? Je ne vois personne.

Je vous propose de passer à l'examen des dépenses.

Quelqu'un veut-il s'exprimer de façon générale sur le dispositif de dépenses ?

La parole est à M. Douette.

M. Douette (MR). – J'aurais pu le faire dans la partie générale, mais je suis resté sur les dépenses. Je vais donc vite passer en revue ce que je voulais vous dire.

Effectivement, on voit dans ce budget 2022 des montants importants puisque 712 millions d'euros seront engagés à travers le Plan de relance. Je ne vais pas citer à nouveau l'ensemble des chiffres, mais on va investir dans les transports en commun, dans la politique cyclable, dans le développement des bornes de rechargement, dans le transport de marchandises et dans l'alliance Emploi-Isolation.

Certes, ces dépenses sont relativement importantes, mais nécessaires parce que dans la plupart des cas, elles apportent une plus-value pour notre Région ; c'est ce que j'appelle l'euro bien investi avec, si possible, dans l'ensemble des politiques que vous développez, Monsieur le Ministre, des retours sur investissements ou en tout cas des partenariats avec le privé qui dynamisent aussi toute une dynamique d'emplois au travers d'un pôle d'entreprises qui sont généralement dans le domaine de l'isolation, des petites entreprises, des PME ou des très petites entreprises. On n'est pas dans la multinationale puisque l'on parle d'isolation sur notre territoire.

Au niveau des recettes, il faudra bien s'atteler au budget base zéro le plus rapidement possible. Dès le lendemain du vote de notre budget, il faudra, tous ensemble, travailler là-dessus pour ne pas laisser à nos enfants, d'ici 2025, une Wallonie totalement désargentée.

Au niveau du climat, vous aviez annoncé, en 2021, que ce serait l'année de la mise en place du Haut Conseil stratégique. À ma connaissance, on ne fait plus mention de cela dans votre exposé. Ce projet a-t-il été abandonné ?

Au niveau du fonds Kyoto, vous annoncez différents projets – ils sont au nombre de 10 ou 15, je ne vais pas les citer. Comme pour le fonds Bas-carbone et résilience, pourrait-on avoir une espèce de planification et de liste des différents projets qui pourraient être retenus et avoir une ventilation ? En effet, dans vos propos, vous parlez souvent au conditionnel, y compris dans le fonds Kyoto. Doit-on en conclure que cette ventilation n'est pas encore relativement précisée de manière globale ou devez-vous encore travailler dessus début d'année ? Je pense qu'il est important d'arrêter au plus vite cette ventilation, car beaucoup de personnes et de collègues ont parlé d'éclaircissements de différents budgets. Si nous arrivons à avoir la ventilation que vous souhaitez réaliser dans l'ensemble de ces différents fonds, cela permettrait d'éclaircir une partie de nos lanternes.

M. le Président. – Je voudrais préciser, M. Douette, que dans l'examen que nous allons opérer, il est prévu d'aborder les différents fonds.

M. Douette (MR). – Bien sûr, on aborde les fonds avec les montants, mais, à un moment donné, il faut aller plus loin avec la planification, mais je peux le redemander fonds par fonds.

M. le Président. – C'est pour vous indiquer que l'on aura l'occasion de l'examiner. Pour ne pas s'embarquer dans la discussion sur les fonds alors que cela va arriver après.

M. Douette (MR). – Je pense que mes collègues ont eu l'occasion de passer en revue les projets positifs et donc je souhaiterais le faire également. Je vais essayer de vraiment rester dans cette partie.

Dans le fonds Bas-carbone, on parle de projets solaires en parlant au conditionnel, mais je suppose que l'on est bien d'accord qu'en 2022, on vient avec ce projet.

Au niveau des montants plus particuliers se retrouvant dans l'énergie, on parle de deux montants : 73 millions d'euros et 4 millions d'euros. Ici, on est sur le *prosumer* et sur les compteurs communicants. Vous avez indiqué qu'afin de gagner du temps et de l'efficacité, des versements avaient été effectués sur 2021. Pouvez-vous nous rassurer sur le fait qu'il y aura toujours des financements pour ces compteurs intelligents ?

Au niveau de la stratégie à long terme, au niveau de l'alliance Emploi-Isolation, pour financer les 150 millions d'euros du Plan wallon, ces crédits sont-ils ajoutés aux primes qui existent déjà ou les primes sont-elles comprises dedans ? Je parle des primes énergie Écopack et Rénopack. Je brosse l'ensemble. Ces 150 millions d'euros sont-ils en plus ou est-ce globalisé dans cette notion ?

Au niveau de l'alliance Emploi-Isolation toujours, on parle là de la rénovation par quartier. Un de nos collègues député vous avait posé une question pour savoir dans quel cadre allaient être réalisés ces différents projets. On revient souvent sur les grandes villes. Vous l'avez cité dans votre exposé global et général. Vous avez parlé de l'investissement pour les grandes villes. Y aura-t-il également, dans ces projets de rénovation de quartier, de l'espace pour les zones rurales qui ont besoin aussi d'isoler leurs maisons ?

Au niveau de l'isolation des toitures, où en est le texte légal qui nous permettrait de pouvoir voir le montant sans pour autant avoir l'audit, puisque l'on veut accélérer l'isolation au niveau des toitures ?

Au niveau des délais globaux de nombre de dossiers qui sont en cours, vous avez cité la *pax eolienica*. Avez-vous un timing sur le retour de ce document ? Où en est,

par exemple, le plan de sortie des chauffages au pétrole lampant ?

La prochaine fois, je ferai comme tout le monde, je le ferai dans l'exposé général.

On revient sur le plan POLLEC que vous avez cité et le plan UREBA.

Au niveau du plan POLLEC, les communes ont-elles réussi à répondre relativement au plan POLLEC, auquel cas va-t-on relancer un nouveau plan ? Y aura-t-il des économies à ce niveau parce que je pense que les communes ont eu du mal à répondre dans la globalité ?

Au niveau du plan UREBA, j'ai remarqué que régulièrement, on supprimait les systèmes de ventilation dans les plans UREBA. On restait sur l'isolation. Or, ne faudrait-il pas les réintégrer dans le cadre de la situation covid notamment au niveau de la qualité de l'air des bâtiments publics ?

Voilà, dans l'ensemble. Le reste, je l'ai brossé pour essayer de correspondre à ce que vous m'avez demandé, Monsieur le Président, et je reviendrai dans les différentes AB.

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

M. Matagne (cdH). – Concernant les cavaliers budgétaires, page 30, articles 36 et 38, ce cavalier permet de transférer les crédits d'engagement et de liquidation nécessaires des provisions – PRW, PNRR, relance économique et covid – vers les projets nécessaires. L'ensemble représente plus d'un milliard d'euros. Quelque part, pourquoi ne pas avoir dédié des budgets bien précis avec des articles budgétaires bien précis puisque, de toute façon, le listing des projets du Plan de relance sont bien connus ?

Pourquoi ne pas offrir plus de lisibilité puisque c'était possible dans le cadre présent ?

Toujours à la page 30, mais pour l'article 48, il est fait mention de subventions en vue de mettre en œuvre des projets du Plan de relance. Comment fait-on exactement pour structurellement organiser la relance par voie de subventions ?

Est-ce des appels à projets bien concrets ? Si oui, quels types de projets sont concernés ?

Enfin, l'article 58 concernant le défraiement du panel climat, j'aimerais avoir un petit suivi.

De quel type de défraiement parle-t-on ? J'ai regretté précédemment que le Parlement était totalement mis hors jeu de cette question et je n'étais pas le seul, si je me souviens bien. J'aimerais avoir quelques éclaircissements quant à ce processus et quelles sont les indemnités reçues par les participants.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Concernant le Haut Conseil stratégique, il est en place. Les personnes ont été recrutées depuis quelques mois maintenant, en tout cas assez récemment.

Il est en train de s'organiser pour structurer un travail vis-à-vis du Gouvernement. C'est sous la coordination du ministre-président puisqu'il y a plusieurs aspects qui sont concernés, dont le climat, mais il y a d'autres aspects également, la pauvreté, l'emploi notamment.

Ce système va être mis en place et va permettre d'éclairer le Gouvernement sur l'impact notamment climatique des différentes décisions.

Pour ce qui concerne le fonds Kyoto, c'est effectivement la suite normale des choses, c'est-à-dire que, le Gouvernement, sur base du budget adopté par le Parlement, doit adopter la programmation précise du fonds. De ce point de vue là, il y a donc encore un travail qui doit avoir lieu, même si l'on est plutôt dans la continuité. Cependant, on va s'inspirer notamment de ce qui a bien fonctionné en 2021, et on va voir quels sont les curseurs qui doivent évoluer. On va voir aussi ce qui est effectivement pris en charge dans le Plan de relance de la Wallonie et éventuellement quels sont les projets sur lesquels on n'aura pas assez de budget dans le Plan de relance de la Wallonie et ce serait utile de compléter par des mesures complémentaires dans le fonds Kyoto. J'ai évoqué tout à l'heure également l'augmentation du financement international climatique. Donc, il y a aussi des ajustements qui vont se faire. Mais pour le reste, on est plutôt dans la continuité de différents outils qui sont mis en place progressivement depuis plusieurs années. Pour ce qui concerne le financement des compteurs, effectivement, vous vous rappellerez qu'à l'occasion de l'accord *Prosumer*, on avait mis en place une prime à l'installation, donc à la gratuité des compteurs sur base volontaire et une prime pour l'installation de matériel domotique qui soit accessible pour les personnes qui sont *prosumer* ou celles qui ne le sont pas. Ce système perdure donc. C'était une décision pour plusieurs années. Donc oui, bien entendu, il y a des budgets spécifiques qui ont été prévus dans le Plan de relance à ce sujet.

Concernant la rénovation par quartier, on parle souvent des grandes villes, parce que cela a été directement traduit dans le soutien à la politique des grandes villes, pour lesquelles il y a des subsides importants qui sont octroyés par le Gouvernement et dans lesquels nous avons regroupé les budgets disponibles du ministre de la ville – du ministre Collignon – et des budgets de rénovation énergétique qui étaient prévus historiquement dans le Plan de transition, ce qui a permis d'avoir des budgets beaucoup plus importants pour les grandes villes en mettant une

condition d'utilisation de minimum 35 %, de mémoire, pour de la rénovation énergétique par quartier. C'est la première concrétisation. Là, forcément, cela ne concerne que les grandes villes. Mais évidemment, il faut développer par ailleurs du travail de rénovation par quartier dans les autres communes de manière générale, même si forcément, cela a un intérêt particulier dans les grandes villes, parce qu'il y a aussi une densité d'habitat très importante. Néanmoins, c'est tout à fait utile ailleurs. Et donc là par contre, on doit mettre en place d'autres systèmes que le droit de tirage des grandes villes. D'autres systèmes qu'il faut encore construire parce que l'idée est évidemment de mettre en place un mécanisme qui fait intervenir globalement les intervenants en termes de travaux, de conception, de financement et bien sûr, l'ensemble des interlocuteurs privés concernés. Ce n'est donc pas quelque chose de facile à faire. Pour le moment, ce qui est concrétisé, effectivement, c'est dans le cadre de l'appel « grandes villes ». Mais la suite va se faire également.

Pour ce qui concerne l'isolation des toitures, il a fallu recréer un nouveau système de primes. C'est pour cela que cela a pris plus de temps que prévu. En réalité, simplement disposer d'audit n'était pas possible dans le système existant parce qu'il est complètement construit sur base de l'audit. On ne savait donc même pas déterminer un montant de prime. On a dû reconstituer un nouveau système de prime spécifique pour les toitures sans audit et pour les petits travaux. C'est déjà passé au Gouvernement. La deuxième lecture devrait avoir lieu ce mois-ci et la troisième au mois de janvier j'espère. On pourra ainsi rendre cela très rapidement disponible pour les citoyens, en tout cas dans les prochains mois.

La *pax eolienica* a été réenclenchée. C'est une démarche. Elle vise à lister les sujets sur lesquels il y a une marge de progression possible pour faciliter le déploiement éolien. Nous gardons évidemment un grand potentiel d'installation éolienne en Wallonie même s'il y a des oppositions locales, et cetera. C'est un potentiel qui se décline de deux façons. À la fois des nouveaux sites. Bien entendu, il faut encore de nouveaux sites et il y a différents projets qui existent, dans le respect du cadre de référence et des conditions de déploiement de l'éolien. Mais c'est aussi la reconfiguration de sites existants qui donne un potentiel très important et qui peut-être de l'ordre du double de productible du précédent parc. Vous avez par exemple un parc de huit éoliennes, vous le remplacez par des éoliennes nouvelles, plus modernes, plus hautes en général, peut-être de sept ou six éoliennes, et vous avez un productible beaucoup plus important. C'est un potentiel qui peut être activé progressivement, au fur et à mesure de l'âge des parcs existants, qui sont progressivement amortis et qui peuvent être remplacés par des parcs beaucoup plus productifs, et donc qui augmentent le productible global de la Région.

La dynamique de la *pax eolienica* a redémarré. Les réunions ont été organisées, nous en sommes à la finalisation pour ce mois-ci de différents délivrables attendus de ce travail. Au début de l'année 2022, il va y avoir une concertation des différents acteurs concernés – les producteurs, les associations environnementales, les GRD, et cetera – pour avoir l'identification, selon eux, des pistes d'action possible, ce qui permettra que dans les prochains mois, on puisse activer des pistes nouvelles vis-à-vis du Fédéral par exemple, ou d'autres éléments de réglementation, de législation, qui permettront de faciliter l'une ou l'autre chose.

Concernant POLLEC, les communes ont pu répondre. C'est un sujet qui vient au Gouvernement cette semaine-ci. Il y a 126 projets qui ont été rendus, portés par 99 communes et 11 structures supracommunales. Par ailleurs, 31 communes bénéficieront d'un soutien pour le volet « Ressources humaines », par le biais du recrutement d'un coordinateur. Avec, pour tout cela, un budget de 20 millions d'euros, mais il y aura aussi un appel l'année prochaine. On est vraiment dans une dynamique positive de ce point de vue là, du côté des communes.

Pour ce qui concerne votre suggestion UREBA sur la ventilation, je vais l'examiner. On va voir de quelle façon on peut intégrer cela. C'est évidemment toujours un équilibre à trouver, auquel on a été attentifs à plusieurs reprises, mais il faut peut-être reprendre ce dossier-là. Entre la qualité de l'air, la ventilation et le niveau d'isolation, c'est effectivement très important, spécialement par les temps qui courent.

Pour ce qui concerne la question de M. Matagne sur le panel citoyen, c'est simplement un défraiement qui vise à couvrir les dépenses directes – les frais internet, le déplacement, le temps de présence en tant que tel, le temps de travail, avec une majoration par famille, notamment pour les frais de baby-sitting – ; ce n'est pas une rémunération. On est à des montants de 100 euros par jour, avec un maximum de 1 500 euros par personne. Personne ne deviendra riche en participant au panel citoyen de la Région, mais il y a quand même une reconnaissance de l'investissement et des coûts que cela peut engendrer pour les personnes dans leur organisation de vie.

M. le Président. – Nous passons à la division organique 2 « Dépenses de cabinet », programme 02.006 « Subsistance ». Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole ?

La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, le 12 août 2021, le Gouvernement autorisait chaque ministre à engager davantage de membres de cabinet, suite aux inondations. J'aurais aimé savoir si vous aviez fait usage de cette disposition. Par ailleurs, le détachement implique que le traitement d'un membre de

cabinet est payé par l'administration. Avez-vous détaché des agents supplémentaires grâce à cette décision d'août dernier ? Je ne l'ai pas observé dans le budget, donc j'aurais aimé avoir des éclaircissements.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Premièrement, il n'y a pas vraiment d'augmentation des volumes de cabinets. Vous avez une dotation prévue qui n'a pas changé. Il y a effectivement une mesure spécifique qui permet d'augmenter le volume d'engagement d'experts – mais c'est très limité en équivalents temps plein, ce sont des temps très partiels – pour une année dans le cadre des inondations. Une dérogation a été prévue pour permettre l'engagement d'experts. Je l'utilise à concurrence d'un temps plein ; il faudrait que je vérifie, mais je crois que c'est de cet ordre-là.

Deuxièmement, il y a eu une confusion à l'époque, au moment du débat public sur ce sujet, par le fait qu'il y a quelques engagements qui se font au niveau du commissariat – avec deux commissaires qui ont été mis en place où il y a un tout petit cadre pour encadrer les commissaires en plus des détachements venant de l'administration –, mais il n'y a pas d'engagement supplémentaire dans les cabinets, ni en budget ni en nombre de personnes, si ce n'est cette exception sur les experts.

M. le Président. – Nous passons à la DO 10 « Secrétariat général », programme 10.028 « Plan de relance de la Wallonie ».

Quelqu'un souhaite-t-il s'exprimer sur cette division ? Je ne vois personne.

Je propose donc d'examiner la DO 14 « Mobilité et infrastructures », programme 14.001 « Fonctionnel ». Personne ne demande à s'exprimer.

Nous passons au programme 14.044 « Actions et coordination des politiques de mobilité et de sécurité routière ».

La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, aux pages 59, 60, 66 et 85, on a toute une série d'AB – 01.04, 01.12, 01.14, 33.04, 33.01 – qui sont ramenés à zéro. J'aurais aimé savoir si la politique de soutien dans le transport en ruralité faisait toujours partie de votre programme. Dans la presse, on a pu identifier plusieurs mandataires de différents partis confondus qui se considéraient concrètement comme des mandataires de seconde zone parce que la plupart des budgets étaient consacrés aux villes en matière de transport. Finalement, en ruralité, on se sent quelque peu dépouillé. Est-ce toujours bien à votre programme de politique ?

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

Mme Nikolic (MR). – Je vais faire comme M. Fontaine tout à l'heure. J'ai une question puis vous me direz si c'est le bon moment pour la poser. Je l'avais retirée de mon intervention générale parce qu'elle est un peu plus précise.

M. le Président. – S'il s'agit de mobilité et de sécurité routière, vous êtes dans le bon.

Mme Nikolic (MR). – Tout à l'heure, dans votre présentation, Monsieur le Ministre, vous avez évoqué 6,5 millions d'euros par an pour les P+R. Où peut-on les retrouver ?

Par ailleurs, je vous ai régulièrement interrogé par rapport aux P+R et vous nous aviez annoncé un groupe de travail dont les conclusions de recommandation devaient être disponibles à la fin de cette année. Je me demandais si ce montant avait été déterminé sur base de ces conclusions. Pouvez-vous nous en donner un petit peu la primeur pour nous expliquer ce montant et si ces montants intègrent une éventuelle gratuité de ces P+R pour assurer leur attractivité ? Les personnes qui laissent leur voiture, je pense notamment aux entrées de villes, pour se rabattre sur les transports en commun, il faut qu'il y ait une attractivité par rapport à cela. Je vous avais fait une question écrite plus spécifiquement sur les P+R liée aux trams à laquelle je n'ai pas eu de réponse. Je la pose donc ici pour voir si vous pouvez faire le point sur ce dossier quant à l'aspect gratuité des P+R.

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

M. Florent (Ecolo). – J'aurai deux questions. Je suis à peu près certain qu'il y a en a une qui se trouve dans la division. L'autre, un peu comme mes collègues, je la dépose et M. le Ministre aura la mansuétude de répondre.

La première concerne les différents AB sur l'aide aux communes pour les pistes cyclables et les projets WaCy. Les questions sont un peu générales sur le projet WaCy. D'abord, pouvez-vous faire un bilan des actions qui ont déjà été entreprises ? Quels sont les montants qui seront à nouveau disponibles pour les futurs appels à projets WaCy ? Les conditions seront-elles les mêmes ou y a-t-il déjà des réflexions sur les conditions ? Je dis cela parce que l'une des conditions fortement valorisées dans l'appel à projets WaCy est d'avoir une gare sur le territoire. Les communes ayant une gare sont sans doute sorties du lot les premières. C'est normal. Je me demandais si, dans l'optique de favoriser aussi les communes rurales qui n'ont pas la chance d'être pourvues d'une gare, il y avait un assouplissement de certains critères. Ceci concerne toute la politique WaCy.

Pour la deuxième question, je ne suis pas certain que c'est ici que je devais la poser. Peut-être dans le Plan de relance. Mes questions portent sur le renforcement de l'offre au niveau de l'OTW, notamment pour pallier les

problèmes de saturation qui sont constatés. Effectivement, à de nombreux endroits en Wallonie, on constate une forte saturation sur certaines lignes, avec des élèves qui sont parfois refusés d'accès à un bus scolaire le matin. Je voulais savoir sur quelle base les endroits de saturation allaient être détectés. Tout d'abord, quels seront les moyens qui seront mis en œuvre ? Comment allez-vous détecter les endroits qui sont les plus aigus au niveau de la saturation ? Comment allez-vous prioriser les moyens disponibles ?

J'ai à peu près la même question concernant le développement des lignes structurantes express, puisque c'est également dans les projets du Plan de relance. Sur quels bassins ces lignes seront-elles prioritairement développées ? A-t-on déjà des pistes concrètes pour de nouvelles lignes ?

M. le Président. – Vous retenez bien que vous avez posé la question et quand j'aborderai le point suivant, « Transport urbain, interurbain et scolaire », vous pourrez considérer avoir déjà eu votre réponse.

La parole est à M. Hermant.

M. Hermant (PTB). – Monsieur le Ministre, au niveau des infrastructures vélo, vous avez augmenté les investissements, ce qui est une bonne chose. Cependant, sauf si mes calculs ne sont pas bons – ce qui est possible –, on est toujours à 6,8 euros par habitant au niveau des dépenses pour les infrastructures vélo. On rajoute 4 euros si l'on prend le Plan de relance. On est largement en dessous de ce que demandaient les associations comme le GRACQ, qui demandait que 20 euros par habitant soient dépensés, comme en Flandre, pour les investissements vélo. En Hollande, c'est même 27 euros par habitant ; ce sont des montants encore plus conséquents.

Je voudrais vous demander si vous avez un plan pour les prochaines années par rapport à cela. Vous aviez dit que vous vouliez arriver à ce chiffre.

N'y a-t-il pas un risque de saupoudrage des subsides vélo dans les communes ? Je suis conseiller communal à La Louvière et je vois souvent que l'on utilise des subsides vélo pour faire des traçages blancs sur la route, là où toutes les voitures se parquent. J'ai l'impression parfois qu'il y a du saupoudrage et que l'on perd finalement l'intérêt réel de ces investissements en infrastructures vélo durables, solides, pour que les gens, les enfants puissent aller à vélo de leur maison jusqu'à l'école, et cetera, sans risquer de se faire renverser.

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, à la page 67, pour l'AB 35.01, il est question de subventions à des organismes étrangers en vue de promouvoir l'usage de modes de transport alternatifs. J'aurais aimé savoir qui était considéré comme ces organismes étrangers. Sont-ce des opérateurs de cyclopartage en flotte libre, par exemple ?

J'en profite, si tel est le cas, pour revenir sur l'arrêté du Gouvernement wallon, exécutant le décret cyclopartage que nous avons voté récemment. J'aurais aimé savoir s'il pouvait être réalisé. Je pense que cela doit être abouti pour le mois d'août.

Par ailleurs, à la page 72, pour l'AB53.01, on parle d'investissements d'aide aux citoyens pour favoriser la mobilité durable. J'imagine qu'il s'agit des primes vélos. J'aurais aimé savoir, à la grosse louche, où en était l'avancée de ce projet.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Pour ce qui concerne la question du soutien au vélo dans les différentes communes, dans les communes rurales en particulier, on a changé de système, si vous l'avez vu. On est vraiment dans une augmentation, dans un saut d'échelle dans le déploiement cyclable en termes de budget, mais aussi en nombre de communes. Il y a 10 ans, j'avais eu l'occasion dans mon premier mandat ministériel, de lancer le premier appel à projets ; je crois que 13 communes avaient été retenues. De mémoire, on était dans des budgets de 18 millions d'euros sur trois ou quatre années. On a vraiment augmenté très fortement en nombre de communes et en budget, déjà dans le premier appel de cette législature qui avait permis à beaucoup plus de communes d'être impliquées. Nous avons maintenant un nouveau système qui va être mis en place sous forme de droit de tirage. Pour 2022 à 2024, toutes les communes sont concernées, pour autant qu'elles déclarent des dépenses recevables dans le cadre de ce droit de tirage et qu'elles respectent évidemment un certain nombre de conditions.

Des appels seront réalisés les différentes années. La semaine passée, nous venons d'engager la première partie, mais il y aura d'autres appels, pour s'inscrire au total dans le budget tel que disponible à la fois dans le Plan de relance et dans le PIMPT, pour un total de 210 millions d'euros. On est donc, de facto, dans une augmentation du budget, mais cela va concerner toutes les communes. Le mécanisme est, par nature, plus avantageux pour les communes rurales, en tout cas que les appels précédents. De ce point de vue là, vous pouvez être tout à fait rassuré. On est maintenant dans une phase de déploiement généralisé. Cela ne suffira évidemment pas, il faudra poursuivre les législatures prochaines ; tout ne sera pas fini. On est à un stade de généralisation, sauf pour les communes qui ne le souhaiteraient vraiment pas du tout. On n'est plus du tout dans un mécanisme de phase pilote ou de sélection de communes.

Pour ce qui concerne votre question sur les organismes étrangers, il s'agit notamment de la Conférence européenne des directeurs des routes et de l'Association européenne des voies vertes. Voilà sur les

cotisations annuelles, comme cela vous avez votre information. Il y a d'autres organismes encore comme l'Institut belge de normalisation, mais là ce sont des organismes belges. L'AB couvre différentes contributions belges ou étrangères, comme l'Institut belge de normalisation, l'Association internationale permanente des congrès de la route, l'Association pour les infrastructures maritimes et fluviales, la Conférence européenne des directeurs des routes, ProVélo dans le cadre du Centre national de coordination EuroVelo, l'Association européenne des voies vertes et Via Perfecta, l'animation à la sécurité routière. Vous voyez que c'est assez diversifié.

Monsieur Hermant, concernant la question du saupoudrage, nous sommes dans une forme de généralisation ; on n'est vraiment pas du tout dans le saupoudrage. Le saupoudrage, c'est ce que j'avais voulu éviter au premier appel où l'on avait quelques communes pilotes pour avoir un budget suffisamment important dans quelques communes, plutôt qu'un saupoudrage sur 150 communes qui auraient pu faire dessiner une piste cyclable sur 300 mètres et pas une vraie politique cyclable. Le choix était de sélectionner quelques communes sur base d'un projet. Maintenant, on est à une autre étape, on est dans la généralisation. Quand vous avez 210 millions d'euros à l'échelle de la Région, sur trois ans, vous avez une capacité de financer des projets dans toutes les communes qui le souhaitent, en proportion évidemment de leur taille. Ce n'est pas du tout du saupoudrage, c'est une politique accessible à toutes les communes.

Il faudra que l'on refasse l'exercice des montants annoncés dans la DPR concernant les 20 euros par an et par habitant, mais je pense qu'on est désormais au-delà, vu les montants qui ont été réalisés. Pour les différents investissements en infrastructures, on est à près de 150 millions d'euros, plus les AB classiques en termes de RAVeL, au niveau des différents projets et bien sûr du plan Infrastructures et Mobilité pour tous. On pourra refaire ce calcul prochainement pour l'établir précisément, parce qu'il faut faire le détail des différentes AB pour être tout à fait précis. Je pense que cet objectif est tout à fait rencontré.

M. Hermant (PTB). – Où se retrouvent les 210 millions d'euros sur trois ans dans votre budget ?

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – La parole est à M. le Ministre Henry.

C'est dans le Plan de relance global qui a été communiqué par le Gouvernement. C'est le budget global sur trois années. Nous venons d'activer la première partie dont le montant précis est, de mémoire, de 52 millions d'euros. C'est la partie qui vient d'être activée par le Gouvernement sur le budget 2021. Il y aura d'autres appels pour arriver au total aux 210 millions d'euros prévus. C'est une partie dans le Plan de relance et une partie qui préexistait dans le plan Infrastructures et Mobilité pour tous. Au total, ce sont 210 millions d'euros.

(Réactions dans l'assemblée)

Non, le plan Infrastructures, c'est un plan pluriannuel. Effectivement, il existe depuis la constitution du Gouvernement. Il est toujours présent et se concrétise au travers du budget de la SOFICO et des budgets du SPW MI. C'est un projet global pluriannuel dans lequel il y avait une enveloppe prévue pour Wallonie cyclable et dans lequel nous sommes venus ajouter des montants complémentaires via le Plan de relance pour que l'on arrive, au total, à un budget de 210 millions d'euros qui s'étalera sur trois années.

Pour revenir à la question du montant par habitant, les 20 euros par habitant représentent un budget global de 73 millions d'euros. Nous en sommes aujourd'hui à quasiment 150 millions d'euros, si vous additionnez tout. On est donc nettement au-delà. Ce ne sont pas encore des dépenses structurelles, parce qu'il y a là-dedans des plans d'investissement qui ne sont pas récurrents. Il faudrait faire le calcul pour voir comment cela se stabilise dans le temps. En tout cas, pour le moment, et pour la législature, on est largement dans la réalisation de cet objectif.

Pour ce qui concerne les suppressions d'AB, Monsieur Matagne, c'est lié à l'évolution du système comptable. Il faudrait voir à quoi vous faites référence précisément. Il y a parfois des extinctions de programmes qui sont repris par d'autres programmes, mais il y a surtout des AB qui disparaissent, notamment dans le 14.02 parce qu'ils sont rapatriés dans d'autres AB pour des raisons de techniques comptables. Vous le savez, nous sommes en train de modifier le système, avec tout le système WBFin. Il y a eu tout un codage nouveau. Pour le moment, on a une cohabitation de deux systèmes – d'où les colonnes supplémentaires – pour avoir une transition vers le nouveau système. Ce ne sont pas des projets qui sont supprimés, ce sont simplement des réorganisations comptables.

Pour la question de Mme Nikolic concernant les P+R, le travail se poursuit. Je pense avoir répondu entre-temps à votre question écrite sur Liège, mais vous ne l'avez peut-être pas encore reçue. Le groupe de travail n'a pas encore abouti ; cela va se poursuivre. Par contre, on a maintenant la logique des mobipôles. Les P+R préexistaient ; on définit maintenant un nouveau concept de mobipôle pour lequel il y a de nouveau un droit de tirage par commune. Il est vraisemblable que, dans les prochaines années, il faudra unifier les concepts. Le P+R est, d'une certaine façon, l'ancêtre – je dis cela positivement – du mobipôle, c'est-à-dire que le but est maintenant d'avoir une prise en compte de nouvelles dimensions – peut-être des vélos partagés, des bornes de rechargement – que l'on ait des P+R de plus en plus évolués en termes d'intermodalité. L'objectif est que les concepts puissent progressivement se regrouper.

Ce n'est pas encore le cas : pour le moment, on crée en plus des mobipôles et on a déjà des P+R qui sont prévus à différents endroits.

Concernant la question de M. Florent sur les lignes express, il y a déjà 25 lignes existantes. Neuf nouvelles lignes sont en fonction depuis le 1er septembre. C'est réparti sur toute la Wallonie. D'une manière générale, on vise à répondre à suffisamment de demandes de personnes. On ne cherche évidemment pas à avoir des bus vides. Il faut toujours un certain temps pour que ces bus se remplissent, qu'ils trouvent leur public – c'est compliqué dans la situation actuelle. On devrait clairement aboutir à d'autres lignes d'ici la fin de la législature. On a notamment des lignes prévues au niveau de Burg-Reuland-Eupen, Wavre-Louvain-la-Neuve-Gembloux, Gembloux-Sombreffe, Fleurus-Charleroi. Ces lignes sont prévues dans les prochains mois. Il y en aura encore d'autres ultérieurement.

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

Mme Nikolic (MR). – Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour vos réponses.

Je vous rejoins sur la nécessité de développer les mobipôles. Sur les P+R, il y a une approche spécifique au niveau de l'entrée des villes où, comme à Liège, c'est déjà trop tard pour faire un mobipôle : c'est en amont qu'il faut le faire.

Sauf erreur de ma part, une fiche du Plan de relance est prévue. Pourriez-vous donner des précisions par rapport à cela ? L'objet de ma question était les P+R en entrées de villes.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Ce n'est pas spécifiquement identifié à l'entrée des villes, mais vous avez raison de dire que c'est un des enjeux importants. Vous êtes liégeoise comme moi ; j'ai été frappé de voir que dans le contexte des inondations que nous avons connues et de la fermeture du tunnel de Cointe, nous avons quand même un réseau ferroviaire assez impressionnant d'entrée dans la ville, à la fois de plusieurs gares dans la ville et de plusieurs gares en amont, que ce soit la vallée de la Vesdre, où il a dû y avoir de la reconstruction, bien sûr, ou que ce soit sur la vallée de l'Ourthe. Nous avons activé plusieurs P+R à l'entrée de Liège et aussi en amont quand c'était possible parce que les communes n'étaient pas toujours demandeuses non plus.

On voit qu'il y a quand même encore beaucoup de personnes qui ne font pas le pas. En dépit de la possibilité d'un parking gratuit, en l'occurrence, et d'une fréquence ferroviaire assez intéressante, avec différentes gares jusque dans la ville, cela reste encore un travail de conviction. Ce n'est pas une solution miracle, comme rien d'autre, mais cela reste évidemment un potentiel important. Je pense qu'il faudra continuer de vraiment marteler sur cette possibilité et sur l'intérêt réel d'arriver sans devoir garer sa voiture au centre-ville, sans devoir payer le stationnement, et cetera. Il reste là un potentiel, je pense, très important.

Pour revenir au groupe de travail dont vous avez parlé, il va être relancé ici au mois de janvier sur ce sujet, en particulier sur la question de la gratuité. Il est prévu qu'il étudie cette question, ainsi que la question de la politique de stationnement dans les villes concernées, parce que, évidemment, cela va ensemble. C'est un sujet qui est en continuation.

Pour ce qui concerne les budgets prévus dans le Plan de relance, il faut les mettre en œuvre puisque là on n'est qu'au « démarrage » des fiches du Plan de relance. Il faut repasser au Gouvernement avec les modalités précises, et cetera. Il n'y a donc pas encore de liste de sites, par exemple, ou de critères précis qui seraient déjà arrêtés.

M. le Président. – Nous poursuivons avec le programme 14.045 « Transport urbain, interurbain et scolaire ».

La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, concernant le soutien, l'intervention financière pour le transport scolaire, il est question notamment des enfants présentant un handicap. Je sais qu'une étude sur le transport scolaire est en cours. J'aimerais donc savoir si l'on a déjà des conclusions.

Surtout, je vous avais interpellé quant au soutien des enfants qui présentent un handicap parce que l'école qui apparaît la plus appropriée ne correspond pas forcément à l'école qui est identifiée sur le territoire. Parfois, des enfants doivent se rendre à une école à davantage de kilomètres.

J'aurais aimé savoir si vous aviez entamé la réflexion que j'avais sollicitée auprès de vous.

Par ailleurs, en ce qui concerne l'AB 41.08 « Intervention financière de la Région dans la couverture des charges d'exploitation de l'OTW », on annonce 11,1 millions d'euros pour la gratuité des jeunes, des BIM et des plus de 65 ans. On sait que, à terme, cette gratuité coûtera plus de 40 millions d'euros. Je crois même que c'est 45 millions d'euros. J'aurais aimé avoir une petite évaluation à l'instant T et voir pourquoi, finalement, on avait budgété 11 millions d'euros.

Ensuite, vous avez répondu à ma question.

L'AB 61.08.41 « Intervention de la Région dans les coûts des travaux exécutés aux ports autonomes de Charleroi, Namur, Liège, du centre et de l'ouest gérés par les administrations publiques », les MA et les MP augmentent et passent de 4 000 à 18 331 millions d'euros pour les MA et de 4 000 à 16 382 millions

d'euros pour les MP. J'aurais aimé savoir si vous pouviez m'envoyer, même par écrit, une liste des projets qui sont définis pour ces ports autonomes.

Je vous remercie d'avance, Monsieur le Ministre, pour vos précisions.

M. le Président. – On examinera évidemment aussi, tout à l'heure, les différents organismes, administrations, unités, et cetera, comme les ports autonomes. C'est prévu dans nos discussions.

La parole est à M. Florent.

M. Florent (Ecolo). – Je suis à l'AB 45.02 « Préfinancement du projet RER », mais c'est plutôt la partie sur l'axe 3 qui m'intéresse.

J'avais dit, lors de mon introduction, qu'il y a 800 000 euros qui sont notamment dédiés à la rénovation de l'axe 3. L'axe 3, c'est Bruxelles-Luxembourg, une ligne où les travaux tardent à être terminés et sont reportés depuis très longtemps, d'année en année.

Quels sont les engagements d'Infrabel vis-à-vis de la Région wallonne à cet égard ? Cela signifie-t-il que la Région libère les montants qui – de mémoire, si je ne me trompe pas – avaient été mis en réserve en attendant de voir la suite des travaux ?

Voulez-vous faire le point sur vos relations avec Infrabel concernant l'axe 3 ?

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

M. Hermant (PTB). – Vous dites, en page 6, que les crédits de divers programmes ont été optimisés afin de soutenir l'ambition portée par la DPR de développer le transport public au cours de cette législature. Dois-je comprendre de cette phrase que des économies doivent être réalisées au TEC pour financer la gratuité partielle et le développement de l'offre des TEC ? Je suis d'accord avec vous sur le fait que vous avez mis des moyens dans le Plan de relance pour développer l'infrastructure, mais y aura-t-il en plus des économies au TEC, oui ou non ?

Au niveau du chiffre général, on est à +3,7 millions d'euros au total dans le programme, mais vous annoncez une gratuité qui coûte 11,1 millions d'euros. La dotation du TEC diminue même de 8 millions d'euros par rapport à l'an dernier, si l'on prend juste l'article budgétaire « Dotation du TEC ». Pourquoi prévoyez-vous des moyens dans le Plan de relance et cette augmentation de 11 millions d'euros pour la gratuité ?

Pour 2022, près de 24 millions d'euros sont également prévus au sein de la provision covid du budget régional afin de supporter la perte du chiffre d'affaires de l'OTW ainsi que les surcoûts liés à la désinfection et au nettoyage. S'agit-il bien de 24 millions d'euros qui viennent du fonds venant du budget du ministre-président ou est-ce déjà intégré à la dotation de l'OTW ? Ce n'est pas clair pour nous.

Vous prévoyez la gratuité partielle du TEC pour les moins de 25 ans, les plus de 65 ans et les publics plus précaires en 2024. Votre Gouvernement a déjà financé 5,4 millions d'euros en 2020 et 11 millions d'euros en 2021. Ici, il est prévu 11,1 millions d'euros pour 2022. Il reste encore 17,5 millions d'euros à financer. Ce que nous ne comprenons pas, c'est pourquoi il n'y a pas eu un choix au niveau du Plan de relance pour les financer ces 17,5 millions d'euros dès 2022 et pourquoi il faut attendre 2024 pour espérer que, dans un accord au niveau du Gouvernement, soient prévus ces 17,5 millions d'euros supplémentaires.

Le Plan de relance dit bien ce qu'il veut dire : c'est un plan de relance pour la Wallonie. La question du développement des transports en commun est donc absolument essentielle. D'ailleurs, vous mettez beaucoup de moyens pour les TEC. Il est dommage que l'aspect gratuité partielle pour les publics que vous avez ciblés ne soit pas directement mise en application et qu'il faille attendre encore des années avant que cela arrive. On l'a vu pour Dunkerque, la gratuité en plus du développement de l'infrastructure permet de booster le transport en commun. Je ne parle même pas encore de la gratuité des TEC. Je parle juste de ce qui est prévu dans la DPR. On fera un amendement en ce sens.

Au niveau du RER, vous prévoyez de l'argent, mais, comme pour le transport marchandises, c'est de l'argent qui, normalement, aurait dû être dépensé par le niveau fédéral. À nouveau, on voit que les niveaux supérieurs se déchargent sur les niveaux inférieurs. On le voit au niveau de la Région vers les communes, mais aussi du Fédéral vers les Régions. Cela ne va pas. Ce sont normalement des dépenses qui doivent être prises en main au niveau le plus haut de l'État.

J'ai encore une remarque par rapport au financement des programmes RTET. Vous parlez de frais d'études, d'essais, de coordination et de sécurité de chantier pour 10,9 millions d'euros. S'agit-il de 10,9 millions d'euros pour les services publics ou s'agit-il, à nouveau, de faire appel à de la sous-traitance pour des études via des consultants externes ?

Par rapport au plan incliné de Ronquières, dans les infrastructures, les provinces n'ont plus d'argent pour l'entretenir. C'est ce qui était paru dans la presse. La Région a-t-elle prévu des moyens pour aider cette infrastructure puisqu'il y a visiblement des problèmes là-bas ?

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

Mme Mathieux (MR). – La politique en matière de transport en commun est essentielle pour notre Région, vu les défis en termes climatiques et en termes d'enjeux

de mobilité qui nous font face. Ce programme est essentiel et nous souhaitons établir un service public efficace qui est à la disposition des Wallons et des Wallonnes.

Au sein de ce programme, j'aimerais vous interroger sur quatre points. Tout d'abord, vous mentionnez que ce budget consacré au soutien aux actions innovantes en matière de mobilité rurale sert à soutenir la coordination de la mobilité locale à la demande au niveau régional, notamment via le financement des missions confiées à la Centrale régionale de la mobilité. Vous mentionnez que l'établissement d'un cadre régional global aura pour objectif de structurer ce secteur et ces missions, mais vous comptez également implanter un financement structurel. Provenant d'une région rurale, je pense que cela permettrait de faire bouger quelques lignes. J'aimerais aussi connaître les détails concernant l'établissement de ce cadre réglementaire global. Quelles précisions pouvez-vous donner à l'heure actuelle ?

Ensuite, l'intervention financière de la Région dans la couverture des charges d'exploitation de l'OTW est un des postes budgétaires les plus importants. Cela vaut 400 millions d'euros, ce n'est pas rien, mais l'on diminue ce poste d'un peu moins de 8 millions d'euros. Ce point est soumis à l'inflation annuelle de 1 % et intègre, qui plus est, pour l'année 2022, un budget spécifique pour des projets internes : des projets liés à la sécurité et à la gestion des ressources humaines, des projets relatifs à l'attractivité de l'offre, ainsi qu'une provision covid visant à supporter la perte du chiffre d'affaires de l'OTW en raison de surcoûts liés à la désinfection des bus et des bureaux, ainsi qu'au nettoyage. Cette diminution de crédits m'interpelle donc : à quoi cela est-il dû ? Cela s'explique-t-il par une provision covid moins importante par rapport à 2021 ou à d'autres faits extérieurs ?

Troisièmement, je suis ravie de constater un investissement multiplié par six pour les préfinancements du projet RER qui ouvrira une véritable solution de mobilité à l'avenir pour les Brabançons wallons souhaitant se rendre rapidement à Bruxelles. Dix millions d'euros vont être consacrés au préfinancement du contrat relatif aux travaux sur les lignes Bruxelles-Ottignies et Bruxelles-Nivelles. Nous pouvons aussi rendre hommage à M. François Bellot, qui a permis d'accélérer cette situation grâce à l'investissement du milliard vertueux.

S'il est important de pouvoir être satisfait de ces investissements, j'aimerais vous demander de détailler les projets prévus dans ce point. Qu'est-il spécifiquement prévu pour 2022 ?

Enfin, une subvention de l'OTW doit être octroyée pour la réalisation du plan Infrastructures. Treize millions d'euros sont programmés, c'est moitié moins par rapport à 2021, mais cela s'explique par l'état d'avancement des projets et des besoins prévisionnels pour 2022. Quels sont aujourd'hui les besoins prévisionnels nécessaires ?

M. le Président. – Chère collègue, nous dirons à M. Bellot que vous avez dit du bien de lui.

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Concernant le transport scolaire, Monsieur Matagne, c'est un sujet compliqué. Nous pouvons tous y réfléchir, c'est un sujet qui reste difficile depuis longtemps, même si des évolutions ont été faites. Il y a eu des réductions de temps de parcours significatives et l'on est sur une conjonction entre une politique de la Fédération, de l'enseignement et de l'offre en particulier, et une politique de mobilité – donc une politique de l'offre de la Fédération avec la question des réseaux scolaires – qui complique encore la situation et le libre choix des parents. Quand vous dites que ce n'est pas la bonne école qui est en prise en compte pour le calcul des déplacements, c'est lié aussi à l'offre mise en place ou au fait que tel ou tel élève peut aller dans tel ou tel établissement. C'est une situation vraiment complexe.

C'est la raison pour laquelle nous avons décidé d'organiser une étude sur le sujet. C'est en cours. On n'a pas encore de conclusions, mais cela arrivera dans les prochains mois. Un des sujets que vous avez évoqués est plus globalement les temps de parcours et les différentes règles. C'est un sujet sur lequel je continue d'être interpellé très fréquemment pour des incompréhensions, parfois par des communes, certainement par des citoyens, lorsqu'il y a des modifications dans les lignes, dans l'accès au transport scolaire qui est accompagné alors que les lignes publiques ne le sont pas. C'est un sujet vraiment compliqué, mais sur lequel il faut continuer à travailler.

Deuxièmement, concernant la gratuité du TEC, on est clairement dans quelque chose de progressif, comme prévu par l'accord de gouvernement. On ne va pas budgéter cette année-ci le budget complet, parce que l'on n'est pas encore à la gratuité complète. Par contre, le chemin se poursuit, on a activé en septembre de nouvelles réductions. Le Gouvernement devra se prononcer début 2022 pour la phase suivante qui entrera en vigueur au mois de septembre 2022. Puis, il y aura une dernière étape au mois de septembre 2023 où nous serons alors à la gratuité complète pour les catégories identifiées. Ce n'est pas du tout remis en question, mais cela se fera évidemment année après année, au fur et à mesure de la législature.

Pour ce qui concerne le RER et l'axe 3, nous avons effectivement des négociations qui sont en cours pour voir quel peut être le planning qu'il est possible d'obtenir de la part d'Infrabel pour la réalisation des travaux. Je peux difficilement m'exprimer précisément

sur le sujet, mais c'est clair que, dans les prochains mois, on pourra – de toute façon ce n'est pas finalisé – avoir d'autres éléments qui se préciseront. En tout cas, c'est un sujet d'attention, je peux clairement le certifier.

Pour ce qui concerne les dotations globales au niveau de l'OTW, à la fois pour M. Hermant et Mme Mathieux, les montants disponibles pour l'OTW seront plus importants en 2022 qu'en 2021. C'est toujours le même problème avec les dotations de l'OTW, c'est qu'il y a différents budgets, qu'il faut décortiquer les différentes additions et qu'il y a aussi parfois des régularisations d'une année à l'autre, et cetera.

Si l'on prend les montants inscrits au niveau de l'AB 41.08, la dotation de 400,495 millions en 2022, cela peut apparaître en réduction par rapport aux 408 millions de 2021, bien entendu. Mais, il faut compter là-dedans les renforts d'autocaristes qui n'existent plus, qui avaient lieu – cela fera plaisir à M. Hermant, puisque c'était de la privatisation – de 10 millions d'euros en 2021 pour des raisons sanitaires ; les 10 millions d'euros, toujours en 2021, pour la compensation de perte de chiffre d'affaires covid ; également en 2021, la compensation pour la gratuité de 11 millions d'euros parce qu'il a fallu ajuster les montants au fur et à mesure des décisions précises qui ont été prises. Finalement, on se retrouve hors covid avec un montant comparable de 2021 de 389, 382 millions d'euros, alors que nous sommes en 2022 à 400,495 millions d'euros, soit une augmentation de plus de 11 millions d'euros.

Quand on décortique l'addition, on voit bien qu'il n'y a pas de doute par rapport à cette augmentation. Je veux bien l'admettre, factuellement, ce n'est pas forcément immédiat.

Il restait alors la question de M. Hermant concernant le RTET.

Il s'agit essentiellement des études préalables pour la dernière phase 2021-2027. Comme je vous le disais, cette phase va se concrétiser au niveau du projet Seine-Escaut par des appels, des *calls* européens, dont le premier aura lieu en 2022, puis il y en a deux autres après, pour lequel le Gouvernement devra se déterminer, c'est-à-dire que l'on a certains moyens qui sont prévus aujourd'hui dans le plan Infrastructures. Nous pourrions aller plus loin et aller chercher des moyens plus importants en termes de cofinancement européen, mais il faut que la Wallonie dégage aussi les moyens correspondants dans les prochaines années. Cela ne se joue pas uniquement en 2022. Le Gouvernement devra se positionner là-dessus. C'est un choix à faire, mais il est clair que nous continuons à travailler sur ce dossier également, de manière importante.

M. le Président. – Nous allons poursuivre, si vous le voulez bien, avec le programme 14.49 « Réseau routier, autoroutier et voies hydrauliques, constructions et entretien du réseau ». Quelqu'un souhaite-t-il s'exprimer ?

Madame Mathieux, vous êtes en forme.

La parole est à Mme Mathieux.

Mme Mathieux (MR). – C'est un moment que j'attendais.

Ce programme connaît une hausse importante, puisque le projet de budget prévoit une hausse des engagements de 47 millions d'euros pour dépasser le demi-milliard d'euros et une hausse des crédits de liquidation de 17 millions pour atteindre un total de 418 millions d'euros.

Nous savons que nos réseaux d'infrastructures doivent bénéficier d'une gestion et d'un entretien qui sont nécessaires afin d'assurer un réseau durable et sécurisant. Je voudrais, à travers mon intervention, Monsieur le Ministre, vous demander plusieurs précisions.

Mon premier point concerne la réparation et l'entretien des bâtiments non techniques, c'est-à-dire les ateliers routiers, les laboratoires, les maisons des éclusiers, les garages, et cetera, qui couvrent diverses charges de gestion des bâtiments non techniques. Nous remarquons néanmoins que les moyens seront moins importants avec, désormais, 1,916 million d'euros. C'est une baisse assez conséquente. À quoi cela est-il dû ? Une baisse de travaux non récurrents, peut-être.

Je remarque dans un second temps que les crédits consacrés aux achats de biens meubles non durables et prestations de services liés à l'exploitation des réseaux routiers et hydrauliques connaissent une hausse importante. Nous passons de 750 millions d'euros à 3,575 millions d'euros en crédits d'engagement et à 2,525 millions d'euros en crédits de liquidation. Il faut noter que ce poste budgétaire comprend aussi les marchés de services et fournitures en relation directe avec l'exploitation de réseaux routiers et hydrauliques. Avez-vous des informations sur cette hausse budgétaire ? De nouveaux marchés ou achats doivent-ils être effectués en 2022 ?

L'entretien du réseau non structurant est essentiel pour que nous puissions disposer d'un réseau d'infrastructures cohérent et à la disposition de tous. Néanmoins, ces crédits sont en diminution alors que vous indiquiez mettre un accent spécifique sur l'entretien des infrastructures de mobilité douce, en ce compris les pistes cyclables et les trottoirs. L'entretien à destination des automobilistes est-il relégué en second plan ? Cela n'engendre-t-il pas des problèmes en termes de sécurité routière ? Les intérêts de retard qui concernent la pénalité encourue sur les réalisations des chantiers du SPW Mobilité et Infrastructures sont

désormais évalués à 848 000 euros. À quoi cela est-il dû ?

L'intervention de la Région dans le coût des travaux de nos ports régionaux a également augmenté. Nous le voyons principalement dans la proportion du budget de nos différents ports autonomes. Une augmentation de plus de 10 millions d'euros semble s'expliquer par l'intégration du financement de projets prévus initialement via le mécanisme de SOWAFINAL. Pouvez-vous détailler le projet concernant les zones importantes d'économie wallonne ?

Un autre point qui retient mon attention est le financement des programmes du Réseau transeuropéen de transport, qui est cofinancé par l'Union européenne. Une hausse de 26 millions d'euros en crédits d'engagement et de 6,4 millions d'euros en crédits de liquidation est constatée. Nous avons trois corridors dans le cadre de plan : mer du Nord-Baltique, mer du Nord-Méditerranée et Rhin-Alpes. Quels seront les dossiers priorisés dans le cadre de ce programme en 2022 ?

Avant de conclure, je souhaite vous interroger sur la baisse de 3 millions d'euros pour les AB 73.16 et 73.17 en ce qui concerne, d'une part, les prestations liées au réseau non structurant et, d'autre part, les dépenses d'investissements liées aux nouvelles voies de mobilité douce. Nous constatons une baisse de 3 millions d'euros dans les deux AB. Quelle explication pouvez-vous apporter à cette baisse ?

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

M. Douette (MR). – Je me fais le porte-parole de quelques mandataires publics au niveau de l'entretien des voiries parce que l'on n'arrive pas toujours à comprendre le concept. Quand on contacte le SPW en demandant : « Dans notre commune, autant de voiries sont mal entretenues. Pouvez-vous intervenir ? », on nous demande de les renvoyer dans le cadre d'une CPSR. Quand on arrive à la CPSR, on nous dit : « C'est un budget sécuritaire et cela doit entrer dans la partie entretien ». Nous écrivons officiellement au SPW, qui nous répond : « Ce n'est pas nous, c'est une décision politique ». Quand on pose la question aux politiques, dont je fais partie, on répond : « On attend le cadastre du SPW pour savoir quelle route doit être entretenue en priorité ». C'est donc l'histoire du chat qui se mord la queue. Quelques mandataires aimeraient savoir quelle est la structure pour entrer dans ce plan d'entretien lié au budget.

On ne demande pas – je fais référence à ce que je vous ai dit d'entrée de jeu dans le budget – à augmenter la manne budgétaire, mais je demande tout simplement à savoir comment fonctionne cette structure. Y a-t-il un cadastre ? Un cadastre permet-il de travailler sur des voiries les plus abîmées ? On peut avancer ainsi dans un cas d'une prévision budgétaire au niveau de l'entretien des voiries.

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

Mme Nikolic (MR). – Je voulais revenir aussi par rapport au Réseau transeuropéen de transports.

Vous avez évoqué dans votre présentation tout à l'heure le rehaussement des ponts. On avait déjà eu l'occasion d'échanger sur cela en commission. De mémoire, vous aviez évoqué le rehaussement nécessaire de trois ponts pour l'accès au Trilogiport : Lanhaye, Lix et Haccourt. Le pont d'Hermalle-sous-Argenteau doit aussi être relevé, mais c'est pour permettre l'accès à Chertal.

Vous aviez évoqué la passerelle Saucy et le pont des Arches à Liège en annonçant des études. Les études ont-elles abouti ? Pouvez-vous nous en dire plus ?

C'est un petit complément par rapport à la question de Mme Mathieux.

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

M. Hermant (PTB). – Je repose la question que j'avais posée tout à l'heure au mauvais endroit, celle qui concerne les infrastructures type « plan incliné de Ronquières » où les provinces ont aussi des compétences.

Y aura-t-il des aides pour les provinces, puisque celles-ci ont annoncé que, suite aux économies qu'elles devaient faire, il y a toute une série d'entretiens qu'elles ne feraient plus, notamment au plan incliné de Ronquières ? Ce qui pose problème pour la navigation.

Êtes-vous au courant de ces problèmes ? Avez-vous pu y réfléchir pour le budget ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Il y a de nouveau une série de corrections qui sont faites entre les différentes AB dans les évolutions de la structuration budgétaire.

Madame Mathieux, on a notamment une diminution de 3 millions d'euros au niveau du 73/16 puisqu'il y a un déplacement du poste « étude », donc il n'y a pas de disparition en tant que telle, mais un déplacement.

Concernant la question du RTE-T, j'en ai parlé tout à l'heure, ce sont les études préalables à la phase 2021-2027 qui sont en cours. Il faudra se déterminer pour la suite.

Pour ce qui concerne la question de M. Douette sur le cadastre du SPW MI, sur le fait de rentrer dans la phase d'entretien, je ne pourrais pas vous répondre comme cela, mais je peux vous revenir. Il y a différentes

procédures suivant les directions et les districts. Une série de travaux importants sont prévus dans le Plan infrastructure et mobilité pour tous qui parfois sont localisés. Là, c'est très clair, c'est le Gouvernement qui adopte un plan. Ce Plan a été revu l'année dernière et augmenté suite au plan de 2019. Mais, il y a aussi des budgets classiques d'entretien et aussi des budgets non localisés dans le Plan infrastructure et mobilité pour tous. Il y a donc là un traitement spécifique par l'administration. Je pourrais revenir vers vous concrètement sur ce sujet.

Pour ce qui concerne la question de Mme Nikolic concernant les ponts, les études n'ont pas encore abouti. Je pourrais aussi vous revenir dans un second temps.

Monsieur Hermant, il n'y a pas d'aides prévues pour les provinces.

Je pense ainsi avoir couvert les différentes questions.

M. le Président. – Nous passons au 14.51 « Fonds budgétaires du trafic fluvial ».

Personne ne demande la parole, nous passons au 14.52 « Fonds budgétaires du trafic routier ».

Personne ne demande la parole, nous passons au 14.54 « Fonds budgétaires des études techniques ».

Personne ne demande la parole, je vous propose d'examiner la division organique 15 « Agriculture, ressources naturelles et environnement ».

Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole sur le 15.062 « Prévention et protection air-eau-sol » ?

La parole est à M. Douette.

M. Douette (MR). – Je n'aborde pas ce que j'ai déjà exprimé tout à l'heure.

Sur l'AB 51.12.01 « Soutien des projets carburants alternatifs ». Il s'agit également de l'AB 51.12.02 sur les communautés d'énergie, l'AB 63.21.02 « Soutien dans le cadre du PAEDC », l'AB 63.21.02 relatif aux bornes des véhicules électriques. Je les ai globalisés parce que les questions sont les mêmes. Dans l'ensemble de ces domaines, sous quelles formes les communes vont-elles pouvoir rentrer des projets ? Y a-t-il des appels à projets qui seront prévus pour l'ensemble de ces quatre structures budgétaires ?

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

M. Fontaine (PS). – Mon intervention concerne l'AB 15.02 « Budget de l'AWAC ». On a pu constater que celui-ci était majoré de 43 millions d'euros, dont…

M. le Président. – Si je peux me permettre, nous allons l'aborder après. Il est prévu dans mon programme. Merci pour cette tentative, Monsieur Fontaine.

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Pouvez-vous répéter les AB, Monsieur Douette ? Parce que je n'ai pas eu le temps de les noter.

M. Douette (MR). – L'AB 51.12.01 « Soutien à des projets carburants alternatifs ». Ce sont des montants qui avaient déjà été annoncés en 2021 et avec le fonds opérationnel en 2022. Y aura-t-il de nouveaux fonds en 2022 ? Ils avaient été annoncés, mais sous quelles formes va-t-on pouvoir répondre, ou des promoteurs ou des communes vont-ils pouvoir répondre ?

Pour les communautés d'énergie, je suppose que, vous l'avez dit tout à l'heure, il faudra attendre le décret avant d'avoir les arrêtés.

Il y a aussi l'AB 63.21.01 concernant les subventions pour accompagner les communes dans le cadre des projets qu'elles développent dans leur plan Climat.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Il n'y a pas encore vraiment de réponse complète. Sur ce qui concerne le soutien aux carburants alternatifs, nous allons travailler avec les communes et affiner les modalités précises.

Pour ce qui concerne les subventions climat, nous avons déjà tout le cadrage existant via POLLEC qui absorbe une grosse partie des subventions. Cependant, il est vrai qu'au-delà de ça, il y a sûrement quelques autres modalités qui doivent être affinées. Je pourrai vous revenir. Ce n'est pas que je ne dispose pas de l'information ici, c'est plutôt que ce n'est pas encore complètement déterminé. Ce le sera pour le début de l'année.

M. le Président. – Bien, je passe au 15.074 « Fonds budgétaire : fonds wallon Kyoto en matière de qualité de l'air et des changements climatiques ».

La parole est à M. Hermant.

M. Hermant (PTB). – J'avais prévu d'intervenir sur le fonds Kyoto, mais je ne savais pas exactement quand.

En ce qui concerne le prix de l'énergie, les gens ont vu leur facture exploser et l'une des causes, entre autres, concerne la participation au système ETS qui fait que les fournisseurs facturent plus aux clients. D'un autre côté, la Belgique reçoit une certaine quantité d'argent suite à ce système, et une partie vient en Wallonie.

La chose incroyable qui se passe, c'est qu'au lieu d'utiliser ces fonds pour subsidier les énergies vertes, la transition énergétique, ce sont de nouveau les gens, les familles, qui paient 100 % pour les énergies vertes via les certificats verts. Ce que l'on ne comprend pas, c'est pourquoi ce fonds Kyoto n'est pas utilisé pour diminuer la facture. Vous-même, Monsieur Henry, avez dit dans

la presse le 18 octobre : « Via le fonds Kyoto, qui reçoit les enchères pour le CO_2, on pourrait imaginer de verser les sommes au renouvelable pour alléger une partie de la facture du contribuable, c'est une hypothèse ». Je ne peux que vous soutenir dans votre déclaration qui mériterait vraiment d'être développée. Vous dites même : « On pourrait limiter le nombre de certificats verts pour le grand éolien, par exemple, cela diminuerait le coût de ces certificats et donc l'impact sur la facture », et cetera. Dans le budget, on voit que la discussion n'est pas aboutie au niveau du Gouvernement, c'est bien dommage. Il y a un solde sur ce fonds Kyoto de 366 millions d'euros en engagements. Cela s'accumule au fur et à mesure des années.

Par rapport à la facture, j'essaie de rassembler un peu mes idées… Tout à l'heure, je ne sais plus qui a caricaturé ce que j'ai dit en disant que l'on dénonçait le fait qu'il y a beaucoup pour les entreprises et peu pour les familles. Non, il y a effectivement des subsides qui sont consacrés aux familles et des subsides qui sont consacrés aux entreprises. Mais pour le fonds Kyoto, je tiens quand même à faire remarquer, j'ai regardé à quoi allaient être destinés ces fonds. C'est principalement pour les entreprises. Ce sont des fonds qui viennent des familles via la facture d'énergie et qui se retrouvent principalement pour les entreprises. Dans ce qui était prévu au niveau du fonds Kyoto, il y a toute une série de projets que l'on retrouve au début – soutenir des projets relatifs à l'hydrogène, et cetera –, ce n'est quand même pas accompagner les industries dans la transition climatique, et cetera. On n'a pas les chiffres précis, on les a demandés tout à l'heure, vous ne les avez pas donnés, mais on ne sait pas voir le choix qui est fait entre les subsides aux entreprises et les subsides aux familles. C'est vraiment dommage que cet argent ne puisse pas servir à soulager les familles pour la transition énergétique.

La question spécifique que j'avais : tout à l'heure, on a parlé de ce à quoi pouvait être utilisé le fonds Kyoto, vous avez parlé à de multiples reprises du fameux code 8, mais j'ai cru comprendre que c'était une décision du Gouvernement par rapport aux dépenses que le Gouvernement allait faire pour rester dans les clous de l'Europe, c'est bien cela ? Le fait de ne pas dépenser cet argent, de le dépenser uniquement sous forme de prêt, et ne pas dépenser l'entièreté de ce fonds est une décision du Gouvernement, ou est-ce écrit dans un décret ? Est-ce une décision de l'Europe de ne pas utiliser ces fonds ? Pour moi, ce n'est pas encore tout à fait clair.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Merci, Monsieur le Député. Pour ce qui concerne le fonds Kyoto, d'abord il y a différentes dépenses prévues qui proviennent des revenus de la mise aux enchères, mais vous ne pouvez pas tenir un double discours : si vous dites que, finalement, le produit des enchères est payé par les familles, parce que c'est répercuté par les entreprises via la consommation, vous devez aussi considérer que les aides qui sont rétribuées aux entreprises via le fonds Kyoto reviennent aussi aux familles. C'est un discours un peu simpliste, parce que c'est plus compliqué que cela, et les choses ne sont pas aussi immédiates. Cela intervient dans le marché entre les entreprises. Le principe même, on peut le discuter, mais ce qui a été mis en place par le système européen, le système ETS, c'est un marché qui est décroissant en termes de quantité de CO_2 jusqu'à la neutralité carbone en 2050. C'est un fait qui fait en sorte que la quantité de CO_2 qui peut être émise par les entreprises diminue chaque année. C'est cela qui justifie qu'à un certain moment le prix du CO_2 augmente, et cela produit des revenus plus importants, payés par les entreprises, qui reviennent via les revenus des enchères.

Dans le fonds Kyoto, vous avez différentes choses : il y a des programmes d'accompagnement des entreprises, mais vous avez aussi des programmes d'efficacité énergétique. Je pense que la meilleure manière par laquelle nous pouvons aider les familles à réduire leur facture énergétique reste de les aider à diminuer leur consommation. C'est vraiment le plus durable, le moins cher pour les pouvoirs publics et c'est une réduction structurelle. Ce sont tous les mécanismes qui sont mis en place – pas forcément au travers du fonds Kyoto, il y a d'autres moyens, les primes MEBAR, les aides du fonds de relance, et cetera –, mais ce sont les politiques qui sont les plus efficaces dans la durée. Après, il y a des aides ponctuelles ou conjoncturelles qui viennent s'ajouter, comme la mesure qui a été prise pour les sinistrés, comme le statut de client protégé conjoncturel, et cetera, qui font que l'on a une aide ponctuelle pour payer sa facture énergétique.

Je reviens sur votre question concernant le code 8 dans le fonds Kyoto : je vous confirme que c'est bien une décision du Gouvernement, mais ce n'est pas de ce Gouvernement-ci ; cela date de la législature précédente où il y a eu une décision pour des raisons budgétaires, c'est-à-dire de limitation de l'endettement de la Wallonie, de n'autoriser que des dépenses de type code 8, c'est-à-dire pour simplifier des prêts qui font que l'argent revient et qu'il ne s'agit pas d'une vraie dépense. Cela limite évidemment très fortement les politiques que l'on peut mener en ayant des codes 8. C'est pour cela que depuis deux ans, on a activé progressivement des dépenses non-code 8. On ne le fait pas encore pour la totalité des recettes annuelles, mais on a néanmoins une proportion importante qui est en non-code 8. Je souhaite que cela continue d'augmenter. Il n'est pas nécessaire de revenir à 100 % de non-code 8, parce qu'il y a aussi des besoins en code 8. Toutefois, on doit clairement avoir les deux.

Pourquoi cela a-t-il été compliqué à faire jusqu'ici ? Quand vous faites un budget, vous comparez à l'année

précédente. Si vous devez par exemple décider que 50 millions d'euros du fonds Kyoto passent de code 8 à non-code 8, cela veut dire que vous devez économiser 50 millions d'euros ailleurs dans le budget wallon ou passer ailleurs de non-code 8 à code 8 pour que la balance d'endettement reste la même. C'est pour cela que cela n'a pas été fait précédemment et que cela se fait progressivement sous cette législature. Ce travail va se poursuivre.

M. le Président. – Nous passons à l'examen de la division organique 16 « Aménagement du territoire, logement, patrimoine et énergie ». Nous commençons par le 16.001 « Fonctionnel ».

Il n'y a pas de demande de parole.

Nous passons au 16.083 « Énergie ».

La parole est à M. Douette.

M. Douette (MR). – J'aurai une intervention sur quatre ou cinq AB différentes.

Concernant l'AB 31.01.00 « Subventions en matière de politique de l'énergie en faveur du secteur privé », ce ne sont pas des subventions vers les entreprises, ce sont ces fameux conseillers en énergie, ces opérateurs qui peuvent aider les personnes privées à pouvoir mieux isoler leurs maisons. Cet AB est en diminution, peut-être parce que cela se retrouve peut-être dans les moyens humains dont vous avez parlé au niveau du POLLEC. Peut-être y a-t-il une transition au niveau budgétaire. Si ce n'est pas cela, pourquoi a-t-on diminué ce poste alors qu'il y a une efficacité à ce niveau ?

Je reviendrai ultérieurement sur la CWaPE.

J'en viens à l'AB 43.01.22 « Subventions en matière de politique de l'énergie en faveur du secteur public ». Je remarque que l'on diminue ces aides au niveau des communes. Ce sont ces fameux conseillers en énergie au niveau des communes. Là aussi, y a-t-il un transfert vers POLLEC ?

Concernant l'AB 53.02.10 « Primes énergie », on constate que les montants diminuent alors que, depuis deux ans, vous nous avez indiqué que ces primes portaient leurs fruits. Qui plus est, dans la discussion générale, vous m'avez indiqué que vous alliez travailler, au début de l'année, sur la prime toiture hors audit, pour un montant de 3 000 euros. Je suppose que si l'on a, début d'année, cette prime qui est plus accessible pour le citoyen, il va y avoir une augmentation de demandes. Pourquoi diminuer ce poste ?

Enfin, il y a l'AB 53.04.10 « Soutien au financement des compteurs communicants ». On se réjouit que le montant soit bien affecté comme cela avait été promis. On voit toutefois une baisse de ce montant alors que les primes pour les compteurs communicants seront d'application de manière plus intense en 2022.

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

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, concernant les directives Marques, Design et l'accord-branche, j'aimerais savoir où en sont les projets de décret de manière générale.

Les guichets de l'énergie n'ont jamais eu autant d'importance. J'aimerais savoir s'ils jouent parfaitement leur rôle et si l'on parvient à bien toucher les personnes précarisées et celles qui rencontrent des difficultés à payer leur énergie. J'imagine aussi que ces personnes évoluent, en partie pour le moins, en télétravail. Il s'agit de voir comment le travail s'organise et s'ils peuvent effectivement assumer leur rôle.

Concernant les *prosumers*, je souhaiterais faire le point sur l'année 2021 afin de savoir si l'ensemble de ceux-ci ont bien touché leur prime à 100 %.

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

M. Hermant (PTB). – La facture d'énergie explose. Comme je l'ai déjà dit et redit, il n'y a rien, dans ce programme, qui prévoit des aides pour les familles, à part les 6 millions d'euros d'aide complémentaire, qui est la seule aide prévue. Si l'on compare cela aux 500 millions d'euros de subsides aux entreprises qui produisent de l'énergie verte, il y a quelque chose qui ne va pas. Nous proposerons dès lors un amendement budgétaire pour renflouer l'article budgétaire qui concerne l'aide aux CPAS, en diminuant les aides aux entreprises, afin d'aider les gens dans la précarité. Tous les jours, sur le terrain, des gens ont des factures augmentées de 100 ou 150 euros par mois. Ces exemples, nous les rencontrons très régulièrement. C'est un réel problème pour les gens. On va avoir une explosion de la précarité sur le terrain si l'on ne fait rien au niveau de l'énergie. C'est une catastrophe qui s'annonce.

Concernant le fonds Écopack, vous prévoyez le même montant que l'an dernier, mais, dans les faits, les prix des matériaux ont beaucoup augmenté.

M. le Président. – Le fonds Écopack sera abordé après.

M. Hermant (PTB). – J'y reviendrai plus tard.

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

M. Fontaine (PS). – Dans l'article de base 34.01, dans le prolongement de la question sur les *prosumers* de notre collègue du cdH, des crédits ne sont pas prévus alors que les mesures de compensation de 54,4 % – si mes chiffres sont bons – ont été votées. Comment expliquez-vous cela, Monsieur le Ministre ? Où ces moyens figurent-ils ? De combien sont-ils ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – En ce qui concerne les conseillers énergie, Monsieur Douette, il n'y a pas de transfert dans POLLEC. Par contre, des moyens importants sont prévus dans l'appel POLLEC.

Pour ce qui concerne les primes à l'énergie, il est vrai qu'il y a de petits ajustements parce qu'il faut régler les budgets au global, mais nous avons des moyens complémentaires très importants qui se trouvent dans le Plan de relance de la Wallonie. En l'occurrence, pour les primes, un montant de 150 millions d'euros. On est donc clairement dans une amplification, avec notamment l'activation de la prime simplifiée « toiture ». Quand on examine le budget comme cela, on ne sait pas le voir directement, mais, au total, on a des contributions qui s'additionnent et qui permettent donc d'avoir une augmentation importante de cette politique.

Relativement à la question de M. Matagne sur les accords de branche et Market Design, le décret Market Design va revenir au Gouvernement au mois de janvier. Le travail se poursuit clairement, et il pourra arriver assez rapidement au niveau du Parlement. Concernant les nouveaux accords de branche, on est dans un timing plus long. On est, à ce stade-ci, dans un timing de préparation et d'identification des besoins. C'est un travail qui va se poursuivre tout au long de l'année 2022. Sur les accords de branche, on doit notamment préciser où l'on en est aujourd'hui et quelles sont les attentes des acteurs, mais aussi en quoi cela peut devenir une politique efficace aujourd'hui, parce qu'ils datent. La première occurrence des accords de branche remonte maintenant à une petite vingtaine d'années. Forcément, les choses ont fortement évolué. Le cadre législatif et le marché ont changé. On doit donc maintenant redéfinir ce qui est utile et efficace, dans une logique d'accord de branche avec les entreprises.

En matière de guichets énergie, vous posez également une bonne question qui est de savoir si, finalement, les missions des guichets doivent évoluer en tenant compte de l'évolution de la situation, en tenant compte du fait que l'on est dans une accélération nécessaire, d'une massification de l'isolation du bâti, et cetera. Je crois que c'est une question que l'on va effectivement devoir se poser dans les prochains mois, cela avait notamment été transmis comme question dans le cadre d'un panel interne à l'administration sur le climat. En son article 5, le panel citoyen et la démarche de préparation du plan Climat-Air-Énergie. Nous avons également un panel interne à l'administration impliquant différents services, et cetera. Cette question m'a été posée dans ce cadre.

Finalement, les guichets énergie sont des personnes au contact direct quotidien des ménages et de leurs préoccupations en termes d'isolation des bâtiments, de travaux, et cetera. Ils ont certainement beaucoup de choses à dire, mais aussi leur rôle doit peut-être évoluer et l'on doit le redéfinir puisqu'il y a d'autres acteurs, entre temps, qui ont émergé. C'est une question intéressante. Dans l'immédiat, nous avons renforcé les moyens de ces guichets pour être disponibles dans le cadre des communes sinistrées. Vous savez sans doute que différentes personnes de certains guichets ont été réorientées géographiquement pour être spécialement disponibles pour les communes sinistrées qui avaient des besoins importants dans l'immédiat. Ce rôle des guichets de l'énergie doit se voir en bonne collaboration, en bonne complémentarité avec notamment les plateformes rénovation ; il y a une plateforme régionale avec le secteur de la construction et les différents acteurs afin d'identifier les bonnes pratiques, et cetera. Puis, il y a les plateformes locales qui visent à mettre en réseau les différents acteurs de la rénovation. Bien entendu, les guichets font partie de ces acteurs et des différentes interactions possibles. Il est tout à fait pertinent de réexaminer cela dans les prochains mois afin de savoir comment être les plus efficaces possible.

Pour ce qui concerne la demande sur le dossier « *prosumers* », on est clairement dans la mise en œuvre de l'accord. Il y a eu des mouvements d'une année à l'autre au niveau du budget régional vers les GRD puisque cela se traduit par un versement aux GRD qui eux-mêmes répercutent vers les différents *prosumers* concernés. Nous avions donc anticipé certains mouvements, ce qui a permis d'avoir davantage de versements en 2021, et donc pas de versement en 2022. Ce sont des jeux d'écritures en fonction des disponibilités budgétaires et des non-réalisés de fin d'année qui ont permis d'anticiper certains versements, mais l'on est complètement dans le respect de l'accord tel qu'il était prévu, si ce n'est que les versements ne correspondent pas toujours à l'année précise. Parfois, ils ont été anticipés ou reportés, mais, au total, les montants complets sont versés aux GRD. Je peux vous refaire le récapitulatif, si vous le souhaitez, dans le respect de l'accord avec les ajustements au nombre précis de *prosumers*. En effet, il y avait des hypothèses et une clé précise de remboursement – 100 % puis 54 % le 27 –, mais cela se joue par *prosumer*. Cela ne donne pas le budget global de la Région étant donné que cela dépend du nombre de *prosumers* et de leur situation exacte. C'est la stricte mise en œuvre de cet accord.

M. Douette (MR). – J'ai une petite précision sur la domotique. On est pas encore prêt, cela va arriver en 2022. On devait être prêt en 2021 et l'on avait fixé comme date d'échéance le dépôt d'une demande avant le 31 décembre 2023. Ne serait-il pas opportun – c'est une remarque – de décaler...

(Réaction de M. le Ministre Henry)

Dans le dossier sur la domotique. La prime au départ était prévue pour 2021. Le temps que tout se mette en place, on sera sur 2022, mais l'on avait prévu que les demandes étaient avant le 31 décembre 2023. Étant

donné qu'il y a un décalage dans la prime, n'organiserait-on pas un décalage dans la demande également ? Simple remarque.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – On pourra certainement se poser la question l'année prochaine, c'est un peu tôt, puisqu'il faut voir aussi le consommé budgétaire. Pour l'instant, cela reste tout à fait valable jusque fin 2023, et un effet rétroactif a été annoncé directement. Ici, le fait que cela a été annoncé n'empêche pas les personnes de faire les investissements, mais peut-être qu'ils hésitent éventuellement. On peut tout à fait se reposer cette question-là l'année prochaine, en fonction du consommé réel des budgets qui ont été prévus.

M. le Président. – Nous poursuivons, si vous le voulez bien, le 16.084 « Première Alliance-Emploi-Environnement ».

Personne ne demande la parole.

Nous passons au 16.089 « Fonds budgétaires – fonds énergies ».

Personne ne demande la parole.

Nous passons aux 16.090 « Fonds budgétaires – Fonds destinés aux financements, dispositifs Ecopack et Rénopack, Marshall 4.0, axe quatre, mesure quatre, point un, point deux ».

La parole est à M. Hermant.

M. Hermant (PTB). – Vous prévoyez le même montant que l'an dernier, mais le prix des matériaux a beaucoup augmenté. On se demandait si cela allait suffire pour les projets nécessaires cette année.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – C'est une bonne question. L'augmentation des prix des matériaux est conjoncturelle. On ne sait pas encore faire de prévisions à plus long terme à ce stade-ci. On ne voit pas effectivement arriver de baisse immédiate, mais c'est clair qu'il faudra en tenir compte.

Ce sont ici des montants globaux qui sont liés à la demande réelle des ménages. La demande réelle des ménages est liée à différents facteurs. Par exemple, le prix des matériaux peut aussi décourager certains ménages. La situation générale de la crise sanitaire ou de la crise économique peut faire en sorte que des travaux ne sont pas décidés par les ménages. Il y a énormément de paramètres et d'inconnus.

C'est vrai que l'on n'a pas modifié sur base de ce seul paramètre les montants, mais il y a de toute façon toujours une évaluation à faire en cours d'année, en fonction du nombre de dossiers traités.

Ma volonté est bien d'accompagner le plus de projets possible et de ne pas avoir une limite budgétaire qui empêcherait l'émergence de projets. C'est un suivi qui doit être monitoré, de toute façon, de manière régulière.

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

M. Hermant (PTB). – Je voudrais simplement ajouter qu'il y a encore 40,8 millions d'euros dans ce fonds.

Il serait quand même intéressant que l'on puisse peut-être les utiliser à un moment ou un autre.

M. le Président. – Je vous propose d'attaquer le dernier chapitre qui nous préoccupe. C'est l'examen des entreprises régionales, service administratif, à comptabilité autonome et unité d'administration publique.

Nous commençons par l'AWAC, l'Agence wallonne de l'air et du climat.

La parole est à M. Hermant.

M. Hermant (PTB). – Comme je l'ai dit tout à l'heure, c'est intéressant de voir les montants dans les articles budgétaires qui sont détaillés, on voit un peu ce à quoi l'argent va servir.

Concernant le financement international, vous en avez parlé dans votre exposé au début. Vous vous étiez engagé à augmenter le financement international pour les pays du sud, dans le cadre du réchauffement climatique à 1 million d'euros. Je vois que dans l'article budgétaire concernant le financement international, pour l'AWAC, il y a 1,3 million en moins. Je voulais savoir si ce que vous avez donné de l'un, avec le fonds Kyoto, vous le reprenez de l'autre au niveau de l'AWAC ou s'il y a autre chose que je n'ai pas saisi dans le budget.

Concernant l'article budgétaire 46.10.09, la dotation du Plan wallon de relance. Il y a 4,4 millions pour le climat et 650 000 euros encore en plus, pour que faire ? Il n'y a de nouveau pas de détails là-dessus, sur ce à quoi les montants allaient être destinés.

Au niveau des dépenses liées au Plan de relance encore, 3 millions d'euros sont prévus pour le financement d'étude de prévention des risques climatiques et sanitaires, dont les inondations. Vous en avez parlé tout à l'heure. La même question que tout à l'heure, cet argent va-t-il être destiné à l'administration, pour développer les services ou à des consultants privés ?

L'article 81.70.01 concerne l'achat des certificats verts. Là, une question se pose. Vous avez prévu 40 millions d'euros pour racheter des certificats verts dans le cadre du mécanisme de marché des certificats verts. Si je comprends bien le mécanisme de l'offre et

de la demande, si vous les achetez, c'est pour qu'ils ne diminuent pas de valeur. Pourquoi 40 millions sont-ils prévus pour acheter ces certificats verts ? Ne faudrait-il pas plutôt prévoir des recettes éventuelles pour revendre les certificats au moment où ils sont plus chers pour éviter que les ménages paient trop ?

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

M. Fontaine (PS). – Je vais me permettre de compléter la question de mon collègue. On parle de plus de 43 millions d'euros, dont 40 millions d'euros pour assurer ce fameux mécanisme de temporisation des certificats verts en les retirant du marché.

Monsieur le Ministre, quand estimez-vous que ces certificats seront revendus sur le marché ? Combien de temps va durer ce mécanisme de temporisation ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Pour ce qui concerne le financement international, on est bien dans une augmentation, comme je l'ai dit tout à l'heure. Il n'y a pas de transfert interne à l'AWAC. Un complément interviendra : des 8,25 millions d'euros de financement international, on va rajouter 4 millions d'euros pour être à +50 % en 2022. Cela se fera via le fonds Kyoto. Il y aura encore le million d'euros supplémentaire dont j'ai parlé dans la logique des pertes et préjudices. Ces 4 plus 1 million d'euros seront effectivement trouvés sur le fonds Kyoto pour venir compléter le budget de l'AWAC.

Il ne s'agit certainement pas de reprendre d'une main ce que l'on nous donnera de l'autre. On augmente au total de 5 millions d'euros un budget, mais on le fera à l'ajustement puisque ces éléments-là sont arrivés au-delà de la discussion budgétaire. On le fera à l'ajustement via le fonds Kyoto. Cela contribuera à une augmentation de 5 millions d'euros sur le financement international qui, jusqu'ici, était de 8,25 millions d'euros.

Pour ce qui concerne le financement des études sur l'adaptation, c'est un budget de 3 millions d'euros, ce qui est très significatif. Ce sont des études importantes qui visent à faire un travail d'analyse globale des fragilités de la Wallonie par rapport aux dérèglements climatiques. Quels sont les éléments que nous devons adapter ou préparer ou anticiper par rapport aux impacts du dérèglement climatique en Wallonie de toute nature ? Ce budget est dégagé en tant que ministre du Climat, mais il concerne les compétences d'autres ministres. Cela peut être lié à la prévention de la sécheresse, aux impacts sur la forêt qui évoluent. Cela peut être les préventions inondations, et cetera. C'est donc identifier tous ces risques et comment nous pouvons nous y préparer au mieux, sachant que l'on ne sait pas investir sans aucune limite pour contrer tous les risques en même temps à l'échelle maximale. Il faut donc faire des choix et identifier les risques et les gérer le mieux possible. C'est un gros travail qui va seulement commencer.

Est-ce une entreprise privée ? À ce stade, Monsieur Hermant, je n'en sais rien. On fera un appel d'offres comme d'habitude. Cela peut donc être une université ou même un consortium d'universités qui serait tout à fait adéquat pour répondre à ce type d'appel d'offres. En tout cas, ce sera un prestataire externe. L'administration n'a pas les ressources spécifiques pour les consacrer à une étude comme celle-là pendant un temps important et qui devrait faire appel à des spécialisations particulières.

Pour ce qui concerne les achats de certificats verts, on est dans le mécanisme de temporisation. Vous vous rappellerez qu'à l'occasion du décret que nous avons examiné, notamment sur la titrisation l'année dernière, on avait fait le point sur les différents éléments. L'AWAC intervient pour retirer des certificats verts du marché, les temporiser et les remettre plus tard sur le marché, ce qui permet d'avoir un lissage dans le temps et donc de maintenir l'impact sur la facture des citoyens, limité à la surcharge telle qu'elle a été prévue. Une temporisation est opérée sur un maximum de neuf années. Les 40 millions d'euros, c'est un montant calculé en sécurité, mais qui dépendra, notamment en termes de réalisation, du succès de la dernière mise aux enchères des CV Solwatt. Nous ne savons pas prévoir précisément l'impact que cela pourra avoir. C'est une temporisation trimestrielle qui peut durer jusqu'à une période de neuf ans.

M. le Président. – Il n'y a pas de demande de parole sur l'OTW, l'Opérateur de transport en Wallonie, sur la SOFICO, la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures, sur le PAC, le Port autonome de Charleroi, et sur le PACO, le Port autonome du Centre de l'Ouest.

Sur le PAL, le Port autonome de Liège, la parole est à M. Matagne.

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, je pense que c'est le seul port autonome qui a déjà ses budgets identifiés dans le Plan de relance. Peut-on savoir pourquoi il est le plus avancé par rapport aux autres ? Je ne sais pas si ma question est précise.

M. le Président. – On comprend bien ce que vous voulez dire.

M. Matagne (cdH). – On note une forte augmentation des recettes de capital et une forte augmentation des dépenses. J'imagine que c'est lié au Plan de relance vu la manière dont c'est identifié. Pourquoi le Port autonome de Liège a-t-il déjà pu prendre les devants ?

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Sous réserve de vérification, je pense que c'est lié au fait qu'il y a dans le Plan de relance un

projet d'investissement au niveau du Trilogiport, qui est relié au Port autonome de Liège. Le Plan de relance n'intervient pas dans les frais d'exploitation normaux des différents ports. Par contre, un investissement est prévu au niveau du Trilogiport, qui est directement dépendant du Plan de relance et du Port autonome de Liège. C'est ce qui explique votre question.

M. le Président. – Sur la note de genre, la parole est à M. Matagne.

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, la note de genre reprend, dans les grandes lignes, ce qui avait été dit l'an dernier, à cela près que des questions spécifiques au harcèlement ont été ajoutées à l'enquête de satisfaction.

Celles-ci ont révélé que 15 % des clients de l'OTW ont déjà subi des gestes, des regards ou des propos inappropriés dans les véhicules. L'OTW doit mettre en place un plan d'action dans le cadre de son plan d'entreprise.

Nous vous avons interrogé et vous avez répondu, en juin 2021, que « des mesures client mystère sont prévues par l'OTW uniquement sur les lignes régulières sous-traitées. Pour différentes raisons, l'OTW n'a pas pu organiser le marché en 2020, de sorte qu'il est prévu que la prochaine grande enquête ait lieu au second semestre 2021. Cette enquête comportera bien des éléments en matière de harcèlement dans les transports publics. Cependant, les enquêtes ne porteront pas sur un échantillon suffisamment important que pour en tirer des statistiques ou une tendance. »

Pourquoi ne réalise-t-on pas une enquête sur un échantillon suffisant ? Cela permettrait de tirer de véritables statistiques et une véritable tendance afin de trouver de véritables solutions. J'ai un peu l'impression – mais j'espère que vous allez démentir – que l'on fait une enquête pour rien. Il y a donc un gaspillage de nos deniers pour la réalisation de cette enquête qui ne permettra pas de faire quelque chose ensuite.

Pourquoi ne vise-t-on que les lignes concédées et pas les autres ?

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Je n'ai pas les éléments précis par rapport à la question de M. Matagne. Il s'agit bien d'avoir une analyse plus précise sur base d'une enquête, mais je peux regarder les modalités précises.

Par rapport aux lignes concédées, nous avons un travail interne à l'OTW en tant que tel et, par ailleurs, un travail avec les lignes concédées qui, lui, se concrétise différemment puisqu'il s'agit d'un autre opérateur extérieur au Service public de Wallonie. C'est la raison pour laquelle vous voyez apparaître spécifiquement les lignes concédées. Je reviendrai vers vous plus précisément, si vous le voulez bien, parce que je n'ai pas les éléments sous la main.

M. le Président. – Je pense que nous avons fait le tour ; 4 heures 15 de débat, c'est correct. Vous avez été disciplinés, je vous en remercie.

Un amendement (Doc. 728 (2021-2022) N° 3) a été déposé. Il sera transmis à la Commission du budget et des infrastructures sportives où il sera voté.

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

Vote

M. le Président. – La Commission de l'énergie, du climat et de la mobilité recommande, par 7 voix contre 2, à la Commission du budget et des infrastructures sportives l'adoption du projet de décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2022, pour les sections et programmes afférents aux compétences *ratione materiæ* du ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.

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 retirées

M. le Président. – Les questions orales de :
- M. Desquesnes, sur « les objectifs du Gouvernement en matière de transition énergétique au travers de coopératives » ;
- M. Liradelfo, sur « les mesures d'aides énergétiques en faveur des sinistrés des inondations de juillet 2021 » ;
- M. Antoine, sur « le projet SmartMove et l'avis du Conseil d'État » à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sont retirées.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- La séance est levée à 20 heures 16 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. Olivier Bierin, Ecolo
M. Boris De Kock, Auditeur adjoint à la Cour des comptes
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 et de la Mobilité
M. Antoine Hermant, Président
M. Julien Matagne, cdH
Mme Françoise Mathieux, MR
Mme Diana Nikolic, MR

ABRÉVIATIONS COURANTES

AB	allocation de base/allocation budgétaire/article de base
AMPR	Annual Management and Performance Report (Rapport annuel sur la gestion et la performance)
AWAC	Agence wallonne de l'air et du climat
BHNS	bus à haut niveau de service
BIM	bénéficiaire de l'intervention majorée
CESE	Conseil économique, social et environnemental
CIF	Cellule d'informations financières
CNC	Commission nationale du climat (ou Commission nationale Climat)
CO_2	dioxyde de carbone
CODECO	Comité de concertation
COP	Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques
COP26	26e conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (Conférence de Glasgow de 2021 sur les changements climatiques)
covid	coronavirus disease (maladie à coronavirus)
covid-19	coronavirus disease 2019 (maladie à coronavirus 2019)
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CPSR	cellule(s) provinciale(s) de sécurité routière
CV	certificats verts
CWaPE	Commission wallonne pour l'énergie
DBFM	Design, Build, Finance, Maintain (concevoir, construire, financer, maintenir)
DO	Division organique
DPR	Déclaration de politique régionale
Elia	gestionnaire de réseau de transport d'électricité
ETS	Emission Trading Scheme (Système communautaire d'échange de quotas d'émission)
FAST	Fluidité, accessibilité, santé/sécurité et transfert modal (plan)
FOREm	Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi
GIEC	Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
GRACQ	Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens
GRD	gestionnaire(s) des réseaux de distribution
GSK	GlaxoSmithKline
Infrabel	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
MA	moyens d'actions
MEBAR	ménages à bas revenus (programme d'octroi de subventions aux ménages à revenu modeste pour l'utilisation rationnelle et efficiente de l'énergie)
MI	Mobilité et Infrastructures
MP	moyens de paiement
ORES	Opérateur des réseaux gaz et électricité
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PAC	Port autonome de Charleroi
PACO	Port autonome du Centre et de l'Ouest (SCRL)
PAEDC	Plan d'action en faveur de l'énergie durable et du climat
PAL	Port autonome de Liège
PEB	Performance énergétique des bâtiments
PIM	plan Infrastructures et Mobilité
PIMPT	plan Infrastructures et Mobilité pour tous
PME	petite(s) et moyenne(s) entreprise(s)
PMR	personne à mobilité réduite
PNRR	Plan national pour la reprise et la résilience
PRW	Plan de relance de la Wallonie
POLLEC	politique locale Énergie-Climat
RAVeL	Réseau autonome des voies lentes

RenoWatt	filière du GRE-Liège
RER	Réseau express régional
Resa	gestionnaire de réseaux de distribution d'électricité et de gaz
RTE-T	Réseau transeuropéen de transport (programme de développement)
SEC	Système européen de comptes économiques intégrés
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
Solwatt	Programme pour développer le solaire photovoltaïque
SOWAFINAL	Société wallonne pour la gestion d'un financement alternatif
SPW	service public de Wallonie
SPW MI	service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures
SRWT	Société régionale wallonne du transport public de personnes
TEC	Société de transport en commun
UAP	unité(s) d'administration publique
UPTR	Union professionnelle du transport et de la logistique
UREBA	rénovation énergétique des bâtiments (subventions)
WaCy	Wallonie cyclable (projet Communes pilotes Wallonie cyclable)
WBFin	décret portant organisation du budget et de la comptabilité des Services du Gouvernement wallon