C.R.I.C. N° 191 (2022-2023)
5e session de la 11e législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2022-2023

COMPTE RENDU
INTÉGRAL

Séance publique de commission*

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

Lundi 10 juillet 2023

*Application de l'article 162 du règlement

SOMMAIRE

Ouverture de la séance....1

Organisation des travaux....1

Examen de l'arriéré....1

Méthodologie tarifaire applicable aux gestionnaires de réseau de distribution d'électricité et de gaz naturel pour les périodes régulatoires 2024 et 2025-2029 et capacité du réseau – Auditions

Intervenants : M. le Président, MM. Bierin, Matagne....1

Auditions....1

Pétition pour une demande d'interdiction du charroi supplémentaire en centre urbain et zone d'habitat de Limbourg....1

Audition de M. Stabel, Représentant des pétitionnaires

Intervenants : M. le Président, M. Stabel, Représentant des pétitionnaires....1

Échange de vues

Intervenants : M. le Président, Mme Mauel, M. Fontaine, Mme Kelleter, M. Matagne, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, M. Stabel, Représentant des pétitionnaires....4

Ordre des travaux

Intervenants : M. le Président, MM. Matagne, Bierin, M. Stabel, Représentant des pétitionnaires....9

Projets et propositions....10

Projet de décret modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en ce qui concerne la taxe de mise en circulation automobile (Doc. 1403 (2022-2023) N° 1)....10

Désignation d'un rapporteur

Intervenants : M. le Président, M. Florent....10

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

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

Discussion générale

Intervenants : M. le Président, MM. Florent, Fontaine, Matagne, Crucke, Bellot, Mme la Présidente, M. Hermant, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures....14

Examen et vote des articles.....33

Vote sur l'ensemble.....33

Confiance au président et au rapporteur.....33

Interpellations et questions orales.....34

Interpellation de M. Crucke à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les enjeux et le coût de la transition énergétique en Wallonie »

Intervenants : M. le Président, MM. Crucke, Schonbrodt, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....34

Question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la réforme des primes Énergie et Salubrité »

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

Question orale de M. Lomba à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la fin du statut de client protégé conjoncturel »

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

Question orale de M. Janssen à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la procédure concernant l'indice de performance énergétique des bâtiments (PEB) pour les travaux d'isolation » ;

Question orale de M. Janssen à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les valeurs Umax à respecter pour les travaux de rénovation »

Intervenants : M. le Président, M. Janssen, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....39

Question orale de M. Crucke à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la longueur des délais pour l'obtention des primes énergétiques en Wallonie »

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

Question orale de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'évaluation des politiques climatiques wallonnes par le président de l'Union wallonne des entreprises (UWE) »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Hermant, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....42

Question orale de M. Florent à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la stratégie de sortie du gaz fossile à l'horizon 2050 »

Intervenants : M. le Président, M. Florent, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....44

Question orale de M. Di Mattia à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'étude de la Ligue des familles sur les déplacements des élèves et notamment en transport en commun »

Intervenants : M. le Président, M. Di Mattia, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....45

Question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le chantier de transformation de la N5-E420 » ;

Question orale de Mme Mathieux à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'avancement de la réhabilitation et de la sécurisation de la E420 »

Intervenants : M. le Président, M. Fontaine, Mme Mathieux, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures.....47

Question orale de M. Di Mattia à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la contribution du Service public de Wallonie à l'inventaire des ponts communaux »

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

Question orale de Mme Mauel à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le bilan de la réalisation des recommandations de la Commission d'enquête parlementaire chargée d'examiner les causes et d'évaluer la gestion des inondations de juillet 2021 en Wallonie »

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

Question orale de M. Janssen à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les retards dans les travaux d'aménagement de la nationale N275 entre Rixensart et Court-Saint-Étienne »

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

Question orale de Mme Mathieux à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la sécurisation du passage à niveau de Couvin »

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

Question orale de M. Di Mattia à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le suivi de l'incident survenu au plan incliné de Ronquières et ses possibles effets sur l'organisation du Ronquières Festival »

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

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

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

Liste des intervenants.....55

Abréviations courantes.....56

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.

M. le Président. – La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

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

Personne. Merci.

Méthodologie tarifaire applicable aux gestionnaires de réseau de distribution d'électricité et de gaz naturel pour les périodes régulatoires 2024 et 2025-2029 et capacité du réseau – Auditions

M. le Président. – Concernant les auditions sur la méthodologie tarifaire, des membres m'ont fait part de leur souhait de poursuivre les auditions afin d'entendre d'autres organismes.

Les Engagés m'ont indiqué qu'ils souhaitaient auditionner la Fédération belge des entreprises électriques et gazières, la FEBEG, ainsi que la société de consultance Climact.

Le PTB m'a fait savoir qu'il demandait l'audition du RWADE, dans lequel figurent les syndicats également, et Test-Achats.

Compte tenu du calendrier parlementaire, ces auditions pourraient avoir lieu le jeudi 14 septembre ou le jeudi 21 septembre. Je vous rappelle qu'il est également possible de solliciter des avis écrits et que l'accord de la Conférence des présidents est nécessaire pour organiser de nouvelles auditions.

La parole est à M. Bierin.

M. Bierin (Ecolo). – Monsieur le Président, il me semble que ces propositions sont tout à fait pertinentes, mais on peut se laisser le temps des congés pour revenir avec d'autres suggestions, si d'autres groupes ont d'autres idées. Puis, de toute façon, comme vous l'avez bien dit, c'est à la Conférence des présidents de trancher.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Monsieur le Président, il n'y a pas de problème pour nous de laisser passer le temps des vacances pour que chacun puisse proposer les personnes à auditionner. Je rappelle quand même que la Conférence des présidents peut se prononcer, mais que c'est la commission qui décide de son ordre du jour et des personnes qu'elle reçoit.

M. le Président. – Ce que je vous propose dès lors de faire, c'est que vous m'envoyez, avant la prochaine commission de la rentrée, les noms des personnes que vous souhaiteriez auditionner dans le cadre de la nouvelle méthodologie tarifaire et des décrochages des onduleurs. C'étaient les deux thèmes sur lesquels il y avait eu accord pour commencer des auditions.

Peut-on procéder de la sorte ? Très bien. Avant la prochaine commission, vous m'envoyez vos propositions.

AUDITIONS

PÉTITION POUR UNE DEMANDE D'INTERDICTION DU CHARROI SUPPLÉMENTAIRE EN CENTRE URBAIN ET ZONE D'HABITAT DE LIMBOURG

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les auditions sur la pétition pour une demande d'interdiction du charroi supplémentaire en centre urbain et zone d'habitat de Limbourg.

M. Fontaine a déjà été désigné en qualité de rapporteur.

Audition de M. Stabel, Représentant des pétitionnaires

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

M. Stabel, Représentant des pétitionnaires. – Monsieur le Ministre, Monsieur le Président de la commission, Mesdames et Messieurs les Parlementaires, dans quatre jours exactement, cela fera deux ans que notre ville de Limbourg, plus

particulièrement l'entité de Dolhain, subissait de front, et même au tout premier front, les inondations catastrophiques des 14 et 15 juillet 2021. Vous avez en annexe la photo numéro 1 au verso de la dernière feuille, qui montre les dégâts sur la place de Limbourg. C'était pris le jeudi matin, donc le gros flot de la nuit était déjà passé.

Grâce à la prévention et l'efficacité de notre administration communale et de notre bourgmestre en particulier, dont vous avez loué ici même en séance plénière la gestion de crise, aucune victime n'a été à déplorer dans notre commune. Toutefois, les dégâts matériels, tant au niveau des infrastructures publiques que des propriétés privées, des commerces et industries, ont été terribles. Pour beaucoup, il reste en retour des images si psychologiquement difficiles à effacer.

Depuis lors, et très rapidement, Limbourg a relevé la tête avec les aides ô combien appréciables et appréciées de la Région wallonne au niveau des infrastructures routières, des parcs, du logement, des aménagements des rives de la Vesdre et, tout dernièrement, de la correction du parcours de la rue de Bilstain dont Mme la Ministre Tellier a annoncé le début des travaux en octobre prochain, sans oublier le Fonds des calamités qui a soulagé les plus mal lotis de nos habitants.

Néanmoins, il reste encore beaucoup à faire pour retrouver le Dolhain d'avant inondations – vous avez une photo de la place de Dolhain en numéro 2 – et combler le déficit démographique estimé actuellement à 300 habitants, partis se reloger ailleurs. Ce ne sont pas les projets qui manquent et les principaux s'inscrivent dans les directions préconisées par vos institutions. Deux exemples parmi d'autres :

- pour remplacer des bâtiments administratifs communaux sinistrés et obsolètes, un nouveau centre administratif est en projet. Il répondra à toutes les exigences d'économies d'énergie ;
- le second projet concerne 60 logements, maisons ou appartements, sur un ancien site industriel textile situé à quelques dizaines de mètres de la place de Dolhain. C'est la photo 3.

Si vous permettez une toute petite explication, vous avez à gauche une route qui arrive, à droite une autre qui rentre dans le centre de Dolhain et elles se rejoignent ici, à l'avant-plan, sur une route qui va à la carrière de Bilstain, tandis qu'à gauche, là, il y a une autre route qui va à la carrière de Dolhain-Baelen. Je fais une autre petite parenthèse aussi pour vous dire que le bâtiment, là, tout au-dessus en haut, que vous voyez en rouge, c'est une extension de la maison de repos des Heures Claires qui vient d'être inaugurée, qui comprend 44 résidences-services. Cette résidence est en contact direct par un sentier piétonnier avec le centre de Dolhain et la place en particulier.

Je reviens à mon intervention.

Ce projet, situé entre deux routes communales, sur lesquelles je vous ai montré le plan, où transitent les camions dont nous allons parler, colle parfaitement avec la vision du retour des habitants dans les centres urbains plutôt que de continuer à bétonner nos campagnes.

C'est dans ce contexte que vient d'atterrir la demande de permis unique émanant d'un consortium d'entreprises pour, d'une part, le renouvellement d'un permis d'extraction qui expire en 2025 et, d'autre part, un nouveau permis pour le remblaiement du site d'excavation. Ce permis unique concerne la carrière de Bilstain, située à l'ouest de la ligne de chemin de fer reliant Liège à Aix-la-Chapelle. À l'est, il y a une deuxième carrière, celle de Dolhain-Baelen – vous voyez les deux carrières, photo 4, photo 5 – dont on n'ose imaginer qu'elle dépose à l'avenir la même demande de permis. Si cela devait être le cas, la situation de Dolhain deviendrait tout simplement infernale.

Revenons à la demande de permis actuel. Ce permis de remblaiement porterait sur une durée indéterminée, mais vu les tonnages prévus, on peut l'estimer entre 20 et 30 ans, et s'il était attribué, cela constituerait déjà une catastrophe pour notre localité. Entendons-nous bien, ce n'est pas le principe du remblaiement qui est contesté, mais la méthode pour y arriver. En choisissant la solution la plus facile et la moins onéreuse : passer par les petites routes communales de Dolhain qui ne sont pas appropriées pour un tel charroi, et tant pis pour les habitants. Voilà pourquoi la population a réagi en masse via une pétition qui, en quelques jours, a recueilli près de 2 500 signatures, dont 1 793 Limbourgeois, ce qui représente 39,50 % de la population de plus de 16 ans. Certes, toutes ne viennent pas des riverains immédiats, mais chacun sera impacté. Qui pourra aller conduire son enfant à l'école ou au hall de sport ? Qui pourra aller dans les commerces ou dans la seule grande surface de la localité ? Qui pourra aller tout simplement profiter des terrasses de la place rénovée ? Une place qui, par ailleurs, accueille plusieurs événements festifs chaque année, indispensable à la vie d'une commune et qui nécessite alors des déviations de circulation sur des voiries encore plus étroites et non adaptées, ce qui provoquera assurément des situations encore plus dangereuses.

Si la demande de permis évoque le passage futur de 128 camions, soit 32 passages de plus qu'à l'heure actuelle, nos estimations, par contre, approchent allègrement les 200 passages pour les deux carrières, soit un passage toutes les trois minutes. Pourquoi arrivons-nous à ce chiffre ? C'est tout simplement parce que nous avons la preuve que, dans la plupart des cas, les camions ne sont pas remplis à charge pleine, soit 23,5 tonnes, mais nombreux sont ceux qui font à peine 12 tonnes. Ce sont des relevés effectués sur une période bien définie qui font ce constat. Quand on calcule la moyenne générale, on arrive à une moyenne de 17,1 tonnes par camion. Il faut multiplier le nombre des

camions. Je peux vous dire aussi qu'une bonne moitié – je peux en témoigner parce que j'habite au premier étage d'une maison qui se situe justement sur le parcours des camions – ne sont jamais bâchés. Cela corrobore le propos que je vais vous tenir par la suite.

J'en viens à la pétition. Je vais être un peu redondant ici, parce que c'est la pétition telle qu'elle a été présentée aux habitants.

Le secteur de l'industrie extractive est utile à l'économie et à la société wallonne, c'est un fait. Toutefois, les nuisances engendrées par les activités de carrières peuvent se révéler particulièrement impactantes pour les habitants résidant à proximité des sites concernés. Au-delà des nuisances engendrées directement lors de l'extraction ou lors du remblaiement d'un site d'excavation, de nombreuses nuisances indirectes existent. Celles-ci résultent principalement du charroi de poids lourds engendré par l'industrie extractive. Si ce charroi peut ne poser aucun problème lorsqu'il traverse des zones peu densément peuplées sur des voiries adaptées et sécurisées, il en est tout autre lorsqu'il transperce littéralement des noyaux urbains, provoquant des nuisances importantes en termes de mobilité, d'environnement, de santé, de développement économique et de convivialité. Par exemple, c'est le cas du projet mené par un consortium d'entreprises dans la commune de Limbourg. Ce projet, en l'état, prévoit que 200 camions puissent traverser le centre-ville de Dolhain, un lieu de vie densément peuplé où, de surcroît, se trouve la place centrale de la commune, lieu de convivialité par excellence, bordée d'établissements HORECA, de terrasses et de commerces.

Les conséquences potentielles du projet sont les suivantes et regroupées en quatre thèmes.

Le premier, en termes de mobilité et de sécurité, est un encombrement important du centre de Dolhain et des voiries y menant alors que le carrefour principal est déjà particulièrement emprunté. Cet encombrement excessif pourrait en outre provoquer des manœuvres dangereuses et empêcher notamment les services de secours d'intervenir rapidement à certains endroits. C'est une réelle mise à mal de la sécurité dans tout le centre de Dolhain, que ce soit pour les piétons, les autres véhicules ou pour la mobilité douce.

À cet effet, je vous signale qu'il y a un grand projet de mobilité douce – la Vesdrienne – qui va emprunter l'ensemble de la vallée de la Vesdre et qui va aboutir à Dolhain pour repartir sur Eupen. Ce seront des piétons, des cyclistes qui vont emprunter ce sentier de mobilité douce. Ce sera un trafic piétonnier et cycliste supplémentaire dans la vallée. En effet, Dolhain est située en fond de vallée. Les voiries communales y sont étroites et la cohabitation d'un charroi important de poids lourds avec les autres utilisateurs de l'espace public y est impossible.

Il y a aussi une détérioration rapide et conséquente de l'ensemble des voiries fréquentées par ce charroi. Le gabarit de ces infrastructures routières n'est par ailleurs aucunement adapté au passage incessant de ce type de véhicules lourds et encombrants.

Je vous épargne aussi le fait qu'au niveau de la commune, tous ces passages engendrent des frais supplémentaires. Il faut entretenir les voiries. Il faut régulièrement tirer les avaloirs, nettoyer les rigoles des avaloirs qui sont extrêmement importants, en cas d'inondations notamment. Il faut remplacer souvent des bacs de fleurs, du mobilier qui agrémente la commune, des potelets. Tout cela a un coût qui inévitablement retombera sur le citoyen limbourgeois.

En termes de santé, la pollution sonore démesurée dépassera les seuils de pénibilité, actuellement estimés à 65 décibels, ce qui est jugé déjà fatiguant. Si vous accroissez ce nombre de décibels, cela va devenir de plus en plus difficile pour les habitants.

Il y a aussi une pollution par la poussière par temps sec – je vous en ai parlé –, susceptible de mettre en danger la santé de nombreux habitants. Il y a une pollution par le carbone, d'autant plus que les camions ne seront pas simplement de passage, mais seront bloqués dans d'interminables embouteillages, avec par conséquent des arrêts et redémarrages qui provoquent des émissions plus élevées de mauvais gaz. À l'heure où l'on incite tout le monde à passer à des voitures hybrides ou électriques, les Dolhaintois devraient, sans sourciller, respirer les émanations d'un charroi accru roulant au diesel.

En termes d'environnement et d'aménagement du territoire, il y a une réelle mise à mal de l'habitat du centre. À l'heure actuelle, des fissures apparaissent déjà sur les murs de nombreuses habitations causées par les vibrations occasionnées par le passage des véhicules lourds.

Il est important de se souvenir que Dolhain a été très fortement impacté par les inondations de juillet 2021, et que de nombreuses maisons ont souffert. Des séquelles au niveau de la résistance et de la stabilité de ces bâtiments en cas de fortes sollicitations sont à craindre.

Il y a aussi une réelle mise à mal des projets de revitalisation du centre de Dolhain, menée depuis de nombreux mois et années par les autorités communales. Je vous ai parlé du réaménagement complet de la place. Le projet de construction d'un nouveau pôle administratif et le fameux projet Respire, ainsi que l'aménagement de pistes cyclables.

Ces projets visent tous à pacifier la circulation dans le centre-ville, à le rendre convivial, et à inciter le retour des habitants au sein de celui-ci, comme le prône la Déclaration de politique régionale.

Une réflexion est en cours sur d'autres aménagements possibles, tels que bassins d'orage, étangs, zones naturelles et de convivialité.

Enfin, il faut raisonner en termes économiques. L'activité créée par le demandeur n'engendre qu'un nombre extrêmement faible de nouveaux emplois, en comparaison aux emplois qui seront impactés par le charroi de poids lourds passant par le centre-ville.

À propos de poids lourds, il faut ajouter à tout le charroi, tout le charroi agricole, ainsi que plusieurs fois par jour, des semi-remorques qui sont des gros transports qui ne peuvent normalement pas emprunter les routes communales, uniquement les routes régionales.

Avec les GPS qui les orientent généralement vers de petites routes locales, on se retrouve parfois dans des situations complètement inextricables au centre de Dolhain, avec des véhicules qui font des marches arrière, qui bloquent la circulation, qui remontent sur des routes sur lesquelles ils ne peuvent pas rouler, puisque la circulation sur ces routes est interdite aux plus de 7,5 tonnes. C'est encore une petite parenthèse.

Pour l'ensemble de ces motifs, nous souhaitons que les membres du Parlement de Wallonie puissent se saisir des enjeux exposés, et renforcent la politique wallonne de protection de l'habitat et des riverains du site d'extraction.

Le secteur carrier est important et doit exister. Il ne doit toutefois pas impacter démesurément la population et l'environnement.

Nous souhaitons que les membres du Parlement de Wallonie investiguent la question des nuisances causées par le transport occasionné par l'industrie extractive. En particulier, nous souhaitons que la Commission du climat, de l'énergie et de la mobilité émette des recommandations en vue d'une législation plus restrictive en termes de mobilité, de respect de la nature et de l'être humain, et afin de mieux prendre en considération les nuisances engendrées par le demandeur lors de l'analyse des demandes de permis unique.

Nous souhaitons que les membres du Parlement de Wallonie proposent un mécanisme adapté de création de voiries, de contournement des noyaux urbains ou des zones densément peuplées lorsque celles-ci font l'objet de projets augmentant drastiquement les flux de mobilité en leur sein.

Pour le cas explicité ci-avant, nous souhaitons que le Parlement wallon interdise la traversée de centres urbains et d'habitats, comme celui de Limbourg, par les poids lourds liés à l'activité, et qu'il contraigne l'exploitant à emprunter un itinéraire alternatif respectueux de ces différents éléments soulevés.

Vous nous rétorquerez, à juste titre : quelles solutions alors ?

Plusieurs alternatives ont été proposées sans succès. Il existe toutefois une dernière, qui apparaît réalisable – vous avez la photo 12 –, à savoir la création d'une nouvelle voirie de 2,2 kilomètres de long qui rejoindrait des voiries existantes, photos 13 et 14. Cette voirie, en site propre des carrières, éviterait le passage par le centre de Dolhain puis le passage très dangereux de Baelen sur la route régionale et, enfin, le passage sur l'importante route Mitoyenne à Eupen, déjà à saturation actuellement à certaines heures de la journée.

Enfin, peut-être est-ce un doux rêve, il reste la solution écologique du chemin de fer. Permettez-moi de vous rappeler qu'il n'y a pas si longtemps, sur le site même de la carrière de Dolhain-Baelen, se trouvait la gare de Dolhain-Vicinal. À cet endroit arrivaient des wagons de charbon, d'autres repartaient avec de la chaux, des balles de laine ou des bois provenant des forêts de l'Hertogenwald. Pourquoi pas un nouveau Dolhain-Vicinal, accueillant cette fois les terres de remblais ?

Voilà, Monsieur le Ministre, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Parlementaires, le ressenti et surtout les inquiétudes d'une population qui vous remercie de l'avoir reçue, écoutée et, espérons-le, entendue. Je vous remercie.

M. le Président. – Merci, Monsieur Stabel, pour votre exposé.

Échange de vues

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

Mme Mauel (MR). – Tout d'abord, j'aimerais remercier vivement M. Stabel, qui représente ici l'association de pétitionnaires. Je n'ai pas su entendre tout votre discours, mais j'ai lu tous les documents déposés.

Je pense que nous avons tous bien compris les motifs et les demandes particulièrement complètes qui ont été émises aujourd'hui.

Ce dossier local met en valeur un dilemme complexe entre, d'une part, une histoire d'une richesse industrielle que les habitants de Dolhain ne renient pas et qui compte perdurer, et d'autre part, un charroi important où un camion passe en moyenne toutes les 150 secondes sur des infrastructures qui ne seraient pas les plus adaptées, et qui, en prime, a l'air de mettre réellement à mal l'habitat du centre de Dolhain.

Je pense qu'il est utile de rappeler que les grands axes de mobilité sont décidés par le Gouvernement, qui a défini en 2020 une stratégie régionale de mobilité

relative au transport de marchandises. Deux des points de cette stratégie pourraient s'avérer utiles dans ce dossier.

Un premier point vise à assurer une meilleure desserte des zones d'activité en renforçant l'attractivité des zones économiques par rapport aux réseaux fluvial et ferroviaire. Ici, l'exemple du village de Dolhain desservi par le rail pourrait être une alternative crédible. Cette solution pourrait réduire le flux de camions.

Une seconde disposition vise à réduire le bruit à travers des solutions liées à l'infrastructure afin d'en réduire les impacts et les désagréments pour les riverains. L'interdiction de circulation dans le centre du village pourrait représenter une solution adéquate, et cela a été récemment mis en place à Theux.

Néanmoins, les pétitionnaires souhaitent préserver – à juste titre, et mon groupe l'a bien compris – l'activité des carrières. Il convient toutefois, même si cela ne semble pas aisé, d'assurer un accès sécurisé sans passer par le centre.

À la suite de cette audition, j'ai quelques questions à vous poser, Monsieur Stabel.

Que répondez-vous aux craintes du groupe Eloy ? Comme des problèmes de relief ont été soulevés par leurs soins, avez-vous identifié un contournement qui éviterait ce problème ?

J'ai également des questions pour M. le Ministre. Le volet « Marchandises » de la Stratégie régionale de mobilité prévoit un objectif de réduction du bruit provenant du transport de marchandises. Qu'avez-vous prévu dans cet objectif ? Serait-il possible de détailler certaines de vos initiatives ? Que serait-il réalisable dans le cadre de ce dossier ?

Ensuite, la Direction des routes de Verviers est-elle bien au courant de la problématique du passage de ce charroi ? Que peut-elle mettre en place au niveau de l'infrastructure ? Enfin, jugez-vous ce projet de contournement réalisable et dans l'esprit de la DPR, au regard des enjeux environnementaux, sanitaires et économiques qui y sont soulevés ?

Je vous remercie d'avance pour les compléments d'information et réponses.

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

M. Fontaine (PS). – Merci à M. Stabel qui représente le collectif qui a signé la pétition. Au nom de mon groupe, nous comprenons bien la problématique. Je ne viens pas de la province de Liège, vous m'en excuserez, mais nous avons vécu la même chose dans la région de Couvin ; pas pour les carrières, mais pour d'autres nuisances.

Nous comprenons bien que les habitants de Dolhain sont fortement impactés puisque, des informations qu'il nous revient, quand trois camions arrivent dans Dolhain, tout le village est complètement bloqué.

Nous ne sommes pas ici – je l'ai bien compris dans votre intervention, Monsieur Stabel –, pour faire le procès des carriers. On sait que – on a Carmeuse chez nous aussi – l'industrie carrière est un poumon pour l'économie wallonne, entre autres, et pour l'économie des communes, mais on est là pour essayer de trouver des solutions.

Nous sommes tout à fait en phase avec votre groupe de pétitionnaires en disant qu'il faut trouver des solutions. Par exemple, on sait que, quand on construit un lotissement dans une commune, il y a ce que l'on appelle des charges d'urbanisme. Je voudrais demander à M. le Ministre s'il ne serait pas possible de mettre ces charges d'urbanisme – je ne sais pas si cela s'appelle ainsi dans le cas présent – pour la voirie que vous proposez, la voirie de 2,5 kilomètres pour contourner le centre de Dolhain et trouver des solutions.

Je sais que le dossier est à l'instruction pour l'instant, il appartient à l'administration et uniquement à celle-ci de se positionner. Votre pétition arrive au bon moment puisque vous soulevez un certain nombre de problèmes relevés dans la commune de Limbourg et dans le village de Dolhain. Il est important que vous soyez entendu. J'espère que l'administration, représentée ici, et le ministre entendront vos doléances et essaieront tous ensemble de trouver des solutions.

J'avais une seule question, mais pas à vous, Monsieur Stabel, puisque l'exposé me semblait assez clair. Monsieur le Ministre, comment vous positionnez-vous face à cette pétition ? Un rapport de votre administration est-il envisageable ? Je présume que oui.

J'attends avec impatience vos réponses.

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

Mme Kelleter (Ecolo). – Tout d'abord, il faut aussi souligner que ce n'est pas une question qui existe depuis deux ou trois ans. J'ai eu l'occasion de parler à mes collègues au niveau local et c'est un dossier qui est déjà en discussion depuis de longues années et où, par le passé, il y a déjà eu des solutions sur la table comme celle que vous proposez.

Le premier objectif doit être de préserver la qualité sociale de la vallée et des habitants du fond de la vallée, parce qu'il y a déjà, après les inondations, un certain nombre de personnes qui ont abandonné la vallée. Il faut tout faire pour que cela s'arrête, pour que cette vallée reste une vallée en vie et avec une grande qualité de vie, comme on a connu dans le passé. C'est en cela que je suis très sensible à vos arguments, que vous avez bien énumérés.

Je connais très bien Dolhain et les endroits où le charroi passe ; c'est un réel nœud.

Pendant le mois de la kermesse, cette route ne serait plus utilisable. On voit à quel point ce charroi impacte et continuera à impacter la vie sociale sur la place et dans le centre de Dolhain qui vient à peine de revivre après deux années assez catastrophiques.

Le cas et la traversée de ces camions doivent en tout cas être mieux étudiés en prenant en compte les éléments manquants qui ont été pointés : l'accès du chemin de fer et la consultation encore plus accrue avec les autres entités et les communes concernées à gauche et à droite. En effet, c'est déjà – je viens de le dire – très encombré de façon globale dans la région.

Il y a également un risque de coût important pour le public, parce qu'il faudra probablement rénover des voiries plus fréquemment à cause du charroi de camions qui y passent. À la fin, je crois que l'on arrive avec les trois groupes de majorité à la même conclusion : il faut trouver un équilibre entre cette activité économique et la qualité sociale, la qualité de vie des riverains qui passent tous les jours au centre de Dolhain.

Vous avez, à juste titre, parlé de la Vesdrienne, censée enlever une partie du charroi de voitures, cette fois-ci, du centre de Dolhain, et d'augmenter cette qualité de vie. En quoi ce projet sera-t-il impacté dans le cas où ce tracé préféré du promoteur serait accepté ? En effet, le dossier est à l'instruction, on ne sait pas encore.

Je me pose aussi certaines questions concernant l'impact sur de possibles inondations si l'on construit une nouvelle route qui mène vers le nord, vers l'autoroute. On l'a encore entendu lors de la présentation de l'étude du Schéma de développement de la Vesdre – je crois que c'était la semaine passée, si je ne m'abuse –, les scientifiques de l'ULg disaient que chaque centimètre carré de la vallée doit contribuer à la résilience contre les inondations. Quid de l'impact d'une nouvelle route dans ce bassin sur les inondations, même si ce n'est pas en fond de vallée ?

Pour mon groupe, la meilleure solution serait celle de l'accès via le train qui n'a pas encore été étudiée et qui doit absolument être étudiée à mon avis. Il y avait une ancienne gare sur le site, il y a un train qui passe justement à côté. Pourquoi ne pas directement permettre à cette industrie de faire un grand pas vers le futur en misant sur le train pour son développement et pas sur une méthode qui appartient au passé ?

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

M. Matagne (Les Engagés). – Merci, Monsieur Stabel, pour votre intervention et la présentation succincte de ce dossier problématique. Il est peut-être à regretter, Monsieur le Ministre, que la Conférence des présidents ait orienté de manière unilatérale cette pétition vers votre commission. En l'occurrence, on parle de problèmes de mobilité et de sécurité routière. Pour la première, c'est votre compétence. On sait aussi que ce sont les ministres Borsus et Tellier qui doivent se prononcer sur ce genre de sujet.

Je demanderai, à l'issue de la pétition, que l'on envisage de réentendre ou d'obtenir un avis écrit de ces deux commissions.

Pour ce qui est du dossier, sur le plan technique, vous avez envisagé une politique zéro béton. Je comprends votre logique jusqu'ici. Néanmoins, on voit que, dans ce genre de dossier, un contournement pourrait être utile. C'est demandé par la commune et par les pétitionnaires, si je ne me trompe pas. Comment vous positionnez-vous sur ce point ?

Par ailleurs, le secteur carrier est une industrie qui fonctionne bien en Wallonie. Je pense que toutes et tous ici les fréquentent quotidiennement. En termes d'usage et d'usure de voirie, cela a un impact conséquent, notamment sur des voiries communales. Je crois savoir que Mme la Bourgmestre nous fait l'honneur de sa présence aujourd'hui. Vous savez que cela a un coût. Ce n'est pas à vous que je vais le dire en tant que ministre des Infrastructures. Comment la Région peut-elle aider les communes comme celle de Dolhain, mais d'autres communes aussi, à réparer, à entretenir et à faire en sorte que le secteur des voiries puisse être entretenu et rester en bon état pour les riverains qui l'utilisent au quotidien ?

En matière ferroviaire – c'est un domaine que vous appréciez particulièrement –, Mme Kelleter l'a dit, c'est une option qui n'a pas encore été étudiée. J'imagine qu'elle connaît bien vos dossiers. Quand pourrons-nous avoir un rapport sur cette option qui, selon moi, va impliquer des coûts supplémentaires ? Qu'importe, si cela peut améliorer la qualité de vie des citoyens et si cela peut faire en sorte que l'industrie, l'économie perdure, se peaufine dans un dossier aussi problématique que celui-là.

J'entends que les camions ne roulent pas toujours à charge pleine. Comment peut-on faire pour mieux utiliser chaque voyage, chaque transport de poids lourds ? M. Stabel a aussi mentionné le fait qu'ils ne sont pas toujours bâchés. Souvenez-vous, je vous avais soumis une proposition de décret visant à aider les transporteurs pour ne plus qu'ils roulent sans bâche sur leurs bennes à vide. J'aimerais avoir votre avis sur ce point précis.

M. le Président. – Monsieur Matagne, vous avez fait une demande concrète, à savoir de demander l'avis des autres commissions. Je me demande ce qui est possible au niveau réglementaire. On me dit que l'article 130, paragraphe 2, du règlement dispose que : « Une commission, un comité peut aussi, de l'accord de la Conférence des présidents, demander un avis à une autre commission ». Si telle est la demande de la

commission, on peut faire la demande à la Conférence des présidents.

La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (Les Engagés). – Je demande à mes collègues que les commissions de M. Borsus et de Mme Tellier puissent rendre un avis, à tout le moins écrit, sur la pétition qui nous est présentée aujourd'hui. Si l'on peut à nouveau entendre les pétitionnaires et la Commune sur un sujet aussi problématique, cela peut être une bonne chose.

M. le Président. – Oui, on a bien entendu votre demande, mais je propose d'en parler à la fin, quand on a fini l'échange de vues, pour trancher ce qu'il faudra faire pour la suite de ce point.

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Députés, chers invités, merci beaucoup pour votre interpellation. C'est un sujet où l'on voit bien les difficultés au plan local de combiner à la fois l'activité économique et le bien-être des riverains. L'impact sur l'environnement direct est une situation que l'on connaît à de nombreux endroits.

Comme M. Matagne l'a dit, le premier niveau d'intervention dans ce genre de dossier, c'est au niveau du permis. Je ne suis pas saisi de la demande de permis. C'est à son niveau qu'il faut analyser l'ensemble des impacts précis de ce qui va être autorisé, de ce qui va être éventuellement conditionné. On a parlé, par exemple, de bâcher les camions. Dans certains cas, il existe des dispositifs d'arrosage des camions pour limiter la poussière une fois qu'ils sont sur la voirie. Il y a des questions, d'horaires, de trajets pour les camions. Tous ces éléments doivent être analysés dans le cadre de la demande de permis pour déterminer ce qui est possible et ce qui peut être limité dans l'exploitation d'un tel site.

Bien sûr, dans certains cas, des voiries de contournement sont prévues. On doit se dire que ce doit être la solution ultime parce qu'il s'agit de nouveau de l'artificialisation des sols, ce qui n'est pas souhaitable dans des régions qui doivent augmenter leur résilience et leur capacité d'absorption, notamment de l'eau.

Plus globalement, c'est aussi une volonté de la Région d'arrêter d'étendre sans arrêt le réseau routier parce que cela coûte extrêmement cher, parce que cela empiète sur les zones naturelles et que cela contribue à l'augmentation globale du charroi.

C'est une règle générale, mais on n'est pas tout à fait au zéro béton. On est clairement dans une volonté d'arrêter l'extension du réseau. Je ne vous apprends rien, Monsieur Matagne ; vous faites comme si c'était un scoop. Vous pouvez regarder dans le plan Infrastructures, vous avez, de temps en temps, une bande de plus, un giratoire de plus. On est dans la maximisation du possible en ce qui concerne la limitation du réseau à ce qui existe. On a un réseau déjà extrêmement vaste et coûteux à entretenir. Dans certains cas, il n'y a pas d'autres solutions. Cela doit être analysé au cas par cas, mais cela dépend surtout de l'analyse plus globale.

Mme Mauel a aussi évoqué les questions de Stratégie régionale de mobilité. Cette stratégie régionale s'établit à l'échelle de la Région, qui ne prévoit pas chacune des situations précises qui vont devoir être analysées au cas par cas. Dans cette stratégie régionale, on est dans une volonté de diminution du charroi, de transfert modal maximal du transport de marchandises vers le rail et vers la voie d'eau. De nouveau, à chaque fois, cela doit s'analyser cas par cas. Quel est le potentiel ? Quel est l'accès au ferroviaire et au fluvial dans chaque situation ? Comment peut-on y recourir ? Je crois d'ailleurs qu'il y a de plus en plus d'entreprises qui sont demandeuses de cela.

Vous avez aussi évoqué les mesures de bruit. C'est autre chose. Les mesures de bruit, c'est plutôt le déploiement des panneaux antibruit le long des autoroutes et des routes régionales pour lequel nous avons énormément de demandes.

On a augmenté le budget prévu pour l'installation de ces panneaux, mais cela ne répond pas encore à l'entièreté des situations. Une priorisation des sites a été mise en œuvre pour traiter les situations les plus critiques, les plus urgentes, en fonction à la fois de la nuisance et du nombre de personnes impactées.

Il y a ici, dans les sujets évoqués, des questions de voiries communales, qui ne sont pas non plus de la compétence régionale. C'est pour cela qu'il faut analyser le dossier au global.

Monsieur Fontaine, vous évoquez également la question des charges d'urbanisme. De nouveau, c'est une compétence de mon collègue, le ministre de l'Aménagement du territoire. C'est dans la procédure de permis que ce genre de chose peut être envisagée. Je ne connais rien de la demande de permis précisément dans ce cas, mais c'est effectivement une possibilité.

Madame Kelleter, vous évoquiez la question des impacts sur le tracé de la Vesdrienne. À ce stade, je ne les connais pas, mais cela mériterait certainement d'être examiné précisément.

Je pense que l'on a fait plus ou moins le tour des interventions.

Je répète que, au niveau de la Région, la Stratégie régionale de mobilité en matière de marchandises est clairement de viser au maximum à diminuer le charroi de camions : certainement à proximité des sites et dans les villages concernés, mais de manière aussi plus

globale, puisque, de toute façon, ces camions vont venir contribuer au trafic plus global sur les autoroutes, sur les routes régionales. C'est un travail de beaucoup plus grande ampleur qui vise à la fois à organiser le transfert de marchandises vers le rail et la voie d'eau chaque fois que cela est possible et à réduire les circuits, aller de plus en plus vers le circuit court, et diminuer la quantité de déplacements de marchandises, la quantité de kilomètres parcourus.

M. Matagne évoquait également la question des camions qui circulaient trop souvent à vide. En effet, c'est un des éléments repris dans le plan d'action logistique rattaché à la stratégie régionale de marchandises pour avoir un usage plus dense des camions qui sont de toute façon sur les routes. Ce n'est toutefois pas simple puisque cela nécessite de coordonner les flux entre des entreprises qui sont a priori indépendantes et d'organiser différemment les flux logistiques pour essayer de réduire l'impact global pour l'environnement, pour les voiries et pour les riverains.

Monsieur le Président, je n'ai pas de souci à interroger mon administration en fonction de tout ce que j'ai entendu. Je remercie d'ailleurs M. Stabel pour sa présentation très claire. Je comprends parfaitement les préoccupations locales.

Je ne suis pas en première ligne sur l'analyse du permis en tant que tel et des conditions qui pourront y être associées. Sur le volet routier, je peux tout à fait demander à mon administration un état des lieux et un suivi en fonction des étapes à venir au niveau du permis.

Mes collègues pourront peut-être compléter, comme les y invite M. Matagne, en fonction de leurs propres compétences, mais aussi en fonction, certainement, des échéances, des étapes de procédure dans le cadre du permis.

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

M. Stabel, Représentant des pétitionnaires. – J'aimerais ajouter une petite précision, Monsieur le Ministre. Vous parliez tout à l'heure de l'arrosage. Il existe, en théorie, déjà maintenant. Là aussi, c'est comme pour les bâches, c'est fait ou pas. Tout est une question de surveillance et de bonne volonté de le faire. En attendant, quand, en plein hiver, les camions viennent apporter de la boue, c'est toujours pour les routes de Dohlain également ; en été, c'est de la poussière.

Ce monsieur habite à Couvin ; je sais ce qu'il a vécu. Vous avez une route de contournement.

Nous ne demandons pas cela. Nous demandons 2,2 kilomètres en site propre qui appartiennent à la carrière. Il pourrait les construire. Je rêve ici, peut-être avec leurs propres deniers, étant donné que cette activité sur les 30 ans va générer sans doute de plantureux bénéfices. Il ne faut pas cela pour les beaux yeux de la Région wallonne, je suppose.

Un petit effort est à faire de ce côté, parce que cette route dont Mme la Députée demandait un petit peu de précision, vous en avez le plan en photo 12, la nouvelle route débuterait dans la carrière de Bilstain. Elle emprunterait un petit sentier pendant quelques dizaines de mètres, puis elle passerait sous la ligne de chemin de fer par un tunnel qui existe déjà actuellement, mais qui est bouché et qui pourrait être mis à gabarit pour que les camions puissent rejoindre la carrière de Dolhain-Baelen qui se retrouve de l'autre côté de la ligne de chemin de fer. C'est par une route qui s'appelle Dolhain-Vicinal, comme Mme Kelleter le signalait, par l'ancienne gare de Dohlain. Il y a la rue du Vicinal, qui se termine au bout de quelques centaines de mètres. Il y a le nouveau tracé qui devrait être fait, au bout duquel il y a une petite maison, la seule qui fait obstruction. De là, on rejoint des voiries qui existent déjà, certaines sont tarmaquées et d'autres ne le sont pas. Ensuite, on rejoint le tracé parallèle à la ligne de chemin de fer et à l'autoroute, et on rejoint la sortie autoroutière d'Eupen par là près de la 37*ter*, qui a été construite et aménagée justement pour accueillir ce type de charroi. Voici le projet de la route. Il reste celui du chemin de fer.

Rien n'est impossible si nous avons de la bonne volonté de le réaliser. On espère arriver à un résultat qui agrée à la fois le demandeur du projet pour qu'il puisse continuer son activité économique, mais aussi rencontrer les aspirations et les attitudes des Dolhaintois. Je crois qu'ils le méritent bien. Ils ont déjà assez donné pour le moment que pour encore donner pendant 30 ans. Voilà ma position.

Si vous en aviez le temps, je vous invite peut-être un jour à venir sur le terrain. Je crois que nous sommes pressés par le temps et puis il va y avoir les vacances. Nous vous accueillerons bien volontiers à Dolhain pour vous montrer la situation.

Je n'ai plus rien d'autre à rajouter. Merci beaucoup de nous avoir entendus avec mes concitoyens.

M. le Président. – Merci encore une fois pour votre exposé et pour toutes ces réponses aux questions.

La parole est à M. Fontaine.

M. Fontaine (PS). – Merci pour ces précisions, Monsieur Stabel.

Quand j'entends M. le Ministre dire que la création d'une voirie est une solution ultime, je suis d'accord sur l'ensemble de la Région wallonne. C'est ce qui est prévu dans la DPR et on est tout à fait d'accord. Toutefois, ici, c'est un cas tout à fait particulier puisque si j'ai bien compris, la voirie est sur site propre et, pour moi, il n'est pas impossible d'imposer tout bonnement à l'entreprise des carrières de créer cette voirie.

En termes d'entretien, c'est une voirie qui est considérée comme une voirie privée. L'entretien doit être négocié avec eux en disant : « À votre charge l'entretien. ».

Quant à la solution du chemin de fer, je suis tout à fait d'accord avec vous et avec tout ce qui a été dit ici. Néanmoins, la solution du chemin de fer implique le Fédéral et par conséquent, nous ne parlons plus en années, mais en dizaines d'années. Soyons clairs. Il faut appeler un chat un chat. C'est ainsi. Si tout va bien, c'est en dizaine d'années. Je pense qu'elle doit être analysée. Je ne dis pas le contraire. Cependant, ce n'est pas la solution – j'ai l'impression – que les Dolhaintois et Dolhaintoises attendent puisque à un moment donné si le permis unique est délivré, la carrière va continuer à être exploitée. Pendant ces dizaines d'années – on l'a vécu à Couvin –, le charroi va passer et passer, cela va bloquer l'ensemble du village et cela va incommoder l'ensemble des riverains.

Monsieur le Ministre, j'avais encore une question – Monsieur le Président, si vous m'autorisez. Que prévoit le *masterplan* de la Vesdre en ce qui concerne ces carrières précisément ? Y a-t-il quelque chose de prévu, quelque chose de spécifique ?

Je voudrais également rejoindre mon collègue Matagne pour dire qu'effectivement cette pétition doit aussi être adressée à la commission du ministre Borsus qui sera seul à pouvoir autoriser ou pas, délivrer ou pas ce permis unique. Je vous remercie.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Je ne peux pas vous répondre sur la question du *masterplan*. Je ne suis pas sûr qu'il y ait de lien spécifique, mais nous pourrions retourner cette question à mes collègues à la fois en charge du *masterplan* et de la question des permis. Vous évoquez aussi une voirie privée qui serait spécifique. De nouveau, le cas échéant, c'est dans le cadre du permis que cela doit être examiné. Là, il faut compléter par les points de vue des administrations concernées ou de mes collègues pour voir ce qu'il en est.

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

Mme Mauel (MR). – J'ai encore une question par rapport à votre administration. Je l'avais évoquée et vous avez répondu en partie sur la stratégie régionale de mobilité. Elle concerne toute la Région. Toutefois, votre administration pourra-t-elle calquer le principe de cette DPR, de cette stratégie régionale de mobilité, au niveau local ? Cela veut dire de proposer des solutions concrètes à la commune ou de voir quels sont les principes de base et de faire en sorte d'atteindre le but de réduire le charroi sur cette route.

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

Mme Kelleter (Ecolo). – Sauf si j'ai loupé quelque chose, je n'ai pas eu la réponse à ma question concernant l'impact inondation de cette route qui serait en partie à construire. Si je vous suis bien, il y a une route sur site propre qui devrait être construite. Cette route aurait-elle un impact en cas d'inondation, par exemple, parce qu'elle deviendra une espèce d'autoroute de l'eau qui vient vers la vallée ou quelque chose de cet ordre ? Je ne suis pas experte en aménagement du territoire, mais je suis sûre que l'impact des routes en cas d'inondation a été étudié. Dès lors, j'aimerais, si jamais nous envisageons cette piste, qu'elle soit construite de façon à la rendre transparente en cas d'inondation afin de ne pas aggraver le problème en fond de vallée. Cela a été répété deux millions de fois pendant la Commission d'enquête sur les inondations, et j'aimerais bien que cela soit toujours pris en compte dans le cas de chaque projet.

M. le Président. – Je remercie M. Stabel pour sa présence ainsi que les personnes qui sont venues avec vous. Merci à vous d'être venus.

Ordre des travaux

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

M. Matagne (Les Engagés). – Tout à l'heure, j'avais formulé une demande. Je souhaite juste préciser que M. le Ministre a cautionné mes propos, de même que M. Fontaine.

Je souhaite que la commission se prononce sur ce point : soit on demande à la Conférence des présidents de recevoir à nouveau les pétitionnaires dans les deux autres commissions, soit on demande un avis écrit.

M. le Président. – Pour la suite de nos travaux, je vous rappelle que nous devons adopter les conclusions pour le 12 août au plus tard. Nous pouvons toutefois solliciter un délai supplémentaire de deux mois maximum auprès de la Conférence des présidents en application de l'article 127 du règlement.

Il me semble opportun de demander ce délai supplémentaire de deux mois à la Conférence des présidents. Le greffe établira une note en ce sens pour lier notre demande et communiquer au greffe pour le vendredi 8 septembre au plus tard les propositions de conclusions de chaque groupe.

Monsieur Matagne, vous avez formulé la demande d'un rapport aux commissions des ministres Borsus et Tellier. Il y a aussi une possibilité d'un rapport du Gouvernement qui répond à cette pétition. C'est aussi une demande que nous pouvons formuler.

La parole est à M. Bierin.

M. Bierin (Ecolo). – Je pense que le temps de tout le monde est précieux. À mon avis, il n'est pas nécessaire de réorganiser la même audition dans d'autres commissions. Je n'ai pas l'impression que ce soit utile.

Par contre, on peut effectivement envisager de demander un avis écrit aux deux autres commissions concernées. Cela étant, j'imagine que cela doit passer par la Conférence des présidents.

M. le Président. – D'autres collègues souhaitent-ils s'exprimer ? Sinon, je retiens votre proposition. C'est une demande de la commission, si tout le monde est d'accord. Ce n'est pas une demande au Gouvernement, c'est une demande aux deux autres commissions, celles de Mme Tellier et de M. Borsus. On en fera la demande à la Conférence des présidents.

La parole est à M. Stabel.

M. Stabel, Représentant des pétitionnaires. – Vous étiez bien d'accord avec nos propositions et je suppose que vous êtes tous mandataires locaux, que ce soit bourgmestres ou échevins. Si vous étiez dans notre situation, vous n'accepteriez pas ce permis tel qu'il est déposé actuellement.

Je vous remercie encore une fois de nous avoir écoutés.

M. le Président. – La méthode convient-elle à chacun ? La demande d'un délai supplémentaire de deux mois ne rencontre pas d'opposition.

La commission décide de solliciter les avis écrits de la Commission de l'économie, de l'aménagement du territoire et de l'agriculture et de la Commission de l'environnement, de la nature et du bien-être animal.

PROJETS ET PROPOSITIONS

PROJET DE DÉCRET MODIFIANT LE CODE DES TAXES ASSIMILÉES AUX IMPÔTS SUR LES REVENUS EN CE QUI CONCERNE LA TAXE DE MISE EN CIRCULATION AUTOMOBILE (DOC. 1403 (2022-2023) N° 1)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en ce qui concerne la taxe de mise en circulation automobile (Doc. 1403 (2022-2023) 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, de la Mobilité et des Infrastructures

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Je vais refaire l'état des lieux de ce processus. Nous avons déjà évoqué à de nombreuses reprises la réforme de la fiscalité automobile, comme vous le savez.

Je tiens d'abord à rappeler qu'il s'agit d'un long processus, puisque l'on a pu retrouver cette volonté de réformer la taxation automobile déjà dans la Déclaration de politique régionale 2009-2014, dans la suivante et dans celle-ci.

Mon prédécesseur ici présent, M. Crucke, avait commandé une étude à l'Université libre de Bruxelles, associée également à l'Université de Liège, pour fournir une information exhaustive sur la question en vue de permettre un débat objectif et éclairé à propos des tenants et des aboutissants de la réforme, et de proposer plusieurs scénarios de réforme. Mon prédécesseur indiquait que cette étude a été publiée en 2018. Il y a d'ailleurs eu différentes discussions dans ce Parlement.

Il y a eu un large débat parlementaire fin 2018, début 2019, avec de nombreuses autres auditions. Des propositions parlementaires ont également été déposées. Évidemment, tous ces travaux et tous les débats qui ont eu lieu dans cette assemblée, nous nous en sommes inspirés pour le travail qui est désormais sur vos bancs, mais ils montrent aussi à quel point cet exercice est compliqué. C'est un sujet extrêmement délicat et sensible, mais aussi très technique, avec de nombreuses implications.

Si j'en reviens au texte même de la Déclaration de politique régionale 2019-2024, vous avez ici la citation précise que cet engagement prévoyait de revoir la fiscalité automobile en tenant compte à la fois du CO_2 et de la masse et/ou puissance, comme nous avons pu l'expliquer à de nombreuses reprises, avec l'objectif d'encourager les voitures moins polluantes, mais aussi les voitures moins puissantes et moins lourdes, et dès lors moins polluantes.

Cette approche s'intègre également dans notre objectif plus global de réduction des émissions de gaz à effet de serre : 55 % en 2030 par rapport à 1990.

Comme vous le savez, c'est l'objectif de la DPR, c'est l'objectif traduit dans le PACE. Il faut quand même se rappeler que le secteur des transports au sens large est le seul à avoir enregistré en Europe une hausse de 24,9 % de ses émissions de CO_2 sur la période 1990-2019. C'est un très gros enjeu pour les émissions de gaz à effet de serre. Ce n'est pas cosmétique.

En Belgique, le transport comptait en 2019 pour 22,3 % des émissions de gaz à effet de serre contre 14,4 % en 1990. Pour ce qui concerne le secteur routier en particulier, 98,3 % de ces émissions sont comptabilisées puisqu'il y a une petite partie également pour la navigation et le secteur ferroviaire.

La révision de la fiscalité automobile, c'est-à-dire l'objectif de verdissement du parc, ne suffit pas pour réduire les émissions quantitativement du secteur du transport. Il faut aussi agir sur le transfert modal, sur l'augmentation de l'offre alternative, sur le covoiturage, et cetera. C'est un élément significatif.

Vous vous en rappellerez, on était partis – sur base de tout cela, de toutes ces études préalables et de la DPR – sur une formule de révision à la fois de la TMC et de la taxe de circulation annuelle, sachant que bien entendu, nous devions aussi nous inscrire dans un objectif de neutralité budgétaire – de neutralité carbone aussi, on y tend autant que l'on peut – au niveau des recettes. Une étude supplémentaire a été attribuée, dans la foulée du travail précédent à l'ULB, à l'Université de Liège, qui a permis de travailler sur différentes formules pour le calcul de la mise en circulation et de la taxe de circulation, en introduisant de nouveaux paramètres : des paramètres environnementaux. Dans cette formule, on repartait en premier facteur, première contribution, du montant de base qui existe aujourd'hui et qui est fonction essentiellement de la puissance du véhicule, mais en ajoutant d'autres facteurs tels que les facteurs de masse, de CO_2, et celui pris en compte de l'environnement. Cela nous donne une formule pour la taxe de mise en circulation qui était transposée telle quelle pour la taxe de circulation avec une fraction d'un tiers, plus un terme fixe. Les deux formules étaient directement reliées.

C'est sur la base de ces formules que les discussions ont été menées de manière approfondie avec un grand nombre d'acteurs et que nous avons abouti à différentes étapes :

- une première prise d'acte par le Gouvernement le 31 mars 2023, sur base de quoi une série d'avis ont été sollicités avant l'adoption en première lecture ;
- l'adoption en première lecture en juillet de l'année passée, suivie d'une consultation large entre la première et la deuxième lecture ;
- l'adoption en deuxième lecture le 27 avril dernier ;
- l'avis du Conseil d'État ;
- la troisième lecture au Gouvernement.

Nous nous retrouvons dès lors devant vous sur base de ce travail, de toutes ces étapes. Ces différentes consultations en deux phases, plus le Conseil d'État, ont amené un certain nombre d'avis qui, malheureusement ou heureusement – je ne sais pas comment il faut le qualifier – ne sont pas tous convergents. Ces avis étaient pour le moins contrastés, comme j'ai déjà pu m'en expliquer précédemment et nous allons y venir un peu plus en détail.

En repartant de ces différents avis, on a pu se rendre compte que le SPW Finances préconisait de revenir à un système plus simple, plus de lisibilité, et d'avoir une réforme en deux temps. C'est un élément majeur sur la base duquel nous nous sommes appuyés pour la réforme définitive, c'est-à-dire la réforme de la taxe de mise en circulation, sans travailler pour l'instant sur la taxe de circulation.

C'est une manière de limiter d'abord très fortement le risque du point de vue budgétaire, puisque la taxe de mise en circulation est à peu près un cinquième des recettes annuelles. La toute grosse partie est au niveau de la taxe de circulation. Par contre, l'impact en termes de signal vers les citoyens, en termes de signal à l'achat, est très important puisque la taxe de mise en circulation est ce qui compte principalement au moment où l'on va choisir un nouveau véhicule, que ce soit un véhicule neuf ou un véhicule d'occasion. C'est clairement la taxe de mise en circulation que l'on doit payer au même moment que l'achat de son véhicule qui va avoir le plus gros impact sur cette décision.

On a un risque budgétaire beaucoup plus limité, mais un impact très important sur le changement du parc, sur l'orientation d'achat, puisque ce que nous visons c'est de réussir à verdir suffisamment le parc automobile pour les prochaines années. Ensuite, une fois qu'un véhicule est mis sur le marché de la Wallonie, qu'il fait partie du parc automobile wallon, il va y rester un certain temps suivant différentes situations.

Nous avons suivi cette recommandation du SPW Finances de se limiter à la taxe de mise en circulation. D'ailleurs, le Conseil de la fiscalité et des finances de Wallonie allait également dans ce sens.

Puis, il y avait différents avis complémentaires. En particulier, l'Union des villes et communes de Wallonie a beaucoup insisté sur la neutralité budgétaire, qui était d'ailleurs prévue par l'accord de gouvernement. C'est tout à fait compréhensible de leur point de vue, puisqu'il y a un décime additionnel à la taxe de circulation au bénéfice des communes et, par conséquent, le risque de la recette se posait aussi pour l'Union des villes et communes de Wallonie, ce qui ne se pose plus à partir du moment où l'on ne travaille que sur la taxe de mise en circulation, puisqu'il n'y a pas d'additionnels.

Au niveau du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie, on a pu se rendre compte

que les avis ne convergeaient pas : il n'y a pas eu un avis unique et intégré, mais plusieurs points de vue que nous avons tous analysés en détail.

Du côté patronal, il s'agit plutôt d'un regret que le Gouvernement n'ait pas choisi de mettre en place un prélèvement kilométrique intelligent, ce qui est une tout autre option dans laquelle nous n'avions pas du tout prévu de travailler. Le banc syndical, lui, rejoignait davantage les objectifs du Gouvernement et la volonté de conscientiser les choix du citoyen. Il insistait toutefois sur le facteur social de dégressivité de la taxation en fonction de l'âge du véhicule, notamment au niveau de la taxe de circulation.

Du côté du banc environnemental, du CESE, il y avait là aussi les objectifs partagés avec le Gouvernement quant à la réforme, sur le fait d'insister que la taxe de mise en circulation était l'outil le plus impactant du point de vue du comportement d'achat des citoyens. Il plaidait également pour un renforcement des tarifs de la TMC et de diminution des tarifs de la taxe de circulation. Nous n'avons pas été dans ce sens, ce qui aurait encore augmenté plus fortement l'impact de la TMC en tant que tel ; surtout que nous avions comme objectif de garantir la neutralité budgétaire sans plus changer la taxe de circulation. Il fallait aboutir à la neutralité budgétaire sur la seule taxe de mise en circulation.

Au niveau de la FEBIAC, la remarque principale était de diminuer le facteur carburant pour les véhicules électriques de 0,26 à 0,18 ; une remarque que nous avons rencontrée, mais pour les véhicules de puissance moyenne. Nous sommes même allés plus loin pour les véhicules électriques peu puissants.

Il y avait également des demandes au niveau de la Ligue des familles, qui visait à étendre le statut de familles nombreuses aux familles recomposées, et aussi à augmenter le plafond du poids du véhicule permettant d'obtenir une réduction. Ces deux demandes ont pu être suivies. Par contre, nous n'avons pas pu aller plus loin sur la réduction, comme c'était également évoqué par la Ligue des familles, puisque l'on aurait alors eu d'autres impacts budgétaires.

Du côté de Canopea, j'en viens au dernier avis évoqué. Il y a là aussi des remarques similaires à celles évoquées sur le banc environnemental du CESE. La fédération insistait aussi sur le fait d'accroître la dégressivité au niveau du montant de base. Nous n'avons pas suivi cette proposition, nous sommes restés sur la grille des montants de base telle qu'elle existe aujourd'hui.

Enfin, au niveau de Traxio, il y avait également une discussion autour du facteur MMA, prix pour la masse, qu'elle estimait redondant avec le facteur CO_2. Néanmoins, il s'agissait bien d'un choix du Gouvernement, en lien avec les impacts sur la sécurité routière et aussi sur l'espace de la voirie, sur les aspects de dégradation de la voirie dans une certaine mesure, plus globalement l'impact de la masse, pas seulement sur la question de la pollution.

Dès lors que nous avions reçu tous ces avis, comme je vous l'ai dit, en sens contrasté, nous avons fait un choix de base très impactant, celui de se concentrer sur la TMC, ce qui permettait d'avoir une approche beaucoup plus lisible qui se concentre sur le signal au moment de l'achat avec une prise de risque beaucoup moins importante au niveau des recettes, puisque l'on se trouve sur une plus petite partie des recettes annuelles. Le message est très clair vis-à-vis de nos concitoyens : « Regardez l'impact de l'achat de votre véhicule, qu'il soit neuf ou d'occasion. Nous allons vous aider à choisir des véhicules qui sont moins impactants ».

Nous en arrivons à la formule finalement retenue similaire, mais plus simple à celle que je vous ai présentée précédemment, c'est-à-dire une taxe de mise en circulation calculée sur la base du montant de base en euros, liée à la puissance, qui sera également désormais indexée. Le montant de base qui décroît toutefois avec les années, avec l'âge du véhicule. Puis, il y a un facteur CO_2, c'est-à-dire un quotient entre les émissions de CO_2 du véhicule et une valeur pivot, qui est simplement la moyenne du parc automobile wallon en 2021 en termes de CO_2. Cela veut dire que ceux qui seront plus émetteurs seront désavantagés, ils auront une taxation un peu plus élevée et ceux qui seront moins émetteurs que la moyenne du parc seront, au contraire, avantagés. C'est le même principe pour la masse, avec la prise en compte de la masse du véhicule, rapportée à la valeur pivot de 1 838 kilos, qui est la valeur moyenne du parc automobile en wallon en 2021.

Nous avons également le facteur C, qui est un correctif environnemental en fonction du type de carburant, en l'occurrence restant à 1 dans le cas le plus défavorable, c'est-à-dire essence ou diesel, et qui passe à 0,8 pour les hybrides et entre 0,09 et 0,26 suivant la catégorie de puissance pour les véhicules électriques. Bien sûr, pour les véhicules électriques, on ne prend pas le facteur CO_2 : CO_2/x est fixé à 1.

Une autre mesure complémentaire a été prise, celle de fixer un plancher et un plafond. La taxation est toujours comprise entre 50 euros et 9 000 euros par véhicule.

Comme je le disais, nous n'avons pas modifié la grille des montants de base. Vous avez ici, en fonction de la puissance, le montant de base, le premier facteur de la formule, qui est conservé tel quel aujourd'hui. Il est dégressif avec le temps. La seule différence, c'est qu'il sera désormais indexé, sinon il y a une perte de recettes structurelles qui se construit année après année. À partir de 2026, c'est-à-dire une année après l'entrée en vigueur de la réforme, il y aura une indexation de ces montants.

On se retrouve avec une série d'exemples qui permettent de traduire ces différents principes, ces différentes formules. On peut voir que beaucoup de véhicules vont se retrouver avantagés par rapport à la situation actuelle. Il y a des variations à la hausse et des variations à la baisse plus ou moins importantes. On est revenus dans une variation qui est, malgré tout, mesurée par rapport à la situation actuelle puisqu'il y a un plancher et un plafond, mais qui fait en sorte que, clairement, le choix de l'électrique est avantagé. Évidemment, il y a une nuance : il n'est pas avantagé par rapport à aujourd'hui, puisqu'il n'y avait aucune progressivité sur les véhicules électriques. Cette fois-ci, il y aura une prise en compte de la masse des véhicules, alors que ce n'était pas le cas dans le modèle précédent. Par contre, les électriques restent avantagés par rapport aux véhicules thermiques, d'autant que la taxe de circulation ne change pas. On reste avec une taxe de circulation très basse au niveau des électriques.

Les véhicules hybrides sont aussi clairement avantagées, à la fois par le facteur carburant, qui est normalisé en fonction d'un certain usage des véhicules hybrides. L'impact réel des véhicules hybrides dépend de l'usage que l'on en fait. Si l'on utilise au maximum la possibilité de l'hybride et de la partie électrique, on va avoir un impact plus limité en termes de CO_2 ; si on l'utilise mal, on aura un impact plus important. On ne sait pas forcément tenir compte de l'usage dans une taxation de mise en circulation. C'est une évaluation faite sur base d'un usage raisonné. Il y a en tout cas un encouragement à l'utilisation et au choix de véhicules hybrides par rapport aux véhicules thermiques.

Dans tous les cas, vous avez le choix entre différents types de véhicules, différentes gammes dans chaque catégorie de véhicules : petites citadines, véhicules familiaux, berlines de longs trajets, et cetera. Vous avez toujours le choix entre les différentes motorisations et des modèles qui sont plus ou moins impactants en termes de CO_2 ou en termes de masse.

L'objectif est bien que le choix se fasse au moment de l'achat du véhicule et pour avoir ainsi un impact qui se fait au moment d'arriver sur le marché wallon, sur le parc wallon.

Je reviens un instant au niveau de la formule, puisqu'il y a eu une petite erreur de transcription dans le texte du décret. Je pense qu'un amendement a été rédigé, que vous allez certainement recevoir. En fait, il y a deux échelles pour le CO_2 :

- l'échelle WLTP, la plupart du temps utilisée pour les nouveaux véhicules ;
- l'ancienne échelle NEDC.

Les deux valeurs pivots, suivant que c'est l'une ou l'autre, la valeur pivot est différente. Il y a une inversion entre le texte dans les commentaires des articles, qui est correct, et le texte du décret, où les deux valeurs ont été inversées. C'est simplement cela, l'amendement technique qui a été proposé.

Si je reviens à la synthèse de tout cela, nous avons une réforme très lisible, qui laisse aussi le temps. Je ne l'ai pas signalé, mais elle ne s'applique qu'à partir de juillet 2025 – je vois que l'on a mis « janvier » sur le *slide*, mais c'est bien « juillet », vous l'avez dans le texte –, soit dans deux ans.

Cela donne un temps non seulement pour s'approprier la réforme et pour en mesurer les impacts, mais aussi pour ne pas être dans un problème de délais de commande. C'est un des éléments pointé précédemment.

Il y a eu – je pense que cela reste encore assez long pour l'instant – des temps de commande au-delà d'une année pour des véhicules neufs. Dès lors, il y avait tout le problème de savoir si l'on était toujours dans l'ancien système ou dans le nouveau. Ici, ces problèmes sont complètement résolus.

On est dans un temps long de mise en œuvre de la réforme, dans une réforme lisible qui vise clairement à aller dans le sens de ce qui était annoncé par la Déclaration de politique régionale, c'est-à-dire des véhicules moins impactants du point de vue du CO_2 et des véhicules moins lourds et moins puissants.

C'est aussi favorable en matière de sécurité routière et de l'usage de la voirie en général. Cela préserve la diminution du montant de base en fonction de l'âge du véhicule et insiste aussi sur l'impact pour les familles, avec une réduction, y compris pour les familles recomposées, comme cela avait été demandé par la Ligue des familles.

Cela permet, sans chambouler totalement la situation, d'avoir un impact important sur le renouvellement du parc et sur le verdissement du parc automobile wallon.

C'est, en synthèse, ce que je voulais vous proposer comme introduction à l'analyse de ce décret.

Discussion générale

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

M. Florent (Ecolo). – Chers collègues, le Gouvernement propose et porte une réforme courageuse. Nous mesurons la complexité technique derrière cette réforme. M. le Ministre l'a expliqué.

On mesure également la difficulté politique de réaliser cette réforme, néanmoins nécessaire. La détermination du ministre du Climat et de la Mobilité est à saluer. Rappelons que, l'année dernière, il était encore sous escorte policière pour cette réforme.

La fiscalité actuelle est incohérente et injuste. Elle ne s'est pas adaptée à l'évolution que nous observons dans le parc automobile. Cette évolution est de deux ordres.

Le premier est une augmentation de la masse et de la puissance des véhicules. La « SUVisation » du parc automobile est évidente. Je reprends quelques chiffres. En Europe, la masse moyenne des véhicules neufs vendus a augmenté de 11,6 % en moins de 10 ans. La puissance a augmenté de 37 %, la vitesse de pointe de 7 % et la surface frontale de 10 %. Cette obésité et cette puissance des véhicules font perdre tout le bénéfice des récentes avancées technologiques sur la consommation de carburant. Ce que l'industrie a gagné d'un côté en performance énergétique, en réalité, elle le perd en produisant des véhicules toujours plus lourds, plus puissants et plus grands.

La deuxième évolution du parc automobile est son électrification, plus modérée en Belgique que dans d'autres pays comme les Pays-Bas, la Suède ou l'Autriche, mais soutenue, en tous cas ces dernières années. En 2021, les voitures électriques représentaient un petit 5,8 % et c'est une tendance haussière très claire. De plus, nous savons que la fin de la commercialisation des véhicules thermiques en 2035 va contribuer à cette évolution inéluctable. Dès lors, faire évoluer la taxe de mise en circulation était nécessaire. Elle était souhaitable pour plusieurs raisons.

La première raison est – vous l'avez dit, Monsieur le Ministre – d'émettre un signal de prix qui favorise, au moment de l'achat, les véhicules légers et moins puissants, pour des raisons écologiques évidentes, mais pas seulement, également pour des raisons de sécurité routière, d'usure de nos infrastructures et d'occupation de la place dans les villes.

La deuxième raison, comme je l'ai dit, c'était de corriger des injustices dans le système actuel. Je prendrai un exemple. Un propriétaire de l'Audi e-tron, véhicule électrique qui coûte 90 000 euros, paie actuellement 61,5 euros de mise en circulation. Or, c'est un véhicule qui pèse 2,4 tonnes à vide. Si l'on compare avec un tout autre véhicule à essence, par exemple, Toyota Auris qui pèse 1 800 kilos, la taxe est plus du double en fait. Il est normal de s'attaquer à ces injustices flagrantes et de faire peser sur les véhicules plus puissants, plus lourds et parfois même plus luxueux, une taxation plus élevée. C'est une manière concrète de mettre en pratique le principe de taxe de riches. Nous le faisons. Il en est de même pour l'augmentation du plafond pour des véhicules qui se situent véritablement dans le segment luxueux, ce plafond passe à 9 000 euros.

La troisième raison était de s'adapter à l'évolution du parc automobile et de l'électrification. Un écueil devait être dépassé, il fallait définir, ou en tout cas, sortir du plancher fixé à 61,5 euros pour tout véhicule électrique, quel que soit son poids, quelle que soit sa puissance. C'était déjà injuste à la base, mais en plus, au vu de cette évolution du parc automobile, cela devenait intenable d'un point de vue fiscal. À cet égard, le pôle Environnement du CESE invitait le Gouvernement wallon à définir un calendrier d'augmentation progressive du facteur carburant des véhicules électriques et d'autres types de motorisation pour, à terme, atteindre le facteur 1. A contrario, la FEBIAC demandait d'avoir un facteur 0,18. Nous voyons également que les avis récoltés étaient loin d'être unanimes et même en grande contradiction, il a fallu trouver un équilibre et j'y reviendrai.

La quatrième raison de cette réforme était de supprimer le système d'écomalus devenu complètement obsolète. Un seul exemple était basé sur le seuil de 146 grammes de CO_2 par kilomètre à partir duquel l'écomalus est activé. Sauf qu'actuellement, 80 % des véhicules immatriculés à partir de 2015 sont en dessous de ce seuil. On voyait bien que cet écomalus ne produisait plus l'effet, qui était son objectif initial. Il fallait refonder la TMC et sur la base des principes plus pertinents écologiquement, mais également plus justes socialement. La DPR les a définis : masse, puissance. Nous avons ajouté le niveau d'émission de CO_2, qui sera prioritairement la norme WLTP pour éviter aussi, il faut avoir cela en tête, les écueils du *dieselgate* avec l'ancienne norme.

Le décret sur la table fait cette synthèse, mais procède aussi à des arbitrages des avis parfois contradictoires. Sans entrer dans les détails des aspects techniques, je vais citer les toutes grandes orientations.

Ainsi, la première grande orientation que je vois, c'est une progressivité. Nous sortons un peu de cet effet de seuil de paliers importants que l'on avait précédemment pour avoir une plus grande progressivité sur la base des paramètres cités.

La deuxième orientation de la réforme est une prise en compte des émissions de CO_2 sur l'approche WLTP.

La troisième orientation, le facteur correctif pour les véhicules électriques – je l'ai un peu esquissé dans mon introduction –, nous arrivons à un équilibre que je trouve assez intéressant entre, d'une part, ce que le CESE souhaitait pour l'environnement, à savoir un coefficient de 1, c'est-à-dire que les véhicules électriques n'auraient plus du tout été avantagés et, d'autre part, ce que la FEBIAC voulait de manière uniforme, à savoir 0,18 sur l'ensemble des véhicules électriques et, au contraire, une progressivité avec un

coefficient de 0,09, donc très avantageux, mais pour des véhicules qui ont une puissance inférieure à 120 kilowatts, c'est-à-dire des petits véhicules, et l'on a un coefficient de 0,18 pour le moyen de gamme dont la puissance se situe entre 120 et 160 kilowatts. Au-delà de 160 kilowatts, on applique un coefficient de 0,26 qui rejoint davantage la volonté du CESE pôle Environnement. On a ainsi une belle progressivité.

La quatrième orientation de la réforme, c'est une dégressivité suivant l'âge du véhicule. Je voudrais m'attarder un peu sur cet élément, parce qu'il est fondamental à nos yeux. C'est une mesure sociale. Elle permet de prémunir les ménages qui n'ont pas les moyens de se tourner vers les nouveaux véhicules. Il était, pour ma famille politique, hors de question de retirer cette dégressivité. Elle s'étale toujours sur 10 ans, et elle permet de conserver un marché d'occasion accessible. C'est sa raison première. Il y a une seconde raison à cela, qui est écologique. En 2018, la fédération européenne Transport & Environment calculait la durée de vie optimale d'une voiture à motorisation thermique sous différentes hypothèses, en calculant son cycle de vie complet. Ses conclusions étaient claires : « un renouvellement rapide de la flotte de véhicules ne conduit pas à une réduction des émissions de CO_2 sur le cycle de vie. Les durées de vie de 15 à 20 ans sont optimales ». Il est préférable de garder en circulation un véhicule, même s'il est un peu moins performant dans sa consommation, pour tenir compte de l'ensemble de son cycle de vie. Il y avait lieu de garder une dégressivité de la TMC pour ces véhicules d'occasion.

Le cinquième élément, c'est le plafond qui a été relevé. Il est à 9 000 euros. À première vue, cela peut paraître élevé, un plafond à 9 000 euros pour l'achat d'un véhicule. Il faut toutefois bien comprendre que l'on parle ici d'un secteur plutôt de luxe, de voitures qui dépassent allègrement les 100 000 euros, parfois les 200 000 euros, voire davantage. À nos yeux, pour ces véhicules excessivement lourds, puissants et chers, il n'aurait pas été choquant de rejoindre les 11 États membres de l'Union européenne qui ont des plafonds plus élevés. On doit comprendre que la raison de cet équilibre tient en partie aux transferts massifs vers le leasing, dont la menace de la mise en place aurait rendu la réforme fiscale inefficace.

La sixième orientation importante consiste en un avantage pour les familles nombreuses. Vous l'avez dit, cela ne concerne pas uniquement les familles nombreuses « classiques », mais aussi les familles recomposées, ce qui est tout à fait normal puisqu'elles sont de plus en plus nombreuses. À ce titre, j'ai une question précise, Monsieur le Ministre, puisque l'alinéa 2 de l'article 2 dit ceci : « Par dérogation, en cas d'autorité parentale conjointe avec hébergement égalitaire, un descendant est présumé enfant à charge des deux ascendants ». Autrement dit, les deux peuvent, si j'ai bien lu l'article, prétendre à cette réduction de 100 euros, ce qui est normal, comme je l'ai dit. Est-ce bien cela qu'il faut entendre ? Des deux côtés de la famille nombreuse, peut-on avoir cet avantage ?

La septième orientation concerne les véhicules hybrides, qui restent avantagés. Le banc environnemental de la CESE considère que les véhicules hybrides ne devraient pas être encouragés. De nombreuses études, nous disent-ils, font état d'émissions, en conditions réelles, de deux à cinq fois supérieures aux émissions officielles déclarées par les constructeurs. D'où ma question, Monsieur le Ministre, quelles sont les voix qui se sont exprimées pour garder cet avantage, qui est – je dois le préciser – moins important que celui des véhicules complètement électriques ? Cela a également posé des questions parmi certains avis.

En conclusion, la réforme de la TMC que nous avons aujourd'hui à voter est une réforme globalement très équilibrée. Elle corrige les incohérences et les injustices fiscales qui pesaient sur la fiscalité automobile en Wallonie. Il faut reconnaître que cette réforme n'englobe pas la taxe de circulation. On peut estimer que ce n'est pas une réforme complète prévue dans la DPR. Il a fallu une grande ténacité de la part du ministre et de ses équipes pour aboutir à ce premier volet. Lors de la prochaine législature, le deuxième pan de la fiscalité automobile mériterait aussi une réforme qui corresponde à ces objectifs, à la fois sociaux et environnementaux.

À cet égard, dans les avis, Canopea recommande quelque chose d'intéressant, à savoir opérer, à fiscalité globale inchangée toujours, un glissement de la taxe de circulation vers la taxe de mise en circulation afin d'augmenter les tarifs de cette dernière et de générer, de ce fait, un signal prix encore plus perceptible et plus efficace. C'est un commentaire que je livre comme cela, mais je trouve cet avis assez intéressant.

Comme vous l'avez signalé, la grande majorité des véhicules actuellement sur le marché vont être avantagés. On parle ici des petites et des moyennes motorisations. Beaucoup vont se retrouver avantagés : les petites Citroën C3, Toyota Aygo, Dacia Sandero, mais également des moyennes motorisations, qui s'en trouvent soit équivalentes, soit avantagées par la réforme.

Dès que l'on se situe sur de plus grosses motorisations et des masses plus importantes, on voit la TMC augmenter de manière progressive. On a éliminé cet effet seuil qui existait auparavant. Il est assez normal que le signal prix évolue en fonction de l'évolution de la puissance et de la masse.

Puis, très logiquement, des voitures très puissantes, très lourdes, parfois dans un segment de luxe, vont porter davantage l'effort budgétaire. On trouve cela relativement sain. C'est de l'équité sociale et de la cohérence écologique.

Toutefois, la réforme ne poursuit pas un objectif d'augmentation fiscale. Elle n'entendait pas le faire et elle ne l'a pas fait. Nous conservons une fiscalité globale inchangée. L'objectif n'a jamais été un objectif fiscal, il a bien été un objectif écologique, avec une vision sociale. C'est pour cette raison que nous saluons les efforts de toutes les équipes pour mener à bien cette réforme et que nous soutenons le texte qui vous est proposé.

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

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, je serai moins long puisque beaucoup de choses ont déjà été dites,. Puis, je laisserai de la place pour les collègues.

Un rafraîchissement de notre fiscalité automobile s'imposait suite à l'évolution des différentes technologies et à l'émergence de priorités climatiques et environnementales. Cela a été dit.

La première mouture du texte, certes, divisait au sein de la majorité, mais elle divisait tout simplement, surtout au sein des organes consultatifs. Les avis étaient parfois tellement partagés que les demandes des uns et des autres s'en trouvaient un peu antinomiques.

Il n'en demeure pas moins que les enjeux climatiques et environnementaux devaient se retrouver dans notre fiscalité automobile. Si cette réforme semble plus light qu'annoncé, il n'en demeure pas moins qu'elle module la TMC payée à l'achat tout en laissant la taxe de circulation inchangée. Vous l'avez évoqué et vous avez montré un certain nombre de tableaux comparatifs. Or, il faut bien constater, Monsieur le Ministre, que s'il fallait modifier une taxe pour influencer le comportement lors de l'achat d'un véhicule, c'est bien la TMC qu'il fallait viser. En effet, les différentes études montrent que la réflexion du futur acheteur est à très court terme en matière de coût. La TMC s'en trouve être le levier idéal pour influencer le choix du futur acheteur.

Nous retiendrons de ce projet de décret la prise en compte de la masse des véhicules, des émissions de CO_2 et de la puissance des véhicules. Comme l'a évoqué mon collègue, Jean-Philippe Florent, un coup de main sera donné aux familles nombreuses et aux familles recomposées. Enfin, les véhicules d'occasion bénéficient toujours d'une dégressivité de la TMC, comme c'est le cas actuellement, protégeant ainsi les plus faibles revenus.

Sans surprise, nous soutiendrons le projet de décret, qu'il ne faudra pas manquer d'évaluer à moyen terme afin de voir quel impact réel il aura eu sur les comportements. C'est une demande de notre groupe.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Je laissais avec élégance la majorité s'exprimer, Monsieur le Président, mais puisque personne ne veut prendre la parole, je vais le faire.

Chers collègues, Monsieur le Ministre, nous avons été d'accord sur le point précédent. Nous allons le rester, mais seulement 10 ou 15 secondes.

Objectivement, ce n'est pas un sujet facile, je peux m'accorder sur ce point avec vous. C'est un sujet délicat, sensible, technique.

Il y a beaucoup de critères que tout le monde ne maîtrise pas, malheureusement. On va essayer de faire en sorte que tout le monde les comprenne.

On ne peut pas dire n'importe quoi non plus. Le SPW Finances ne vous a pas empêché de développer votre politique gouvernementale ; simplement, vous l'avez insinué. Le SPW Finances voulait juste que les choses soient claires, lisibles afin que vous puissiez venir avec un programme qui permettait de faire en sorte que tout le monde comprenne parfaitement là où vous vouliez aller. Or, ce n'était pas le cas, manifestement, si je tiens compte des différents avis.

Quand on dit ici, à coup de grandes déclarations, que c'est une réforme courageuse, excusez-moi, c'est l'éléphant qui accouche d'une souris. Ou pour rendre son expression à Magritte « Ceci n'est pas une réforme », Monsieur le Ministre, c'est une pseudo-réforme ou une réforme en partie. Pourquoi ? Parce que vous n'agissez – vous le reconnaissez d'ailleurs – que sur la TMC. Or, ce qui est illégitime, c'est la taxe de circulation actuellement, qui ne s'applique que sur la cylindrée des moteurs thermiques. On sait que cela ne correspond plus du tout à la réalité. Cela correspond encore moins aux émissions de CO_2 et autres polluants qui sont générés par les véhicules.

L'Inspection des finances dit aussi que c'est une réforme symbolique et que cette réforme n'aura qu'un impact faible sur le comportement des ménages. Votre collègue, M. Florent, nous dit que cela n'a jamais été une réforme fiscale, mais M. Dolimont avait quand même exigé que, sur le plan fiscal, ce soit une réforme neutre, en tout cas sur le plan budgétaire.

Quelque part, il y a un constat d'échec derrière, parce que vous ne développez qu'une partie de cette réforme. Néanmoins, vous persistez. Je vous donne le prix de la combativité, comme au Tour de France. Je pense que vous persistez et vous signez. Je dois bien vous le rendre.

Vous avez aussi envoyé quelques signaux contraires parce que lorsque l'on observe l'évolution des taxes de mise en circulation pour certains véhicules électriques et hybrides, on voit, par exemple, qu'une Tesla Model 3, le plus petit modèle de Tesla, est soumise à une TMC de 61,50 euros, et demain, avec votre réforme, ce sera plus ou moins 1 588,20 euros pour être exact. Quelque part, cela va à l'encontre de votre volonté, puisque cette

dernière est de favoriser les véhicules électriques et hybrides. On voit, par contre, que, pour d'autres véhicules, tels que Renault Mégane hybride, c'est 50 euros contre 123 euros aujourd'hui, ou encore une série 3 hybride, c'est 109 euros contre un 239 euros aujourd'hui. Cela va dans le bon sens. En l'occurrence, la taxe de circulation reste la même, respectivement 323 euros d'un côté, 486 euros de l'autre.

Vous l'avez dit aussi – vous le reconnaissez, et plusieurs personnes l'ont déjà dit, ils n'étaient que deux à prendre la parole, MM. Florent et Fontaine –, dès la mandature suivante, il faudra poursuivre la réforme. Il faudra observer les résultats de cette réforme. Cela veut dire que cette réforme n'en est pas une, puisque, d'emblée, vos successeurs vont devoir s'y atteler de nouveau. Pourquoi ne pas l'avoir opérée tout de suite ? Encore une fois, c'est à vous de nous donner les réponses. Je pense qu'il y a tout de même un problème derrière tout cela : je reviens avec mon constat d'échec.

Ce n'est pas un secret non plus, vous l'avez toujours refusé, vous continuez de le refuser, mais je pense qu'une vignette autoroutière, dans votre réforme, aurait pu être, à tout le moins, envisagée. Vous ne l'avez pas fait. Pourtant, on voit que, en Autriche, en Suisse, en République tchèque, en Hongrie, en Roumanie, en Slovaquie, en Slovénie, en Espagne ou encore en France, de manière parcellaire, des vignettes sont mises en place pour pouvoir circuler sur certaines routes.

L'avis de l'Union des villes et communes plaide aussi en ce sens. Vous savez que cette vignette pourrait – j'utilise bien le conditionnel – rapporter entre 30 millions d'euros et 60 millions d'euros. Certes, vous l'avez dit, l'objectif n'est pas forcément d'aller chercher de l'argent supplémentaire. Néanmoins, vous le dites aussi, les routes coûtent extrêmement cher et on n'a plus les moyens – c'est vous qui le dites – d'entretenir le réseau routier. Cela se voit d'ailleurs aujourd'hui : notre réseau routier est pitoyable.

Toutefois, entre 30 millions d'euros et 60 millions d'euros pourraient être consacrés justement à l'entretien, à la rénovation de notre réseau routier, que, à peu près, tout le monde utilise, que ce soit à pied, en poussette, à vélo, en bagnole, tout le monde l'utilise.

(Réaction d'un intervenant)

Pas au même endroit, mais c'est pour cela que le réseau routier va de façade à façade ; ce sont les trottoirs, la route, les pistes cyclables. Ces 30 à 60 millions pourraient être utilisés en ce sens. Ce n'est pas juste pour les voitures comme certains écologistes voudraient me le faire dire.

Les véhicules de leasing – c'est complexe, je n'en disconviens pas – ne sont toujours pas considérés dans cette réforme. Il y a là une forme de discrimination, parce que l'on sait qu'une entreprise qui a la capacité de migrer aisément vers le leasing ne va pas être concernée par votre pseudoréforme de la fiscalité. Or, on sait que ce sont les entreprises qui investissent dans de gros véhicules lourds, puissants et polluants, comme vous les condamnez. Comment faire en sorte que tout le monde soit traité sur un pied d'égalité ? Je vous pose la question. Je n'ai pas forcément la réponse, mais en tout cas, je pense que l'on devrait s'y atteler. Avez-vous essayé de discuter avec la Flandre, puisque l'on sait que les sociétés de leasing sont en Flandre, pour voir comment faire en sorte que les sociétés de leasing puissent entrer dans votre réforme fiscale ?

Qui dit voiture électrique, dit bornes de rechargement. C'est un sujet qui revient souvent sur la table dans notre commission. On sait aussi que c'est un sujet complexe parce que le développement des bornes est onéreux et prend du temps, mais on sait aussi que le réseau n'est pas forcément à niveau.

Comment allez-vous investir intelligemment ? On sait que le marché pour le placement des bornes, lancé par l'Agence de développement territorial, n'est toujours pas sur la table. On sait que des concessions au niveau de la SOFICO pourraient – j'utilise bien le conditionnel, Monsieur le Ministre – être ouvertes pour améliorer ces zones de rechargement sur les axes structurants.

Quelle est votre vision pour faire en sorte que le développement du véhicule électrique, qui jusqu'ici était modéré, comme l'a dit M. Florent – je partage son point de vue –, mais qui va s'accélérer avec notamment les impositions pour tout ce qui est relatif aux véhicules de société à partir de 2026, puisse coller avec le développement du réseau de bornes de rechargement ? C'est important que vous puissiez nous prouver que votre stratégie en termes de développement de bornes colle à la réalité du terrain et à l'augmentation du nombre de véhicules électriques.

Dans votre formule pour établir la taxe pour les véhicules électriques, vous donnez, pour les véhicules électriques à proprement parler, un coefficient 1 pour le niveau de CO_2 des véhicules électriques. Cela fait que, quand on utilise la formule que vous présentez, un véhicule électrique aurait le niveau d'émission de gaz à effet de serre d'un véhicule qui correspond à 136 grammes par kilomètre. C'est la formule sur le plan théorique. Par contre, dans vos documents, vous utilisez un tableau. En tout cas, c'est l'interprétation que j'en fais. Je peux me tromper. Je pose une question.

Si l'on met un coefficient 1, si vous mettez zéro, c'est zéro. Si vous impliquez un critère 0 dans votre formule de multiplication, cela fera zéro à la fin. Vous devez mettre le chiffre 1. Je n'ai pas de souci avec cela. Sauf qu'en fait, cela fait comme si le véhicule électrique émettait 136 grammes de CO_2 par kilomètre. Or, dans vos tableaux, vous dites très exactement qu'un véhicule électrique émet 32,2 grammes. Je ne comprends pas très bien comment vos observations, qui font qu'un véhicule

électrique émettrait 32,2 grammes, ne se raccrochent pas à votre formule quand on utilise un coefficient 1 qui ferait que le véhicule électrique émet 136 grammes de CO_2 par kilomètre. C'est une question, Monsieur le Ministre. Je peux me tromper, mais je ne pense pas.

En matière de discrimination, depuis le début, votre volonté, même si vous ne l'appliquez pas pour votre situation personnelle, c'est de faire en sorte que nos citoyens utilisent des véhicules moins puissants, moins polluants et plus légers. Vous utilisez – je reprends les trois mêmes véhicules que j'ai utilisés au départ – la Mégane hybride, la série 3 hybride et la Tesla model 3 qui ont des masses maximales autorisées de respectivement 2 060, 2 290 et 2 265 kilos. On voit en fait que ces trois véhicules ont des taxes de mise en circulation complètement différentes :

- la première, la Mégane, qui a une MMA de 2 060, va payer 50 euros de TMC ;
- la seconde, la série 3, va payer 109 euros ;
- la troisième, la Tesla, va payer 1 588 euros.

Comme je l'avais dit au départ, il y a une incohérence puisque vous voulez valoriser les véhicules qui, à l'usage, émettent zéro gramme de CO_2. J'aimerais avoir une explication puisque ces trois véhicules ont la même MMA, à quelques dizaines de kilos près. En réalité, on voit que la TMC varie très fortement dans les faits.

Monsieur le Ministre, j'en profite pour dire – je vous l'avais déjà dit à l'origine de nos débats – que vous continuez à utiliser la masse maximale autorisée, information donnée par les constructeurs, mais ce n'est pas une information mesurée. On peut mesurer la masse d'un véhicule. Un véhicule pèse, en fonction de la taille :

- une citadine, près de 1 300 kilos, et une moyenne, 1 600 kilos ;
- un bon break, 1 800 kilos ;
- ce que vous appelez un gros SUV, deux tonnes.

Si, les constructeurs le souhaitent, ils peuvent déterminer une masse maximale autorisée inférieure dans leur véhicule. La masse maximale autorisée est une capacité de chargement, ce n'est pas une mesure prise du véhicule. C'est la raison pour laquelle je vous avais signalé, au début des débats – souvenez-vous-en –, qu'une Peugeot 208 et une Citroën équivalente avaient des masses maximales autorisées différentes, et qu'une des deux allait être sanctionnée alors qu'en fait c'est exactement les mêmes bagnoles ; elles sont développées sur le même châssis. C'était pour cela que je vous demandais de prendre la masse et non la MMA.

Vous m'avez répondu – j'ai reçu la même réponse de votre administration – que vous possédiez l'information de la MMA, mais que vous n'avez pas la masse. Cela nécessiterait une prise d'information importante pour mettre à jour vos fichiers, ce que je peux comprendre. Du coup, vous basez votre formule sur des critères qui peuvent évoluer relativement facilement en fonction de ce que les constructeurs vont accepter de nous donner comme information, à l'instar de ce qui se fait aujourd'hui pour la puissance des moteurs thermiques. Comme vous le savez, il y avait des seuils, M. Florent en a parlé : 136 chevaux, 163 chevaux, 211 chevaux. Selon ces seuils, la fiscalité évolue. C'est ce qui va se passer pour les masses maximales autorisées : les constructeurs, en fonction de ce qu'ils voudront faire pour leur véhicule et de la fiscalité imposée pour leur véhicule par rapport à la concurrence, vont appliquer des masses maximales autorisées différentes. En fait, ils vont pouvoir jouer avec votre système fiscal. J'imagine que ce n'est pas votre objectif de départ, et je peux le partager.

J'aimerais qu'un jour peut-être on puisse envisager la chose.

Je reviens à mes trois véhicules, la Renault Mégane hybride, la BMW série 3 hybride et, enfin, la Tesla Model 3.

Les deux hybrides, si on les utilise bien :

- la série 3, c'est 112 grammes par kilomètre ;
- la Mégane, c'est 50 grammes par kilomètre.

C'est la réalité sur le plan théorique. On nous annonce des niveaux de CO_2 de 36 grammes et de 30 grammes par kilomètre. Cependant, dans les faits, on sait très bien que les utilisateurs de véhicules hybrides – c'est humain – n'utilisent pas, n'exploitent pas parfaitement le véhicule comme ils devraient le faire. En sachant que la batterie peut réaliser, par exemple, 50 kilomètres d'autonomie, ils ne vont pas forcément utiliser le fonctionnement de cette batterie dans les endroits les plus opportuns. Parfois, ils vont l'utiliser sur l'autoroute, alors qu'à cet endroit, il faudrait faire fonctionner le moteur thermique.

Votre fiscalité – je reviens à mes trois exemples – favorise des véhicules qui, en réalité, émettent beaucoup plus de CO_2 que prévu sur le papier et c'est déjà le cas maintenant. Vous avez déjà fait référence à maintes reprises lors de vos présentations et vous l'avez bien compris, qu'un véhicule thermique, quand on annonce qu'il consomme 3,6 litres aux 100 kilomètres en moyenne, on sait très bien que c'est faux. On sait que c'est beaucoup plus. C'est pareil ici. Alors que vous comprenez bien la dérive et la méthode, vous ne corrigez pas votre système fiscal et c'est bien dommage. Vous devriez envisager de le faire.

Voilà, Monsieur le Président, dans un premier tour, les remarques et les questions et, si vous l'acceptez, je souhaiterais céder la parole à mon collègue Jean-Luc Crucke pour la partie financière, voire plus.

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

M. Crucke (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je voudrais juste revenir sur l'équilibre budgétaire, appelé la neutralité budgétaire.

C'est clair que l'on est loin de la DPR et des réformes envisagées puisque l'on se limite à la TMC.

Mais si je lis, en dehors du professeur Bayenet, pour qui j'ai le plus grand respect – mais même le professeur Bayenet ne peut faire que ce qu'on lui demande, si on ne lui demande pas d'aller plus loin, il n'est pas chargé d'une mission qui lui permet d'aller plus loin –, les observations d'organes aussi avisés que le SPW Finances et le CFFW, le Conseil de la fiscalité et des finances de Wallonie, on ne peut pas dire que l'on est dans la neutralité budgétaire. Je dis le SPF Finances pour ne pas écorner notre administration : « Une étude universitaire a été menée, mais celle-ci s'est cantonnée à fournir un simple tableau Excel sur base des données délivrées par l'administration elle-même ». C'est pour cela que je dis que le professeur Bayenet, qui est au demeurant un ami, ne peut pas donner plus que ce qu'on lui demande.

Il est étrange de ne pas avoir profité de cette analyse académique pour tenter d'approcher les comportements potentiels des contribuables face à cette réforme fiscale. Ceci eut permis de mieux appréhender l'impact budgétaire potentiel de la réforme. Malgré tout, le SPF Finances émet cela avec un certain nombre de civilités. Il ne va pas dire : « On est dans de l'acharnement budgétaire ». Néanmoins, on n'est clairement pas dans de la neutralité budgétaire.

Le CFFW, dont on connaît l'esprit d'indépendance, est un peu plus clair. Le conseil attire l'attention sur le fait que la fiscalité automobile est fortement volatile. Le comportement des contribuables, en particulier ceux disposant de la plus forte capacité contributive, s'adapte rapidement en présence d'une modification à la législation : hausse des immatriculations à l'étranger, en particulier au Luxembourg ; ou le remplacement d'un véhicule détenu en propre pour un véhicule en leasing. Le rendement de la taxe risque dès lors d'être reporté sur la partie la plus captive des contribuables, c'est ce qui est socialement le plus grave. En d'autres termes, ceux qui ont moins de moyens, qui sont moins ingénieux, vont payer pour les autres. Je ne peux pas dire que ce soit une remarque agréable. Une fois de plus, on est dans des observations qui prouvent qu'il y aura à la fois les révoltés, mais qu'il y aura compensation par ceux qui ne sont pas les révoltés.

Le SPW dit alors : « +12 % ». On passe de 163 millions à 182 millions d'euros, quasiment 20 millions d'euros que l'on prend sur le contribuable. C'est tout sauf une réforme neutre. Il fut un temps où certains parlaient de taxation budgétaire, d'acharnement budgétaire. Quand on va chercher plus de 10 % et 15 %, on est dans de l'acharnement budgétaire. Chacun en pense ce qu'il veut.

Quand j'ai vu la réforme – comme l'a très bien dit mon collègue Matagne –, qui n'est pas une réforme, j'ai été questionner le ministre du Budget. Je vous lis la réponse, parce qu'il me renvoie chez vous en disant : « Je n'ai rien à voir avec cela. » En néerlandais, on dit *trek je plan*, soit « tire ton plan ». Je pensais que les questions posées étaient intelligibles et intelligentes, mais je peux aussi me tromper. Je suis néanmoins certain que vous les trouverez intelligibles et intelligentes et que vous tenterez de me répondre.

J'ai dit au ministre : « Le Gouvernement s'est mis d'accord sur – vous voyez que je n'invente pas, déjà à l'époque je l'avais intitulée de la sorte – une réformette de la fiscalité automobile, s'éloignant de la sorte de la DPR. Nonobstant l'absence d'ambition, la réforme de la taxe devrait néanmoins déplacer des masses budgétaires et risquerait de modifier le comportement des automobilistes détenteurs des véhicules les plus lourds, électriques ou pas. Ceux-ci migreront vraisemblablement vers le leasing, sur lequel la Wallonie ne perçoit aucune recette, les établissements étant tous situés en Flandre et à Bruxelles ».

C'est sur le leasing que je vais revenir. Il ne vous aura d'ailleurs pas échappé que, depuis lors, Ethias, que nous connaissons tous, a clairement vendu et mis sur la table un produit « leasing privé ». Ce n'est pas par hasard que tout cela arrive en même temps. Même s'ils se disent qu'ils ont jusqu'en 2025, il faut appeler un chat un chat : cela veut dire que, s'il le veut, le prochain Gouvernement peut retirer la prise et suspendre ce décret. C'est d'ailleurs ainsi que je l'interprète, sinon je pense qu'il y aurait eu d'autres réactions.

Je poursuis sur mes échanges avec le ministre Dolimont. Il reconnaissait récemment que c'était un peu moins de 100 000 Wallons – ce n'est quand même pas rien – qui recouraient au leasing automobile. Dans l'équation budgétaire relative à la réforme de la TMC, comment M. le Ministre a-t-il tenu compte de l'exode qui risquait de s'amplifier ? C'est une question que je vous pose. Quels sont les modèles mathématiques sur lesquels s'est reposé son raisonnement ? Quelles furent les observations de l'Inspection des finances ? Comment y fut-il répondu ?

À travers le texte déposé, on a eu l'avis de l'Inspection des finances qui dit clairement : « Cela n'a rien à voir. » Dans la réponse à une question écrite du 17 novembre 2022, M. le Ministre affirmait qu'il mettait tout en œuvre pour convaincre ses collègues flamands et bruxellois de compenser la perte de leasing, qui est de 50 millions d'euros. Ce n'est pas rien.

On est toujours en train de dire que les Wallons consomment à la place des Flamands ; vous connaissez ce discours de la NV-A, du Vlaams Belang, et cetera. Ici, ce sont 50 millions d'euros que l'on ne perçoit pas et qui sont restés uniquement dans les mains des Bruxellois et des Flamands. Pour avoir moi-même

essayé à l'époque, je ne ferai pas un reproche au ministre Dolimont sur le sujet. Même quand c'était M. Tommelein, qui était ministre à l'époque, je m'entendais très bien avec lui, on a trouvé un accord sur le *burden sharing*. Il y a toujours un domaine dans lequel il m'a dit : « *Onbespreekbaar*. *Ik begrijp u niet* » ; c'était le domaine du leasing. Il savait très bien ce que cela rapportait en Flandre. C'était la même chose à Bruxelles.

Quel fut le résultat ? C'est important parce que c'est aussi une remarque émise par le Conseil d'État. Il faut la suivre parce que vous allez avoir un recours sur ce texte. Le Conseil d'État dit que ce n'est pas une obligation de résultat, mais de moyens. Il faut qu'il y ait les deux contacts ; il faut prouver avoir rencontré les autres. Si vous avez les mêmes réponses que moi à l'époque, on ne peut pas vous reprocher d'avoir la même réponse. Cela prouve simplement que le risque s'est amplifié et que le déplacement de comportement risque d'être celui-là. Peut-être me direz-vous que ce sont des inciviques, mais quand on touche au portefeuille des gens, il y a une tendance à réagir.

La réponse du ministre Dolimont est très claire. La majeure partie des questions que vous posez concerne la réforme de la taxe de la mise en circulation portée par le ministre de la Mobilité – par lui seul, tandis que je pensais que vous aviez eu un accord au Gouvernement –, y compris le chiffrage des impacts leasing qui furent pris en compte. Ce qui me rassure, c'est qu'il n'y a rien. Mais bon, autant que l'on donne les chiffres. Il est d'ailleurs seul responsable des marchés publics académiques qui ont permis de développer le modèle de calcul des impacts budgétaires de sa réforme. En réalité, vous n'avez pas demandé ce qu'il fallait à ce professeur qui devait travailler sur le dossier. Il ne sera donc pas répondu à vos questions et il est renvoyé au ministre. Point à la ligne, Monsieur le Président. Pas d'autre remarque, on renvoie.

Comme je savais que cela allait venir sur la table, je me suis dit qu'on allait attendre quelques semaines et poser des questions au ministre Henry qui, sans doute, répondra. Il répondra ce qu'il veut d'ailleurs, mais je suppose qu'il me dira que c'est bien une réponse collective, que c'est à la place du Gouvernement, que tous ces chiffres étaient connus. Je ne sais pas pourquoi on ne veut pas me donner des réponses quand je pose des questions écrites. Parfois, on nous renvoie aux questions écrites pour alléger les travaux des uns et des autres. Puis, quand vous recevez cela comme réponse, vous regrettez de la poser. Vous vous demandez s'il ne faut pas plutôt venir faire un peu de musculation en commission pour avoir les bons éléments.

Y a-t-il une projection sérieuse ? S'il n'y en a pas, il nous reste tout de même un peu de temps puisque le texte ne viendra devant le Parlement qu'au mois de septembre, si j'ai bien compris. Il n'est jamais trop tard pour demander qu'une projection sérieuse soit faite. Pourquoi ne pas la demander au professeur Bayenet ou à quelqu'un d'autre ? J'ai dit au mois de septembre pour le texte, en 2025 pour l'application, avec ce que j'ai émis comme remarques.

Dernier élément, qui quitte celui de la neutralité budgétaire, mais sur lequel je voudrais attirer votre attention, c'est celui de ce que j'appellerais le rapt démocratique par rapport aux pouvoirs spéciaux que le Gouvernement s'octroie. Vous allez pouvoir changer les fameux 115 ou 136 grammes par kilomètre par une décision seule du Gouvernement. Ce n'est pas le Parlement, c'est le Gouvernement. Attention, parce que le Conseil d'État est très clair : cela peut se faire dans les pouvoirs spéciaux, lorsqu'on limite la mesure dans le temps, lorsque l'on est en situation de crise, lorsque les buts, la manière et l'objet sont clairement définis, et pour autant qu'il y ait ensuite une confirmation du Parlement. Ce sont les quatre raisons qui doivent exister cumulativement ; ce n'est pas l'une d'entre elles. Si vous ne le faites pas, on est dans un modèle qui devient anticonstitutionnel, et je pèse mes mots.

Cela veut dire que n'importe quel quidam peut introduire un recours avec les conséquences que l'on connaît lorsque ce recours est reçu. C'est très dangereux dans un texte, parce que la fiscalité est souvent, pour ne pas dire toujours, le domaine dans lequel le Conseil d'État et la Cour constitutionnelle sont le plus saisis. Au Conseil d'État, reconnaissons que l'aménagement du territoire l'est aussi, mais sinon, c'est ce qui fait réagir très rapidement les citoyens, forcément suivis par les magistrats.

Je crois que l'on s'enorgueillirait de retirer cela du texte et de ne pas jouer sur cette piste. Le prochain gouvernement fera encore ce qu'il veut. C'est mon sentiment, mais j'espère que ce n'est pas le vôtre. Je vous connais assez pour savoir qu'il y a de l'opiniâtreté : on essaie de revenir, et cetera. Reconnaissons que vous n'avez pas pu convaincre tout le Gouvernement sur le sujet.

Voilà, Monsieur le Président, les quelques mots que je voulais vous dire sur ce texte.

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

M. Bellot (MR). – Monsieur le Ministre, le chemin a certes été compliqué depuis la première version, mais le texte final qui est annexé correspond, à mon sens, à la moins pire de ces deux versions. Un accord a été obtenu par le Gouvernement avec une série de demandes du groupe MR, notamment le maintien du facteur CO_2 pour les hybrides, l'élargissement des critères pour la réduction « Familles nombreuses » et la limitation à 9 000 euros.

Sur ce dernier point, j'entendais M. Florent tout à l'heure dire qu'il faut faire très attention car des voitures peu coûteuses peuvent être très lourdes et des voitures très coûteuses peuvent être très légères et ne vont même

pas payer 9 000 euros alors qu'elles sont assez puissantes.

(Réaction d'un intervenant)

C'est l'effet de marge. Il est évident que ce n'est pas avec la plus grande joie que nous accueillons le projet de décret, mais nous le soutiendrons, Monsieur le Ministre.

Il y a un certain nombre d'éléments. On peut considérer que la Déclaration de politique régionale est partiellement remplie, puisque seul le volet de la taxe de mise en circulation a pu aboutir. Le volet de la taxe de circulation a été abandonné après la première lecture. Je dois bien dire que l'avis du SPW Finances préconisait une réforme appliquée en deux temps, prenant conscience de la complexité de la matière. L'objectif de fiscalité globale inchangée sera difficile à évaluer en fonction du caractère très fluctuant des revenus de la TMC au cours des sept dernières années, mais aussi du caractère fluctuant des perspectives que l'on peut donner aux recettes.

Je rappelle tout de même que, dans les deux années à venir, il y a eu le décret Crucke et le décret Di Antonio. Que dit ce décret Di Antonio ? Le 1er janvier 2025, toutes les voitures Euro 3 doivent disparaître de la circulation en Wallonie et que, le 1er janvier 2026, ce sont toutes les Euro 4. C'est-à-dire que, en Wallonie, il y a 446 000 véhicules – 28 % du parc automobile – qui doivent disparaître du paysage et qui ne pourront plus circuler sur les routes wallonnes. La crainte de l'allongement de la durée de vie est déjà fixée. Les Euro 3 et les Euro 4, si l'on maintient l'application du décret, disparaissent du paysage et vont obliger les gens qui détenaient ces voitures – si les personnes les remplacent – de les remplacer par des Euro 5 et des Euro 6. La voiture est un peu une double nature chez les gens.

Posséder une voiture ou ne pas la posséder, c'est avoir le Graal ou ne pas l'avoir. Que les choses soient très claires. Je pense que de nombreuses personnes veulent avoir une voiture, deux voitures, trois voitures ou plus. Je le vois dans mon quartier : avant, il y avait une voiture par maison ; maintenant, des ménages de deux personnes possèdent quatre voitures. Je pense qu'il faudra aussi agir sur les comportements. Non seulement la révision des taxes aura sans doute un effet sur le changement de comportement du type de véhicule acheté, mais j'espère aussi que les uns et les autres prendront conscience qu'il est inutile d'avoir autant de véhicules. Évidemment, quand on a quatre voitures, deux ne roulent pas. Elles ne polluent donc pas, mais les gens paient des taxes.

Une première lecture des documents peut surprendre quand on voit le montant des taxes de mise en circulation des hybrides par rapport aux électriques et aux thermiques. Il y a une donnée que chacun doit prendre et conserver, à savoir la distance moyenne parcourue par jour par les Belges. Je n'ai pas la statistique wallonne, mais je vais vous donner le chiffre belge : 40 kilomètres par jour. Celles et ceux qui ont une voiture hybride ou qui vont en avoir une vont donc faire quasiment les deux tiers de leur parcours en électrique. L'avantage environnemental sera donc évident et enregistré.

On connaît toutes les faiblesses et les forces du système WTLP, puisque l'essai de la voiture se fait sur 23 kilomètres et, par définition, sur les 23 premiers kilomètres, il y a de grandes chances que vous rouliez uniquement à l'électrique, mais c'est la norme européenne. C'est parce que la déclaration gouvernementale a été négociée telle qu'elle est là : la masse, la puissance, le CO_2. Si j'avais été autour de la table – ce qui n'était pas le cas – j'aurais privilégié la norme Euro, sachant que le Gouvernement précédent avait pris la règle de faire partir les Euro 3 et les Euro 4, parce que cela avait de la cohérence. Si l'on définit des zones de basse émission, la Région wallonne va devenir une région de basse émission d'office si l'on maintient la mise en œuvre du décret précédent Di Antonio, comme je l'appelle, puisque les Euro 3 et Euro 4 vont disparaître.

Je pense que c'est une donnée qui devra d'ailleurs être prise en compte dans une prochaine réforme de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation. En effet, on sent bien que, d'ici 2035, il y aura encore d'autres étapes, et d'autres étapes seront indispensables si l'on veut être cohérent par rapport aux règles.

Quand on fait une analyse de certains véhicules – et j'ai une première question, Monsieur le Ministre –, la plupart des véhicules du parc automobile existant sortiront gagnants, mais l'impact ne sera que très peu visible pour les véhicules thermiques, car seuls les facteurs masse et CO_2 agiront, et ils sont ceux qui ont des variations plus limitées. Les vrais gagnants sont les hybrides, les électriques par leur masse et leur puissance. Je vais essayer de l'expliquer en termes techniques. Vous qui êtes ingénieur, vous le savez, mais d'autres ne le sont pas. Il faut savoir qu'une voiture électrique, pour développer la même puissance qu'une voiture thermique, doit avoir une puissance nominale plus élevée. Concrètement, si vous avez un véhicule de 200 chevaux ou 160 kilowatts, si vous voulez avoir le même correspondant en électrique, il faut minimum 50 % de puissance supplémentaire, parce que les moteurs électriques ne fonctionnent pas de la même manière que les moteurs thermiques. Le couple n'est pas le même en rendement habituel.

À l'avenir, il est évident que l'on ira vers une révision et, à mon avis, on n'attendra pas 10 ans avant d'avoir cette révision.

Il y a tout de même des résultats un peu surprenants. On parle beaucoup des grosses voitures, mais je vais

prendre un exemple de véhicule avec ces trois motorisations. Je peux prendre une autre marque, je ne défends pas une marque. Si vous prenez une Volvo XC40, ce n'est pas par définition une voiture grande routière, c'est une voiture intermédiaire. C'est surprenant de voir le niveau de taxe important qui va être atteint. Si je compare à une voiture d'une autre marque qui a la même forme et qui est moins lourde… Statistiquement, sur une vingtaine de véhicules, Volvo a été classée deuxième voiture au monde la plus sûre pour le conducteur du fait de sa structure. Il y a des véhicules où quasiment tout est en plastique, sauf l'ébauche de châssis. Il y en a d'autres qui sont plus résistantes. Comme Volvo a l'objectif zéro tué en Suède en 2030, ils font ce qu'il faut. Volvo est donc pénalisé par sa masse et forcément un peu par sa puissance. Elle n'allait pas avoir un moteur de 100 kilowatts dans une voiture qui pèse deux tonnes.

Quand je vois la répartition des charges, il va falloir expliquer – il faut être très pédagogue – pourquoi la voiture essence aura un niveau de taxe inférieur à la voiture électrique. À l'époque où l'on est en train d'expliquer aux gens de verdir leur véhicule, c'est quand même compliqué.

L'hybride, c'est 10 % de la taxe de la voiture électrique.

Aujourd'hui, je rencontre pas mal de citoyens. Souvent, le PTB dit : « Nous avons rencontré Joséphine ou Joseph ou Marcel ». Nous rencontrons tous des citoyens qui ne savent pas quel véhicule acheter, ils ne savent pas s'ils doivent acheter une hybride, une électrique, et cetera. Il y a le facteur coût : une voiture électrique coûte 15 % à 20 % plus cher qu'une voiture thermique et une hybride entre les deux.

Monsieur le Ministre, ne serait-il pas utile – je ne sais pas qui va le faire, peut-être pas vous, peut-être la FEBIAC ou Traxio, je ne sais pas qui – d'avoir un simulateur, pour que les gens sachent les taxes qu'ils vont payer ? On sait l'avoir avec les voitures que l'on achète aujourd'hui.

Toutes les voitures sont dédicacées en hybride, en électrique, pour chaque modèle c'est fois trois. Avez-vous l'intention, à un niveau ou à un autre, d'avoir un simulateur de calcul de la taxe de mise en circulation ?

Je vais aussi évoquer un autre élément : ce décret règle le problème des motos électriques à 50 euros. Pour les motos hydrogène, nous verrons. Pour des bateaux et des aéronefs où le forfait à 60 euros est porté non pas à 10 ans, mais à 15 ans. Je pense que chacun est appelé à participer.

Dans le triangle pouvoir d'achat-objectifs environnementaux-comportements à l'achat, la limite à 9 000 euros ce n'est déjà pas mal. Je rappelle que, si l'on n'avait pas cette limite, des voitures montent à 17 000 ou 18 000 euros. C'est raisonnable de la mettre à 9 000 euros, c'est intermédiaire.

La Belgique est un pays ouvert et, jusqu'il y a peu, on avait beaucoup de leasings. Les *leasers* étaient essentiellement en Flandre. Je vois de plus en plus dans ma région – c'est très répandu en province de Luxembourg, suivi de Liège et de Namur – des voitures de leasing luxembourgeoises. Ils ont apparemment trouvé un mécanisme de location ou leasing. Il faut en tenir compte.

La réforme a été loin d'être simple, elle a été confrontée à de nombreuses difficultés. Vous avez recueilli des avis, vous avez tenu compte de nombreux avis. Face à un objectif cité dans la Déclaration de politique régionale qui fut loin d'être clair, tant les paramètres étaient ciblés, il fallait trouver un équilibre correct, car toute réforme fiscale implique des gagnants, mais surtout des perdants ; ne pas faire de l'écologie punitive en maintenant les recettes, cela a pu être assuré grâce au plafond des 9 000 euros, ce qui empêche diverses fuites de revenus, notamment à travers les leasings.

Les familles nombreuses qui ont besoin d'une voiture spécifique à leurs besoins bénéficieront d'une réduction de 100 euros qui permet pour la plupart des familles de trois enfants de gommer la différence que la réforme engendre. On a fait des simulations sur les différents véhicules. J'ai une précision à ce niveau : certaines familles nombreuses ont deux véhicules, parce qu'une fois l'un conduit les enfants à l'école, et une fois c'est l'autre. Est-ce acquis pour un seul véhicule ?

En ce qui concerne la voiture électrique – je ne vais pas entrer dans l'alimentation électrique – de votre analyse, l'électrique est-il à ce jour aussi avantageux que ce qui a été annoncé ? La production électrique nécessite un certain nombre d'outils de production.

Si l'on prend les jours favorables d'il y a 15 jours, on était à plus ou moins 60 grammes de CO_2 par équivalent kilowattheure. En hiver, on approche les 200, sachant qu'une voiture consomme 20 kilowattheures aux 100 kilomètres. Cela mérite d'être analysé en terme environnemental.

Concrètement, la mesure de disparition des Euro 3 et Euro 4 en 2025 et en 2026 va-t-elle être mise en œuvre ? Si oui, quelles sont les perspectives de renouvellement du parc ?

Vous allez me dire que c'est une question de comportement. La question sous-jacente est : concrètement, les arrêtés d'application vont-ils être pris pour expliquer comment mettre en œuvre ce décret précédent, et cetera ?

Enfin, pourquoi ne pas avoir retenu la norme Euro ? Au départ, j'avais cru comprendre que l'on ne retenait pas la norme Euro à cause des zones de basse émission.

Cependant, dès l'instant où l'on bannit les Euro 3 et Euro 4, hormis les *oldtimers*, et cetera, ce n'est pas concerné, pourquoi ? Est-ce uniquement la Déclaration de politique régionale qui a primé ? Ou dans un futur à moyen terme, serait-il cohérent de retenir les normes Euro dans la classification ? C'est ce qui est retenu en Flandre, c'est ce qui est retenu en Hollande, c'est ce que le Danemark a retenu, c'est ce que certains Länder allemands ont mis en œuvre. C'est une référence qui est aussi forte, voire plus cohérente que la WLTP, qui est une norme européenne, mais je sens qu'à la Commission européenne, ils sont prêts à porter les 23 kilomètres à 70 kilomètres pour déterminer les émissions de CO_2 d'un véhicule hybride.

Voilà, Monsieur le Ministre, les quelques questions et réflexions que je souhaitais mener avec vous.

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

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

M. Hermant (PTB). – Chers collègues, Monsieur le Ministre, comme beaucoup de familles wallonnes, dès que j'ouvre ma boîte aux lettres, j'ai une crainte, c'est de recevoir une taxe : taxe poubelle, taxe de mise en circulation, taxe de circulation, et cetera. Toutes ces taxes sont un poids pour la population. Cela pèse. On a déjà des salaires qui sont tendus, le coût de la vie est très élevé – je vois qu'il y a des gens qui rigolent. La vie est très chère. Tout augmente, et donc l'aspect taxe que l'on reçoit à travers la taxe poubelle est particulièrement désagréable. De la part du parti socialiste, je trouve très dommage de ne pas reconnaître qu'une taxe est, par nature, injuste parce qu'elle ne dépend pas des revenus de la personne qui la reçoit. C'est pour cette raison-là qu'au PTB, on trouve que c'est par nature asocial.

C'est asocial par nature mais, deuxièmement, si l'on punit – si vous me laissez terminer – si l'on pose une taxe mais qu'en même temps il n'y a pas d'alternative pour les gens, c'est encore pire. Les gens ressentent cela comme une injustice. On leur demande de l'argent, alors il n'y a pas d'alternative. Je me souviens, il y a quelques années, de Casimir – pour faire plaisir à M. Bellot – qui recevait sa taxe, son éco-bonus-malus, et qui me dit : « purée, j'ai acheté une voiture d'occasion, un break assez gros pour aller à la pêche, pour mettre ma canne à pêche, je me suis fait taxer de plusieurs centaines d'euros à cause de cette voiture, de cette vieille voiture d'occasion ».

C'est ce genre de cas auquel les gens sont confrontés. Dans mon village, près de Soignies pour ceux qui connaissent, il y avait un tram à la campagne. Il y avait une alternative à la voiture pour les gens. Je vis maintenant à La Louvière. Il y existait un tram. Le réseau de transport en commun était très fortement développé. Je ne parle pas du nombre de gares qui existaient dans la région du Centre, un nombre incalculable de gares et un réseau de chemin de fer très dense. Tout cela a disparu à cause de partis politiques qui sont présents dans cette salle et qui ont misé tout sur la voiture depuis les années 1950 et qui ont détruit le transport public.

Alors taxer les gens sans leur donner d'alternative, cela ne va pas.

Autre point, et d'autres l'ont dit avant moi, l'Inspection des finances demeure assez circonspecte quant à l'impact véritable de cette réforme de la fiscalité automobile sur le comportement des ménages, en particulier la classe moyenne, principal cœur de cible a priori, dès lors que les principaux freins à l'achat du véhicule électrique demeurent le prix d'achat sensiblement plus élevé et l'accès à un nombre suffisant de bornes ou de possibilités de rechargement, y compris au domicile. On est confronté à cela dans les communes.

Quant aux contribuables les plus aisés, il ne fait guère de doute que ceux-ci seront en mesure de s'acquitter de quelques centaines d'euros supplémentaires, voire le cas échéant, de recourir au *private lease,* impliquant une perte de recettes pour la Région.

En réalité, cette taxe va avoir assez peu de conséquences pratiques. En fait, cette dernière est très hypocrite parce que l'on utilise l'argument du climat, de la sécurité avec le poids, tout en sachant finalement que cela ne changera pratiquement rien sur le comportement des gens. Dès lors, le seul objectif de cette réforme est bien de garantir des recettes au niveau de la Région wallonne et non pas l'objectif écologique, comme on pourrait s'y attendre quand on entend l'exposé du ministre.

Vous dites à la presse que cela n'impactera que les gros monovolumes, que la toute grande majorité paiera moins.

On était demandeur – et d'autres l'ont également demandé – d'avoir une simulation pour toute une série de modèles vendus, les plus populaires, pour informer les gens sur le coût. Jusqu'ici, à part le petit tableau, nous n'avons rien vu. J'ai d'ailleurs essayé de retrouver les chiffres, mais je n'arrive même pas. Si je prends la C3 de 110 chevaux, j'obtiens un montant de base de 867 euros, qui est différent des chiffres que j'ai vus exposés là. Même en appliquant par la suite les coefficients appropriés, on n'arrive pas aux chiffres que vous donnez.

Je me demande donc qui serait impacté par cette réforme : qui va payer plus et qui va payer moins ? On a des doutes sur ce point, puisque vous ne fournissez pas de données complètes. D'autant plus que vous parlez d'une neutralité budgétaire, mais que d'un autre côté, les véhicules d'entreprise ne sont pas concernés par la réforme. Ce sont bien des voitures qui vont changer

fortement dans l'avenir, et qui vont faire baisser les revenus de la Région. Il y a une crainte que l'on aille chercher dans la poche des gens pour compenser cela.

Si l'argument principal que vous utilisez est l'impact sur le climat et sur la sécurité, pourquoi ne montrez-vous pas vous-même l'exemple ? Le Gouvernement wallon a toute une série de voitures que l'on a pu voir dans la presse. Vous avez une Tesla X100D de 2 358 kilos à 84 000 euros. La taxe va passer de 61,5 euros à 1 257 euros, si je ne me trompe pas. Pour une telle masse, et une énergie à fournir très importante, vous devez montrer l'exemple. Ce n'est pas du tout cela que l'on voit. Vous attendez que les gens changent de comportement, mais vous-même, vous ne balayez pas devant votre porte.

Bref, ce décret, pour nous, est purement budgétaire pour garantir les futures rentrées de la Région wallonne, qui resteront stables malgré l'achat de volumes moins gourmands en carburant. Si les gens s'appliquent à avoir un comportement plus écologique, le calcul garantit dans le futur que les recettes seront stables. D'autres l'ont dit, cette garantie, dans le futur, est à condition que le Gouvernement prenne des mesures qui doivent être, après, approuvées par le Parlement. La manière de faire est un peu bizarre. S'il existe un décret, normalement, c'est un autre décret qui doit pouvoir le modifier. Là, vous dites que ce sera au Gouvernement à modifier les deux coefficients, poids et CO_2.

Là, je voulais vous entendre aussi sur l'aspect démocratique de la mesure.

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

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Merci, Mesdames et Messieurs les parlementaires, pour vos différents commentaires. Vous avez bien compris les principes de cette réforme.

Je ne partage pas l'avis de M. Crucke sur le fait qu'il s'agirait d'un échec ou d'une réforme trop modeste. Vous avez raison, l'objectif initial, c'était de réformer l'ensemble de la fiscalité, c'est-à-dire – M. Crucke n'est plus là, mais il m'entendra, il me lira ou on lui rapportera – que nous souhaitions travailler également sur la taxe de mise en circulation. C'était mon objectif, je ne vais pas le cacher, je le dis depuis le début.

Toutefois, il faut bien admettre que l'on est sur un sujet extrêmement complexe, extrêmement sensible, qui a suscité des réactions en sens divers. Nous avions un objectif à mettre en œuvre, celui de la Déclaration de politique régionale.

Je réponds sur ce point également à M. Bellot, des choix de base ont été posés dans la Déclaration de politique régionale. On était dans l'application de cette dernière, c'est-à-dire que nous travaillions à fiscalité globale inchangée, au départ du CO_2 et au départ de la masse-puissance. Il restait encore des curseurs, des choix possibles, et cetera. C'est pour cela qu'il y a eu des études, et que beaucoup de travaux ont été menés. Là où je ne partage pas la conclusion de M. Crucke, c'est que cette réforme va diminuer le risque – à la grosse louche – par cinq, puisque l'on ne modifie que la taxe de mise en circulation.

Dès lors, on a très peu d'impact sur la recette de la taxe de circulation. On a un peu d'impact indirect, forcément, mais beaucoup plus limité. L'impact réel de la réforme est bien inférieur à un cinquième de ce qui aurait été fait au départ si l'on avait travaillé sur l'ensemble des deux volumes de recettes, parce que, comme je l'ai dit, la taxe de mise en circulation est la plus impactante sur le choix qui sera opéré du modèle. On va mettre sur le marché, si c'est un véhicule neuf, un véhicule qui va rester un certain nombre d'années et l'on va aussi impacter indirectement le marché de l'occasion. Or, c'est cela que l'on recherche. Ce n'était pas une réforme d'abord fiscale ou autre ; c'était une réforme de verdissement du parc automobile, pour faire en sorte que la taxation soit un signal, en particulier au moment de l'achat, puisque c'est au moment où l'on choisit son véhicule que l'on est influencé par certains paramètres.

De ce point de vue, la taxe de mise en circulation a un impact beaucoup plus important que ce qu'elle représente dans le volume des recettes. C'est en ce sens que je ne peux pas suivre cette conclusion d'une réforme qui serait trop limitée, mais il est vrai qu'elle a été limitée, tenant compte de l'ensemble des avis reçus, des avis qui n'étaient pas non plus convergents. On a ici, au contraire, une première étape qui est tout de même relativement convergente.

Il subsiste certains avis contraires ou certaines critiques, et vous vous en êtes fait également l'écho. Forcément, on ne fait pas une telle réforme sans qu'il y ait des avis divers, mais il y a quand même une convergence beaucoup plus grande, une simplicité et une lisibilité très importantes. Par exemple, vous faisiez référence, Monsieur Bellot, au système flamand ; je vous encourage à lire la formule flamande, qui est beaucoup plus compliquée. Ici, on a quelque chose de lisible. On a un système simple qui vise à donner un signal très clair.

M. Florent a évoqué la question des deux parents. Effectivement, si l'on a une situation de famille nombreuse dans chacune des deux familles nombreuses recomposées, on a effectivement accès à une réduction par ménage, y compris pour les gardes partagées.

Vous avez également évoqué, comme d'autres, la question des véhicules hybrides. Monsieur Bellot, j'espère vous convaincre un peu plus. Vous avez dit que c'était la moins mauvaise épure, mais je ne sais pas quelle autre épure était possible dans le cadre de l'accord de gouvernement. En tous les cas, vous avez raison de dire qu'il y a un soutien aux véhicules hybrides. C'est vrai. C'est une option qui a été prise par le Gouvernement suite à différents avis reçus et suite à l'arbitrage interne du Gouvernement. Vous avez raison. Il y a, d'une part, le côté des véhicules électriques où l'on a un double effet, c'est-à-dire que l'on vient d'une situation où les véhicules électriques ne sont quasiment pas taxés. Effectivement, les véhicules électriques plus importants seront désormais davantage taxés sur la mise en circulation, mais comme on ne touche pas à la taxe de circulation, ils gardent l'avantage sur celle-ci.

On sait très bien que le système actuel n'est absolument pas durable ; on ne peut pas rester dans cette situation – extrêmement inéquitable par ailleurs – où les véhicules électriques ne sont pas taxés ou quasiment pas taxés. À véhicule comparable, on revient dans un système où il y a une justice sociale également à l'intérieur de la gamme électrique, mais où le véhicule électrique est clairement avantagé par rapport aux véhicules thermiques. D'autre part, vous avez raison, il y a également un avantage pour les véhicules hybrides.

Ce qui est compliqué, c'est que l'impact réel des véhicules hybrides – comme vous l'avez dit également – est lié au comportement, et l'on ne sait pas mettre cela dans une formule. On ne sait pas vérifier individuellement l'usage de chaque véhicule hybride. Si le véhicule hybride est très mal utilisé, ce sera une taxation trop avantageuse. Mais ici, l'option n'est pas celle-là ; l'option est de dire que le véhicule hybride est un pas important vers les motorisations alternatives. Bien entendu, le but est que cela vise un usage correct des véhicules hybrides qui, effectivement, va maximiser l'usage de l'électrique.

Cela dit, vous parlez de 40 kilomètres par jour, mais ce n'est probablement pas la moyenne correcte sur les véhicules hybrides ; c'est la moyenne d'usage sur l'ensemble du parc. Si vous ne prenez que les véhicules hybrides, vous verrez probablement davantage de kilomètres par jour, mais je n'ai pas ces statistiques sous la main.

Effectivement, Monsieur Matagne, il y a un certain nombre de critères que tout le monde ne maîtrise pas. Oui. Était-ce le cas dans le système actuel ? Est-ce le cas dans le système flamand ? Je le répète, le système flamand est beaucoup plus compliqué. Je pense que l'on a ici quelque chose qui est quand même assez simple, qui va se traduire modèle par modèle. Le marché automobile va faire son travail, surtout qu'il y a un certain temps jusqu'à la mise en œuvre de la nouvelle taxation. On va s'approprier forcément ce nouveau système. C'est vrai que nous avons visé la lisibilité.

Quand vous dites : « Le SPW Finances ne vous a pas empêché de mener votre politique ». Non, bien sûr. Simplement, il y a eu un certain nombre d'éléments qui ont été évoqués en termes de lisibilité. Comme le Gouvernement avait fait le choix, lors de la première lecture, de garantir la neutralité budgétaire année par année, le système était devenu trop compliqué et posait aussi des difficultés de coexistence de différentes taxations au sein de la même année fiscale. Tous ces problèmes ont été résolus en revenant à la question uniquement de la mise en œuvre de la taxe de mise en circulation.

J'attire votre attention aussi sur le fait que l'avis du SPW Finances a bien porté sur la première lecture. Forcément, un certain nombre de choses ont évolué depuis certains avis. C'est pareil pour d'autres avis également.

Monsieur Fontaine, vous évoquiez la question de l'évaluation.

D'abord, si vous vous en rappelez, quand j'étais parlementaire, j'étais déjà extrêmement défenseur de l'évaluation des législations d'une manière générale. On doit toujours examiner les impacts de ce que l'on fait et on ne sait pas totalement les prédire. D'ailleurs, ce que l'on fait ici sur la prévision en termes de recettes est basé sur des hypothèses dont on ne sait pas déterminer mathématiquement aujourd'hui quel sera le comportement individuel de chaque personne dans les prochaines années. On ne sait pas savoir quelle sera la politique de chaque constructeur de voitures dans les prochaines années, et cetera.

Il y a des évolutions majeures dans les comportements, notamment de mobilité, de télétravail entre autres qui font qu'il y a quand même beaucoup d'incertitudes. L'objectif – c'est dans ce sens que l'on a travaillé – est d'avoir une neutralité budgétaire globale, mais il y a une marge d'erreur. Il faudra, d'une part, suivre année après année l'évolution des comportements et l'impact sur les recettes et, d'autre part, évaluer l'impact sur les comportements de la taxation telle qu'elle est prévue. Elle vise à donner un signal clair. Néanmoins, tout cela devrait être aussi vérifié dans le temps et éventuellement adapté.

C'est vrai que vous évoquiez, je pense que c'est M. Crucke, le fait que le Gouvernement pouvait changer seul. Il peut changer seul, mais il doit venir directement au Parlement, comme vous l'aurez vu dans les textes. Il y a une nécessité de validation par le Parlement.

Concernant les véhicules de leasing, vous avez vu également que nous avons modifié, suite à l'avis du Conseil d'État, l'exposé des motifs d'une manière telle que ce contact sera pris avec les autres entités sur cette question du leasing. Vous l'avez dit vous-même. C'est un sujet qui n'est pas nouveau. On sait bien qu'il est difficile à traiter. Mon collègue, le ministre du Budget

poursuivra ses contacts, même si l'on ne peut pas se positionner à la place des autres Régions. Je pense qu'ici, la réforme telle qu'elle est menée n'aggrave pas démesurément les risques en termes de leasing. On ne peut pas empêcher certains choix individuels, mais clairement, on n'est pas dans une fuite en avant. Il existe une partie de leasing déjà aujourd'hui et cela persistera au-delà de la réforme.

Monsieur Matagne, vous évoquiez la question de la vignette autoroutière. C'est vrai que ce n'est pas le choix qui a été opéré par le Gouvernement, puisque ce n'était pas non plus ce qui était prévu dans l'accord du Gouvernement. On ne s'est jamais caché par rapport à cela. Il faut aussi mesurer que, dans le cadre de la nouvelle directive Eurovignette, les États membres ne peuvent plus instaurer de péage sur base forfaitaire. Cela veut dire que les redevances routières doivent être fondées sur la distance parcourue et non pas sur la durée. L'étude Fairway a pu aussi évoquer la question des coûts de mise en place d'un système de vignette. Cette approche n'a pas été à l'ordre du jour. Depuis le début de la législature, on n'a clairement pas fait ce choix, même si j'entends bien que vous le ré-évoquez.

Vous évoquez aussi l'hypothèse d'augmentation de recettes pour améliorer le réseau. J'entends bien.

Cependant, on n'est plus dans la neutralité budgétaire qui a aussi été clairement annoncée. Si l'on annonçait notre volonté d'avoir des recettes supplémentaires et de quitter la neutralité budgétaire, on aurait d'autres critiques. C'est un choix qui a été fait depuis le début, c'est la neutralité budgétaire, dans une optique la plus juste possible, puisque l'on ne peut pas totalement prédire l'évolution des choses au niveau des comportements.

Sur les calculs au niveau des véhicules électriques, vous avez d'une part le facteur CO_2/x qui est mis à un, qui est neutralisé. Il reste les autres facteurs de la formule.

Les 32 grammes que vous évoquez justifient le facteur de pondération de 0,22, le facteur C pour les véhicules électriques. Il divise par 5 le montant pour les électriques. Quand vous dites 136, et cetera, c'est 132 sur 136 qui arrivent à 0,22, c'est-à-dire que les 32 ne sont pas l'émission de CO_2.

Ils sont liés à la production électrique équivalente sur base de l'existant de la fourniture électrique telle que nous la connaissons et qui est liée à différentes sources d'énergie. C'est ce qui amène au facteur diminuant pour le montant de l'électrique.

Bien sûr que l'on rejoint la question des bornes de recharge. C'est tout un débat, je ne sais pas si c'est utile de mener toute cette discussion maintenant, parce que l'on a déjà eu plusieurs discussions sur le réseau de recharge électrique. On peut en reparler également.

Ce que je voudrais dire, c'est que dans la question des électriques, on ne vise pas que les grands déplacements. C'est pour cela aussi que les petits modèles sont spécialement avantagés. C'est évident qu'il est intéressant en ville de déployer les petits véhicules électriques qui vont être très positifs pour la qualité de l'air et qui vont aussi diminuer l'emprise en ville. Il n'y a pas qu'eux.

Il ne faut pas voir les véhicules électriques comme le transit et les recharges rapides sur les autoroutes. C'est une des dimensions sur laquelle nous travaillons avec la SOFICO et avec les différents constructeurs et installateurs de bornes électriques, mais cela n'est pas du tout le seul déploiement de l'électrique.

J'ai une bonne nouvelle par rapport à la question que l'on m'a posée régulièrement. J'ai bien changé de voiture, Monsieur Matagne, puisque je roule désormais en Skoda, toujours électrique, modèle qui n'existait pas au début de mon mandat. J'ai peut-être fait une erreur, parce que cela m'a valu quelques commentaires durant plusieurs années. J'avais cru que c'était positif de donner le signal de l'électrique. C'est vrai qu'il y a eu des critiques au niveau du type de voiture, parce qu'il y avait peu de modèles disponibles. Dans ma fonction, je travaille plusieurs heures par jour, très souvent dans la voiture. Je ne pourrais pas rouler en Zoé, si vous voulez faire ce genre de comparaison. Par contre, il est vrai qu'aujourd'hui vous avez différents modèles électriques avec des autonomies comparables, mais moins puissants, moins chers, moins lourds, qui sont déployés sur le marché. C'est le cas du modèle que j'ai choisi, mais il y en a d'autres. Cela répond à un engagement que j'avais pris vis-à-vis de vous, si je me rappelle bien. Vous m'aviez interrogé plusieurs fois à ce sujet. Comme vous l'évoquez aujourd'hui, je me permets également de le faire.

Je poursuis dans les différents commentaires. Par rapport à la MMA, ce choix est un choix technique d'utiliser la MMA, parce que l'information est disponible. C'est aussi représentatif de la charge réelle la plupart du temps.

Cela a du sens d'utiliser certains indicateurs. C'est un choix de sécurité, je dirais, qui a été pris en termes de disponibilité des informations, et non pas un calcul quelconque. C'est d'abord la disponibilité de l'information qui a été prise en compte par le Gouvernement.

Concernant la question de la projection budgétaire, Monsieur Crucke, nous avons demandé au centre de l'ULB en collaboration avec l'Administration fiscale, d'examiner les impacts de l'évolution du modèle.

De nouveau, sous réserve d'hypothèses, on est dans la marge d'erreur de la neutralité budgétaire, c'est-à-dire que vous allez avoir une recette un peu plus élevée de la taxe de mise en circulation, mais il faut décompter

l'impact de la réduction au niveau des véhicules familiaux, en tout cas le risque que l'on peut prendre, que l'on peut évoquer sur la question des véhicules de leasing, même s'il est devenu plus limité, comme l'impact également indirect sur la recette de la taxe de circulation, puisqu'on ne modifie pas la taxe de circulation, mais le parc va évoluer progressivement, lentement, la réforme n'ayant d'impact qu'à partir de 2025.

Forcément, s'il y a verdissement du parc et que le choix de modèle change, cela va s'impacter dans la taxe de mise en circulation dans les formules existantes que nous ne changeons pas. L'un dans l'autre, on arrive grosso modo à la neutralité budgétaire, mais elle est impossible à établir à l'euro près et de manière certaine. C'est la raison pour laquelle il faudra poursuivre cette attention année après année.

Monsieur Bellot, vous m'interrogez sur la question du décret « Basses émissions ». Sur ce point, je vous invite à interroger ma collègue la ministre Tellier, puisque c'est de son ressort. Effectivement, c'est une autre législation qui préexistait et qui n'est pas modifiée par ce texte-ci, mais cela est de son ressort. Bien sûr, cela a directement un impact également sur le parc automobile, mais c'est de son ressort parce que c'est une législation sur la qualité de l'air. C'est cela qui a fondé cette législation.

Vous avez pris les véhicules Volvo XC40, mais j'ai l'impression qu'il y a eu confusion dans les montants puisque, au niveau des véhicules essence, on a une augmentation à 3 323 euros, ce qui est presque le double du montant pour l'électrique avec le nouveau système. Partant, l'essence est clairement plus chère que l'électrique. Par contre, l'hybride est effectivement plus intéressante vu le choix qui a été fait du facteur 0,8.

Ensuite, Monsieur Bellot, vous évoquiez aussi le fait que vous connaissez davantage de familles où il y avait deux véhicules par famille. C'est tout à fait possible et je pense qu'il y a aussi des situations diverses suivant les régions ou les sous-régions de Wallonie. Néanmoins, je pense que l'on peut aussi admettre qu'il y a aussi de plus en plus de jeunes et spécialement en ville, parce que c'est un choix qui va souvent de pair, qui choisissent de vivre sans voiture, avec d'autres modes de transport ou avec les voitures partagées, ou même parfois de ne pas passer leur permis. C'est une tendance qui est aussi croissante ces dernières années. Plusieurs choses coexistent. Nous devons en tous les cas bien considérer que le verdissement du parc est une nécessité, mais c'est tout à fait insuffisant. Il faut aussi diminuer l'usage global de la voiture, le nombre de voitures et le nombre de kilomètres parcourus. De préférence, il faudrait augmenter le nombre de personnes par véhicules plutôt que de multiplier les véhicules, mais ce sont différentes politiques complémentaires les unes aux autres.

Voilà, j'ai l'impression que l'on a plus ou moins fait le tour des questions, Monsieur le Président. Je surveille quand même.

Quelle était votre question sur les familles nombreuses ?

(Réaction d'un intervenant)

Oui, c'est bien un véhicule par famille recomposée. Par ménage, oui, c'est cela, mais c'est bien un par famille, effectivement. De plus, sur les plafonds, on a effectivement remis un plafond à 9 000 euros, sinon on serait plus haut. Je pense que c'est raisonnable d'avoir un plafond. Néanmoins, on a beaucoup de véhicules qui sont beaucoup plus bas que le plafond.

Je comprends bien que M. Hermant soit embêté par les différentes taxes. C'est un débat plus vaste et qui est à mettre en relation aussi avec la fiscalité générale bien entendu. Puisqu'il n'y a pas que les taxes forfaitaires, il y a aussi la taxe sur les revenus, l'imposition générale.

Pour le reste, vous dites : « On a des doutes sur qui va payer plus ». Je suis un peu plus surpris parce que c'est totalement transparent. Vous avez toutes les données, vous avez la formule.

Enfin, ce sera d'application dans deux ans. Par conséquent, tout cela va être publié dans les catalogues de voitures et ce sera complètement disponible.

Ce qui est clair, c'est que de très nombreux véhicules vont aboutir à une taxation moins élevée qu'aujourd'hui. Cela se joue parfois sur des montants limités ; ce n'est pas forcément divisé par 10, cela peut être plus modéré dans les variations. En tout cas, de très nombreux véhicules vont se retrouver avec des taxations moins élevées qu'aujourd'hui. Chaque choix d'achat de véhicule permettra de sélectionner entre plusieurs véhicules. Vous avez toujours le choix de prendre des véhicules moins émetteurs de CO_2 et moins lourds.

Dès lors, je pense que personne ne se trouve dans une situation d'être piégé par rapport à l'achat de son véhicule.

Je pense avoir répondu à l'ensemble des questions.

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

M. Florent (Ecolo). – Merci au ministre pour ses réponses. Il a effectivement répondu à mes questions. Voici quelques commentaires que j'aimerais apporter.

Monsieur Matagne, j'avais mal compris votre question ou en tout cas j'étais étonné que vous annonciez un coefficient de un pour les véhicules électriques. On a bien compris qu'il y avait un coefficient très avantageux pour le carburant électrique qui est de 0,09 pour les petites motorisations et de 0,18 pour le moyen de gamme. Une fois que l'on passe au-

delà de 160 kilowatts, on est à 0,26, ce qui reste un coefficient avantageux. Cela permet, comme M. le Ministre l'a expliqué, une progressivité par rapport à ces véhicules.

Concernant votre remarque sur la Tesla Model 3, vous semblez regretter les 1 600 euros et j'ai fait un ensemble de simulations. J'ai notamment simulé le décret que vous aviez déposé en début de législature avec l'amendement ; j'arrive, pour l'ensemble des véhicules électriques avec votre calcul, à chaque fois au plafond que vous aviez fixé, soit 10 000 euros pour l'ensemble des véhicules électriques. Finalement, je crois que vous auriez plus de plaisir avec ce principe-ci. D'autant que, de mémoire, votre proposition de décret s'intitulait « Proposition de décret visant à favoriser les véhicules électriques ». Je m'étonne dès lors un peu de votre remarque.

Concernant la vignette autoroutière, le ministre a bien expliqué qu'aujourd'hui, ce qui était possible aux yeux du droit européen, c'était une vignette sur la distance parcourue. Ôtez-moi d'un doute, vous ne préconisez pas une vignette kilométrique ? Ou alors je vous ai mal compris aussi.

J'ai également un petit commentaire concernant le plafond des 9 000 euros. Je tiens à rassurer M. Bellot : avec toutes les simulations que j'ai faites ce week-end par rapport à différents véhicules, il n'y a pas de petit véhicule un peu puissant qui atteindra les 9 000 euros, ou alors on ne voit pas le même véhicule. Les 9 000 euros, c'est pour un certain segment. Je prends l'exemple de la XC90 diesel 235 chevaux, d'une valeur de 74 000 euros, elle va effectivement atteindre ce montant. Je me dis qu'il y a peut-être une discrimination dans ce segment très puissant et très lourd parce que la Ferrari Enzo de 485 kilowatts, d'une valeur de 675 000 euros va aussi atteindre 9 000 euros.

(Réaction d'un intervenant)

Oui, d'accord, la Rolls-Royce, la Porsche Cayenne, et cetera ; l'ensemble de ces véhicules va atteindre les 9 000 euros. Vous n'avez dès lors plus du tout de progressivité : à partir du moment où vous êtes au plafond, quel que soit le véhicule, même ultramoderne ou ultra luxueux, il y aura les mêmes 9 000 euros. Je me dis que l'on a peut-être manqué une certaine justice fiscale entre les plus riches.

Concernant l'électrique, toutes les analyses sérieuses confirment que l'avantage écologique va pour ces véhicules, quel que soit le mix énergétique. Je vous invite à lire le rapport de l'ADEME, publié il y a quelques années sur le sujet, qui pointe l'avantage écologique, étant donné qu'il y a une performance énergétique par rapport au thermique jusqu'à parfois trois fois plus performant. Mais effectivement, toutes les études disent aussi que cela dépend du type de véhicule électrique. Les véhicules électriques, qui sont beaucoup plus lourds et beaucoup plus puissants perdent, de par la masse de la voiture, un peu de cet avantage.

Vous avez cité la Volvo XC40. En faisant pas mal de simulations, il faudrait toujours avoir en tête que les modèles sont très diversifiés.

Si vous allez sur l'argus XC40 essence, vous avez directement un éventail de véhicules très différents.

J'en prends deux : le XC40, 197 chevaux à 54 000 euros, va avoir une TMC de 3 300 euros. Mais pour la XC40, 163 chevaux, la TMC est de 1 650 euros. Cela dépend de la masse et du kilowatt, forcément, c'est ce que l'on vote aujourd'hui, mais un modèle n'est pas forcément équivalent au modèle qui porte le même nom. Il faut aller dans le détail.

Je n'ai pas bien compris, concernant la zone de basses émissions, Monsieur Bellot, si vous souteniez ou non l'issue pour les 25 % de véhicules d'ici 2026, puisque c'est un décret qui a été voté sous le Gouvernement précédent MR-cdH, un décret Di Antonio. Je précise tout de suite que nous nous étions abstenus parce que nous avions de sérieux doutes sur la pertinence écologique et également sur les impacts sur la ruralité. Nous craignions, en fait, que cela punisse certains véhicules et je n'ai pas compris si vous souhaitiez la mettre en œuvre en 2026 ou non. Cela vaut peut-être la peine d'être éclairci.

J'en viens à l'intervention lunaire de M. Hermant.

Je vais simplement reprendre une ligne de votre programme en 2019, que je trouve intéressante. Je cite : « Nous rendons la taxe de circulation plus équitable et plus durable en la rendant proportionnelle au poids et à la cylindrée de la voiture immatriculée ». En fait, ce n'est pas mal et c'est exactement ce que ce décret propose de faire.

Vous venez avec une intervention contre le principe de contribution fiscale « quelle qu'elle soit », selon vos propres termes. Je ne sais pas comment vous comptez ensuite financer les services publics. Avec une telle orientation libertarienne, êtes-vous toujours de gauche ? Je pose la question.

Ce que l'on met en place ici, c'est corriger les injustices fiscales. C'est mettre plus d'équitabilité et proposer une taxe plus équitable et plus durable. C'est exactement ce que nous nous apprêtons à voter. C'est une réforme qui va avantager 75 % des véhicules aujourd'hui, qui sont des plus petits véhicules, des moyens véhicules ; 75 % vont être avantagés. En réalité, vous vous opposez à une réforme qui va bénéficier à une classe travailleuse qui roule en Citroën C3, en Dacia Sandero ou en Fiat Punto. Mais on a bien compris un certain glissement depuis quelque temps sur cette question. Votre cible est celle d'une classe travailleuse qui roule en XC40, vous l'avez dit vous-même. Cela m'étonne. On voit d'ailleurs une connexion inattendue

MR-PTB sur cette question de la XC40 ; je ferme ici le petit clin d'œil.

Néanmoins, votre positionnement est incompréhensible. On a une vraie réforme avec un avantage à la fois écologique, à la fois social et vous allez vous opposer à cela. C'est la réalité. Contrairement à ce que vous aviez annoncé dans votre programme, contrairement à ce que vous aviez mis dans votre programme. Je retiens cela, mais également votre logorrhée contre la contribution fiscale de citoyens en général qui permet de payer l'entretien des routes, de payer les écoles, les hôpitaux dont on a besoin. Je l'assume. Je le fais porter par ceux qui ont les moyens d'avoir une voiture plus puissante et plus lourde et je m'étonne véritablement de votre positionnement aujourd'hui.

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

M. Matagne (Les Engagés). – Merci à M. le Ministre d'avoir pris la peine de répondre à mes questions, à mes remarques même si, effectivement, on ne sera pas d'accord sur tous les points.

Comme vous dites que l'on a toujours le choix de prendre des véhicules moins lourds, moins émetteurs.

Vous dites aussi que vous passez beaucoup de temps dans votre voiture, que vous y travaillez souvent, que vous avez besoin d'espace, ce que je peux entendre et comprendre.

C'était dès lors votre choix de prendre une Tesla Modèle X. Vous auriez pu aussi prendre une Nissan Leaf, qui est la voiture électrique la plus vendue au monde, je pense, plus spacieuse qu'une Zoe, moins spacieuse qu'une Tesla Model X, mais j'entends votre argumentaire.

Concernant la vignette, cela fait partie des éléments que nous défendons dans ma formation politique. Je profitais de l'occasion pour la remettre sur la table. Par contre, j'aimerais corriger votre propos. Vous dites qu'une redevance forfaitaire est interdite : uniquement pour les poids lourds, car pour les véhicules individuels, ce n'est pas interdit, à condition – vous le savez, je ne vais pas vous l'apprendre – de ne pas créer de compensation, ce que l'Allemagne avait essayé de faire, et c'est pour cela qu'elle s'est vu ramener sur le droit chemin par l'Europe.

Concernant le coefficient CO_2, je ne parlais pas du critère « carburant », mais je parlais bien du critère « CO_2/x ». C'est en page 15 de votre projet de décret. Vous dites que le coefficient CO_2/x est de 1, par défaut, pour les véhicules électriques spécialement. Je considère qu'il y a une forme de discrimination, parce que cela prouve que, à partir d'un certain taux, un véhicule hybride, qui émet plus de CO_2 qu'un véhicule électrique par définition, puisque quand il roule, un véhicule électrique – à l'usage, entendons-nous bien – n'émet pas de CO_2, l'on favorise le véhicule hybride qui émet quand même un gaz à effet de serre, le CO_2 en l'occurrence. Qui plus est, je souhaitais que l'on tente de corriger la différence entre la théorie sur papier, où un véhicule hybride émet 30 grammes ou 50 grammes de CO_2 – c'est ce que les constructeurs nous annoncent – et la réalité, où l'on sait qu'il n'est pas utilisé de manière optimale. On sait que, dans la réalité, ces taux montent à plus de 100 grammes par kilomètre. C'est ce que j'aurais souhaité que l'on essaie de corriger via votre projet de décret.

Concernant la MMA, j'entends que c'est une information que vous pouvez obtenir plus facilement, vous l'avez déjà, par ailleurs.

Par contre, j'aimerais aussi corriger vos propos. La MMA, ce n'est pas l'usage que l'on fait quotidiennement du véhicule. Aucun véhicule ne fonctionne, la plupart du temps, avec cinq personnes à bord et des bagages. La plupart du temps – c'est ce que l'on regrette –, on est seul dans son véhicule. C'est pour cela que j'aimerais que l'on prenne la masse du véhicule ou le poids, comme on le dit communément dans nos foyers. En effet, cela représente réellement les efforts d'ingénierie fournis par les constructeurs automobiles. Il y a des voitures qui sont plus légères que d'autres et qui seraient moins sanctionnées. Cela ne veut pas dire que leur masse maximale autorisée, leur capacité d'embarquer du chargement, est inférieure.

J'entends aussi que plusieurs parlementaires de la majorité appellent déjà à une réforme, pas imminente, mais en tout cas proche de votre projet de réforme. Cela montre quand même que l'on ne sait pas aboutir à un document qui satisfait tout le monde.

Je me permets, Monsieur le Président, tant que j'ai la parole, parce que j'ai encore quelques précisions à demander au ministre, et après je laisserai mon collègue, M. Crucke, poursuivre, de souligner que l'on n'a pas parlé des autocaravanes. Monsieur le Ministre, comme vous le savez, ce que l'on appelle le décret Dolimont a corrigé une carence au niveau des autocaravanes en mars 2023. S'en est suivi, en avril, votre projet de texte, qui a été envoyé au Conseil d'État, retour du Conseil d'État en juin, mais, dans votre projet de texte qui a été envoyé au Conseil d'État, sauf erreur de ma part, les autocaravanes n'y apparaissaient pas. Puis, elles reviennent dans la troisième lecture. Je voudrais – j'imagine que non – votre précision sur le fait que vous n'avez pas essayé d'échapper au Conseil d'État sur ce point précis, parce que l'on sait qu'elles pourraient être sanctionnées avec la réforme qui est mise ici sur la table. Cela voudrait dire que l'on recommence ce que l'on a vécu il y a quelques mois. J'imagine que ce n'est pas votre but, mais j'aimerais l'entendre de vive voix.

Concernant le plafonnement de la TMC à 9 000 euros, si ces montants devaient être indexés, l'indexation s'appliquerait-elle ou plafonne-t-on, quoi

qu'il arrive, à 9 000 euros ? Cela voudrait-il dire que, si l'on est déjà au plafond, on ne subit jamais l'indexation ? C'est une question, entendons-nous bien, ce n'est pas une critique.

Pour les enfants à charge et la réduction, vous avez apporté une réponse.

Concernant le leasing, puisque l'on apporte une modification de la législation, en l'absence d'accord de coopération, sauf erreur de ma part, quelle est la législation qui va être appliquée pour les *leasers* ? J'aimerais que l'on puisse avoir une précision sur ce point.

Mon excellent juriste à ma gauche me rappelle que je ne vous ai pas questionné sur l'accès concernant le Service public de Wallonie. A-t-il accès au registre national pour vérifier les informations concernant les enfants à charge ? Puisque vous allez octroyer une réduction pour les enfants à charge, j'aimerais savoir si le SPW a accès ou non à cette information.

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

M. Crucke (Les Engagés). – Je ferai quatre observations.

La première concerne les projections du professeur Bayenet. Le ministre nous dit que l'on est dans les marges d'erreur. Quel est le pourcentage de ces marges d'erreur ? Je n'ai pas vu ce texte. Peut-il nous en dire plus à cet égard ? Je maintiens que l'on pourrait demander un approfondissement du questionnement soulevé et avoir effectivement un texte plus approfondi en termes d'analyse. Si l'on pouvait déjà me répondre sur cet élément, cela me plairait.

Deuxièmement, il sera précisé que la lecture du SPW Finances était une première lecture du texte. Très bien, mais rien n'empêche de demander une nouvelle lecture. On a le temps puisque c'est pour le mois de septembre. Je suggérerais qu'on le fasse parce que c'est tout de même le SPW Finances qui va devoir l'appliquer. C'est lui qui va recevoir toutes les critiques par la suite. Vous savez comme moi que, les ministres, ils arrivent, ils partent, mais l'administration, elle, reste en place.

Troisièmement, j'ai été étonné de vous entendre sur la délégation à l'exécutif où, clairement, vous confirmez l'anticonstitutionnalité du texte. Vous dites que vous allez décider et que le Parlement se prononcera après. Je vous rappelle que la jurisprudence du Conseil d'État est très claire : dans une matière qui est réservée au Parlement – ce qui est le cas pour les matières fiscales –, il faut respecter, lorsque l'on cède une partie de la compétence ou la compétence à l'exécutif, des balises extrêmement strictes :

- limitation dans le temps – or ici, on a une délégation qui est permanente, sans lien avec une situation de crise. Or une situation de crise, on sait ce que cela a été quand on a eu la crise covid ;
- la situation d'une crise qui impose elle-même une durée adéquate est fixée par le texte. Or ici, il n'y a pas de situation de crise, ce n'est pas fixé non plus dans le texte ;
- les buts, la matière et l'objet des pouvoirs spéciaux sont définis strictement. Or ici, on ne connaît que l'objet – les coefficients – et pas les raisons qui ont imposé cette délégation ;
- la confirmation doit se faire dans un délai court. Vous dites que cela viendra directement au Parlement.

On est dans une matière où la perte de recettes, parce que c'est cela qui vous renvoie vers la décision de la délégation de l'exécutif, ne parvient pas du jour au lendemain ; ce sont des éléments que l'on constate dans le temps. Il n'y a aucune raison que cette délégation se fasse vis-à-vis de l'exécutif. Il y a suffisamment de souplesse dans les textes au Parlement pour pouvoir venir, si besoin en est, vers le Parlement. Vous confirmez donc par vos dires l'anticonstitutionnalité du texte.

Quatrième observation, sur le leasing, là aussi, je vous lis ce que le Conseil d'État dit : « Compte tenu de la limitation de compétence résultant de l'article 4, paragraphe 3, de la loi spéciale de financement, la Région peut justifier une différence de traitement, à moins que cette différence repose sur un critère objectif et soit raisonnablement justifiée, auquel cas il n'est de toute façon pas question de discrimination par le fait que les autres Régions ne marquent pas leur accord avec une réforme dans le sens indiqué. Il n'en demeure toutefois pas moins que la Région doit mettre tout en œuvre pour parvenir à un accord de coopération, évitant autant que possible des discriminations ou, à tout le moins, limitant ces dernières. Eu égard aux articles 10 et 11 de la Constitution, la Région a par conséquent le devoir de prendre des initiatives en la matière, pour autant que tel ne soit pas déjà le cas. Il est recommandé d'apporter également des précisions plus concrètes sur ce point dans l'exposé des motifs ». Ce n'est pas le cas.

Vous me dites : « Oui, mais le ministre des Finances doit poursuivre ces discussions ». Ce n'est pas cela qu'il faut faire. Sur la base de ce texte-là, vous devez saisir vos collègues flamands et bruxellois. Je vous l'accorde, il est vraisemblable qu'ils vous répondront « non ». Néanmoins, vous dites : « je ne l'ai pas fait ».

Je reviens à la question du ministre Dolimont qui dit : « Je ne me suis pas occupé de cela. J'ai remballé chez le ministre Henry ».

Nous n'avons clairement pas effectué le travail a minima qu'impose le Conseil d'État. Il n'est peut-être pas trop tard pour le faire avant que le texte ne soit voté au Parlement, mais si ce n'est pas fait, je crains que nous ayons un nouveau motif pour considérer le texte

comme non conforme à la législation et à celle que le Conseil d'État est en droit de faire respecter.

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

M. Bellot (MR). – Je viens de faire un rapide calcul. La solution telle qu'elle est proposée aujourd'hui par le Gouvernement que vous portez, rend toujours très intéressante l'acquisition d'un véhicule électrique au niveau fiscal.

Pourquoi ? Parce que si, par exemple, je reprends une voiture électrique que l'on connaît, la Tesla, on a une taxe de mise en circulation qui passe de 61 euros à 1 500 euros, la taxe de circulation reste à 92 euros. Par contre, si vous prenez un modèle équivalent en hybride, ce dernier est certes plus intéressant en taxes de mise en circulation, mais en taxe de circulation annuelle, nous sommes aux alentours de 450 euros ou 500 euros.

Sur une durée de vie de 10 ans, le montant des taxes payées pour une voiture électrique reste la moitié des taxes que vous payez, même pour une hybride. Donc, la taxe de mise en circulation est beaucoup plus intéressante. Je pense qu'autour de cela il faudrait aussi que nous puissions faire de la pédagogie et je pense que c'est un texte équilibré où, comme vous l'avez dit, chacun est venu avec ses propres préoccupations. C'est la richesse aussi d'un gouvernement qui, au départ, peut parfois avoir des options relativement ouvertes et finalement aboutir sur un texte qui atteint ses objectifs. J'ai fait le calcul pour vous, pour une Tesla, comparée à une voiture du même gabarit et même plus au moins au même poids en véhicule thermique, nous arrivons finalement à une solution où l'électrique sera, sur une détention de 10 ans, plus intéressante. Cela démontre combien l'équilibre est retenu sur la base des objectifs, et cetera.

Dans tous les tableaux qui nous seront présentés, je pense qu'il faudrait peut-être ajouter cette comparaison de taxe annuelle entre l'ancien système et le nouveau compte tenu de cela, puisque le parc automobile wallon évolue dans cette moyenne de 10 ans.

Alors, Monsieur Florent, vous m'interpellez, êtes-vous favorable ou pas ? La question que je pose est qu'il y a des arrêtés d'application qui doivent être pris pour mettre en œuvre la mesure au 1er janvier 2025 et au 1er janvier 2026. Le 1er janvier 2026, c'est dans x années. Par contre, si nous voulons le mettre en œuvre le 1er janvier 2025, il est plus que temps de sortir des arrêtés maintenant ou alors nous procédons par cavalier budgétaire, ce que nous avons fait pour les Euro 1 et 2 pour les reporter de deux ans. Il y a deux ans ou l'année passée, nous avons reporté par cavalier de deux ans.

La matière n'est pas dans les mains du ministre Henry. Reportons-nous l'ensemble de deux ans, que faisons-nous ? D'un autre côté, les gens sont dans l'incertitude. Vont-ils acheter un nouveau véhicule ou reporter à plus tard ?

J'interrogerai la ministre Tellier à ce propos-là, de savoir ce qu'il en est, parce que 28 % du parc automobile wallon, ce n'est quand même pas rien. Il faut prévenir les détenteurs de certains véhicules que demain ils ne vaudront plus rien à part pour le vendre à l'étranger, ce qui n'est jamais que déplacer le problème environnemental. Ce sera sans doute le cas au départ, puis on verra pour après.

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

M. Fontaine (PS). – J'ai écouté attentivement tous les débats, qui sont très intéressants et très enrichissants. Par rapport à l'avantage du véhicule électrique par rapport à tous les autres véhicules, on a parlé de la TMC et de la taxe de circulation. Je rejoins M. Bellot à ce sujet, il va falloir être très pédagogue, parce qu'il y a des avantages autres.

Pour les entretiens, par exemple, certains vous coûtent 50 euros alors qu'un entretien moyen coûte 100 à 150 euros. Les entretiens se font tous les 30 000 kilomètres, voire tous les deux ans. Tous les deux ans, pour de gros rouleurs comme nous, c'est 100 000 kilomètres, vous n'avez pas d'entretien avant. Tout cela doit donc être expliqué : il n'y a pas que les taxes, il y a tout ce qu'il y a autour, pour un véhicule qui tient en moyenne 10 ans, parfois plus.

Je tenais à préciser cela, parce que l'on a parlé de la taxe, puisque c'est l'objet du décret, mais il y a tout le reste. Je pense que cela reste intéressant, malgré l'augmentation des TMC, même pour les véhicules plus importants.

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

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

M. Hermant (PTB). – Monsieur le Ministre, vous dites que ce n'est pas une réforme budgétaire, mais un verdissement du parc automobile en Wallonie. Je le répète, j'ai des doutes par rapport à cela.

Depuis la modification du bonus-malus en 2014 – mais souvenez-vous, le bonus a été supprimé, on n'a gardé que le malus –, il y a 116 000 voitures particulières en plus en Wallonie. Le poids de ces voitures a augmenté ces dernières années. L'Inspection des finances le dit également, la réforme ici n'aura pas d'impact sur les voitures particulières. C'est bien cela qui nous pose problème : sous ce vernis écologique, il n'y aura pas d'alternative à la voiture. Il va y avoir des voitures plus chères pour certaines catégories et un peu moins chères pour d'autres. Que l'on ne dise alors pas que ce n'est pas le cas.

Monsieur Florent, sur la question du programme du PTB, je vous remercie de faire référence à celui-ci, parce que cela me tient fort à cœur. Après les élections, nous n'oublions pas notre programme. C'est vrai.

Il y a la question fondamentale de la neutralité budgétaire. À partir du moment où l'on dit que l'on taxe plus certains et d'autres moins, c'est le premier problème. Nous sommes pour taxer les tout gros modèles, à savoir ceux que l'on veut voir disparaître de la circulation parce qu'ils représentent une aberration au niveau climatique. Ici, il ne s'agit pas de cela. On parle de taxer davantage des voitures familiales, et cetera. Nous ne sommes pas du tout dans ce cadre.

Au niveau des services publics, ce n'est pas avec des taxes que l'on va financer ceux-ci.

(Réactions dans l'assemblée)

Nous voulons financer les services publics à partir de l'impôt, à partir des gens qui ont les épaules les plus larges, à partir des bénéfices sur les sociétés, à partir de l'impôt sur la fortune, et cetera. C'est tout autre chose qu'une taxe sur les voitures ou sur les poubelles. Ce genre de taxe est une fiscalité injuste. Nous voulons une tout autre taxe que ce genre de taxe injuste.

Enfin, vous n'avez pas répondu à la question, Monsieur le Ministre, sur l'impact de la taxation des voitures de société qui ne sera pas modifiée. Cela va-t-il avoir un impact sur les coefficients de masse et de CO_2 des voitures particulières, dans le sens où les revenus liés à la taxation automobile vont diminuer, puisque les sociétés vont être plus massivement électriques que ce qui existe aujourd'hui.

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

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – J'aimerais revenir sur deux ou trois éléments complémentaires, puisque l'on m'y invitait, en prenant soin de ne pas réitérer le débat.

J'ai bien noté les commentaires de M. Matagne sur la MMA. Cela dit, on ne roule jamais à vide non plus. Il n'y a pas de système parfait. On ne roule jamais sans personne dans la voiture. Nous avons fait un choix, je l'ai expliqué.

Je n'ai pris aucune initiative sur les autocaravanes. Puisque la dernière lecture du décret a été postérieure à la décision du Parlement sur les autocaravanes et que nous touchons au même article concerné, nous avons réintégré cette décision du Parlement dans l'article concerné. C'est tout. Il n'y a pas d'autres modifications dans ce décret.

Concernant les plafonds, ils ne sont pas indexés.

Concernant le leasing, le régime est uniforme dans l'ensemble du pays. Ce n'est pas compliqué, M. Crucke a raison, nous allons reprendre les démarches, mais nous ne pouvons pas décider seuls. C'est d'abord mon collègue le ministre des Finances qui est en première ligne sur ce point, mais nous en parlerons également ensemble. Cela étant, c'est une question qui préexiste indépendamment de ce décret, c'est un problème déjà présent aujourd'hui, indépendamment de la modification décrétale.

Vous m'interrogez également, Monsieur Matagne, sur l'accès au registre national. L'administration a bien accès au registre national pour vérifier les enfants à charge.

Monsieur Crucke, concernant la marge d'erreur, les simulations font état, dans les prochaines années – jusqu'en 2027 – d'une augmentation probable de la taxe de mise en circulation, dont il faut déduire un impact vers le leasing qui a été estimé à un peu moins de 24 millions d'euros ; un coût lié à l'avantage pour les familles nombreuses d'un peu plus de 2 millions d'euros ; et un impact sur la taxe de circulation de près de 12 millions d'euros, de sorte que, au total de tout cela, on se retrouve à environ 4 % d'augmentation du produit de la taxe de mise en circulation. C'est cela qui est dans la marge d'erreur. On ne sait pas être beaucoup plus précis en termes de prévisions.

Monsieur Bellot, vous avez bien fait de mettre ce point en avant. J'aurais dû le faire moi-même. D'ailleurs, nous l'avions fait au moment de la conférence de presse du Gouvernement. Il y a deux choses différentes : pour l'impact sur les véhicules électriques ou sur les autres, il vaut mieux voir globalement la contribution fiscale pluriannuelle – puisqu'il y a la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation, vous avez raison.

Toutefois, concernant le signal prix à l'achat, on ne sait pas très bien si les gens font ce calcul eux-mêmes ou non. Il est probable que les vendeurs le feront également. Il est en tout cas pertinent de vérifier l'impact sur plusieurs années. Ce n'est pas que la TMC, mais l'addition de la TMC et de la TC, qui reste très avantageuse pour les véhicules électriques.

Il restait la question de M. Hermant. Oui, c'est uniquement dans le cas où il y aurait un impact très important de cette réforme vers le secteur du leasing. Nous estimons qu'il est mesuré. Il y aura un impact sur la valeur pivot. Donc on ne peut pas dire qu'il n'y a pas d'impact, mais a priori, il est relativement limité. De nouveau, cet élément pourra être surveillé année après année.

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

M. Crucke (Les Engagés). – J'aimerais une précision, pour être sûr que nous nous comprenons bien. Par rapport à la marge d'erreur, j'entends 4 %. Mais il s'agit de 4 % sur quoi, exactement ? Quels sont les plus, quels sont les moins ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Il s'agit de 4 % qui subsisteraient, selon toutes ces hypothèses, de l'augmentation de la recette TMC par rapport au système actuel sans réforme, c'est-à-dire par rapport aux recettes attendues s'il n'y avait pas la réforme proposée dans ce décret.

Ces 4 %, c'est très peu par rapport aux hypothèses, que l'on ne sait pas vérifier à l'euro près, comme je le disais, en fonction de l'évolution des comportements et de l'évolution des modèles qui seront sur le marché.

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

M. Crucke (Les Engagés). – C'est important que l'on se comprenne bien. Ce n'est pas un problème que l'on considère qu'il n'y a pas de modification par rapport aux recettes telles qu'elles sont engrangées aujourd'hui et par rapport à l'évolution naturelle des recettes avec une marge d'erreur de 4 %. Est-ce bien cela ? À la hausse comme à la baisse ?

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Non, ici, on arrive à une évolution à la hausse possible de 4 %, sous réserve de toutes les marges d'erreur qui sont supérieures à 4 % vraisemblablement, puisque c'est basé sur des hypothèses que l'on ne peut pas affirmer avec certitude.

Nous considérons que c'est la neutralité budgétaire.

M. Crucke (Les Engagés). – Quatre pour cent sur 160 millions d'euros, nous sommes d'accord ?

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Oui, d'ici 2027.

M. Crucke (Les Engagés). – On est bien dans une augmentation.

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

M. Florent (Ecolo). – Je serai bref, c'est vraiment la conclusion. Je vais vous relire la phrase de votre programme pour que vous la compreniez bien : « Nous rendons la taxe de circulation plus équitable et plus durable en la rendant proportionnelle au poids et à la cylindrée de la voiture ».

Vous pouvez le tourner comme vous voulez, vous reniez votre programme. C'est une évidence flagrante. Depuis le début de la législature, nous sommes ceux qui amènent des avancées écologiques et sociales contre vous, qui criez depuis le balcon.

M. le Président. – Un amendement (Doc. 1403 (2022-2023) N° 2) a été déposé.

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 modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en ce qui concerne la taxe de mise en circulation automobile (Doc. 1403 (2022-2023) N° 1).

Art. 1er

L'article 1er ne fait l'objet d'aucun commentaire.

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

Art. 2

À cet article, un amendement (Doc. 1403 (2022-2023) N° 2) a été déposé par MM. Florent, Fontaine et Mme Mathieux.

C'est l'amendement technique qui était proposé pour permuter les deux formulations.

L'amendement (Doc. 1403 (2022-2023) N° 2) est adopté par 9 voix et 1 abstention.

L'article 2 tel qu'amendé est adopté par 8 voix contre 1 et 1 abstention.

Art. 3

L'article 3 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 3 est adopté par 8 voix contre 1 et 1 abstention.

Vote sur l'ensemble

M. le Président. – Nous allons voter sur l'ensemble du projet de décret modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en ce qui concerne la taxe de mise en circulation automobile (Doc. 1403 (2022-2023) N° 1).

Par 8 voix contre 1 et 1 abstention, la Commission de l'énergie, du climat et le mobilité recommande l'adoption du projet de décret, tel qu'amendé, par l'assemblée plénière.

Confiance au président et au rapporteur

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

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

INTERPELLATION DE M. CRUCKE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LES ENJEUX ET LE COÛT DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE EN WALLONIE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Crucke à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les enjeux et le coût de la transition énergétique en Wallonie ».

M. Schonbrodt se joint à l'interpellation.

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

M. Crucke (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, on est en train d'auditionner une série d'acteurs de l'énergie dans le cadre de la méthodologie tarifaire. C'est assez intéressant.

Il n'est pas contestable que les besoins sont immenses pour permettre la transition énergétique, ne fût-ce que si l'on tient compte aussi des nouveaux usages des réseaux : les panneaux photovoltaïques, les pompes à chaleur, les bornes de recharge, qu'elles soient privées ou publiques, le stockage. Face à tout cela, on est toujours dans cette problématique du décrochage des onduleurs.

Il serait intéressant que l'on puisse élargir le débat par rapport à ces coûts et ces enjeux à la fois pour la Wallonie en matière de transition énergétique, pour les citoyens et pour les entreprises.

J'ai quelques questions que j'aimerais accrocher à cette réflexion.

Premièrement, quelle est la hausse des dépenses pour l'énergie en matière de transition énergétique ? Au-delà du Plan de relance – on connaît les chiffres du Plan de relance – quelles sont les dépenses, donc les moyens nécessaires, pour pouvoir faire face à cette transition ? C'est un chiffre que je n'ai jamais vu et que j'aimerais donc connaître.

Deuxièmement, comment, par rapport aux budgets qui sont de votre ressort encore jusqu'en 2024, subdivise-t-on ces besoins en termes de subventions et de prêts ? Si l'on parle de prêts, il est clair que l'on transfère la charge sur d'autres acteurs.

Troisièmement, par rapport à ces deux mêmes questions, peut-on avoir des chiffres, mais qui, cette fois-ci, concernent uniquement l'adaptation ? Quel est le pourcentage des besoins par rapport à l'adaptation ? Je le dis très volontairement parce que c'est souvent quelque chose qui est ignoré. Je le vois de plus en plus dans les communes, où il faut rappeler qu'il y a une politique d'adaptation à mettre en place, au-delà du processus de planification.

Quatrièmement, c'est une question qui ressort systématiquement, quel est l'état des concertations avec les acteurs de l'énergie, les GRD, les fournisseurs, les producteurs, la CWaPE, les entreprises ? Comment ce dialogue s'effectue-t-il ? On a l'impression qu'il est à géométrie variable. Pour certains, il n'existe quasiment pas. N'y a-t-il pas lieu, vu l'ampleur des besoins et de la montagne à escalader, d'avoir une forme de commission permanente qui soit mise en place ?

Enfin, le Parlement a voté la proposition de décret sur la smartisation des réseaux. J'ai regretté la transparence et l'insécurité juridique. Je ne reviens pas là-dessus. Cela a été voté. On verra bien les arrêts d'exécution. Une fois de plus, en termes d'impact budgétaire 2024, 2025, 2026, dans quelle marge se retrouve-t-on ? Quel est, là-dedans, l'état des discussions avec les GRD ? Quelle est la répartition entre GRD des 224 millions d'euros ? Quelles sont les assurances que vous avez obtenues de la CWaPE, pour autant que vous en ayez obtenu ?

Comment l'Europe s'est-elle prononcée sur ce mécanisme ? En effet, par rapport à ce que vous avez évoqué en termes de bonus des GRD, s'il y a bonus des GRD, il y a restitution partielle ou totale vers la caisse wallonne. Qu'est-ce que cela signifie ? Que l'argent, au départ, c'est de l'argent européen qui, dans le cadre du Plan de relance, arrive vers les fonds wallons, qui est redistribué aux GRD, s'ils ont des bonis, ils remboursent la Wallonie. Cela veut dire que cela revient dans la trésorerie wallonne. L'Europe a-t-elle validé finalement ce mécanisme ou doit-elle pouvoir le faire à un moment donné ? Avez-vous la garantie que cet argent va d'office pouvoir être réinvesti dans la transition énergétique ?

Voilà quelques questions, dans le cadre de l'interpellation, que je souhaitais vous poser, Monsieur le Ministre.

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

M. Schonbrodt (PTB). – Monsieur le Ministre, c'est un sujet pour le moins important dans notre commission, puisqu'il va rencontrer aussi un peu plus largement les discussions que nous avons eues sur le réseau. On voit que les investissements pour la transition climatique sont gigantesques puisque, rien que sur le réseau, c'est plusieurs milliards d'euros. Effectivement, il y a beaucoup d'autres aspects que l'on doit pouvoir mettre en place.

Sur la question de la concertation, qui pilote cette question sur vos rapports avec la CWaPE, mais aussi avec le secteur de la production ? Je m'interroge quand même sur la place que vous comptez donner aux

usagers dans cette concertation et dans ce pilotage. J'aurais été intéressé d'avoir votre point de vue sur cela. En soi, le réseau et les infrastructures que l'on développe ne doivent pas dépendre non plus que des besoins des producteurs, c'est aussi une question de besoin sociétal que l'on doit pouvoir déterminer collectivement. Cela me paraît important.

Ensuite, sur la question du financement, c'est intéressant et important de savoir quels mécanismes vont permettre de financer. On a eu la discussion sur l'argent qui est mis ici pour les GRD dans ce dernier décret. C'est une sorte de bonus puisque, au final, on joue avec de l'argent de l'usager qui reste ici dans le bonus du GRD.

Nous sommes venus plusieurs fois sur le fait de souligner ce paradoxe qui est, à mon sens, la faiblesse de nos moyens face au travail immense et, dans le même temps, les sommes considérables qui sont engrangées dans le secteur de l'énergie. Si l'on veut tirer le bilan ou la leçon de ce qu'a été la privatisation du secteur de l'énergie, cela a été un échec à tout point de vue, tant sur la transition verte et sur le fait d'avoir une énergie payable pour la population. Un des problèmes a été aussi cette division des tâches qui fait que, quand on ne s'occupe que de la distribution, on a des coûts de distribution et on ne peut pas faire valoir les profits gigantesques, colossaux de la production d'énergie qui sont, eux, cantonnés d'un autre côté.

Comment voyez-vous que le gâteau gigantesque de profits dans la production énergétique va pouvoir être partagé pour financer des travaux indispensables qui sinon retombent soit sur l'usager, soit sur les pouvoirs publics ? Allez-vous développer, par exemple, une politique plus ambitieuse, y compris au niveau national, de production d'énergie, pour pouvoir faire de la redistribution, aller chercher une part de ce gâteau et en faire enfin profiter la population qui, pour le moment, ne fait que payer, mais n'a ni les infrastructures ni la qualité d'énergie qu'elle voudrait à ce stade.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Messieurs les Députés, merci pour vos questions. Monsieur Crucke, il y a beaucoup de questions et vous les avez développées oralement aussi, donc j'espère vous apporter des renseignements utiles. Peut-être qu'il subsistera quelques questions puisque je ne savais pas exactement dans quel sens vous souhaitiez aller.

Je voudrais d'abord vous assurer que les contacts avec les différents acteurs que vous citez – les GRD, les fournisseurs, les représentants des entreprises et des consommateurs résidentiels, le régulateur, et cetera – sont très fréquents. Ma politique se base en effet sur une participation maximale des différents acteurs concernés. Il ne se passe pas une semaine sans que de tels contacts aient lieu. Nous avons effectivement eu pas mal de sujets à discuter ces derniers temps.

Comme vous le mentionnez, des défis conséquents se posent particulièrement au réseau d'électricité dans le cadre de la transition énergétique. Pour répondre à court et moyen terme aux défis liés à la transition énergétique, trois grands chantiers au minimum doivent être menés, que nous avons identifiés et que nous discutons avec eux.

Premièrement, le développement d'un plan de puissance. Il est essentiel d'identifier les besoins de capacité de la Wallonie pour faire face à l'électrification croissante liée aux enjeux climatiques d'une part, mais également pour accompagner le développement industriel de la Wallonie.

Deuxièmement, le développement de la mobilité électrique. La Wallonie doit accélérer, on en parlait tout à l'heure, le développement d'un réseau complet de recharge pour véhicules électriques, qui va être structuré selon trois axes :

- le réseau Fast Charging sur le réseau structurant et en dehors, les recharges rapides : c'est ce dont on parle le plus souvent, c'est ce qui est le plus visible, ce qui est très important aussi pour l'image de la Wallonie, pour le transit. Ce n'est cependant qu'une des dimensions, on estime à environ 15 % l'utilisation de ce réseau pour la partie de recherche qui est liée à ce réseau de recharge rapide ;
- le réseau de charge semi-rapide, ouvert au public, c'est-à-dire accessible via des infrastructures mises en œuvre notamment par les entreprises pour leurs employés ou dans les différents parkings publics, magasins, grandes surfaces, et cetera ;
- le réseau de recharge à domicile sur le réseau basse tension.

Ces trois composantes sont tout à fait complémentaires pour avoir une offre suffisamment attractive pour la mobilité électrique.

Troisième grand chantier, la modernisation des réseaux basse tension. Les GRD ont arrêté des plans ambitieux de modernisation de leurs réseaux, singulièrement des réseaux basse tension. Deux questions se posent. La première concerne le niveau d'ambition retenu : est-il possible de faire plus et/ou plus vite, compte tenu notamment du décrochage des onduleurs ? Ce sujet est revenu également fortement dans l'actualité. La seconde concerne le financement de ces investissements et leur impact sur la facture d'électricité, le coût de la distribution, qui doit rester stable et maîtrisé.

Ces trois chantiers visés – développement d'un plan de puissance, mobilité électrique et réseaux basse

tension – doivent contribuer à rendre la transition énergétique juste et équitable, et favoriser l'accès de tous à l'électricité et l'énergie en général, tout en soutenant la compétitivité et le développement économique de la Wallonie.

Monsieur Schonbrodt, je pense que c'est au bénéfice de tous, parce que vous parlez toujours de la manière dont le système est organisé. Je peux le comprendre, mais en attendant le système est celui-là, il est cadré par le niveau européen et nous devons offrir de nouveaux services et surtout veiller à ce que ces nouveaux services, cette modernisation du réseau, notamment l'absorption d'énergie renouvelable distribuée sur le territoire, se fasse au moindre coût pour les utilisateurs, pour les consommateurs au niveau de la facture électrique. C'est cela que nous visons. C'est pour cela que l'on doit avoir la meilleure adéquation possible entre l'offre et la demande, à tout moment, pour réduire les coûts de transfert sur le réseau et le surdimensionnement du réseau.

Dès lors, il convient d'apporter des réponses rapides, efficaces et structurées afin de répondre à ces questions complexes, qui requièrent des interventions immédiates dans différentes compétences de la Wallonie, mais qui impliquent directement le développement des réseaux d'électricité et donc la nécessaire transition des réseaux de distribution et de transport local.

Concernant la subvention aux GRD pour la modernisation des réseaux, qui s'inscrit pleinement dans cette perspective, les 214 millions d'euros prévus seront engagés en 2023 et 2024. Les dépenses pourront s'étaler jusqu'en 2027. Les liquidations prévues sont de 44,4 millions en 2023, de 64 millions en 2024, de 22,8 millions en 2025, de 41,4 millions en 2026 et de 41,4 millions en 2027. Vous avez comme cela l'étalement, d'une part, des engagements et, d'autre part, des liquidations.

Au-delà de ces moyens complémentaires, j'ai toujours favorisé la transition énergétique à moindre coût. Cela passe par une réduction du soutien à l'électricité verte lorsque le marché de l'électricité le permet. Cela passe par une adaptation du facteur rho, des valeurs de kEco et du nouveau mécanisme CPMA, qui permet d'adapter le soutien à ce qui est strictement nécessaire. Cela passe aussi par une tarification incitative, préconisée par le décret tarifaire, qui fera mieux correspondre la production et les prélèvements sur le réseau, réduisant d'autant les besoins d'investissement dans les infrastructures de réseau et de la production.

Personne ne conteste que la transition énergétique a un coût. Comme l'a évoqué à plusieurs reprises M. Crucke, ne pas agir coûtera beaucoup plus cher, il faut que nous réalisions ces investissements d'une manière telle que la transition est la plus absorbable possible et la moins chère possible pour les pouvoirs publics et pour les citoyens. De ce point de vue, il est très apprécié qu'un accord est intervenu entre les GRD et la CWaPE sur les revenus autorisés jusqu'en 2029. Cela donne une situation un peu apaisée, qui permet aux différents acteurs de mieux avancer sur les différentes réformes à mener, du travail de manière collaborante. Nous avons encore de nombreux chantiers devant nous, mais je pense que le cadre se clarifie progressivement. J'espère que nous aurons, dans les prochains mois, des réponses convaincantes à la fois sur le problème basse tension et des onduleurs qui sautent, aussi avec un projet qui est encore en préparation au niveau du régulateur d'indemnisation, mais des discussions ont été menées déjà avec les différents acteurs, d'indemnisation des *prosumers* en cas d'onduleurs qui sautent, étant entendu que c'est le dernier recours. L'objectif est de pouvoir absorber la production renouvelable et non pas d'avoir les onduleurs qui sautent. Aussi, en matière de déploiement du réseau de recharge électrique, comme je l'ai évoqué.

Monsieur le Président, je ne sais pas si j'ai répondu à toutes les questions, mais peut-être pourra-t-on y revenir soit par écrit, soit oralement, en fonction des souhaits des uns et des autres.

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

M. Crucke (Les Engagés). – Je n'ai pas eu de réponse à mes questions. Je ne connais toujours pas l'ampleur dans laquelle on navigue en termes de marge budgétaire, tant pour l'adaptation que pour la transition. Tant que l'on ne connaît pas cela, je navigue à l'aveugle, même si l'on se rend tous compte que les masses seront très importantes. Il est important que l'on puisse, à un moment donné, avoir cette évaluation.

J'entends bien – je ne mets pas en doute – qu'il y a des contacts entre le ministre et les acteurs de l'énergie, mais je crois vraiment que l'on s'honorerait à structurer cela. C'est pour cela que j'évoquais la commission permanente sur le modèle de ce que feu Paul Furlan avait fait à l'époque, et qui avait relativement bien fonctionné en réunissant tout le monde autour de la table. Le terme « permanent » portait bien son vocable, parce qu'ils se voyaient, ce qui permettait au ministre d'obtenir un certain nombre d'informations et d'indications nécessaires à l'évolution de sa politique, mais aussi d'avoir cette vue à plus long terme.

Je n'ai pas eu de réponse – peut-être n'existe-t-elle pas encore – sur la répartition entre GRD par rapport au décret qui a été voté. Je n'ai pas eu de réponse non plus sur les assurances éventuellement de la CWaPE – parce que vous savez que c'est une de mes craintes sur ce décret – ni sur la manière dont l'Europe analyse le dossier.

Je ne suis pas un adepte des motions. Je n'aime pas saisir le Parlement d'une motion pour le plaisir de le saisir, pour avoir le même débat et m'entendre dire : « le

ministre vous a répondu ». Je le dis clairement, je n'ai pas eu une réponse à cette question. Je vais revenir sur ce sujet par question écrite, et sans doute par question orale aussi, parce que l'on ne peut pas laisser ces sujets dans l'inconnu.

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

M. Schonbrodt (PTB). – M. le Ministre avait un temps limité, et il l'a employé plutôt à ne pas répondre aux questions de M. Crucke plutôt que de ne pas répondre aux miennes sur un sujet aussi important.

Vous dites que la transition a un coût. C'est une évidence. Ce qui m'intéresse, c'est de comprendre comment l'intégralité de ce coût pourra ne pas être supportée par de l'argent public, ou par celui des usagers.

Dans ce cadre, je suis assez inquiété par votre vision, au travers de ce que vous avez appelé une « compétitivité ». Si le but de la compétitivité est d'offrir aux besoins industriels les meilleures ressources qui soient, c'est une chose positive pour l'ensemble de la population en termes de réseau, en termes de stockage. C'est très positif. Si cela veut juste dire qu'en fait, l'ensemble des frais de réseau, de stockage vont être en charge de la collectivité, cela me paraît être un problème auquel il faut s'attaquer.

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

QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LA RÉFORME DES PRIMES ÉNERGIE ET SALUBRITÉ »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la réforme des primes Énergie et Salubrité ».

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

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, ce 1er juillet, les primes énergie et salubrité de la Région wallonne voient leurs montants de base augmenter significativement, pouvant être jusqu'à six fois plus élevés selon la catégorie de revenus des demandeurs. C'est une réforme entérinée en seconde lecture par le Gouvernement, sur votre impulsion et celle du ministre Collignon. Cette réforme implique notamment une simplification des procédures de demande, ainsi que la possibilité pour les ménages d'effectuer les travaux dans l'ordre qu'ils souhaitent, bien qu'ils puissent continuer à être guidés par l'audit lorsqu'il est requis.

Comme vous l'indiquiez justement : « La rénovation du bâti en Wallonie représente un enjeu colossal et nous nous attelons à l'accélérer au travers de nombreux moyens, dont cette réforme du système de primes ».

Il était nécessaire, voire essentiel, d'améliorer la lisibilité et la visibilité de ces primes afin de rendre plus efficace le processus permettant d'atteindre les objectifs ambitieux en termes de rénovation énergétique des bâtiments, tant au niveau des logements publics que privés.

Cette réforme devrait permettre de financer jusqu'à 90 % d'une facture de travaux de rénovation énergétique, selon les revenus des demandeurs. Nous ne pouvons que saluer celle-ci.

J'ai néanmoins quelques questions, Monsieur le Ministre.

Quelles seront les prochaines étapes pour mieux faire connaître ce mécanisme auprès des publics plus fragilisés désirant effectuer des travaux de rénovation de leur bâti ?

La simplification administrative prévue permettra-t-elle de réduire les délais de traitement des dossiers et d'octroi des primes une fois les travaux terminés ?

Quel sera l'impact de cette augmentation des primes énergie et salubrité sur les objectifs wallons en matière de rénovation énergétique du bâti ?

Comment chiffrez-vous l'impact énergétique de cet incitant à la rénovation énergétique en termes de diminution de la consommation électrique wallonne ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, vous avez parfaitement relevé les améliorations qu'apportera cette réforme des primes.

Afin d'en informer le plus large public possible, deux campagnes de communication sont prévues. L'une, en septembre, portera sur le Plan de relance de la Wallonie, dont les primes Chauffage et les primes « toiture et petits travaux sans audit » font partie. Une deuxième, en octobre, sera dédiée à la rénovation du bâti au sens large, dont les aides de la Région pour lesquelles il y a notamment les différents régimes de primes. Celle-ci se fera via les différents canaux habituels, par exemple des articles dans les journaux, spots télé, réseaux sociaux, et cetera.

Les acteurs de terrain seront également présents, lors des différents salons et foires dédiés à la rénovation pour informer les citoyens.

De plus, les informations restent continuellement disponibles sur les sites de l'administration energie.wallonie.be.

Concernant les délais de traitement, l'entrée en vigueur de la réforme devrait permettre une réduction progressive des délais de traitement. En effet, le stock de demandes reçues doit d'abord être absorbé. D'autres mesures continuent à être travaillées pour accélérer le traitement.

Quant aux impacts, étant donné qu'aucune prime ne vise la diminution de la consommation électrique, ceux-ci porteront plutôt sur la consommation de chauffage et d'eau chaude sanitaire.

Enfin, nous ne disposons pas à ce stade du chiffrage de l'impact énergétique de la réforme, mais cette évaluation devra être faite pour le rapportage dans le cadre du PNEC. C'est donc bien prévu. Des estimations en termes de budget ont, en revanche, été réalisées. En effet, comme présenté au Gouvernement en vue de l'adoption en deuxième lecture, l'augmentation des demandes de primes que nous projetons de recevoir devrait générer un budget supplémentaire de quelque 15 millions d'euros.

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

M. Fontaine (PS). – Merci pour l'ensemble de vos réponses.

QUESTION ORALE DE M. LOMBA À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LA FIN DU STATUT DE CLIENT PROTÉGÉ CONJONCTUREL »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lomba à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la fin du statut de client protégé conjoncturel ».

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

M. Lomba (PS). – Monsieur le Ministre, afin d'apporter un filet de protection complémentaire aux ménages wallons, à la suite des différentes crises que nous avons traversées, vous avez mis en place une protection conjoncturelle régionale qui permet de fournir les ménages, sous certaines conditions, à un tarif avantageux.

Une fois octroyé, ce statut permet notamment au client concerné de bénéficier d'une fourniture en électricité et/ou en gaz au tarif social pour une durée d'un an. Initialement, cette mesure était censée rester en vigueur jusqu'au 31 août 2023, mais vous y avez mis fin, de manière anticipée, le 23 juin 2023.

Cette décision, étant considérée comme abrupte par la Fédération des CPAS, les a amenés à réagir, par courrier du 27 juin, afin de faire part de leur mécontentement notamment au regard des conséquences que celle-ci allait impliquer au sein des CPAS en Wallonie. En effet, la Fédération considère que la fin immédiate de la protection conjoncturelle revient à transférer la charge et la responsabilité aux CPAS.

Pourquoi avez-vous, de manière précipitée, décidé de mettre fin à la protection conjoncturelle avant la date initialement prévue ? Les enveloppes prévues à cet effet étaient-elles entièrement consommées ?

Les prix de l'électricité ont certainement baissé, mais il n'en va pas de même pour ceux du gaz. En effet, ils connaissent actuellement une augmentation. Des ménages vont inévitablement connaître des difficultés à payer leurs factures de gaz.

Ces ménages vont naturellement se tourner vers les CPAS. Avez-vous prévu des mesures pour anticiper ce scénario ? Si oui, lesquelles ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, je vous confirme que la fin anticipée du dispositif de client protégé conjoncturel est liée à la consommation de l'entièreté de l'enveloppe budgétaire prévue. Ce constat a été réalisé sur la base du monitoring mis en place avec les gestionnaires de réseau de distribution. La conséquence de la consommation de l'enveloppe était clairement inscrite dans le décret, puisque celui-ci prévoit explicitement que le mécanisme est mis en place dans le cadre des budgets disponibles.

J'entends la difficulté identifiée par les CPAS. Celle-ci vise les ménages BIM, qui bénéficiaient du tarif social fédéral jusqu'au 1er juillet 2023. À cette date, l'extension du tarif social fédéral a pris fin et ils doivent à nouveau être fournis par un fournisseur commercial. Comme vous le soulignez, les prix de l'électricité ont fortement diminué et le différentiel entre les tarifs commerciaux les plus bas et le tarif social est minime. En ce qui concerne le gaz, le différentiel est effectivement un peu plus élevé.

Mon homologue fédéral a toutefois prévu des balises pour ce retour des ménages dans les tarifs commerciaux. Les fournisseurs sont tenus de proposer les tarifs les plus intéressants de leur portefeuille aux ménages. L'évolution des prix de l'énergie sera suivie avec attention et des mesures ad hoc seront prises si nécessaire.

Globalement, la ministre Van der Straeten travaille à une réforme du tarif social fédéral qui permettra son octroi sur base d'un critère de revenu, et non de statut.

Cette approche permettra de répondre à la problématique que nous rencontrons aujourd'hui.

Le statut de client protégé conjoncturel n'était pas du tout conçu pour prendre le relais de l'extension fédérale de l'octroi du tarif social.

Je vous rappelle que notre première action, lors du début de la crise sanitaire, a été d'interpeller les autorités fédérales pour leur demander d'étendre le tarif social aux ménages vulnérables comme les BIM.

La compétence de la Région wallonne en cette matière est en effet subsidiaire à celle de l'autorité fédérale. Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, nous ne pouvons pas, d'un claquement de doigts, octroyer l'équivalent de la protection fédérale qui s'est finalisée au 1er juillet.

S'il y a un transfert de charges – et je comprends bien qu'il soit problématique pour les CPAS –, il n'est pas de notre responsabilité directe, mais de la décision fédérale.

Il existait et il existe toujours d'autres manières d'obtenir le statut de client protégé régional antérieur à la mise en place de la catégorie de clients protégés conjoncturels. Il s'agit d'une disposition prévue dans le décret Électricité qui prévoit l'octroi du tarif social aux ménages en médiation de dettes auprès d'un CPAS ou d'un médiateur de dettes agréé ou qui bénéficie d'une guidance éducative de nature financière prise par un CPAS.

Un échange sera organisé avec la Fédération des CPAS pour identifier la meilleure manière de rappeler cette information aux CPAS et d'y assurer le recours en cas de besoin des ménages.

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

M. Lomba (PS). – Merci, c'est somme toute assez clair. C'est la consommation de l'enveloppe, point à la ligne ; ce n'était rien d'autre. Même si c'est abrupt, l'explication est celle-là.

Nous devons nous tourner vers le Fédéral et souhaiter qu'il avance en la matière par rapport au tarif social et à la progressivité qui est annoncée, ou en tout cas une meilleure équité. On aura l'occasion d'en reparler ici avec vous. On sera attentifs, de notre côté, à suivre ce qui va être proposé au niveau fédéral.

Je retiens également qu'il y a, au niveau des médiations de dettes ou des guidances budgétaires, des possibilités de travail de cette manière, avec un tarif préférentiel. On sera aussi attentifs à voir l'évolution.

Je reviendrai sans aucun doute en septembre pour voir ce qu'il en est et quelles ont été les concertations possibles avec le secteur.

QUESTION ORALE DE M. JANSSEN À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LA PROCÉDURE CONCERNANT L'INDICE DE PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE DES BÂTIMENTS (PEB) POUR LES TRAVAUX D'ISOLATION »

QUESTION ORALE DE M. JANSSEN À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LES VALEURS UMAX À RESPECTER POUR LES TRAVAUX DE RÉNOVATION »

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

- « la procédure concernant l'indice de performance énergétique des bâtiments (PEB) pour les travaux d'isolation » ;
- « les valeurs Umax à respecter pour les travaux de rénovation ».

La parole est à M. Janssen pour poser ses questions.

M. Janssen (MR). – Monsieur le Ministre, je me permettrai de fusionner les deux questions jointes. Malgré certaines évolutions réglementaires, les citoyens qui souhaitent entreprendre des travaux d'isolation par l'extérieur se heurtent à de nombreux obstacles.

Les travaux d'isolation par l'intérieur ou en coulisse ne nécessitent pas de permis d'urbanisme préalable, mais ils ne sont pas aussi bénéfiques. Souvent, ils ne permettent pas de répondre aux normes PEB ni d'éviter les ponts thermiques. Par conséquent, l'isolation par l'extérieur est souvent privilégiée, mais elle est considérée comme des travaux de transformation et requérant généralement un permis d'urbanisme préalable, sauf exception.

Les citoyens se retrouvent confrontés dès lors à une complexité administrative indéniable pour compléter les documents et établir les plans à soumettre à l'administration lorsqu'ils entreprennent eux-mêmes cette demande de permis. En effet, lorsqu'une demande dispensée de l'intervention d'un architecte concerne des travaux soumis à des exigences PEB, le formulaire PEB doit être joint au dossier de demande de permis.

De plus, lorsqu'il s'agit d'une rénovation importante impliquant la rénovation de plus de 25 % des surfaces – ce qui est souvent le cas lorsque l'on isole toutes les façades d'une habitation –, le déclarant PEB doit faire appel à un responsable PEB. Ce professionnel est chargé d'établir la déclaration PEB initiale à joindre au dossier de demande de permis, ainsi que la déclaration PEB finale à la fin des travaux.

Les citoyens s'étonnent ainsi de devoir compléter un PEB simplifié ou même de devoir rémunérer un responsable PEB après avoir déjà engagé des frais pour faire appel à un auditeur de logement, alors que le contenu de ces différentes démarches est très proche, voire similaire.

Enfin, lors de travaux de rénovation, pour se conformer à la réglementation PEB, il est impératif soit de ne pas isoler du tout une paroi, soit de l'isoler suffisamment pour respecter les exigences en matière de PEB.

Cependant, dans le cas de travaux de rénovation avec isolation par l'extérieur, il n'est pas toujours possible, pour des raisons techniques ou des contraintes d'espace limité ou d'alignement, de placer une épaisseur d'isolant suffisante pour respecter la valeur Umax requise.

Actuellement, il n'est pas autorisé de déroger aux valeurs Umax en vigueur, qui sont les mêmes pour les rénovations et pour les nouvelles constructions. Ainsi, si la configuration du site, l'environnement de la paroi ou les contraintes techniques ne permettent pas d'atteindre l'épaisseur d'isolant nécessaire pour respecter cette valeur Umax en vigueur, le demandeur est dès lors contraint de choisir de ne pas isoler du tout afin d'éviter des amendes pour infraction PEB.

Monsieur le Ministre, ne serait-il pas opportun de mettre en œuvre des mesures visant à dispenser certains travaux d'isolation de l'obligation de faire appel à un responsable PEB ? Quelles mesures prenez-vous afin de faciliter l'isolation par l'extérieur et encourager ainsi la rénovation stratégique tout en assurant la conformité aux normes PEB ? Pourquoi les valeurs Umax en vigueur pour les travaux de rénovation ne sont-elles pas adaptées afin de tenir compte des contraintes techniques et spatiales rencontrées sur le terrain ? Est-il prévu d'examiner et de réévaluer les valeurs Umax actuelles afin de les ajuster aux possibilités réelles d'isolation dans le cadre des travaux de rénovation ? Je vous remercie.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, les valeurs Umax que vous évoquez dans votre question représentent la capacité d'isolation d'une paroi. Plus cette valeur est petite, plus la paroi concernée est isolée. Actuellement, en effet, il existe des exigences sur ces valeurs Umax qui sont identiques tant pour les bâtiments neufs que pour les travaux de rénovation.

La réglementation PEB impose que, lorsque le propriétaire décide de rénover une paroi, celle-ci doit être isolée suffisamment pour atteindre une valeur Umax minimale. Partant, si pour des raisons techniques, de contraintes d'espace limité ou d'alignement, il n'est pas possible de placer une épaisseur d'isolant suffisante pour respecter la valeur Umax requise, il vaut mieux ne pas l'isoler pour éviter de se retrouver en infraction. Cette conséquence est regrettable.

À titre illustratif, actuellement, un mur de façade doit placer plus ou moins huit centimètres de polyuréthane pour respecter la valeur Umax requise. Autre exemple, pour une toiture isolée avec de la cellulose, où l'épaisseur minimale requise est de l'ordre de seize centimètres.

Il n'est pas tout à fait juste d'affirmer dans votre question que les travaux d'isolation par l'intérieur, ou en coulisse, ne permettent pas de répondre à ces exigences PEB. L'isolation par l'intérieur est une technique d'isolation qui peut rencontrer toutes les exigences d'isolation actuelles et être efficace.

Il est vrai cependant que cela soulève plus de détails techniques à résoudre, mais surtout, cela nécessite idéalement d'avoir un bâtiment vide, non utilisé au moment des travaux, car l'isolation par l'intérieur est très impactante.

C'est pour cette raison que la philosophie générale de l'audit Logement et du PACE 2030 pousse les usagers à profiter des moments clés pour effectuer ce type de travaux importants. Le changement de propriétaire, par exemple, peut être un moment clé important qu'il faut exploiter afin de réaliser les travaux énergétiques les plus invasifs avant de commencer à occuper le bien.

Concernant la stratégie réglementaire de travaux de rénovation, il existe dans le cadre de l'alliance Climat-Emploi-Rénovation, un groupe de travail consacré aux permis d'urbanisme. L'objectif de ce groupe de travail est de mettre en évidence les freins existants, qu'ils soient administratifs, législatifs ou techniques, et de proposer des pistes de solutions.

Concernant l'approche rénovation de la réglementation PEB, celle-ci s'est toujours basée sur des éléments ponctuels. Lorsqu'une paroi est rénovée, cette paroi uniquement doit être suffisamment isolée. Or, dans le cadre de l'amélioration générale du bâti, nous pensons que cette approche est devenue obsolète. Une nouvelle approche générale est actuellement à l'étude. Celle-ci viserait une amélioration du niveau global d'isolation de tout le bâtiment. C'est ce niveau global qui, au fur et à mesure des travaux prévus par la feuille de route, devrait évoluer et atteindre un objectif précis, contribuant finalement à atteindre le label A pour le bâtiment.

Concernant les valeurs Umax utilisées actuellement, soit elles ne seraient plus des exigences, mais des valeurs conseillées dans l'objectif d'atteindre le niveau global requis, soit elles resteraient des exigences, mais auxquelles il serait possible de déroger moyennant l'expertise d'un professionnel. Dans les deux cas, si,

pour des raisons techniques, l'isolation minimale idéale ne peut être placée dans une paroi spécifique, alors le propriétaire isolera selon ce qui lui est possible en fonction des contraintes techniques et spatiales réelles. Mais il sait qu'il devra alors compenser à un autre endroit du bâtiment.

Par exemple, les toitures sont très souvent des parois qu'il est plus facile d'isoler bien au-delà du minimum requis actuellement. Si un mur de façade ne peut être isolé suffisamment pour atteindre un Umax de 0,24 watt par mètre carré kelvin – l'exigence actuelle – alors il faudrait idéalement isoler plus la toiture pour atteindre 0,20 ou 0,15, ce qui est techniquement plus facile pour atteindre le même niveau global d'isolation.

Les réflexions sur cette évolution de la réglementation PEB sont en cours, mais elles ne pourront pas être concrétisées sous cette législature.

Concernant votre proposition d'implémenter des mesures visant à dispenser certains travaux d'isolation de l'obligation de faire appel à un responsable PEB, sachez que c'est déjà le cas actuellement. En effet, si les travaux envisagés restent sous le seuil des 25 % de la surface totale extérieure du bâtiment, les travaux sont dits « en rénovation simple » et ne requièrent pas l'intervention d'un responsable PEB. Ce n'est que si ce seuil de 25 % est atteint ou dépassé que les travaux sont alors en « rénovation importante » et qu'un responsable PEB doit alors intervenir dans le dossier.

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

M. Janssen (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour l'ensemble de ces précisions.

J'ai également noté que des réflexions étaient en cours, notamment par ce groupe de travail que vous avez mentionné dans le cadre de l'alliance Emploi-Environnement.

Espérons que des pistes de solutions puissent être proposées. J'ai bien entendu que, malheureusement, ce ne sera pas dans le cadre de cette législature-ci. Elles sont réellement souhaitables et permettraient aux citoyens d'aller dans le sens de la transition énergétique, alors que l'on constate un certain nombre de cas dans lesquels, clairement, ils souhaiteraient aller dans cette direction, mais la réglementation ne leur permet pas de répondre à ces besoins sur le plan technique.

J'espère que les réflexions mèneront rapidement à des solutions suffisamment concrètes.

QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LA LONGUEUR DES DÉLAIS POUR L'OBTENTION DES PRIMES ÉNERGÉTIQUES EN WALLONIE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la longueur des délais pour l'obtention des primes énergétiques en Wallonie ».

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

M. Crucke (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, si j'en crois la lecture du site du SPW Énergie, il y a neuf mois d'attente pour les citoyens lorsqu'ils introduisent une demande pour des travaux d'isolation ou de rénovation des habitations.

Vous avez, avec le ministre du Logement – cela a été évoqué tout à l'heure –, annoncé, non pas seulement une augmentation, mais aussi une simplification, à partir du 1er juillet 2023, de ces primes.

Qu'en est-il de cette simplification par rapport à ce qui se passait avant le 1er juillet 2023 ?

Quel sera l'impact sur les services du SPW ? Cela risque de générer – c'est ce que chacun espère – un afflux de nouvelles demandes.

Comment explique-t-on ces neuf mois d'attente ?

Les primes seront-elles toujours versées en fin de travaux ? Si tel est le cas, je me demande en quoi cela constitue une accélération pour le particulier.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, je vous rejoins, ce délai est encore trop long. Toutefois, il est à noter que ce délai a déjà été réduit, car il était à plus d'un an il y a encore quelques mois. Nous poursuivons ce travail et plusieurs pistes afin d'accélérer le traitement des dossiers de demandes de primes.

L'objectif premier de la réforme des primes est l'augmentation de la plupart des primes de base pour mieux correspondre à la réalité d'augmentation des coûts à laquelle les citoyens font face : matériaux, main-d'œuvre, mais surtout de les inciter à entreprendre des travaux de rénovation qui feront diminuer structurellement leur facture d'énergie.

La simplification de la procédure est un outil supplémentaire mis en place pour atteindre cet objectif.

Le processus d'introduction d'une demande de prime se voit simplifié en deux points.

Premièrement, le citoyen n'est plus dans l'obligation d'avoir réalisé un ensemble de travaux pour pouvoir introduire une demande. S'il le souhaite, il pourra demander une prime après la réalisation de chaque travail ; cela lui permettra de suivre sa rénovation à son rythme, mais surtout selon ses moyens financiers.

Deuxièmement, le citoyen introduit sa demande au moyen d'un formulaire qu'il complète lui-même et de pièces justificatives généralement déjà en sa possession : factures, photos, devis. En plus de supprimer une étape, à savoir la réalisation du rapport de suivi, le citoyen garde la maîtrise de la date d'introduction de sa demande. Alors que la réalisation d'un rapport de suivi par un auditeur pouvait s'élever à un minimum 250 euros, ce nouveau processus se révélera plus court et complètement gratuit.

La suppression d'une étape va donc faire gagner du temps au demandeur, mais également à l'administration, qui ne devra plus traiter ces demandes de réalisation de rapport de suivi. C'est sur ce point qu'une accélération du délai de traitement pourra être notée, car le principe retenu reste celui du paiement de la prime après travaux.

Par ailleurs, les exigences techniques et les unités de calculs de primes ont été revues, ce qui facilitera la compréhension, mais aussi le traitement de l'administration.

Les simplifications de procédures envisagées sont bénéfiques tant au citoyen qu'au traitement de l'administration.

En ce qui concerne spécifiquement les réflexions autour du traitement, le système que vous avez mis en œuvre en toute fin de législature, en tant qu'ancien ministre de l'Énergie, n'était pas encore opérationnel lors de mon entrée en fonction. La mise en place de ce système complexe d'un point de vue administratif a nécessité d'y consacrer énormément de temps, au détriment du traitement.

Par ailleurs, avec les différentes crises – et les mesures mises en place pour y répondre –, de nouvelles primes se sont ajoutées à la prime habitation, comme les primes chauffage pour les sinistrés, les primes chauffage tout public et les primes « toiture et petits travaux ».

Au vu de ces différents facteurs, un certain retard a été pris dans le traitement. Ce retard se constate tant au Département du logement qu'au Département de l'énergie.

Conscient de la complexité du système et des lenteurs de traitement qu'il engendre, j'ai essayé de répondre à ces problématiques en apportant régulièrement des simplifications, et ce, dans le respect des limites imposées par les textes. Malgré ces efforts pour pouvoir traiter plus rapidement les dossiers, force est de constater que ceux-ci ne suffisent pas pour le moment, malgré de belles avancées tout de même. Le travail doit donc se poursuivre. J'espère que cette réforme donnera un effet significatif sur le traitement des primes.

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

M. Crucke (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Nous jugerons à l'usage. Je ne souhaite qu'une seule chose, c'est que les choses puissent fonctionner et que l'amélioration puisse être constatée.

Je crains que là où le bât blesse, ce soit l'insuffisance de personnel au sein du SPW Énergie et que, si l'on n'a pas plus de personnel, on n'ait pas la réponse attendue, quel que soit le processus et même s'il comporte, comme vous l'avez décrit, une possibilité d'accélération, en tout cas de simplification.

On reviendra après avoir examiné la chose sur le terrain.

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

QUESTION ORALE DE M. HERMANT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « L'ÉVALUATION DES POLITIQUES CLIMATIQUES WALLONNES PAR LE PRÉSIDENT DE L'UNION WALLONNE DES ENTREPRISES (UWE) »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hermant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'évaluation des politiques climatiques wallonnes par le président de l'Union wallonne des entreprises (UWE) ».

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

M. Hermant (PTB). – Monsieur le Ministre, j'ai eu l'occasion de lire l'interview donnée par le président de l'Union wallonne des entreprises, Pierre Mottet, dans *L'Écho*, ce 1er juillet.

On pouvait y lire tout le développement d'une idéologie libérale qui rend les chômeurs responsables du chômage ou d'autres libertés prises avec la réalité comme la volonté de mettre sur un pied d'égalité les efforts en matière de climat fait par les citoyens, d'une part, et les entreprises, d'autre part. Je ne m'attendais toutefois pas à tomber d'accord avec certaines positions de l'UWE.

Un élément m'a interpellé. Il s'agit du passage où il dit : « Nous avons aujourd'hui un Plan de relance en Wallonie qui est enthousiasmant à travers cinq méta-objectifs, comme parvenir à un taux d'emploi au-dessus de 70 % ou réduire de 55 % les émissions de CO_2. Nous avons un accord sur l'objectif, mais la Wallonie est incapable de dire comment elle va y arriver pour atteindre ses objectifs. C'est la même chose avec les objectifs climatiques ».

Cette critique a déjà été formulée par le passé par Canopea.

Ce qui me surprend, c'est que vous accordez beaucoup de cadeaux pour les entreprises dans toute leur diversité. Je précise ce point, car Pierre Mottet parle tant de PME que d'entreprises dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne.

Quand je parle de sommes importantes, je pense aux certificats verts – qui sont censés permettre aux entreprises d'économiser sur l'énergie pour investir dans la transition – ou aux accords de branche, qui leur permettent, en principe, d'investir dans la transition climatique.

Pourtant, je constate que le porte-parole de ces entreprises ne semble pas trouver que la Wallonie lui donne un plan clair à suivre dans l'utilisation de cet argent.

Pourquoi n'établissez-vous pas un plan clair pour ces entreprises par secteur, avec des contraintes sur les émissions polluantes des entreprises ETS, et ce, pour véritablement avancer au niveau de la réduction des émissions de gaz à effet de serre en Wallonie ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, le défi de la décarbonation des entreprises wallonnes que vous mentionnez est effectivement un point d'actualité qui fédère l'ensemble du Gouvernement. C'est un chapitre important du plan Air-Climat-Énergie adopté récemment. Celui-ci mentionne les nombreuses actions pour soutenir les entreprises qui s'engagent sur la voie de la neutralité carbone – entre autres, mais pas seulement –, via des projets du Plan de relance wallon.

La feuille de route est claire. Elle est balisée par le système ETS complété par les accords de branche.

L'ETS européen impose une réduction de 61 % entre 2005 et 2030 des émissions industrielles. Cet objectif est contrôlé par la Commission européenne et assortie de sanctions.

À cette mesure phare, la Wallonie met en œuvre les accords de branche. Ceux-ci proposent des incitants financiers, des subsides AMUREBA pour les audits et études, des réductions de facture d'électricité proportionnelles aux investissements réalisés dans la transition énergétique, et des appels à projets spécifiques et des prêts subordonnés afin d'activer les pistes de rupture requises par les enjeux climatiques.

Vous vous interrogez sur la pertinence de ces aides pour que les entreprises investissent dans leur transition énergétique. Sachez que l'objectif des futures conventions carbone est bien d'accompagner les entreprises vers la neutralité carbone en 2050 et de contribuer collectivement de manière significative à l'atteinte des objectifs climatiques wallons. Un mécanisme de contrôle sera renforcé pour s'assurer du réinvestissement des contreparties dans la transition.

La convention renforcera le principe d'audit énergétique régulier, et le suivi des recommandations d'un plan d'actions qui devra au préalable être validé par le Gouvernement. L'obligation de rapportage restera l'un des piliers du dispositif. Comme pour les accords de première et de deuxième génération, les objectifs climatiques de la Wallonie guideront les nouveaux accords.

Sur le plan des nouveautés, les conventions carbone apportent une vision à plus long terme, 2050, et permettent d'englober de manière plus ambitieuse les différents piliers de la transition climatique. L'engagement des entreprises portera principalement sur la réduction de leur empreinte carbone, mais intégrera également des objectifs de décarbonation des procédés, des objectifs en gestion et efficacité énergétique et des objectifs renouvelables.

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

M. Hermant (PTB). – Je reviendrai sur ces accords de branche qui sont passés en première lecture au niveau du Gouvernement.

Vous fixez des objectifs et vous accordez des aides, mais j'entends peu parler de normes que vous allez imposer pour arriver à baisser effectivement dans la pratique. Il s'agit toujours de cadeaux que l'on donne, en espérant qu'il va y avoir des investissements. Jusqu'ici, ces accords de branche n'ont pas donné de résultats.

Par ailleurs, les organisations syndicales demandent à être consultées avant la deuxième lecture au niveau du Gouvernement wallon. Nous espérons que cette demande sera entendue, parce que les travailleurs sont en première ligne dans toutes ces entreprises.

On reviendra sur la question par la suite.

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

QUESTION ORALE DE M. FLORENT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LA STRATÉGIE DE SORTIE DU GAZ FOSSILE À L'HORIZON 2050 »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Florent à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la stratégie de sortie du gaz fossile à l'horizon 2050 ».

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

M. Florent (Ecolo). – Monsieur le Ministre, l'action 241 du PACE prévoit d'établir pour le 30 juin 2023 au plus tard, en concertation avec les parties prenantes, une stratégie de sortie du gaz fossile sur la base d'un calendrier à l'horizon 2050, avec des objectifs de réduction progressive d'ici 2030 et d'ici 2040.

De plus, le PACE prévoit que l'évolution du réseau de distribution devra tenir compte de la disponibilité prévisible du gaz d'origine renouvelable, tel que le biométhane ou l'hydrogène, ainsi que des réductions de la consommation.

La stratégie visera « la diminution progressive de la part du gaz fossile dans le mix et mettra en place des incitants au développement technologique et industriel des gaz renouvelables ou bas carbone et nouveaux vecteurs ».

Vous aviez sollicité la CWaPE dans le cadre de la phase de consultation technique des parties prenantes organisée au sujet de la stratégie de sortie du gaz fossile à l'horizon 2050. Celle-ci a remis ses conclusions. Elle rappelle l'importance du réseau et de son maintien en bon état. Il peut être utilisé pour acheminer progressivement une part croissante de gaz non fossile.

Elle appelle, d'une part, à assurer la maintenance et la sécurité de l'outil, et d'autre part, à permettre au réseau de s'adapter aux sources de gaz qui seront amenées à se diversifier et à se relocaliser.

Le PACE prévoit que la stratégie de sortie du gaz fossile soit définie au plus tard pour la fin juin. Quel est l'état d'avancement de la stratégie ? Quels délais pouvons-nous espérer ? Quelles actions ont-elles déjà été mises en œuvre ou sont-elles à mettre en œuvre d'ici la fin de la législature pour se diriger vers cette réduction des gaz fossiles ?

La CWaPE met en lumière le rôle du biogaz avec un potentiel de l'ordre de 8,3 térawattheures pour la Région wallonne.

La FUGEA demande aussi la mise en place d'un guichet énergie pour le secteur agricole, pour lui permettre de lancer des projets qui allient production agricole et production énergétique. Avez-vous entamé une réflexion en ce sens avec votre homologue du Gouvernement ? Quelle place réserver aux réseaux existants ? Quid de la réduction du développement de l'entretien ?

Enfin, dans son analyse, la CWaPE argumente qu'une analyse des impacts sociaux, économiques, environnementaux et géostratégiques est essentielle avant de prendre des positions irrémédiables, celle-ci est-elle prévue ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, conformément au PACE, nous avons en effet mené une phase de consultation technique écrite large auprès des différentes parties prenantes au sujet de la Stratégie de sortie du gaz fossile à l'horizon 2050, mais qui s'intègre également dans le PACE 2030. Nous avons reçu 21 contributions d'acteurs représentant différents secteurs et perspectives, des fournisseurs et gestionnaires de réseau, des représentants des secteurs renouvelables et industriels de la construction ou encore des représentants des employeurs, des pouvoirs locaux et ONG environnementales.

Les résultats de la consultation ont fait l'objet d'une analyse systématique qui fait ressortir les principales tendances, tant les orientations consensuelles que les points de divergence. Ce travail a permis d'affiner les points d'arbitrage essentiels à trancher par le Gouvernement, ainsi que les éléments nécessitant des échanges et études complémentaires.

Sur la base de ce travail, j'ai identifié une série d'orientations concrètes pour la Stratégie wallonne de sortie du gaz fossile à l'horizon 2050. Celle-ci doit s'inscrire dans la logique de transition énergétique telle que reflétée dans le PACE 2030. L'efficacité énergétique en priorité, ensuite l'électrification des usages et, finalement, l'utilisation de molécules décarbonées. Il faut donc développer le gaz issu du renouvelable, même si le potentiel de celui-ci n'atteindra pas la quantité de gaz naturel actuel.

Il est important que nous continuions de travailler sur l'ensemble des vecteurs pour en tirer le plus grand potentiel dans les usages les plus pertinents. Le chauffage est par excellence le besoin qui peut être le plus aisément assuré par d'autres sources renouvelables que le gaz. Le solaire thermique, l'isolation poussée des bâtiments et le recours à des pompes à chaleur électrique, de préférence eau/eau, ou encore à des chaudières et poêles à biomasse efficaces, ainsi que des réseaux de chaleur sont toutes des combinaisons qui peuvent être particulièrement efficaces selon les situations locales.

Le transport devrait se partager essentiellement entre l'électricité, pour les transports en commun et véhicules individuels, et l'hydrogène, pour les camions.

Enfin, les industries, particulièrement celles dont les processus nécessitent de hautes températures et celles qui requièrent du méthane comme matière première chimique devront pouvoir recourir au gaz issu du renouvelable.

Afin de développer une stratégie complète et équilibrée, je vais donc revenir vers les parties prenantes pour des échanges, y compris en mettant les différentes perspectives autour de la table. En effet, comme vous l'avez relevé via l'avis de la CWaPE – c'est rejoint par d'autres –, il s'agit d'un sujet hautement stratégique et complexe qui nécessite de trouver un équilibre au vu des impacts attendus sur différents aspects.

C'est ce que nous faisons notamment en travaillant de front sur de nombreux dossiers connexes. Nous prévoyons donc de consolider la stratégie avec les conclusions des travaux en cours dans d'autres dossiers, tels que la consultation des parties prenantes sur l'hydrogène, le transport et la capture de CO_2, les critères de durabilité du gaz, les réseaux de chaleur, et cetera. Tous ces dossiers sont liés et sont autant d'actions que je mène pour anticiper et concrétiser la sortie des énergies fossiles à l'horizon 2050.

Il va sans dire que l'ensemble de ma politique en énergie contribue également significativement à rendre possible la fin de la dépendance aux énergies fossiles. Je ne vais pas détailler tous ces dossiers que vous connaissez bien, mais les trois piliers sur lesquels j'ai énormément investi et qui vont se poursuivre jusqu'à la fin de cette législature, et au-delà, sont essentiels à notre transition énergétique, à savoir l'amélioration de l'efficacité énergétique et la réduction de la consommation d'énergie, principalement via la massification de la rénovation des bâtiments avec les primes augmentées simplifiées, les crédits à 0 %, l'alliance Climat-Emploi-Rénovation, et cetera. Deuxièmement, le soutien au déploiement du renouvelable de tout type : éolien, photovoltaïque, géothermie, et cetera. Troisièmement, la préparation des réseaux à l'électrification, notamment via les subsides octroyés aux GRD pour la smartisation.

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

M. Florent (Ecolo). – Merci pour cette réponse complète.

On se rend compte que cette thématique de la fin des gaz fossiles est à la croisée d'un très grand nombre d'évolutions technologiques et sociétales. Je vous reposerai sans doute plus tard – après la rentrée – la question de l'état d'avancement de cette stratégie « Sortie des dégâts fossiles ».

QUESTION ORALE DE M. DI MATTIA À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « L'ÉTUDE DE LA LIGUE DES FAMILLES SUR LES DÉPLACEMENTS DES ÉLÈVES ET NOTAMMENT EN TRANSPORT EN COMMUN »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Di Mattia à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'étude de la Ligue des familles sur les déplacements des élèves et notamment en transport en commun ».

La parole est à M. Di Mattia pour poser sa question.

M. Di Mattia (PS). – Monsieur le Ministre, je vous ai interrogé en question d'actualité sur l'étude approfondie réalisée par la Ligue des familles à la demande du SPW. C'est un élément important. C'est bien la demande du SPW.

Sur base des points d'attention relevés dans ces conclusions, j'aimerais disposer d'éléments complémentaires.

Avez-vous engagé des actions spécifiques de communication ou de promotion à destination des parents et des jeunes pour les sensibiliser aux avantages des modes de transport actifs ou partagés ? Comment comptez-vous améliorer la fréquence et la qualité de l'offre de services, notamment dans les zones d'habitat existantes ? Vous avez mentionné le déploiement progressif du transport en commun à la demande, quelles seront les étapes clés du développement de ce nouveau service piloté par l'opérateur de transport wallon ?

En ce qui concerne les trajets à vélo, quelles mesures seront prises pour augmenter et sécuriser les pistes cyclables dans les zones scolaires ou sur les itinéraires fréquentés par les jeunes ? Des initiatives sont-elles envisagées pour améliorer la sécurité des passages pour piétons aux abords des écoles afin de favoriser la marche comme mode de déplacement alternatif afin de parcourir de plus courtes distances ?

L'enquête révèle aussi que la situation familiale et le niveau de revenus des ménages auraient une influence importante sur les distances à parcourir. Confirmez-vous que ces deux composantes ont bien été prises en compte dans la définition des stratégies régionales de mobilité ?

Enfin, au regard des importants investissements réalisés dans le cadre de cette même étude, l'objectif d'augmentation de la part modale de 13 % à 25 % de l'utilisation des transports en commun pourra-t-il être concrétisé ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, concernant les modes actifs, nous avons développé le concept de cyclostrade, un large corridor en site propre qui permet aux cyclistes de relier rapidement une destination en toute sécurité. L'objectif est de développer un véritable réseau cyclable structurant à l'horizon 2030. La Région wallonne n'aura jamais autant investi pour la mobilité active et l'intermodalité grâce au PIMACI représentant près de 210 millions d'euros d'investissements.

Concernant la mobilité partagée, les mobipôles tendent à se généraliser dans les communes. Les premiers totems, permettant de valoriser ces lieux d'intermodalité à l'aide d'une charte graphique reconnaissable, devraient être présents dans l'espace public fin 2023 ou début 2024.

Par ailleurs, je prévois d'accélérer le développement de voitures partagées à l'aide du Plan de relance wallon.

Sous cette législature, l'offre de transport en commun aura augmenté de 10 %, et même de 17 % en province du Brabant wallon et 18 % en province de Luxembourg. Ce sont justement les deux provinces wallonnes où la part des ménages privés sans voiture est la plus faible. Jamais le transport en commun n'aura connu un tel niveau de service en Wallonie.

Dans le cadre du premier redéploiement de l'offre de transport en commun dans la zone à Gembloux, le concept du « TEC à la demande » va apporter une solution de transport plus flexible et moins cher que le réseau régulier classique. L'objectif est de pouvoir généraliser cette approche, dans l'ensemble des redéploiements, afin de répondre de manière plus agile et efficiente aux besoins de déplacement des citoyens dans les zones où le potentiel ne justifie pas la circulation de bus toute la journée.

Concernant les pistes cyclables dans les zones scolaires, s'il s'agit de voiries communales, la commune peut utiliser son PIMACI pour intervenir. Ce sont en effet des zones que j'encourage à aménager.

Le SPW est aussi à disposition des écoles pour leur fournir des outils permettant de mieux cibler les itinéraires avec le plus de potentiel pour les jeunes de leurs établissements afin notamment d'encourager des élèves à se rendre ensemble à vélo à l'école. Pour les voiries régionales, il n'y pas à proprement parler un ciblage vers les écoles, mais il existe aussi des budgets spécifiques pour la sécurisation de carrefours qui peuvent éventuellement être activés s'il y a une demande qui est remontée par la commune.

Enfin, concernant la sécurité des passages pour piétons, cet été, à l'initiative de ma collègue Valérie De Bue dont c'est la compétence, le SPW va recenser tous les passages piétons de Wallonie dans le but de pouvoir améliorer leur sécurité, notamment aux abords des écoles.

Concernant la prise en compte, dans la Stratégie régionale de mobilité, de l'impact de la situation familiale et du niveau de revenus sur les distances à parcourir, nous pouvons par exemple citer des actions concrètes telles que la quasi-gratuité des transports en commun, qui peut être vue comme une mesure sociale apportant une alternative au gouffre financier qu'est la voiture individuelle.

Au-delà de ces aspects, la mobilité a bien entendu son rôle à jouer dans la réduction, si pas des distances, en tout cas des temps de trajet entre le domicile et l'école et/ou le lieu de travail. Toutefois, il s'agit d'une particularité belge, et encore plus wallonne, que d'habiter loin de son lieu de travail. Il y a là encore de grands efforts à faire au niveau de l'aménagement du territoire. L'IWEPS ne dit d'ailleurs pas l'inverse : bien que l'offre en transport en commun s'améliore et que les territoires couverts sont plus nombreux, la dispersion des nouvelles constructions sur le territoire en dehors de lieux accessibles en transports en commun, limite les effets positifs de la nouvelle offre de par le fait de rendre toujours plus d'habitants dépendants de la voiture.

Concernant la fréquentation du transport en commun, l'objectif est toujours bien d'atteindre les parts modales de la vision FAST 2030. La crise sanitaire, où la distanciation sociale était de rigueur et où les transports en commun étaient vus, pourtant à tort, comme des lieux de contamination, a eu un impact sur le niveau de fréquentation.

Si le niveau de fréquentation était inférieur de 17 % en 2022 par rapport au niveau précovid de 2019, il s'y approchait au premier trimestre 2023 et le dépassait même en mars. L'évolution actuelle est donc encourageante.

M. le Président. – La parole est à M. Di Mattia.

M. Di Mattia (PS). – Je remercie le ministre pour le catalogue de toutes les mesures qui sont entreprises. Nous vous soutenons dans l'ensemble de ces démarches. Néanmoins, il faudra à un moment faire un bilan avec des données effectives et réelles notamment, par exemple, un élément qui me semble important à vous indiquer, dans le cadre du Plan de relance, des mesures sont prises pour favoriser l'utilisation des voitures partagées. Il faudra pouvoir le quantifier par région et par opportunité.

La quasi-gratuité pour les ménages précarisés est une mesure qui n'est pas complètement effective. Nous le savons même si mon parti se veut soutenant par rapport à cette mesure. Au niveau des parts modales, j'entends que l'effet de la crise tend à s'atténuer. Nous serons vigilants pour l'ensemble des objectifs.

QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LE CHANTIER DE TRANSFORMATION DE LA N5-E420 »

QUESTION ORALE DE MME MATHIEUX À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « L'AVANCEMENT DE LA RÉHABILITATION ET DE LA SÉCURISATION DE LA E420 »

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

- M. Fontaine, sur « le chantier de transformation de la N5-E420 » ;
- Mme Mathieux, sur « l'avancement de la réhabilitation et de la sécurisation de la E420 ».

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

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, la N5 est vouée à devenir une autoroute. Les chantiers menés depuis de nombreuses années en ce sens continuent de progresser afin de la faire passer au gabarit autoroutier et la sécuriser. Les prochaines échéances seront importantes, en particulier le remplacement du viaduc d'Yves-Gomezée sur le tronçon Fraire-Jamagne, pour lequel la SOFICO est toujours en attente de la décision du fonctionnaire délégué, la demande de permis d'urbanisme ayant été déposée en novembre 2022.

Après cette phase de travaux, il restera un tronçon plus réduit entre Samart et Frasnes-lez-Couvin à réaménager, pour lequel le lancement des travaux serait fixé à 2027, ce qui dépendrait alors de la future programmation du PIMPT, en 2027.

Vous avez également annoncé la création d'aires de covoiturage à hauteur de Couvin et Somzée, avec une échéance fixée à mai 2026. Néanmoins, il conviendra de ne pas oublier le réaménagement ou la mise en place d'aires de repos, notamment pour les chauffeurs poids lourds, sans oublier de les adapter aux convois exceptionnels pour éviter de connaître de nouveau certains déboires de ces dernières années. Sur la E420, beaucoup de convois exceptionnels circulent essentiellement le soir et la nuit, mais se stationnent durant la journée. Le fonctionnaire délégué a-t-il remis sa décision concernant la prochaine phase du chantier de transformation de la N5 ou E420 ?

Outre les travaux sur le tronçon Fraire-Jamagne prévus pour les prochaines années, avez-vous déjà intégré les chantiers du tronçon Samart-Frasnes-lez-Couvin dans les dossiers à prioriser pour la prochaine programmation du PIMPT ?

Lors d'une précédente question, vous m'indiquiez, relativement à la création d'une aire d'autoroute à proximité de Couvin, que cette demande pourrait être intégrée dans un futur plan d'infrastructures. Avez-vous bien conservé cette proposition sur la table pour la prochaine programmation ?

Concernant les parkings pour poids lourds, quels sont ceux que vous prévoyez de réaménager via cette transformation de la N5 en E420 ?

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

Mme Mathieux (MR). – Monsieur le Ministre, un des dossiers les plus importants du PIMPT que vous portez concerne la réhabilitation et la sécurisation de la E420. Le premier volet inclut ces travaux avec le viaduc d'Yves-Gomezée à Walcourt pour un montant total de 37,8 millions d'euros. Celui-ci a été reporté en 2023-2024.

Le second volet concerne la liaison Charleroi-Walcourt pour un montant total de 31 millions d'euros. En décembre dernier, vous avez décalé la mise en œuvre de ce projet de 2024 à 2026.

Vous n'êtes pas sans savoir que Couvin et Philippeville sont des communes excentrées nécessitant l'usage de la voiture, des transports et des vélos, nécessaires à assurer une bonne connexion.

Le 30 mai dernier, vous avez pu répondre longuement à mes collègues concernant leurs inquiétudes vis-à-vis de la réalisation du PIMPT. Des explications supplémentaires sont nécessaires pour ces deux projets qui nécessitent des deniers publics importants. Il y en a pour 68,8 millions d'euros au total.

Dès lors et afin d'assurer cette connexion et un bon état de nos routes, il est urgent d'agir – ce que vous partagez.

Confirmez-vous que les délais précités pour ces deux projets seront tenus ?

Quels motifs vous ont-ils poussé à retarder la mise en œuvre de ces deux projets ?

Cela aura-t-il un impact important sur la circulation ? Avez-vous consulté les communes concernées ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Madame et Monsieur les Députés, comme j'ai déjà pu le dire, le Gouvernement a décidé le 15 décembre dernier d'accroître le délai de réalisation du PIMPT jusqu'au 31 décembre 2027, afin de garantir la réalisation de l'ensemble des projets et de respecter une trajectoire budgétaire correcte des engagements suite, notamment,

à l'augmentation du coût des travaux, et de compenser l'accroissement du délai de réalisation de certains projets tout en étant en phase avec le rythme de production du SPW Mobilité et Infrastructures.

Le dossier de la reconstruction du viaduc d'Yves-Gomezée est en cours. Le SPW MI a introduit un dossier de demande de permis d'urbanisme pour ce projet le 16 novembre dernier. Le fonctionnaire technique ne s'est pas encore prononcé dans ce dossier.

Le projet est conséquent, il concerne quatre interventions importantes :

- la réhabilitation et la sécurisation de la N5/E420 entre Fraire et Philippeville par la mise aux normes autoroutières du profil en long et de l'axe de la chaussée existante ;
- la reconstruction complète du viaduc d'Yves-Gomezée d'une portée de 264 mètres. Pour votre information, cette réhabilitation a été sélectionnée par le Gouvernement pour soumission dans le cadre de l'appel à projets du mécanisme d'interconnexion européen qui pourrait financer la moitié de cet investissement ;
- la construction d'un pont supérieur auquel fera partie le nouvel échangeur de Jamagne-Jamiolle, rues Belle Ruelle et des Chauffours ;
- la constitution de remblais pour talus sous forme de prairies maigres à proximité immédiate du nouveau pont au lieu-dit « Campagne del Grosse Borne ».

Dans le cadre de ce projet, l'administration envisage également de réaménager les parkings existants d'Yves-Gomezée.

Quant au tronçon à réhabiliter et à sécuriser entre Samart et Frasnes, la mission d'étude vient de commencer. Le levé topographique général est en cours.

Madame Mathieux, vous constaterez que ces projets sont donc bien planifiés.

Concernant l'impact sur le trafic, toutes les concertations avec les communes seront assurées par le SPW Mobilité et Infrastructures au moment opportun, en fonction de l'évolution de ces différents projets.

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

M. Fontaine (PS). – Merci, Monsieur le Ministre, pour les éléments de réponse que vous avez bien voulu partager avec nous ce jour.

Je prends bonne note que les relevés topographiques sont en cours entre Fraire et Jamagne pour une réalisation dans les années à venir.

Le viaduc est important, mais malheureusement, Monsieur le Ministre, je n'ai pas reçu de réponse, si ce n'est que les parkings d'Yves-Gomezée vont être refaits. Ils sont prévus dans le plan d'infrastructure avec le viaduc, je présume, mais je n'ai pas reçu de réponse quant au parking pour les camions, les camionneurs et les convois exceptionnels. Je vous avoue franchement – il faut y venir – que c'est quelque chose qui manque sérieusement.

Comme je vous l'avais déjà dit lors d'une question précédente, les poids lourds se garent sur un petit parking à hauteur de Frasnes-lez-Couvin, mais qui est dans le sens Bruxelles-Reims, et il n'y a rien dans l'autre sens. Ce parking ne peut pas absorber l'ensemble du trafic de camions sur cette zone.

Je reviendrai vers vous avec une question écrite, à moins que vous ayez des informations à me communiquer aujourd'hui.

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

Mme Mathieux (MR). – J'ai entendu beaucoup de bonnes nouvelles. J'entends que les projets sont bien étudiés, mais avec lenteur puisque l'on repostpose ce qui était postposé de trois à quatre années.

Je félicite M. le Ministre de pouvoir nous octroyer une grande partie, même la moitié, au niveau d'Yves-Gomezée, de subsides européens. Je vous remercie pour la Wallonie.

Le plan Infrastructures a déjà largement été discuté ici en commission. Il s'agit aussi d'un axe essentiel. Comme M. Fontaine l'a dit, une future autoroute est un axe stratégique pour la région de l'Entre-Sambre-et-Meuse, qui est dans un état plutôt triste, jusqu'à l'aboutissement de Couvin, qui en a grand besoin également.

À titre personnel, comme c'est aussi le cas de M. Fontaine, je me déplace régulièrement sur cette voirie et je dois dire que l'on n'est pas fiers d'arriver chez nous.

QUESTION ORALE DE M. DI MATTIA À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LA CONTRIBUTION DU SERVICE PUBLIC DE WALLONIE À L'INVENTAIRE DES PONTS COMMUNAUX »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Di Mattia à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la contribution du Service public de Wallonie à l'inventaire des ponts communaux ».

La parole est à M. Di Mattia pour poser sa question.

M. Di Mattia (PS). – Monsieur le Ministre, le Gouvernement a lancé un appel à projets visant à

cartographier l'ensemble des ponts communaux pour prioriser leur réfection. J'ai eu l'occasion de vous interroger en question d'actualité. C'est une priorité. La durée de vie d'un pont tournant autour de 50 ans à 60 ans, nous arrivons à des moments critiques.

Dans le cadre de cet état des lieux, il est prévu que le SPW MI partage son expertise et accompagne les communes en leur donnant notamment accès aux fiches sanitaires des différents ponts connus ou des avis sur la stabilité enregistrée pour les différents ouvrages.

Il a été précisé que le travail d'inventaire ne serait pas finalisé avant 2025, renvoyant au prochain gouvernement le soin d'établir les besoins financiers pour les rénovations urgentes.

Par ailleurs, le même SPW MI gère plus de 5 000 ouvrages d'art pour lesquels un marché public a été confié à la société IMDM pour réaliser un état des lieux des infrastructures régionales et un audit de leur politique de gestion.

Dans le cadre du premier appel à projets qui concerne les ponts communaux, pourquoi n'avoir limité l'intervention de vos services qu'au simple rôle d'accompagnement des communes ?

Excluez-vous le renforcement de la Direction de l'expertise des ouvrages du SPW, qui a piloté le marché public, pour prendre en charge l'inspection par ses services, plutôt que par des bureaux d'études privés ?

L'échéance de 2025 fait craindre qu'un certain nombre de ponts identifiés lors de l'état des lieux, comme étant dans un état de dégradation très avancé, nécessitent une intervention rapide.

Au-delà des budgets dédiés dans les plans d'investissements communaux qui permettent de subsidier des travaux avec une intervention régionale de 60 %, avez-vous prévu des moyens complémentaires spécifiques dans le cadre du plan Mobilité et Infrastructures pour tous 2020-2026 ?

Enfin, où en est le travail d'audit de la politique régionale de gestion des ouvrages d'art ? Quand l'outil informatique de monitoring de leur l'état de santé sera-t-il opérationnel ? Quelles sont les autres pistes d'amélioration envisagées ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, vos questions concernant les ponts communaux et le marché de services pour leur inspection sont de la compétence de mon collègue, le ministre Collignon. Dans le cadre de ce marché, le SPW MI apporte effectivement un support aux communes. Cette mission ne peut être étendue au-delà de ce rôle d'accompagnement sans déforcer les missions premières de ces équipes et leur travail sur les 5 000 ponts régionaux qui nécessitent également des inspections et des travaux.

Le plan Mobilité et Infrastructures pour tous concerne essentiellement des investissements sur le domaine régional, les travaux sur les ponts et les routes communales étant subsidiés par le Plan d'investissement communal.

Je vous rejoins cependant sur le fait que les projets de réhabilitation des ouvrages d'art coûtent vite très cher et que les communes n'ont, en général, pas les budgets nécessaires pour ce type d'intervention.

Une piste d'amélioration pourrait être l'augmentation du taux d'intervention pour les ouvrages d'art communaux, de 60 % vers 80 %, qui permettrait aux pouvoirs locaux d'intervenir rapidement sur leurs ouvrages problématiques. Cette intervention est cependant, comme je viens de le dire, une compétence de mon collègue, le ministre des Pouvoirs locaux.

Concernant le travail d'audit de politique régionale de gestion des ouvrages d'art, celui-ci est toujours en cours. Différents scénarios de gestion ont été présentés par le prestataire. À la fin de cet audit, prévu pour la fin de cette année, le SPW MI disposera du logiciel de monitoring développé par le prestataire.

M. le Président. – La parole est à M. Di Mattia.

M. Di Mattia (PS). – Monsieur le Ministre, je peux comprendre, au niveau des compétences, vous avez été très clair. Pour la partie communale, j'interrogerai le ministre Collignon. Cependant, ma question visait des situations d'urgence pour lesquelles la Région ne pouvait pas rester insensible. Vous avancez quand même une piste qui est tout à fait précieuse puisque cette augmentation à 80 % du subventionnement pourrait accélérer un certain nombre de choses.

Vous annoncez l'audit sur les ouvrages d'art pour la fin de l'année civile. Je reviendrai sur ses conclusions à ce moment-là.

QUESTION ORALE DE MME MAUEL À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LE BILAN DE LA RÉALISATION DES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PARLEMENTAIRE CHARGÉE D'EXAMINER LES CAUSES ET D'ÉVALUER LA GESTION DES INONDATIONS DE JUILLET 2021 EN WALLONIE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Mauel à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le bilan de la réalisation des recommandations de la Commission d'enquête parlementaire chargée d'examiner les causes et d'évaluer la gestion des inondations de juillet 2021 en Wallonie ».

La parole est à Mme Mauel pour poser sa question.

Mme Mauel (MR). – Monsieur le Ministre, vous êtes souvent interrogé ici sur le sujet. Nous allons bientôt commémorer le deuxième anniversaire des inondations catastrophiques dans la vallée de la Vesdre, qui ont, vers la mi-juillet 2021, coûté la vie à quelque 40 personnes.

Les médias ont rapidement évoqué une préparation insuffisante, des erreurs d'appréciation de la dangerosité de la situation, des décisions trop tardives, voire erronées, un manque de clarté dans les responsabilités, des défaillances graves et une communication déficiente.

Face à l'ampleur de la catastrophe, le Parlement wallon a mis en place une commission d'enquête. Celle-ci s'est penchée sur les manquements lors de la gestion de la crise elle-même, dans la perspective, non pas de trouver des coupables, mais d'avenir, afin que de telles catastrophes ne se reproduisent plus.

La Commission d'enquête a formulé un total de 161 recommandations. Une partie d'entre elles concerne la gestion perfectible des barrages, en particulier celui de la Vesdre à Eupen. Mes questions, à ce sujet, sont les suivantes.

Où en est le traitement des recommandations de la commission de façon générale ? Vous êtes souvent interrogé.

Ma seconde question porte sur les mesures qui ont été prises par le Gouvernement wallon au barrage d'Eupen pour éviter une catastrophe comme celle du 14 juillet 2021. Quelles sont-elles ?

De plus, pouvez-vous me dire quel a été l'impact des mesures prises jusqu'à présent dans la pratique ?

Enfin, ma dernière question porte sur la recommandation numéro 86, qui requiert une étude externe « sans attendre » des barrages servant de réservoir d'eau, c'est-à-dire en premier lieu les barrages de la Vesdre et de la Gileppe. Avez-vous commandé cette étude externe ? Si oui, quand ? Pourrais-je avoir la date exacte ?

De plus, y a-t-il déjà des conclusions, des recommandations ou même des mesures déjà mises en œuvre ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Madame la Députée, merci pour votre question. Le suivi des recommandations de la Commission parlementaire inondation a fait l'objet d'une note validée par le Gouvernement wallon en date du 4 mai 2023. Cet état des lieux a été transmis à cette assemblée. Il reprend de façon exhaustive l'état d'avancement de chaque recommandation, comme vous l'avez certainement constaté.

Puisque vous m'interrogez spécifiquement, voici un focus qui ne saurait, dans le cadre de cette question, être exhaustif – au risque d'être trop long –, sur les principales actions mises en place en ce qui concerne les barrages-réservoirs du SPW, dont celui de la Vesdre à Eupen :

- une nouvelle courbe de manutention a été mise en œuvre pour le barrage de la Vesdre. Les contacts entre la SWDE et le SPW MI sont permanents afin d'optimiser la gestion des ouvrages ;
- les procédures de manutention de tous les barrages-réservoirs de la Direction des barrages-réservoirs ont été révisées et validées ;
- le nombre d'agents au niveau du poste de garde « décision » a été doublé, permettant d'avoir un agent de garde par district et d'avoir un support en cas de crise plus grave sur l'un des deux districts, est et ouest ;
- le projet de décret relatif à la sécurité d'exploitation des barrages-réservoirs qui instaure un cadre légal a été approuvé en première lecture par le Gouvernement. Cette approbation fait suite à la note d'orientation que j'avais présentée au Gouvernement en juillet de l'année passée. Ce texte est actuellement soumis à l'avis des différentes instances ;
- le plan interne d'urgence du barrage Vesdre-Eupen a connu une révision générale, ainsi que les scénarios associés. Des exercices multidisciplinaires avec la Défense et la SWDE sur le site du barrage de la Vesdre et de la Gileppe ont été organisés en septembre 2022 et en avril dernier ;
- le plan particulier d'urgence et d'intervention pour le barrage de la Vesdre à Eupen vient d'être

validé par la Cellule de sécurité provinciale pour être intégré dans le portail ICMS de la sécurité nationale pour les services belges impliqués dans la planification d'urgence et la gestion de crise ;
- les agents de la DBR participent à des formations continues. Plusieurs échanges transfrontaliers ont déjà eu lieu avec l'Allemagne, la Suisse et la France dans un cadre de partage d'expériences et de développement de la culture de sécurité. Ces échanges ont également eu lieu avec les Pays-Bas ;
- le Gouvernement, sur ma proposition, a également permis d'engager du personnel pour ce barrage, un équivalent temps plein de niveau A et un équivalent temps plein de niveau D ;
- pour l'ensemble des barrages, une convention pour la réalisation conjointe d'un marché pour rendre la gestion des barrages-réservoirs plus dynamique a été signée entre le SPW Mobilité et Infrastructures et la SWDE.

Ensuite, certaines mesures ont déjà montré leurs impacts positifs :
- tout dernièrement, les Celex se sont succédé pour l'alerte et les événements pluvieux prévus les 22 et 23 juin derniers ;
- pour les trois barrages-réservoirs wallons d'Eupen, la Gileppe et du Ry de Rome, des restitutions contrôlées à la rivière ont pu être augmentées. Ces mesures préventives permettaient de faire de la place pour pouvoir accueillir les potentiels surplus.

Enfin, en parallèle au décret de cadre légal, et comme stipulé dans la recommandation 86, le marché public européen relatif au contrôle externe a été publié ce 9 juin. Les remises d'offre sont attendues en août prochain.

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

Mme Mauel (MR). – Merci, Monsieur le Ministre. Je vois tous les efforts qui ont été faits pour rendre plus sûrs nos ouvrages de barrage.

Tout à la fin de votre réponse, vous avez dit que le marché pour le contrôle externe vient d'être lancé. Quel est l'élément qui a fait que l'on a dû attendre aussi longtemps pour faire ce marché pour l'audit externe ? Si je ne me trompe pas, vous êtes dans la capacité d'agir seul, sans décret et sans base décrétale.

Je peux juste reposer une deuxième question : quel est l'élément qui a fait que cela a dû attendre aussi longtemps ?

M. le Président. – Ce sera pour une question écrite ou la prochaine fois.

Mme Mauel (MR). – Je vais me concentrer sur cet élément dans une question écrite, merci.

QUESTION ORALE DE M. JANSSEN À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LES RETARDS DANS LES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DE LA NATIONALE N275 ENTRE RIXENSART ET COURT-SAINT-ÉTIENNE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Janssen à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les retards dans les travaux d'aménagement de la nationale N275 entre Rixensart et Court-Saint-Étienne ».

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

M. Janssen (MR). – Monsieur le Ministre, je tenais à vous interroger concernant cette nationale 275, notamment sa portion allant de la sortie de Rixensart jusqu'à Court-Saint-Étienne.

En 2021, je vous avais posé une question sur les nuisances sonores, ainsi que la dangerosité de cette route pour les usagers, les dégradations de certains tronçons étant particulièrement préoccupantes.

Votre réponse, il y a deux ans, était relativement prometteuse. Vous mentionniez qu'une réhabilitation de cette portion comprenant un nouveau revêtement et des aménagements de la piste cyclable était envisagée à l'horizon de 2023.

Malheureusement, comme on le sait, aucun progrès n'a été constaté depuis. Je précise qu'il existe quatre projets du plan Mobilité et Infrastructures relatifs à la nationale 275 dans les communes de Rixensart et de Court-Saint-Étienne.

À Rixensart, le remplacement des dalles de béton et la création de pistes cyclables ont été achevés en 2021. Ce projet a bien été réalisé. Cependant, les autres projets tels que la réhabilitation du revêtement et des aménagements cyclopiétons à Ottignies–Louvain-la-Neuve et à Court-Saint-Étienne, ainsi que la sécurisation et la création d'un rond-point au croisement avec l'avenue Bel Horizon à Court-Saint-Étienne ont été reportés respectivement à 2025 et 2024, en raison de leur classification en cohorte 2 des priorités du SPW Mobilité et Infrastructures.

Cette classification signifie que ces projets ne bénéficient pas d'une priorité absolue, et sont considérés comme des chantiers de la deuxième phase, en attente des chantiers de la cohorte 1 qui devaient être terminés depuis 2021. Ils ont connu un retard important.

Cette situation soulève une série de questions. Pouvez-vous nous rappeler les raisons qui ont motivé ces reports ? Pourquoi les délais prévus pour la réhabilitation de la N275 n'ont-ils pas pu être respectés ?

Comme moi, j'imagine que vous êtes sollicité par des citoyens mécontents. Quelles sont les réponses que vous pouvez nous apporter aux préoccupations ou que nous pouvons apporter aux préoccupations des usagers de la route et des riverains en termes de nuisances sonores et de sécurité routière ? Comment répondre aux besoins urgents des riverains et des usagers de la N275 ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, le tronçon que vous mentionnez est repris dans le plan Mobilité et Infrastructures pour tous depuis la décision du Gouvernement du 15 décembre dernier. Il est programmé en 2025, pour un montant estimé à 1,8 million d'euros.

La chaussée est en béton armé continu d'une ancienne conception. Un bilan préalable sera nécessaire avant de commencer l'étude technique du tronçon en 2024.

Comme vous le savez, le SPW MI réhabilite la N275 d'année en année, en respectant la programmation budgétaire fixée par le Gouvernement.

Le projet que j'ai évoqué n'est cependant pas la seule intervention sur cette voirie. Permettez-moi de citer les investissements récents réalisés :

- à Rixensart, il y a le remplacement des dalles en béton et création d'une piste cyclable en 2021-2022 pour 1,157 million d'euros hors TVA ;
- à Court-Saint-Étienne, le remplacement des dalles en béton rue du Marais en 2021-2022 pour 0,6 million d'euros hors TVA.

Cette année, le SPW MI vient de terminer le tronçon de la N275 entre la Flandre et le giratoire de l'avenue Ernest Solvay, en incluant une cyclostrade permettant de connecter le Brabant wallon à la future cyclostrade de la Flandre vers le centre de Bruxelles. Le montant des travaux est de 2 millions d'euros hors TVA.

Pour finir, l'étude de la réhabilitation de la N275 à La Hulpe a débuté du projet précédent jusqu'au carrefour de la N275, N253. Les riverains et usagers de la RN75 ne sont donc pas négligés.

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

M. Janssen (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, d'avoir rappelé où nous en sommes pour l'ensemble de ce chantier, même si je regrette que nous ne puissions répondre pleinement aux préoccupations bien légitimes des usagers de la route et des riverains.

La N275 présente une série de problèmes majeurs en termes de nuisances sonores et de sécurité routière. Bien évidemment, les retards dans les travaux d'amélioration ne font qu'aggraver ces problèmes et continuent à affecter la qualité de vie des riverains et la sécurité des usagers.

Je vous remercie pour le tableau et les précisions que vous avez apportées.

QUESTION ORALE DE MME MATHIEUX À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LA SÉCURISATION DU PASSAGE À NIVEAU DE COUVIN »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Mathieux à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la sécurisation du passage à niveau de Couvin ».

La parole est à Mme Mathieux pour poser sa question.

Mme Mathieux (MR). – Monsieur le Ministre, le week-end dernier, j'ai malheureusement été témoin d'un accrochage au niveau du passage à niveau menant au centre commercial La Couvinoise. Cet accès pose problème depuis l'ouverture de l'établissement, il y a plus de deux ans.

En mars dernier, vous m'indiquiez qu'une étude était en cours concernant les équipements électromécaniques à mettre en place et en attente d'une étude menée par La Couvinoise.

Quelles actions avez-vous menées dans ce dossier depuis mars ?

Avez-vous reçu le cahier spécial des charges concernant les équipements électromécaniques ?

La demande de vérifications complémentaires va-t-elle déboucher sur une initiative particulière de votre part concernant la sécurisation de cet accès et de son passage à niveau ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Madame la Députée, le cahier spécial des charges pour l'équipement électromécanique nécessaire pour sécuriser le passage à niveau de Couvin, rédigé par le bureau d'études désigné par La Couvinoise, a été validé par le SPW MI. L'offre fait l'objet d'une demande de vérification complémentaire toujours en cours.

Pour ce qui concerne le génie civil, le SPW MI est toujours en attente de l'étude réalisée par La Couvinoise pour validation, à savoir : le cahier spécial des charges,

le métré et les plans des travaux d'aménagement et de sécurisation du carrefour.

Quant à la demande de permis d'urbanisme, La Couvinoise n'a pas encore donné d'indications au SPW MI relatives à l'introduction de leur dossier. Le dossier suit donc son cours, mais dépend principalement de La Couvinoise et pas de mon administration à ce stade.

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

Mme Mathieux (MR). – Je suis bien consciente du grand nombre d'intervenants impliqués, mais je suis déçue d'entendre que La Couvinoise n'a pas encore déposé son dossier. Si elle décide de ne jamais le déposer, il en va du bien-être des gens, des vies peuvent être en danger.

Que peut-on faire pour l'inciter à déposer son dossier ? Puis-je agir au niveau de la commune ? La commune lui a écrit. En tant que ministre, pouvez-vous aussi agir auprès du responsable de La Couvinoise ? Merci, Monsieur le Ministre.

QUESTION ORALE DE M. DI MATTIA À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LE SUIVI DE L'INCIDENT SURVENU AU PLAN INCLINÉ DE RONQUIÈRES ET SES POSSIBLES EFFETS SUR L'ORGANISATION DU RONQUIÈRES FESTIVAL »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Di Mattia à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le suivi de l'incident survenu au plan incliné de Ronquières et ses possibles effets sur l'organisation du Ronquières Festival ».

La parole est à M. Di Mattia pour poser sa question.

M. Di Mattia (PS). – Monsieur le Ministre, récemment, nous avons été témoins d'un incident majeur au plan incliné de Ronquières, dont nous avons débattu en commission, avec la chute d'une des portes d'un des bacs, entraînant d'importantes conséquences au niveau du trafic fluvial.

Des travaux sont en cours pour réparer la porte et permettre la réouverture de la navigation par ce bac, tandis que le deuxième bac sera remis en état ultérieurement.

Cette situation soulève des interrogations quant à l'état de l'infrastructure hydraulique et son impact à court terme sur le Ronquières Festival, qui se déroule au pied du plan incliné.

Concernant l'incident, comptez-vous mener une étude approfondie qui permettra d'établir la causalité des faits et, le cas échéant, aboutir à une stratégie actualisée de maintenance de l'état de l'infrastructure hydraulique régionale ?

Avez-vous pris des mesures pour évaluer les conséquences du chantier en cours sur la tenue du Ronquières Festival organisé sur le site dont le SPW est propriétaire ?

Des contacts ont-ils été pris avec l'organisateur pour déterminer des mesures de sécurité pendant l'événement et malgré les travaux en cours ?

Comment les parties, incluant notamment l'autorité communale, ont-elles été amenées à coopérer pour minimiser les impacts négatifs du chantier, notamment sur cet événement emblématique de la saison des festivals en Wallonie ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, le plan incliné de Ronquières est un ouvrage âgé, avec au compteur 55 ans de service. Il nécessite une rénovation complète et en profondeur.

Comme indiqué précédemment, cette rénovation a démarré il y a quelques années et se poursuit. Il s'agit de la première grande opération de rénovation de l'histoire du plan incliné. Malgré l'inspection et une maintenance régulière, la dégradation due à la vétusté va malheureusement parfois plus vite que les travaux.

Bien que j'aie demandé à mon administration de lancer une étude plus approfondie, je dois vous informer que le SPW MI dispose d'un marché de gestion des inspections des ouvrages d'art hydrauliques. Il a pour objectif d'améliorer et d'uniformiser les inspections des ouvrages d'art hydraulique d'un point de vue de génie civil et, à court terme, de permettre d'obtenir une image de l'état de santé de notre patrimoine. Les ouvrages d'art hydrauliques majeurs visés par ce marché sont les ascenseurs hydrauliques, l'ascenseur funiculaire, le plan incliné de Ronquières et les ponts-canaux.

En ce qui concerne le Ronquières Festival, les travaux qui seront menés cet été ne vont pas l'impacter, c'est même plutôt l'inverse. En effet, c'est l'organisation du festival, notamment sa mise en place et ensuite son démontage qui impactent quelque peu l'avancement des travaux de rénovation en entravant à certains moments l'accès des entrepreneurs au plan incliné. Toutefois, le SPW, les divers entrepreneurs, les autorités communales et les organisateurs du festival dialoguent. Chaque année, le festival a toujours été maintenu, malgré les travaux, notamment entre 2018 et 2021, où des échafaudages étaient présents sous les

trémies aériennes. Ces échafaudages avaient été adaptés pour permettre une organisation en sécurité du festival.

Enfin, d'un point de vue général sur la sécurité liée à l'exploitation du site et des travaux, sachez que des échanges réguliers ont lieu entre le SPW et les autorités communales, et notamment suite à l'incident récent du 3 juin.

M. le Président. – La parole est à M. Di Mattia.

M. Di Mattia (PS). – Je remercie M. le Ministre. Quand je parlais d'impact, c'était un impact en matière de sécurité ; c'est la sécurité qui nous préoccupe à court terme concernant le festival.

Les éléments que vous évoquez sont plutôt rassurants. Les 55 ans de l'ouvrage me rappellent ma question précédente sur les ponts où c'est un âge critique. Il n'y a pas que les êtres humains à cet âge-là qui commencent à être dans la phase déclinante. Je vais me permettre d'analyser en profondeur le marché d'étude des ouvrages d'art hydrauliques pour voir comment cela se met en place.

ORGANISATION DES TRAVAUX
(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. – Les questions orales de :
- M. Schonbrodt, sur « la lettre de Test-Achats concernant le décrochage des onduleurs » ;
- Mme Nikolic, sur « le suivi de la résolution du 7 juillet 2021 visant à développer une vision prospective de l'avenir des stations-services en Wallonie tenant compte de l'évolution de la mobilité » ;
- Mme Galant, sur « l'accessibilité des bus des TEC aux personnes à mobilité réduite » ;
- Mme Galant, sur « l'expérience « Emmener son vélo dans un bus » ;
- M. Hermant, sur « la nouvelle taxe de mise en circulation pour les voitures » ;
- M. Schonbrodt, sur « l'étude de la Ligue des familles » ;
- M. Schonbrodt, sur « la potentielle mise au rebut de 24 % des véhicules du parc automobile wallon » ;
- Mme Galant, sur « le fauchage des abords des voiries régionales à Hensies » ;
- Mme Nikolic, sur « le suivi de la résolution du 10 février 2021 visant à renforcer la sécurité des motards par des aménagements adaptés lors des travaux de réalisation, d'aménagement ou de réfection de voiries » ;
- Mme Sobry, sur « le statut du centre Perex 4.0 » ;
- Mme Galant, sur « le camion à projection de tarmac pour réparer les nids-de-poule » à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sont transformées en questions écrites.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- La séance est levée à 19 heures 3 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. François Bellot, MR
M. Olivier Bierin, Ecolo
M. Jean-Luc Crucke, Les Engagés
M. Michel Di Mattia, PS
M. Jean-Philippe Florent, Ecolo
M. Eddy Fontaine, PS
M. Philippe Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures
M. Antoine Hermant, Président
M. Nicolas Janssen, MR
Mme Anne Kelleter, Ecolo
M. Éric Lomba, PS
M. Julien Matagne, Les Engagés
Mme Françoise Mathieux, MR
Mme Christine Mauel, MR
M. László Schonbrodt, PTB
M. Raymond Stabel, Représentant des pétitionnaires

ABRÉVIATIONS COURANTES

ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (également appelée Agence de la transition écologique) (France)
AMUREBA	amélioration de l'efficacité énergétique et promotion d'une utilisation plus rationnelle et plus durable de l'énergie (fusion des subventions AMURE et UREBA)
BIM	bénéficiaire de l'intervention majorée
BMW	Bayerische Motoren Werke (Manufacture bavaroise de moteurs)
Celex	cellule(s) d'expertise
CESE	Conseil économique, social et environnemental de Wallonie
CFFW	Conseil de la fiscalité et des finances de Wallonie
CO_2	dioxyde de carbone
covid	coronavirus disease (maladie à coronavirus)
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CPMA	coût de production moyen actualisé
CWaPE	Commission wallonne pour l'énergie
DBR	Direction des barrages-réservoirs
DPR	Déclaration de politique régionale
Ethias	compagnie d'assurance belge d'inspiration mutualiste (appelée SMAP jusqu'en 2003)
ETS	Emission Trading Scheme (Système communautaire d'échange de quotas d'émission)
FAST	Fluidité, accessibilité, santé/sécurité et transfert modal (plan)
FEBEG	Fédération belge des entreprises électriques et gazières
FEBIAC	Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle (anciennement Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle)
FUGEA	Fédération unie de groupements d'éleveurs et d'agriculteurs
GPS	Global Positioning System (système mondial de positionnement)
GRD	gestionnaire de réseau(x) de distribution
HORECA	Hôtellerie, restauration et cafés
ICMS	Incident and Crisis Management System (Système de gestion des incidents et des crises)
IWEPS	Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique
kEco	coefficient économique appliqué de la première à la dernière année d'octroi (photovoltaïque)
MI	Mobilité et Infrastructures (SPW)
MMA	masse maximale autorisée
NEDC	New European Driving Cycle (nouveau cycle européen de conduite)
ONG	organisation non gouvernementale
PACE	plan Air-Climat-Énergie
PEB	Performance énergétique des bâtiments
Perex	Centre de trafic de la Région wallonne
PIMACI	Plan d'investissement mobilité active communal et intermodalité
PIMPT	plan Infrastructures et Mobilité pour tous
PME	petite(s) et moyenne(s) entreprise(s)
PNEC	plan national Énergie-Climat
RWADE	Réseau wallon pour l'accès durable à l'énergie
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SPF	Service public fédéral
SPW	Service public de Wallonie
SUV	sport utility vehicle (véhicule utilitaire sport)
SWDE	Société wallonne des eaux
TC	taxe de circulation
TEC	Société de transport en commun
TMC	taxe de mise en circulation
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
ULB	Université libre de Bruxelles

ULg	Université de Liège
UWE	Union wallonne des entreprises
WLTP	Worldwide Harmonised Vehicle Test Procedure (procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures)