

CRAC n° 152 (2025-2026)

3^e session de la XII^e législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2025-2026

COMPTE RENDU

AVANCÉ*

Séance publique de commission

Commission de l'énergie, du climat et du logement

Mardi 19 mai 2026

*Application de l'article 161 du règlement

Le compte rendu avancé ne peut être cité que s'il est précisé qu'il s'agit d'une version qui n'engage ni le Parlement ni les orateurs

Publication officielle du greffe du Parlement de Wallonie
Square Arthur Masson, 6
5012 Namur
compte.rendu@parlement-wallonie.be

Le compte rendu avancé constitue une reproduction provisoire des interventions des députés, des membres du Gouvernement et des autres orateurs. Il ne peut être cité que s'il est précisé qu'il s'agit d'une version qui n'engage ni le Parlement ni les orateurs.

Le compte rendu avancé est soumis à tous les orateurs qui peuvent retourner leurs corrections dans les 72 heures ouvrables. À défaut, ils sont censés se référer au texte reçu. Aucune modification de fond ne peut être apportée.

Une fois toutes les corrections examinées et éventuellement intégrées, le compte rendu est dit « compte rendu intégral » et remplace le compte rendu avancé sur le site web du Parlement de Wallonie.

Tous les comptes rendus sont disponibles sur le site **www.parlement-wallonie.be**, rubrique *Travaux parlementaires*, section *Publications*.

SOMMAIRE

OUVERTURE DE LA SÉANCE	1
ORGANISATION DES TRAVAUX	1
Examen de l'arriéré.....	1
Intervenants : M. le Président – Mme Christie Morreale.	
PROJETS ET PROPOSITIONS	1
Projet de décret modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne (Doc. 545 (2025-2026) N° 1 et 1bis).....	1
Désignation d'un rapporteur.....	1
Intervenants : M. le Président – M. Yves Evrard.	
Exposé de Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports.....	2
Intervenants : M. le Président – Mme Cécile Neven, Ministre.	
Discussion générale.....	4
Intervenants : M. le Président – Mme Alice Bernard – M. Laurent Devin – M. Jean-Jacques Cloquet – M. Yves Evrard – M. Stéphane Hazée – Mme Cécile Neven, Ministre.	
Examen et vote des articles.....	21
Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – M. Laurent Devin – M. Jean-Jacques Cloquet – Mme Cécile Neven, Ministre.	
Vote sur l'ensemble.....	25
Confiance au président et au rapporteur.....	25
INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES	25
Question orale de Mme Valérie Dejardin à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « les mesures de Mme la Ministre dans la Stratégie de lutte contre la pauvreté ».....	25
Intervenants : M. le Président – Mme Valérie Dejardin – Mme Cécile Neven, Ministre.	
Question orale de M. Stéphane Hazée à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « la désignation des inspectrices et inspecteurs habilités et la mise en œuvre effective de la lutte contre la discrimination dans l'accès au logement ».....	26
Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – Mme Cécile Neven, Ministre.	
Question orale de M. Laurent Devin à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « l'urgence d'un plan crédible et financé pour la sécurité et la conformité du parc immobilier public ».....	28
Intervenants : M. le Président – M. Laurent Devin – Mme Cécile Neven, Ministre.	
Question orale de M. Jean-Jacques Cloquet à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « le suivi du contrôle de la situation à la Sambrienne ».....	29
Intervenants : M. le Président – M. Jean-Jacques Cloquet – Mme Cécile Neven, Ministre.	
REPRISE DE LA SÉANCE	30

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (SUITE)	31
Question orale de M. Laurent Devin à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « la maîtrise du foncier pour produire une offre de logements accessibles ».....	31
Intervenants : M. le Président – M. Laurent Devin – Mme Cécile Neven, Ministre.	
Question orale de M. Olivier Maroy à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « l'état d'avancement des travaux de l'Agence wallonne de l'habitation (AWH) ».....	32
Intervenants : M. le Président – M. Olivier Maroy – Mme Cécile Neven, Ministre.	
Question orale de M. Stéphane Hazée à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « les formules de financement alternatif de la rénovation via un partenariat avec le secteur assurantiel » ;	
Question orale de M. Laurent Devin à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « l'équation impossible de la politique de Mme la Ministre en matière de rénovation du bâti résidentiel » ;	
Question orale de M. Laurent Devin à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « la rénovation énergétique des copropriétés » ;	
Question orale de M. Laurent Devin à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « les garanties pour les PME, les entreprises et les artisans wallons du secteur de la rénovation dans le cadre de la réforme des primes à la rénovation » ;	
Question orale de Mme Özlem Özen à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « l'avis du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie) pour éviter une exclusion des ménages modestes du droit à rénover dans le cadre de la réforme des primes ».....	34
Intervenants : M. le Président – M. Stéphane Hazée – M. Laurent Devin – Mme Özlem Özen – Mme Cécile Neven, Ministre.	
Question orale de M. Patrick Spies à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « la nécessité de promouvoir l'utilisation du bois dans les projets de logements publics ».....	39
Intervenants : M. le Président – M. Patrick Spies – Mme Cécile Neven, Ministre.	
Question orale de M. Laurent Devin à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « les nouvelles installations à l'aéroport de Charleroi (BSCA) destinées à mieux gérer les flux de passagers ».....	40
Intervenants : M. le Président – M. Laurent Devin – Mme Cécile Neven, Ministre.	
Question orale de M. Jean-Jacques Cloquet à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « le risque de pénurie de kérosène en Europe et ses conséquences pour les aéroports wallons » ;	
Question orale de M. Olivier Maroy à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « l'impact des tensions géopolitiques sur l'approvisionnement en kérosène en Belgique ».....	42
Intervenants : M. le Président – M. Jean-Jacques Cloquet – M. Olivier Maroy – Mme Cécile Neven, Ministre.	
Question orale de Mme Anne-Catherine Goffinet à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « le suivi de la première Conférence internationale sur la sortie des énergies fossiles organisée en Colombie ».....	44
Intervenants : M. le Président – Mme Anne-Catherine Goffinet – Mme Cécile Neven, Ministre.	
Question orale de Mme Anne-Catherine Goffinet à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « la stratégie régionale d'adaptation au changement climatique ».....	45
Intervenants : M. le Président – Mme Anne-Catherine Goffinet – Mme Cécile Neven, Ministre.	

Question orale de Mme Christie Morreale à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « l'absence de réponse pour les citoyens et les entreprises dans le cadre de la crise énergétique » ;

Question orale de Mme Christie Morreale à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « le blocage au niveau fédéral des moyens disponibles et toujours inaccessibles dans le cadre de la crise énergétique » ;

Question orale de Mme Christie Morreale à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « l'état des crédits du fonds Kyoto et du fonds Énergie et leur mobilisation éventuelle pour les ménages et les PME » ;

Question orale de Mme Christie Morreale à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « la norme énergétique wallonne et la compétitivité des PME » ;

Question orale de Mme Özlem Özen à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « l'absence de réponse pour les Wallons face à la crise énergétique et l'ambiguïté au sein de la majorité »..... 47

Intervenants : M. le Président – Mme Christie Morreale – Mme Özlem Özen – Mme Cécile Neven, Ministre.

Question orale de Mme Christie Morreale à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « le blocage, le pilotage, le financement et la crédibilité caractéristiques de la stratégie énergétique wallonne »..... 51

Intervenants : M. le Président – Mme Christie Morreale – Mme Cécile Neven, Ministre.

Question orale de M. Laurent Devin à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « l'impact de la réforme du dispositif des aides à la promotion de l'emploi (APE) en matière de politique du logement » ;

Question orale de Mme Özlem Özen à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « la réforme des aides à la promotion de l'emploi (APE) concernant les départements de l'énergie et du climat »..... 52

Intervenants : M. le Président – M. Laurent Devin – Mme Özlem Özen – Mme Cécile Neven, Ministre.

Question orale de Mme Özlem Özen à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « la situation inquiétante des indépendants du secteur de l'HORECA en difficulté énergétique » 53

Intervenants : M. le Président – Mme Özlem Özen – Mme Cécile Neven, Ministre.

Question orale de Mme Özlem Özen à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « l'indemnisation effective, le non-recours au droit et le dispositif adapté aux professionnels dans le dossier de la coupure de gaz à Mons en février 2026 »..... 54

Intervenants : M. le Président – Mme Özlem Özen – Mme Cécile Neven, Ministre.

Question orale de M. Jean-Jacques Cloquet à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « les installations électriques non déclarées et la stabilité du réseau » ;

Question orale de M. Nicolas Janssen à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « la place des batteries domestiques dans la réforme du soutien à la rénovation » ;

Question orale de M. Yves Evrard à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « le développement du stockage d'énergie et la gestion de la congestion des réseaux de distribution en Wallonie »..... 56

Intervenants : M. le Président – M. Jean-Jacques Cloquet – M. Nicolas Janssen – M. Yves Evrard – Mme Cécile Neven, Ministre.

Question orale de M. Jean-Jacques Cloquet à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « le soutien des Wallons aux énergies renouvelables »..... 58

Intervenants : M. le Président – M. Jean-Jacques Cloquet – Mme Cécile Neven, Ministre.

Question orale de M. Jean-Jacques Cloquet à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « l'accélération du changement climatique en Europe »..... 58

Intervenants : M. le Président – M. Jean-Jacques Cloquet – Mme Cécile Neven, Ministre.

Question orale de M. Jean-Jacques Cloquet à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « le rôle des stations de transfert d'énergie par pompage (STEP) dans la stratégie énergétique wallonne »..... 60

Intervenants : M. le Président – M. Jean-Jacques Cloquet – Mme Cécile Neven, Ministre.

Question orale de M. Olivier de Wasseige à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « la gouvernance et le contrôle des dépenses au sein de Resa »..... 61

Intervenants : M. le Président – M. Olivier de Wasseige – Mme Cécile Neven, Ministre.

Question orale de M. Patrick Spies à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « la flexibilisation des contrats de livraison d'électricité »..... 62

Intervenants : M. le Président – M. Patrick Spies – Mme Cécile Neven, Ministre.

Question orale de M. Eddy Fontaine à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « l'impact d'une nationalisation du nucléaire sur la stratégie énergétique wallonne »..... 63

Intervenants : M. le Président – M. Eddy Fontaine – Mme Cécile Neven, Ministre.

Question orale de M. Eddy Fontaine à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « la garantie d'une information claire afin d'éviter une transition à deux vitesses en ce qui concerne l'électricité dite gratuite »..... 64

Intervenants : M. le Président – M. Eddy Fontaine – Mme Cécile Neven, Ministre.

Question orale de M. Yves Evrard à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « les alternatives aux chaudières fossiles »..... 65

Intervenants : M. le Président – M. Yves Evrard – Mme Cécile Neven, Ministre.

ORGANISATION DES TRAVAUX (SUITE)..... 66

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites..... 66

Interpellations et questions orales retirées..... 66

LISTE DES INTERVENANTS..... 67

ABRÉVIATIONS COURANTES..... 68

COMMISSION DE L'ÉNERGIE, DU CLIMAT ET DU LOGEMENT

Présidence de M. Olivier Maroy, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 9 heures 33 minutes.

M. le Président. – La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

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

La parole est à Mme Morreale.

Mme Christie Morreale (PS). – Monsieur le Président, nous tenons à préciser trois points.

Nous demandons que la proposition de décret modifiant le décret du 19 décembre 2002 relatif à l'organisation du marché régional du gaz en ce qui concerne l'indemnisation des clients finals en cas d'interruption de la fourniture de gaz, déposée par Mme Morreale, MM. Devin, Collignon, Mme Özen, M. Lepine et Mme De Rodder (Doc. 518 (2025-2026) N° 1), soit à l'ordre du jour de notre prochaine Commission.

Nous souhaitons également faire remonter de l'arriéré la motion relative aux auditions organisées par la Commission de l'énergie, du climat et du logement du Parlement de Wallonie à la suite de la crise du gaz ayant touché la Ville de Mons, adoptée par le Conseil communal de Mons le 24 mars 2026.

Enfin, pour l'organisation de nos travaux, je voulais m'assurer avec vous que nous pourrions les interrompre au maximum à 12 heures 30 afin de permettre à chacun des groupes, et au nôtre en l'occurrence, de profiter de l'heure et demie de pause pour organiser nos réunions.

M. le Président. – Sur le dernier point, aucun problème. Nous interrompons au plus tard à 12 heures 30. Pour les deux demandes précédentes, la proposition de décret 518 et la motion relative aux éditions concernant la crise du gaz, elles seront inscrites à l'ordre du jour de la prochaine Commission. Ce sera, j'imagine, confirmé en Conférence des présidents.

En conclusion, La Commission décide d'inscrire à l'ordre du jour de sa prochaine réunion la proposition de décret modifiant le décret du 19 décembre 2002 relatif à l'organisation du marché régional du gaz en ce qui concerne l'indemnisation des clients finals en cas d'interruption de la fourniture de gaz, déposée par Mme Morreale, MM. Devin, Collignon, Mme Özen, M. Lepine et Mme De Rodder (Doc. 518 (2025-2026) N° 1) et la motion relative aux auditions organisées par la Commission de l'énergie, du climat et du logement du Parlement de Wallonie à la suite de la crise du gaz ayant touché la Ville de Mons, adoptée par le Conseil communal de Mons le 24 mars 2026.

PROJETS ET PROPOSITIONS

Projet de décret modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne (Doc. 545 (2025-2026) N° 1 et 1bis)

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen du projet de décret modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne (Doc. 545 (2025-2026) N° 1 et 1bis).

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. Evrard.

M. Yves Evrard (MR). – Je propose M. Massaki Mbaki comme rapporteur.

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

Exposé de Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Mesdames et Messieurs les Députés, tout d'abord, laissez-moi vous rappeler le contexte qui m'amène aujourd'hui à vous présenter ce projet de décret. Le 17 juillet 2025, le Gouvernement wallon a approuvé la demande de permis unique de l'aéroport de Charleroi, tout en soulignant la prise en compte dans l'octroi du permis, d'une série de considérations qui devaient être appréciées isolément par rapport à ce permis.

Cette démarche s'inscrit dans une approche équilibrée des développements de l'aéroport, dans le respect de l'impact des activités de l'aéroport sur le cadre de vie des riverains. Ce projet de décret, qui est présenté aujourd'hui, modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne, vise à répondre à trois objectifs précis :

- réduire les nuisances liées aux retours tardifs à l'aéroport de Charleroi ;
- réduire les nuisances liées aux mouvements d'avions au crépuscule et à l'aurore à l'aéroport de Charleroi ;
- renforcer le mécanisme de sanctions infligées dans le cadre de la lutte contre le bruit.

D'une part, ces nouvelles dispositions tentent de renforcer les conditions d'autorisation des mouvements d'aéronefs durant les heures les plus sensibles, en dehors des heures prévues d'exploitation de l'aéroport – ce sont les deux premiers points que je viens de citer. D'autre part, ces dispositions visent à augmenter le montant des sanctions applicables pour toute infraction au régime prévu pour lutter contre les nuisances sonores qui sont induites par les activités des aéroports wallons – c'est le troisième point que j'ai cité.

Le bruit lié au retour tardif à l'aéroport de Charleroi est un problème régulièrement mis en avant par les riverains dans le cadre des plaintes relatives aux activités de l'aéroport. Toutefois, notons que les retours tardifs sont déjà en diminution depuis 2022, malgré la croissance du trafic aérien à l'aéroport de Charleroi. Dans le cadre du permis de l'aéroport, le Gouvernement a considéré que la crainte des riverains face à une augmentation hypothétique de ces nuisances impliquait une réponse adéquate, à savoir l'instauration d'un quota global de points, rejoignant ainsi une demande historique formulée par l'ACNAW.

Dans le cadre du présent projet, il est dès lors instauré un quota global de points pour les avions basés avec les modalités suivantes.

Le plafond du quota global sera dégressif dans le temps, avec un maximum de 3 500 points dès 2026, et un maximum de 2 000 points d'ici 2045. Ce plafond annuel fera l'objet d'un réexamen tous les trois ans et, le cas échéant, d'une révision qui ne pourrait être qu'à la baisse, sur base d'une évaluation des évolutions technologiques du secteur aérien.

Un comité de suivi associant BSCA, la SOWAER, l'ACNAW et le SPW MI, le cabinet du ministre des Aéroports et le cabinet du ministre de l'Aménagement du territoire, sera instauré pour monitorer, sur base annuelle, l'état de la situation et les projections de consommation de points. Ce comité vise un suivi technique et objectif. À cet effet, il rassemble les acteurs publics et techniques afin de garantir l'objectivité des données recueillies, le contrôle effectif sur l'évolution du quota de points et la transparence des travaux de ce comité.

Par ailleurs, élément important, ce quota global de 3 500 points correspond au nombre maximal d'avions basés pouvant être accueilli : le nombre est de 22. Il est réparti entre les compagnies aériennes en fonction du nombre d'avions réellement basés, via l'application d'une simple règle de trois. Cette option, choisie par le Gouvernement, garantit que les points ne seront pas accaparés par les opérateurs historiques de l'aéroport de Charleroi, et incitera également de nouveaux acteurs à baser des avions. Dès lors, si une compagnie dispose, par exemple, de 17 avions basés en moyenne annuellement à l'aéroport de Charleroi, il lui sera octroyé 2 704 points.

La connaissance du nombre d'avions basés peut s'établir plusieurs mois à l'avance. Les modalités de calcul seront définies dans le cadre d'un texte réglementaire, et les plafonds annuels octroyés, ainsi que les consommations de points, seront communiqués aux membres du comité de suivi précité, dans le cadre de leur analyse.

Ce futur dispositif doit toutefois tenir compte du contexte géopolitique, des contraintes liées au contrôle aérien et des catastrophes majeures qui rendraient impossible l'exploitation habituelle de l'aéroport et empêchent le respect des limitations d'horaires d'exploitation du site.

Il est dès lors prévu que le Gouvernement soit ainsi habilité à reconnaître, au cas par cas, des situations exceptionnelles en portant une exemption des points. Ces exemptions entendent répondre à des situations vraiment particulières où les règles en vigueur deviennent impossibles à respecter en raison de circonstances indépendantes de la volonté des compagnies aériennes. Ces exemptions devront être décidées par le Gouvernement, motivées et proportionnées, garantissant par là même la rigueur du respect de leur caractère exceptionnel et permettant ainsi une gestion responsable d'une situation de crise.

Le deuxième point concerne la considération relative aux bruits liés aux mouvements d'avions au crépuscule et à l'aurore. Ce sont les périodes dites « sensibles ». Ce point mentionne que le Gouvernement s'accorde sur le principe du renforcement de la limitation du quota de bruit maximum autorisé par mouvements d'avions – le QM – de 22 heures à 23 heures et de 6 heures et demie à 7 heures.

Actuellement, ce quota de bruit maximum par mouvement est fixé à cinq points, conformément à l'article 1^{er} bis, paragraphe 2 du décret du 23 juin 1994. Le Gouvernement a décidé de réduire le nombre de points à 3,8 pour les décollages, à l'exception des aéronefs à long rayon d'action, dont la définition est également introduite dans l'article 1^{er} du décret du 23 juin 1994, pour lesquels ce quota reste à cinq points, et le Gouvernement fixe à 1,7 point pour les atterrissages dès 2026. C'est donc 3,81 pour les décollages, 1,7 pour les atterrissages dès 2026, avec une exception pour les aéronefs à long rayon d'action.

Ce quota de bruit maximum fera l'objet d'un réexamen, là aussi tous les trois ans et, le cas échéant, d'une révision qui ne pourrait être qu'à la baisse, sur base d'une évaluation des évolutions technologiques du secteur aérien.

En conclusion de ces deux premiers points, ce projet de décret vise, pour sa première partie, à permettre le développement équilibré de l'aéroport de Charleroi, dans le respect du cadre de vie des riverains, en adoptant des mesures qui complètent les conditions du permis octroyé à BSCA.

À la suite de l'enquête publique, des avis ont été remis tant par les riverains que par les communes, notamment celles qui sont situées dans le plan de développement à long terme de l'aéroport, sollicitant un encadrement plus strict des conditions d'exploitation de l'aéroport de Charleroi. Le projet de décret présenté entend répondre à ces préoccupations.

Le troisième point du projet de décret introduit une modification qui concerne nos deux aéroports, cette fois : Charleroi et Liège.

Il est prévu une modification de l'habilitation qui est donnée au Gouvernement dans le cadre des montants de sanctions en cas de dépassement de normes des nuisances sonores. Nous avons déjà pu débattre ici lors de la dernière révision décrétole du 25 septembre 2025, qui visait, rappelez-vous, à exécuter l'arrêt de la Cour d'appel du 19 septembre 2024. Par ces deux textes, celui de septembre 2025 et celui-ci, si toutefois celui-ci est adopté, la Wallonie aura donc réalisé une véritable réforme de son dispositif des sanctions applicables en cas de dépassement sonore lié aux mouvements d'avions via, dans le cadre du décret du 25 septembre 2025, premièrement, la suppression du système des avertissements qui établissait une tolérance

supplémentaire de trois décibels pour certains vols, et deuxièmement, la suppression de la détection d'un dépassement sur au moins deux sonomètres – le dépassement constaté au droit d'un seul sonomètre suffit désormais pour le sanctionner. C'est dans le cadre du décret de septembre 2025.

Dans le cadre du présent projet, citons la multiplication par quatre du montant de base de l'amende et l'adaptation du plafond maximal, passant de 7 500 à 10 000 euros par mouvement sanctionnable, ainsi que l'indexation du montant de ces amendes. Vous constaterez que le présent projet constitue à nouveau un pas allant dans le sens de la protection des riverains des aéroports wallons, puisqu'il va au-delà de l'arrêt de la Cour d'appel du 19 septembre 2024, qui a amené à rendre le système wallon de contrôle et de sanctions pour dépassement des normes de bruit plus efficient. Par ces deux décrets et ces quatre modifications, nous y contribuons.

Je vous propose maintenant de passer au contenu des articles, qui sont au nombre de quatre. En son article premier, le projet de texte introduit la définition de la notion d'« aéronef à long rayon d'action », dont le quota de bruit maximum au décollage reste fixé à cinq points, afin que seuls les aéronefs dont les caractéristiques de conception et de performance permettent sans escale technique des vols de 7 000 kilomètres ou une durée de vol égale ou supérieure à 10 heures puissent bénéficier de cette dérogation. Rentrent dans cette catégorie des aéronefs tels que les Airbus A380, A350, ou le Boeing 787 Dreamliner. Cette disposition est justifiée afin de ne pas entraver les objectifs de diversification de BSCA. C'est également une question dont nous avons discuté à de nombreuses reprises.

En ce qui concerne l'article 2, celui-ci constitue le corps de la révision décrétole. Le premier point de cet article formalise l'abaissement du quota de bruit maximum autorisé par mouvement opéré dans les heures sensibles, c'est-à-dire entre 6 heures 30 et 7 heures et entre 22 heures et 23 heures, en distinguant des valeurs au décollage à 3,80, avec un maintien à 5.1 pour les avions de long rayon d'action – comme déjà expliqué – et 1,70 point à l'atterrissage pour tous les types d'aéronefs au lieu des 5 points actuellement prévus. Il renvoie au paragraphe 4 de l'article 1bis du décret du 23 juin 1994 pour le mode de calcul du quota du bruit maximum autorisé par mouvement.

Le point 2 de cet article implémente le quota global annuel de points dégressifs. Il précise le mode d'attribution des points du quota global entre les compagnies aériennes en fonction du nombre d'avions basés, et il prévoit la possibilité pour le Gouvernement de décider d'une exemption temporaire de la consommation de ces points dans trois situations exceptionnelles liées à la géopolitique, au contrôle aérien, ou à une catastrophe majeure rendant impossible l'exploitation habituelle de l'aéroport. Ce deuxième

point prévoit encore l'évaluation et la possible révision à la baisse du quota global et des quotas de bruit maximum autorisés par mouvement. De même, il instaure un comité de monitoring annuel du quota global de l'aéroport.

Le troisième point de cet article effectue des modifications purement formelles.

Le quatrième point confirme le maintien du mode de calcul de consommation des points du quota global lors des retours tardifs. La modification a lieu uniquement sur la forme, avec l'usage de signes mathématiques plus rigoureux scientifiquement, à la suite d'une suggestion de l'ACNAW dans son avis du 18 décembre 2025.

L'article 3 de l'avant-projet de décret adapte la fourchette des sanctions applicables dans le cadre de la lutte contre le bruit des activités aéroportuaires, afin que la sanction minimale soit portée à 800 euros et la sanction maximale à 10 000 euros. Afin que ces sanctions conservent un caractère dissuasif dans le temps, un mécanisme d'indexation des montants de ces sanctions, qui sera également activé automatiquement tous les cinq ans, est inséré dans le décret.

Ce système d'indexation s'inspire très largement de celui mis en place par le législateur et l'exécutif wallon au travers du décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière et de l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 décembre 2022 portant exécution du décret du 4 avril 2019. L'indice de référence proposé est celui du mois de décembre 2025.

Enfin, cet article adapte également la dénomination du département de l'administration, chargé de recouvrer les sanctions infligées pour reprendre sa dénomination actuelle.

L'article 4 est également une adaptation purement formelle pour la dénomination de l'opérateur de contrôle aérien Belgocontrol, pour reprendre sa dénomination actuelle « Skeyes ». Ce changement de dénomination a été opéré en novembre 2018 et il convenait de l'actualiser dans le décret wallon.

Que se passera-t-il après l'adoption de ce décret ? Dès l'adoption de ce décret, il sera nécessaire de modifier l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives, dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne. Ce texte sera très prochainement soumis en deuxième lecture au Gouvernement wallon.

Le Gouvernement devra également procéder à l'adoption d'un autre arrêté, déterminant la procédure d'évaluation et les modalités d'exemption des quotas de bruit à l'aéroport de Charleroi. Là aussi, le texte sera très prochainement soumis en deuxième lecture au Gouvernement wallon.

Dès l'adoption de ces deux textes et l'adoption du présent décret en plénière au Parlement wallon, nous pourrions alors demander l'avis du Conseil d'État sur ces deux textes réglementaires.

En conclusion, ce projet de texte complète le système de sanctions liées au dépassement des valeurs du bruit au sol, déjà adapté récemment. Il offrira une protection que le Gouvernement veut toujours efficace aux riverains de nos aéroports wallons, tout en permettant le développement de ces outils économiques dont l'impact est majeur pour votre Région et la nôtre.

Discussion générale

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

Mme Alice Bernard (PTB). – Madame la Ministre, on va examiner aujourd'hui un décret qui, selon le Gouvernement MR-Engagés, vise à mieux protéger les riverains de l'aéroport de Charleroi. En réalité, selon la lecture que nous en faisons au PTB, ce texte est une nouvelle preuve que la majorité parle, d'un côté, de cadre de vie, tout en ouvrant la porte à plus de nuisances nocturnes, de l'autre.

Nous voyons trois questions majeures à pointer dans la discussion de ce matin.

Tout d'abord, pour la méthode de calcul du plafond par compagnie : le décret prévoit un quota global de 3 500 points de bruit, notamment pour les retards tardifs, de 23 heures à 6 heures 30, qui est censé devenir dégressif pour atteindre 2 000 points en 2045. La méthodologie de calcul du plafond par compagnie aérienne et sa mise en œuvre seront déterminées ultérieurement par le Gouvernement, si nous avons bien compris ce qui est dans le texte.

Madame la Ministre, pourquoi ne dites-vous pas dès maintenant sur quels éléments vous allez vous baser ? On aurait préféré que ces éléments soient directement intégrés dans le décret. Renvoyer au Gouvernement va entraîner une impossibilité pour le Parlement d'exercer un contrôle démocratique.

Deuxièmement, pourquoi le décret fait-il une différence entre atterrissage et décollage pour le quota de bruit ? Le texte distingue désormais 1,70 point à l'atterrissage et 3,80 points au décollage, sauf pour les longs courriers qui restent à cinq points. Pourriez-vous nous expliquer sur quoi se fonde cette différence ? Les nuisances pour les riverains sont-elles moindres à l'atterrissage ou au décollage ?

Les avis de Canopea, des syndicats et de l'autorité de contrôle des nuisances sonores, donc l'ACNAW, sont pourtant clairs. C'est l'exposition globale qui compte,

pas le type de mouvement. Cette distinction que fait le décret semble arbitraire.

Pouvez-vous nous en expliquer la logique scientifique ?

Un troisième point concerne les sanctions : vous parlez d'augmenter celles-ci, mais cela ne sert à rien si elles ne sont pas appliquées. Vous portez le maximum à 10 000 euros et le minimum à 800 euros, avec une indexation. C'est très bien, mais l'indexation aura lieu tous les cinq ans et non chaque année, comme le demandent les syndicats et Canopea. Par ailleurs, lors d'une précédente commission, vous nous avez indiqué que, dans la réalité, aucune sanction pour dépassement des normes de bruit n'avait été appliquée, car l'utilisation des sonomètres n'était pas toujours optimale.

Pouvez-vous nous dire où nous en sommes aujourd'hui ? Les sonomètres fonctionnent-ils correctement ? Des sanctions ont-elles enfin été infligées ? Tant que les riverains verront des avions défiler la nuit sans aucune conséquence pour les opérateurs, ces montants resteront seulement des chiffres sur le papier et seront inefficaces.

En outre, le décret ne mentionne pas explicitement ce qu'il autorise. Or, les avis de Canopea et des syndicats – FGTB, CSC et CGSLB – sont formels : pour les vols de nuit, le décret autorisera dorénavant un quota global de 3 500 points, ce qui représente une augmentation de 94 % par rapport aux 2 322 points constatés en 2024. Pourtant, l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne recommandait, dès 2021, l'instauration immédiate d'un plafond de 2 000 points – et non en 2045, comme le fait votre projet. En somme, le résultat est qu'il y aura plus d'avions la nuit, entre 23 heures et 6 heures 30, sous prétexte d'un système de points, ce qui est un recul, selon nous, pour la santé des riverains. En effet, ceux-ci subiront :

- une réduction de l'espérance de vie en bonne santé ;
- des troubles du développement chez les enfants ;
- des réveils fréquents.

Les petits retards, qui sont les plus fréquents, continueront de s'accumuler. D'un côté, le Gouvernement entend protéger le cadre de vie, mais, en réalité, ce décret permettra une aggravation des nuisances nocturnes, ce qui nous pousse à poser la question suivante : le Gouvernement MR-Les Engagés préfère-t-il les profits du milliardaire Michael O'Leary de Ryanair plutôt que le sommeil des riverains ?

Je vous remercie pour votre attention et j'attends les réponses à nos questions.

M. le Président. – Voilà pour le groupe PTB, qui a donné le ton, ou du moins un certain ton. On va voir s'il y a des notes différentes. J'imagine que oui. Bon, il faut

se mouiller, les gars. Moi, je veux bien meubler, mais il me faut un deuxième intervenant.

M. Laurent Devin (PS). – Si le MR et Les Engagés ne veulent pas prendre la parole, on peut l'entendre, mais, normalement, les interventions sont censées alterner entre un groupe de l'opposition et de la majorité. J'imagine qu'il n'y a pas de crainte à dire ce que l'on pense au sein de cette commission.

M. le Président. – Il y a une certaine jurisprudence, certes, mais le règlement n'exige rien.

M. Jean-Jacques Cloquet (Les Engagés). – Ayant exploité l'aéroport de Charleroi et entendant les remarques, j'aurais préféré passer en dernier pour compléter, si vous le permettez. Toutefois, si vous voulez que je prenne la parole tout de suite ou si cela pose problème, je peux intervenir maintenant.

M. le Président. – Vous pouvez revenir par la suite. Vous pouvez intervenir autant de fois que vous le voulez. Cependant, il semble que M. Devin souhaite que la majorité s'exprime ; je vous invite donc à lui faire ce plaisir. J'imagine que vous ne lui voulez aucun mal.

La parole est à M. Evrard.

M. Yves Evrard (MR). – Je vais prendre la parole pour satisfaire l'assemblée. Très franchement, notre volonté était d'entendre les différentes réactions de nos collègues. Mon propos sera clair et ne complètera même pas celui de la ministre, puisqu'elle a à nouveau été très exhaustive et précise à propos des contours de ce texte. Je vais donc tenter de lire dans une boule de cristal afin d'anticiper l'une ou l'autre réaction et de partager le point de vue de notre groupe.

Ce texte est équilibré – comme vous l'avez rappelé, Madame la Ministre – et s'inscrit à la fois dans une demande historique et dans une évolution logique au regard du permis unique qui a été délivré. Il doit rencontrer deux objectifs – ce qu'il convient de garder à l'esprit, chers collègues – sur lesquels nous sommes parfaitement alignés et à propos desquels nous sommes prêts à entendre les propos des uns et des autres au fil du temps, que ce soit par rapport à l'aéroport de Liège ou à celui de Charleroi.

Ces deux objectifs sont les suivants : renforcer le dispositif en matière de sanctions par rapport notamment au niveau de bruit, mais aussi – c'est important – privilégier le développement équilibré de l'aéroport. En ce sens, le texte permet de fixer un cadre clair.

C'est dans tous les secteurs. Si je prends le secteur de la construction, que demandent-ils ? De la stabilité et de la prévisibilité.

Ici, on le voit à travers les échéances qui sont fixées dans le texte, on a de la prévisibilité pour les opérateurs,

un cadre clair qui va très précisément favoriser les avions les moins bruyants, notamment lorsqu'ils doivent atterrir ou décoller dans les heures et les créneaux horaires que vous avez définis.

On se réjouit effectivement que, en ce qui concerne les longs courriers, on prenne en compte le volet diversification de l'aéroport et son développement. J'ai trop entendu ces dernières semaines, ces derniers mois, à la tribune de l'assemblée plénière, des groupes politiques qui se plaignent, en disant que telle entreprise ferme ses portes. Si l'on évoquait l'aéroport de Liège, telle entreprise risque autant de perte d'emplois. On voit que H&M délocalise demain, parce que les coûts sont trop élevés.

Il ne faut pas souffler le chaud et le froid en fonction des commissions dans lesquelles on se trouve. Ici, il y a un équilibre parfaitement trouvé qui durcit les règles, qu'on le veuille ou non. De manière très claire, le bruit dans le futur ne pourra pas augmenter à Charleroi avec le développement de l'aéroport.

C'est en cela que l'on est favorable à ce mécanisme de quota global qui concerne les retours tardifs et où le plafond peut faire l'objet de discussions. C'est l'occasion de souligner les nombreuses consultations que vous avez entreprises pour faire atterrir ce texte, si je puis dire. Le quota des 3 500 points va pouvoir évoluer dans le temps. Là aussi, c'est une direction, un cap, un itinéraire qui est clairement défini.

Tout cela va se faire – c'est un peu un mécanisme à la mode, mais qui a toutes ses vertus – à travers un comité de suivi au niveau de la société de gestion de la SOWAER et de l'ACNAW. Cet élément mérite d'être souligné.

Vous renforcez fermement le dispositif des sanctions qui ne sont plus de l'ordre de la symbolique, mais qui sont multipliées par quatre, en y intégrant un facteur concernant l'indexation. Dès lors, nous voyons ce cadre comme équilibré. Il permet une forme de prévisibilité, où l'intérêt des riverains est rencontré.

Les plafonds sonores sont abaissés de manière plus que significative. On passe de 5 points à 3.8 pour les décollages et à 1.7 pour les atterrissages. Je ne suis pas spécialiste – d'autres s'exprimeront après moi –, mais s'il y a une différence entre 3.8 et 1.7, on comprend aisément que c'est dû au niveau de bruit, puisqu'un avion fait nettement moins de bruit lorsqu'il atterrit que lorsqu'il décolle avec les réservoirs complets à pleine puissance.

Ce sont quelques éléments. Je voulais revenir sur les clauses d'exception relativement vagues. L'histoire récente et la géopolitique que nous vivons aujourd'hui nous apprennent qu'il faut une certaine forme de flexibilité par rapport à l'utilisation d'un outil qui peut s'avérer de premier ordre lorsqu'il s'agit de crises

humanitaires ou de rapatrier des concitoyens belges dans des zones en conflit.

On comprend que cette clause d'exemption doit exister, mais elle se fera dans un cadre clairement précisé. Des arrêtés du Gouvernement seront nécessaires pour renforcer la transparence et le contrôle.

En un mot, Madame la Ministre, on est derrière vous, à la fois pour le développement de l'aéroport, mais aussi pour rencontrer et faire face aux inquiétudes des riverains.

M. le Président. – Les fleurs avec M. Evrard, les épines avec Mme Bernard. Monsieur Devin, les fleurs ou les épines, on va le savoir tout de suite.

La parole est à M. Devin.

M. Laurent Devin (PS). – Mesdames et Messieurs, chers collègues, les aéroports wallons constituent des outils économiques importants pour notre Région. Ils participent à l'activité économique, à l'emploi, à l'attractivité et au développement de la Wallonie. Le Parti socialiste soutient l'aéroport de Charleroi comme celui de Liège, mais ce développement ne peut jamais s'envisager au détriment des riverains, de leur santé, de leur sommeil et de leur environnement. C'est cette ligne d'équilibre que le groupe socialiste défend depuis le début. Oui, les aéroports wallons ont un rôle économique, mais les habitants qui vivent à proximité doivent être protégés sérieusement.

Madame Bernard, vous dites que vous ne connaissez pas la différence entre un avion qui décolle et un avion qui atterrit. Pour vivre sur la ligne de décollage et d'atterrissage, je peux vous dire qu'il y a une différence fondamentale entre un avion qui décolle et qui vous réveille et un avion qui atterrit et qui vous empêche quelquefois de trouver le sommeil. Vous allez me dire que le résultat est le même, mais le bruit est significativement différent. Quand on peut se réjouir de la météo qui va s'améliorer la semaine prochaine, on se dit déjà que l'on va être autrement perturbé. Imaginez-vous un dimanche ou un samedi, à 6 heures et demie du matin, avec ces grands cargos qui passent au-dessus de votre tête et embellissent votre matinée, voire votre début de nuit.

Nous avons déjà eu ce débat lors du précédent projet de décret présenté en septembre dernier. Mme Hanus avait été rattrapée par le Conseil d'État et, à l'époque, le texte supprimait le régime des avertissements et donnait une base légale à la marge d'incertitude de mesure de deux décibels. Le groupe socialiste avait soutenu ce texte parce qu'il allait dans le bon sens et que lorsque c'est positif, on vous soutiendra toujours. Le projet de décret permettait de répondre à une décision judiciaire, mais surtout de restaurer la crédibilité d'un dispositif de contrôle qui devait être plus protecteur pour les riverains. Nous avons toutefois annoncé que nous serions particulièrement attentifs à la

suite. Cette suite, c'est le projet de décret que vous nous proposez aujourd'hui et que nous examinons.

Il y a une différence fondamentale entre ce que vous nous dites, ce que l'on peut croire et comprendre quand on ne connaît pas le dossier, quand on ne vit pas la situation, et puis la réalité de terrain et la réalité des chiffres. Votre texte prévoit notamment un relèvement des sanctions, une indexation de celles-ci, une modification des quotas de bruit applicables durant certaines heures sensibles ainsi que la création d'un quota global pour les retours tardifs à l'aéroport de Charleroi.

Chers collègues, combien de retours tardifs en 2024 à Charleroi ? Mille cinq cent quatre-vingt-un retours tardifs. Imaginez-vous ce que cela représente par jour. Imaginez quand vous dites à votre épouse ou époux que vous allez rentrer un peu tard et que vous rentrez 1 581 fois tardivement sur l'année, Monsieur le Président. Déjà trois ou quatre fois, cela marque votre épouse ou époux. Je le vois bien aux mines hilares autour de la table, mais ce que nous vivons, c'est 1 581 fois par an. Monsieur Evrard, vous rentrez chez vous 1 581 fois tardivement par an, c'est impossible, on ne peut pas rentrer deux fois en retard par jour. Ce que nous vivons, c'est plus de quatre fois par jour, tous les jours. Il faut bien comprendre que ce n'est pas un régime exceptionnel.

Sur le principe, Madame la Ministre, ces orientations vont dans la bonne direction. Elles reconnaissent tout d'abord que les nuisances sonores doivent être mieux encadrées. C'est vrai. Elles reconnaissent que les sanctions doivent être plus dissuasives. C'est vrai. Elles reconnaissent aussi que les retours tardifs doivent faire l'objet d'une limitation plus claire. Parce qu'il n'y a pas de sanction aujourd'hui. Les textes existent déjà, mais il n'y a pas de sanction. M. Cloquet le sait encore mieux que moi, il a dirigé l'aéroport de Charleroi comme CEO. Les compagnies aériennes contournent absolument le texte, ou en tout cas, elles exploitent pleinement les textes parce que les dérogations qui sont accordées sont pleinement utilisées.

D'un côté, on fait donc semblant qu'il y a des sanctions et un règlement, mais, de l'autre côté, ce n'est pas appliqué parce que c'est contourné. Ici aussi, pour le groupe socialiste, le texte reste insuffisant. Il va dans la bonne direction – l'intention est louable, Madame la Ministre, je le dis et le reconnais –, mais il ne va pas assez loin. Il fixe des standards encore trop larges, des plafonds encore trop hauts, une trajectoire de réduction trop lente et des garanties encore trop faibles pour les riverains.

Je vais vous donner quelques chiffres. Nous voulons rappeler un élément essentiel. Les nuisances sonores ne sont pas seulement une gêne, elles constituent un véritable enjeu de santé publique, elles perturbent le

sommeil, augmentent le stress, affectent la qualité de vie et peuvent contribuer à des problèmes de santé plus graves, notamment cardiovasculaires. C'est pourquoi notre lecture du texte est exigeante. Nous ne pouvons pas nous contenter ni nous satisfaire d'un dispositif qui améliore le cadre sur papier, mais qui risque de ne pas produire suffisamment d'effets concrets à court terme.

Je vous le dis : si vous êtes dans la majorité, c'est pour changer les choses, et, si vous êtes là, c'est pour améliorer la situation. Je ne voudrais pas que vous votiez un texte qui, théoriquement, l'améliore, mais – je vais vous le montrer – en pratique, ne change pas les choses. Monsieur Evrard, je vous aurai alerté, je vous l'aurai dit. Je sais que vous êtes quelqu'un de réflexion, donc je compte sur vous pour faire évoluer le dispositif.

Plusieurs remarques importantes ont d'ailleurs été formulées par l'ACNAW, par les organisations syndicales. Canopea, la FGTB, la CSC et la CGSLB ont clairement souligné que le projet de décret n'apportait pas une amélioration suffisante pour l'environnement et la santé des riverains. Elles rappellent notamment que le quota global proposé de 3 500 points est trop élevé. Évidemment qu'il est trop élevé. On nous dit : « On va instaurer un quota restrictif ». Combien de points ont été utilisés en 2024, Monsieur Cloquet ? Ce sont 2 322 points. Savez-vous à quoi correspondent ces points ? Je vais que vos collaborateurs disent : « C'est vrai, vous avez raison, Monsieur Devin ». De 2 322 points... À gauche, on me dit oui, à droite, on me dit non ?

(Réaction d'un intervenant)

Pour l'année 2024, 2 322 points. Ici, pour restreindre cela, nous passons à +1 778 points. Cela veut dire que, au lieu de restreindre, on augmente significativement le nombre de points disponibles. Comment le Gouvernement va-t-il restreindre cela ? En augmentant les capacités à rentrer tardivement, Monsieur Hazée. De 2 322 points, je m'attendais à 2 000, et nous passons à 3 500. Ce n'est pas une réduction : c'est une augmentation de points. C'est mathématique.

(Réaction d'un intervenant)

Je suis dans un débat, vous savez que j'adore cela.

Créer un quota global est une bonne chose, si cela permet réellement de limiter les nuisances. Toutefois, si le plafond retenu est supérieur à la situation observée, ce plafond est alors plus un avantage, une marge de manœuvre supplémentaire qu'un véritable instrument de réduction. Pour le groupe socialiste, le quota global doit donc être plus ambitieux.

Nous avons également une préoccupation importante concernant les exemptions temporaires. Le projet permet au Gouvernement d'accorder des exemptions en raison du contexte géopolitique, de

contraintes liées au contrôle aérien ou de catastrophes majeures.

Monsieur le Président, vous savez que je suis un pragmatique, un réaliste. Je ne suis pas un idéologue. Je peux comprendre qu'il faille prévoir une certaine souplesse dans des circonstances exceptionnelles, si cela vient en appui de la population et des intérêts de notre pays. Cependant les termes utilisés ici sont trop larges, ils doivent être plus strictement encadrés. Une exception à la lumière de ce que l'on vit, à la lumière des dérogations qui sont données, à la lumière du contournement des règles, à la lumière de l'exploitation qu'en font les compagnies aériennes, il ne faut pas que cela devienne une porte d'entrée permanente pour contourner le quota global, qui est déjà significativement augmenté.

Toute exemption doit être motivée et limitée dans le temps, et portée à la connaissance du Parlement et de l'ACNAW parce que, au regard de la situation actuelle, il n'y a pas sanctions appliquées. Il ne faut pas que votre texte rate sa cible.

J'en viens maintenant à la réévaluation triennale. Le texte prévoit que les quotas puissent être réévalués tous les trois ans, avec une révision uniquement à la baisse. Nous saluons cette précision. Elle est importante et je vous en remercie. Elle évite qu'un mécanisme présenté comme protecteur puisse être utilisé demain pour relever les plafonds. La rédaction peut néanmoins rester insuffisante parce qu'elle fonde principalement cette réévaluation sur les évolutions technologiques du secteur aérien. On reste dans le domaine aérien, mais le monde n'est pas fait que du domaine aérien.

C'est pourquoi le groupe socialiste va déposer un amendement visant à compléter ces critères de réévaluation. Nous proposons que celle-ci soit fondée non seulement sur les évolutions technologiques du secteur aérien, mais aussi sur les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé en matière de bruit aérien, ainsi que sur les études et données scientifiques objectivant les effets du bruit – en particulier du bruit nocturne – sur la santé. Le bruit aérien doit être entendu dans le cadre également des normes de bruit nocturne définies par l'Organisation mondiale de la santé. Cela me semble être l'évidence.

S'il fallait encore ajouter un élément pour vous convaincre, cet amendement s'inscrit directement dans les remarques formulées par Canopea, l'Union des villes et communes de Wallonie, la FGTB, la CSC et la CGSLB. Vous voyez que le panel est large. Il vise à rappeler une chose simple : la politique aéroportuaire ne peut pas être évaluée uniquement à l'aune des performances des avions. Elle doit aussi l'être à l'aune de ses effets sur les habitants. Je souhaite poser plusieurs questions à Mme la Ministre qui, je n'en doute pas, se fera un plaisir et un devoir de me répondre. Je l'ai déjà compris sur les points.

Pourquoi le Gouvernement et vous en particulier avez-vous retenu un plafond initial de 3 500 points, alors que la consommation observée ces dernières années est bien inférieure à ces 3 500 points ? Quelle trajectoire précise le Gouvernement envisage-t-il pour l'entrée en vigueur du décret et l'objectif de 2 000 points en 2045 ? Des étapes intermédiaires contraignantes sont-elles prévues ? Comme le dit M. Evrard et je pense qu'il a raison : la prévisibilité et la stabilité sont importantes, le secteur de la construction en souffre énormément pour l'instant. Dès lors, quelle est votre trajectoire en matière aérienne ?

C'est normal de savoir d'où on part et c'est important de savoir où l'on arrive, mais également comment allez-vous y arriver d'ici 2045 ? Si pas vous, quelle trajectoire vous donnez-vous d'ici 2029 et celle que vous invitez à suivre par vos successeurs d'ici 2045 ? Sauf à penser que vous ayez l'ambition de rester ministre jusqu'en 2045. Comment votre Gouvernement entend-il encadrer les exemptions temporaires afin d'éviter toute utilisation abusive ? C'est particulièrement intéressant de le savoir parce que, dans le monde dans lequel nous vivons, tous les jours, il y a une situation géopolitique qui peut prêter à réflexion, surtout que vous envisagez à présent des vols bien au-delà du continent européen.

Quelles seront les modalités concrètes de fonctionnement du comité de suivi ? À quelle fréquence se réunira-t-il ? Quels seront ses moyens ? Ses rapports seront-ils publics ? Quel rôle précis jouera l'ACNAW ? Question peut-être la plus importante : comment les communes dont les riverains sont directement concernés seront-elles impliquées ? C'est particulier pour moi de penser que les riverains ne seront pas du tout représentés dans ce comité de suivi. Monsieur Cloquet, je pense qu'il faut y réfléchir, voir comment ils sont informés et comment ils peuvent participer à la réflexion en la matière.

Cinquièmement, pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas intégré dans la réévaluation triennale des quotas, les données scientifiques relatives aux effets du bruit nocturne sur la santé ? Ces questions ne sont pas accessoires, elles conditionnent l'effectivité du texte.

Je voudrais également vous poser une question, parce que je ne partage pas votre point de vue sur une indexation possible tous les cinq ans. On peut être d'accord ou plutôt pas d'accord sur le système de l'index, mais pourquoi tous les cinq ans ? Pourquoi privez-vous d'une capacité, au cours d'une même législature, de revoir cela, sachant que les modèles en fonction peuvent évoluer bien autrement tous les cinq ans, en fonction des technologies, en fonction des aspirations nationales et internationales et des gouvernements qui peuvent se former ou se déformer ? Se réduire à une inaction pendant quatre ans et n'attendre que cinq ans pour pouvoir agir, ce n'est pas bon, ni pour le Gouvernement ni pour les riverains.

L'enjeu, au fond, est celui de la confiance. Les riverains doivent pouvoir avoir confiance dans les règles. Ce qui m'a le plus marqué quand je me suis plongé dans le dossier, c'est qu'un texte existait, des règles existaient et qu'aucune sanction n'a été appliquée. Aujourd'hui, c'est encore le cas. Je ne voudrais pas ici que les collègues votent un texte où des sanctions ne seraient pas appliquées. Il faut quand même pouvoir y penser.

Nous le redisons : le groupe socialiste considère que ce projet de décret épouse une bonne intention et il pourrait aller dans la bonne direction. À la lecture du texte et avant la réponse à vos questions et à l'adoption d'amendements, nous considérons aussi qu'il reste trop timide et pas assez efficace, au regard des enjeux de santé publique et des recommandations formulées par les organisations syndicales, par l'ACNAW.

Notre position est donc claire : nous voulons renforcer ce texte en discutant du plafond de base, en inscrivant la santé des riverains au cœur de la réévaluation triennale et en rendant effectives les sanctions applicables aux compagnies aériennes.

M. le Président. – Nous attendons les amendements – vous avez parlé au moins d'un amendement, mais il y en aura peut-être plusieurs – de manière à pouvoir en assurer la distribution et en permettre l'examen attentif.

La parole est à M. Hazée.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Ce décret annonce renforcer la protection des riverains. Mme la Ministre a évoqué trois axes de travail. On a une situation aujourd'hui qui pose problème, qui génère des souffrances depuis longtemps. La problématique des retours tardifs est certainement l'élément le plus aigu dans ces difficultés.

M. Devin vient de le dire : ce texte pourrait aller dans la bonne direction. Oui, un texte pourrait aller dans la bonne direction. La question que nous posons est : y va-t-il ? Est-il conforme à l'annonce qu'il prétend porter ? C'est vraiment une question que nous nous posons, et nous serons très intéressés d'entendre Mme la Ministre par rapport à ces différents éléments.

Je commencerai par les retours tardifs, parce que les chiffres sont exceptionnellement significatifs. M. Devin les a déjà esquissés. Ils sont dans l'avis de l'ACNAW et ils sont, à ce titre, extrêmement intéressants pour notre Commission. Du reste, je remercie l'ACNAW – Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne – pour le travail documenté qu'elle peut fournir.

Reprenons-les.

Lorsque l'on dit, Madame la Ministre, qu'aujourd'hui il y a une amélioration du nombre de retards tardifs, c'est une forme d'approche fondée sur le

fait que, en 2022, dans un contexte de sortie du covid où la société était encore fort désorganisée, on a eu un pic de 2 133 retours tardifs, ce qui a abouti à 3 463 points dans le mécanisme de suivi et de contrôle. Or, lorsqu'on regarde les choses sur la longue durée, au cours des 10 dernières années, on constate une augmentation tendancielle des retours tardifs à l'aéroport de Charleroi, puisqu'on est autour de 600 ou 700 entre 2012 et 2016, puis autour de 1 500 en 2018-2019 et encore à 1 581 arrivées tardives en 2024. De même, si l'on regarde les points, on voit aussi une forme de hausse tendancielle, puisqu'on est en dessous de 1 000 points jusqu'en 2015, puis entre 1 300 et 1 400 points en 2016-2017, puis 2 200, puis 1 700 et, au bout du compte, on reste, en 2023-2024, à 2 363 et 2 322 points. C'est le dernier chiffre que M. Devin a cité.

On a donc une logique de retard systémique et structurel, comme l'intervenant précédent l'a bien démontré, ce que je ne pourrais certainement pas faire aussi bien que lui. Il ne s'agit pas de retards liés à des aléas, c'est-à-dire que ce n'est pas dû à l'un ou l'autre imprévu qu'un opérateur aurait rencontré par malchance. Au contraire, on a une mécanique où, en réalité, le non-respect des horaires d'exploitation est une quasi-norme.

Ce n'est pas sans conséquence, l'aéroport s'étant développé et toute une série d'autres éléments entrant également en compte. Ainsi, au fil des années, il y a eu des rapports de l'ACNAW et des décisions de justice qui ont notamment conduit le Gouvernement – cela a été rappelé – à remettre au point le sonomètre et à supprimer la logique pernicieuse des « avertissements ». Il y a aussi eu des instructions administratives, notamment à l'occasion de l'instruction du permis unique pour l'aéroport de Charleroi.

On a aujourd'hui un avis rendu au sein du CESE, dans lequel non seulement les associations environnementales attirent l'attention sur les enjeux relatifs au cadre de vie et à la santé, mais les trois syndicats – FGTB, CSC et le syndicat libéral –, ensemble, indiquent également qu'il y a un impact sur la santé, que ce n'est pas une question de confort ou de gêne, mais bien une question de santé publique, avec pour conséquences principales « la réduction de l'espérance de vie en bonne santé, le développement et l'apprentissage des enfants ainsi que l'augmentation des effets prématurés ». Ces trois syndicats et Canopea estiment que le projet de décret n'apporte pas d'amélioration significative pour l'environnement et la santé des riverains.

On est là au cœur du débat, car le Gouvernement dit le contraire. Il estime que ce texte renforce la protection à l'égard des riverains. Il s'agit donc de voir plus clair par rapport à ces enjeux. Je me concentrerai d'abord sur le système de quota global : le passage à un plafond fixe qui ne soit plus lié au nombre d'avions basés était effectivement une demande de l'ACNAW ; cependant,

elle visait un chiffre qui n'était pas supérieur à la réalité actuelle, mais en dessous. Cet objectif n'est d'ailleurs pas révolutionnaire, puisque, dès 2021, l'ACNAW a proposé un quota global de 2 000 points.

À force des décisions de justice et des instructions de permis, le Gouvernement s'est senti obligé de bouger. La question qui se pose est la suivante : pourquoi ce chiffre de 3 500 ? C'est ma première question à la ministre. D'où sort ce chiffre ? Quel est son objectif ? Quel est son fondement ? Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas retenu la proposition de l'ACNAW – soutenue par la FGTB, la CSC, la CGSLB et Canopea – d'un plafond à 2 000 points, qui aurait peut-être un minimum d'impact sur la réalité que vivent les gens ? C'est vraiment la question : pourquoi 3 500 ? D'où sort ce chiffre ? Quel est son fondement et, surtout, quel en est l'impact réel ? Qu'est-ce que la ministre attend de ce chiffre, en fait ? Cette question se pose d'autant plus quand on constate que, sur tout le cycle de vie contenu dans le rapport de l'ACNAW, on n'a jamais dépassé ce plafond.

On peut virtuellement se dire que ce plafond a un impact dans l'hypothèse d'un développement des retards tardifs qui croîtraient encore beaucoup à l'avenir. Mais là, on est sur une perspective virtuelle ou futuriste.

Par rapport à la réalité d'aujourd'hui, quelle est la volonté du Gouvernement ? Souhaite-t-il impacter le cadre de vie des riverains d'aujourd'hui ou, en réalité, consent-il à considérer que ce texte n'a aucun impact, comme nous avons le sentiment de l'analyser en voyant les éléments qui nous sont proposés ? C'est donc le premier questionnement important sur lequel l'avis du Gouvernement sera attendu.

Il y a une perspective dessinée en pointillés puisque l'on nous dit : « En 2045 », donc dans 19 ans, « le plafond sera à 2 000 ». Je ne sais pas si la définition d'une norme à si long terme peut réellement être considérée comme un élément matériel tangible quand on voit combien, lorsqu'un gouvernement arrive, il blackboule ce que ses prédécesseurs ont pu faire, même lorsqu'un travail consensuel a été recherché. Je ne vais pas multiplier les exemples, il y en a plein. Cela n'a quand même pas beaucoup de valeur. Il y a peut-être un trajet, mais il est fixé en pointillés puisque l'on nous indique que le quota est dégressif.

Il n'y a pas d'étape prévue quant aux cibles intermédiaires pour passer de 3 500 à 2 000. Du reste, c'est l'ACNAW qui le pointe – vous l'avez lu comme moi –, le quota dégressif n'a aucune précision par rapport au rythme ou à la méthodologie. Canopea, tout comme les syndicats FGTB, CSC et libéral, s'exprime aussi dans le même sens. Que penser ? Qu'attend le Gouvernement de ce qu'il propose ? Se dit-il : « On verra bien » ? Y a-t-il davantage quelque chose de réfléchi et préparé par rapport à une perspective de

réduction de ces retards tardifs ? C'est bien de cela que l'on parle.

On parle donc des dépassements par rapport à l'horaire prévu d'exploitation de l'aéroport. Ce serait, du reste, intéressant de refaire le point également sur ce qui est intégré dans ces retards tardifs. Un certain nombre de motifs peuvent être évoqués pour considérer que la responsabilité de la compagnie n'est pas en cause. Pouvez-vous faire le point à cet égard ? J'ai souvenir – je ne l'ai pas relu, car je n'en ai pas eu l'occasion – de la circulaire de 2015, qui excluait toute une série de codes IATA de cette nomenclature. Ce serait intéressant de refaire le point par rapport à ce que je présume être une mécanique structurelle, en réalité, d'arrivées tardives.

C'est aussi l'enjeu des exceptions floues, puisque vous avez évoqué le contexte géopolitique. Vous en avez dit un tout petit peu plus oralement aujourd'hui que ce qu'il y a dans le texte, en évoquant une décision motivée du Gouvernement. Néanmoins, sur quel fondement et avec quels critères ? Au bout du compte, y a-t-il là une réelle volonté d'avoir un cadre qui n'est pas simplement un rapport de force ?

Même l'Inspection des finances, tout au début du processus législatif, disait déjà que cette habilitation manquait cruellement de précision. Je cite ces termes à défaut de circonscrire ce qu'il faut entendre par contexte géopolitique, contraintes liées au contrôle aérien ou encore catastrophes majeures par opposition à des catastrophes mineures. L'Inspection des finances se questionne donc. Ce sont des critiques qui sont également portées par l'avis qu'ont remis, au sein du CESE, Canopea et les syndicats.

Il y a alors cet enjeu de prendre en compte les lignes directrices de l'OMS, que M. Devin a évoquées dans un potentiel amendement ou dans un projet d'amendement. C'est une des suggestions portées par l'avis dont je viens de parler. J'en viens à l'enjeu des sanctions. C'est un poids qui est facialement intéressant.

Le montant des sanctions est significativement relevé. Quasi 0 fois 200 ou quasi 0 fois 800 ou quasi 0 fois 10 000 aboutit toujours à quasi zéro. Vous aviez formulé les chiffres de 2024, de mémoire, quant aux sanctions appliquées. Qu'en est-il aujourd'hui ? Y a-t-il réellement des sanctions qui ont été mises en œuvre en 2025, puisque l'année s'est écoulée, ou sommes-nous en réalité devant un dispositif facial que notre énergie collective doit conduire à faire évoluer ?

Je reviens à cette phrase importante de votre projet de décret : « Ce quota global va renforcer la protection des riverains ». Je suis vraiment intéressé de vous entendre pour voir si vous pouvez démontrer comment vous arrivez à cette conclusion. Y a-t-il des chiffres incorrects dans ceux avancés dans les avis ? Y en a-t-il

qui manquent pour considérer que ce quota global va renforcer la protection des riverains ?

De même, vous dites que le montant des sanctions doit rester dissuasif. L'est-il ? Qui dissuade-t-il ? Quand on voit qu'il y a, par exemple, en 2024, 1 581 arrivées tardives pour un nombre de points compté à 2 322.

Un comité de suivi du Gouvernement et des opérateurs qui lui sont liés est mis sur pied, sur lequel le Gouvernement exerce l'autorité hiérarchique ou l'autorité de tutelle. Pourquoi, dans ce comité, n'y a-t-il pas, par exemple, des représentants des communes concernées ou des comités des riverains qui sont au cœur de la problématique ? Ce sont également des questions sur lesquelles nous vous écouterons avec impatience.

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

M. Jean-Jacques Cloquet (Les Engagés). – Merci aux collègues de me laisser conclure. En réalité, on ne conclut pas, on aura encore l'occasion d'en parler. Mon premier travail quand j'étais expert indépendant a été de mettre en place le quota de points en 2007. Pourquoi ? Parce que, à l'époque, tout avion qui arrivait après 23 heures devait atterrir à Liège. Cela posait de nombreux problèmes pour les passagers. Cela posait aussi le problème que les avions devaient revenir à vide. Environnementalement parlant, ce n'est pas possible. C'est une des raisons qui a été mise en place. Il y avait aussi un souci par rapport à la situation des aéroports voisins et à leur mode de fonctionnement, les heures d'ouverture.

Deuxièmement, j'avais la chance d'avoir tous les partis dans le conseil d'administration. Le PTB n'était pas là à ce moment, c'est ainsi. On travaillait sur toute une série de points – avant de revenir sur le décret, c'est important de le savoir – et sur les concertations avec les riverains à juste titre avec le développement de l'aéroport.

Le quota de points a évolué. On peut se poser la question : pourquoi 3 500 ? Je suppose que c'est par rapport au *masterplan* d'évolution de la quantité des vols. On doit se réjouir du fait que, avec un nombre de 3 500, on est à 2 200.

Il est important de savoir, au-delà de tout cela, ce qui est fait au niveau de l'aéroport et avec la SOWAER. C'est le premier poste. On doit se réjouir que l'allongement de piste qui a coûté... Je ne vais pas reparler de l'isolation des maisons. Je suis un peu plus spécifique sur Charleroi, entendons-nous bien. Vous pourrez comprendre pourquoi. Il y a tout ce qui a été fait pendant des années sur l'isolation. Cela ne justifie pas tout. Vous avez raison, Monsieur Devin, de dire que l'été, ce n'est pas agréable d'avoir le bruit des avions. On en est bien conscients.

L'allongement de piste est intéressant, c'est ce qu'on faisait avec le SPW et Skeyes dans les normes. C'est pour l'explication, parce que je ne vous reproche pas atterrissage/décollage, c'est tout à fait normal. On peut décoller, on a une plus grande longueur pour décoller, cela veut dire que l'on doit mettre moins de puissance. C'est intéressant pour la compagnie, cela lui coûte moins cher en carburant. C'est aussi intéressant pour le bruit, parce que quand on décolle de plus loin et que l'on met moins de puissance dans les moteurs, cela fait moins de bruit. Je parle pour les riverains à proximité.

Pour l'atterrissage, c'est la même chose. Skeyes a changé ses procédures d'atterrissage : plutôt que d'avoir des atterrissages où l'on descend, on réaccélère et l'on descend, il s'agit de partir de beaucoup plus loin, c'est-à-dire les couloirs aériens, pour avoir un atterrissage plus lent. C'est ce que l'on essaie de faire. Est-ce parfait ? Non, certainement pas, mais ce sont des avancées.

Pour répondre à M. Hazée, le problème des côtes à point est lié au fait que nous sommes dépendants du fonctionnement des autres aéroports, notamment en cas de retard. Charleroi a été classé comme meilleur aéroport par rapport au respect des horaires. Si un avion basé part à 6 heures 30, qu'il a quatre rotations et qu'il y a des retards en Italie ou en Espagne, cela peut poser problème. En 10 ans, je n'ai pas eu énormément d'exemptions. À chaque fois, j'ai été obligé d'appeler le ministre, en concertation avec le SPW, pour avoir l'autorisation d'atterrir en dehors. On ne pouvait donc pas faire tout et n'importe quoi.

En ce qui concerne les riverains, cela doit être le rôle de l'ACNAW. De plus, la SOWAER a un département à disposition des riverains. Quand il y a une plainte concernant un avion à une heure précise, la SOWAER est capable de connaître la compagnie. Pour les avions basés, c'est assez simple puisqu'il y a que Ryanair. L'avantage de cette compagnie, c'est que les avions ont évolué. Ryanair est une compagnie réputée au niveau environnemental pour avoir les avions les plus récents et donc les moins nocifs. Le 737 Max fait 30 % de moins de bruit. Par ailleurs, la compagnie Wizz Air utilise des A320 Neo qui font aussi moins de bruit. Ce sont des éléments qui vont dans le bon sens concernant le bruit et les riverains.

Il faut trouver un équilibre de développement économique parce que l'on a créé 5 000 emplois indirects, induits et directs en 10 ans. Il faut se réjouir que ces emplois concernent à 80 % des gens qui habitent dans notre Région. Ce n'est pas pour autant que l'on doit pénaliser. Je trouve intéressant de réduire et d'arriver progressivement à des côtes à point beaucoup plus faibles. Conserver 3 500 points, c'est tenir compte de la croissance de l'aéroport qui est à venir et qui ne sera pas sans limites. En effet, au vu de ses infrastructures, l'aéroport de Charleroi ne peut pas se permettre 20 millions de passagers. En ce qui concerne

le développement, le *masterplan* tient compte du fait que la piste sera refaite et que le revêtement fera probablement moins de bruit, ce qui n'est pas plus mal pour l'environnement.

De manière globale, il est important que les sanctions soient appliquées et le Gouvernement y veillera. Il faut se référer à l'ACNAW, qui devra contrôler l'application des sanctions.

Madame la Ministre, pouvez-vous expliquer les modalités de fixation du plafond et – même si j'en connais certaines données – le rythme de diminution des points d'ici 2045 ? Le décret permet au Gouvernement de déterminer une exemption temporaire de consommation de points dans certaines situations. Il s'agit surtout de confirmer que la méthodologie mise en place permet de garantir l'absence d'excès éventuels et que personne ne profite des exemptions pour dépasser les règles afin que celles-ci soient bien appliquées.

Enfin, en ce qui concerne le rayon d'action des gros porteurs, force est de constater que c'est très compliqué. On pensait que l'allongement de piste permettrait des diversifications, mais c'est compliqué. Un hub ne se fera jamais à Charleroi parce que nous n'avons pas l'infrastructure pour permettre à un vol d'arriver de New York et de repartir à Rome, ce qui n'est pas plus mal.

Je trouvais aussi la complémentarité importante, comme dans pas mal de pays, entre un aéroport international et un aéroport régional. Malheureusement, on avait prévu une ligne de train entre les deux, qui n'a pas été faite. Cela devait être fait en 2007. Je serai mort quand on y repensera encore, mais bon. C'est dommage, parce que cela aurait pu être aussi efficace.

Cela veut dire que les gros porteurs, on aurait pu penser à des vols directs. Généralement, ils partent pendant la journée et les charters ne sont pas intéressants parce que c'est plutôt fait pour les aéroports de nuit. Voilà ce que j'avais à dire.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – J'ai beaucoup de respect pour M. Cloquet et c'est la raison pour laquelle il n'y a pas de difficultés à ce qu'il puisse parler le dernier. Ce que je voulais simplement dire, c'est que nous sommes ici le législateur. Il y a bien sûr un conseil d'administration à BSCA, il y a bien sûr un contrôleur du ciel, mais nous sommes ici le législateur, et ce qui est important, c'est que nous puissions entendre le Gouvernement par rapport aux questions qui ont été posées.

Chacun, bien sûr, peut amener dans le débat les considérations qu'il pense pouvoir être de nature à enrichir la discussion. Mais cela n'enlève rien à la nécessité que la ministre puisse répondre à l'ensemble des questions qui ont été posées dans ce travail

législatif. Je voulais le dire pour qu'il n'y ait pas de malentendu entre le Gouvernement et nous tous ici, qui, à mon avis, sommes d'accord avec ce point de vue.

M. le Président. – Je crois qu'il n'y a pas de malentendu ; M. Cloquet n'est pas ministre *bis*, il nous fait simplement profiter de son expérience, de son passé. C'est effectivement un éclairage fort intéressant.

La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – J'ai noté toutes vos questions. Je vais essayer d'être complète et de procéder dans l'ordre. Si j'oublie quelque chose, vous me le rappellerez. La question principale – tout le monde l'a posée – porte sur le quota de 3 500 points. Comme cela a été dit aussi par certains, ce que l'on recherche ici, c'est un équilibre global aussi entre donner la possibilité à l'aéroport de se développer d'un point de vue socioéconomique – on reconnaît tous que c'est un outil économique pour la Région ; cela a été rappelé à plusieurs reprises – et la protection des riverains, parce que l'on reconnaît tous aussi que le bruit des avions reste une nuisance, cela reste compliqué.

Dans le cadre des négociations, lorsque nous avons remis un permis au niveau de l'aéroport de Charleroi – c'est un permis gouvernemental, je vous le rappelle –, on a énormément discuté de toutes ces questions pour trouver un équilibre, quelque chose qui permette justement ce développement tout en respectant les riverains. Ce quota global est fixé à 3 500 points dès 2026, mais pour 22 avions basés. C'est une règle de trois.

Beaucoup de chiffres ont été cités, si je prends l'exemple de l'année 2022, où on atteignait 3 400 points, mais pour un nombre d'avions basés qui était très loin d'atteindre 22 avions, puisque l'on était entre 16 et 18. Je rappelle que ce quota de 3 500 points, si on le ramène à 17 avions basés, par exemple, on est à 2 700. C'est un quota auquel il convient d'appliquer une règle de trois en fonction du nombre d'avions basés.

Autre élément : prévoir un plafond maximal ne préjuge pas non plus de la quantité de points qui sera réellement consommée. On rappelle aussi que l'on s'inscrit – vous avez tous posé des questions là-dessus – dans cette trajectoire de réduction progressive jusqu'en 2045, où l'on atteindra un quota global de 2 000 points. Tout ce texte est conçu, ce quota spécifiquement, pour orienter le comportement des compagnies aériennes sans les faire fuir non plus.

C'est vraiment cette notion d'équilibre entre le développement et le fait de rester attractif en Wallonie et de protéger aussi les riverains en tenant compte de l'ensemble des chiffres historiques que nous avons décortiqués sous toutes leurs coutures également. Cela a abouti à cette définition d'un quota auquel on applique

cette règle de trois en fonction du nombre d'avions basés. Ce n'était pas le cas précédemment.

Ce nouveau plafond qui est proposé ici implique déjà, dans l'hypothèse théorique maximale de 22 avions basés, une réduction de 30 % du plafond maximal atteignable par les compagnies aériennes basant des avions à l'aéroport de Charleroi. En aucun cas, ce décret ne va augmenter les nuisances pendant la nuit et être plus permissif. C'est tout à fait le contraire. C'est une certitude. Voilà pour le plafond.

Madame Bernard, vous me demandiez pourquoi il y avait un quota différent entre l'atterrissage et le décollage. Certains éléments ont été donnés.

Il s'agit simplement de considérations techniques qui font que le bruit est totalement différent à l'atterrissage et au décollage. C'est un calcul technique qui conduit à ces différences.

Vous m'avez également demandé, Madame Bernard, pourquoi on ne dit pas dès à présent comment on calcule cela. Comme je l'ai dit dans l'exposé introductif, deux arrêtés ont été adoptés en première lecture. Bien entendu, ils poursuivront leur cours, mais les paramètres techniques liés au bruit aérien sont des paramètres qui évoluent très rapidement. Généralement, les décrets fixent les grands principes, les plafonds, les objectifs à atteindre et les garanties, tandis que les arrêtés permettent ensuite d'adapter ces modalités techniques sans devoir constamment modifier le décret. Ces modalités et les méthodologies de calcul seront donc fixées dans les arrêtés.

Plusieurs questions concernaient les sanctions. Il est complexe d'établir avec précision le nombre de sanctions qui seront adressées et sur quoi on va atterrir – c'est le cas de le dire – avec ce nouveau régime. Comme je l'ai dit dans l'exposé introductif, le décret de la fin de l'année dernière a supprimé la nécessité d'un dépassement des limites selon deux sonomètres, ainsi que la notion d'avertissement. En l'occurrence, les quatre modifications que j'ai expliquées tout à l'heure devraient conduire sérieusement à baliser ce comportement et à faire en sorte que le système de sanctions soit effectif, ce qui était d'ailleurs une requête de l'arrêt de la Cour à laquelle on devait répondre.

Si l'on regarde les données relevées durant le premier trimestre 2026, en supposant que celles-ci soient constantes sur l'année, on pourrait extrapoler des estimations. Ainsi, on pourrait enregistrer un total de 144 PV susceptibles d'être sanctionnés par une sanction minimale de 800 euros, ce qui ferait une recette globale de 115 000 euros, mais là n'est pas la question. La question est de faire en sorte que l'on puisse protéger davantage les riverains et orienter le comportement des compagnies.

À la question de savoir si ces montants sont vraiment dissuasifs, je répondrai que, quand on

quadruple la fourchette de base et quand on augmente le montant à 10 000 euros, on peut dire que oui. En outre, ces montants ont été établis sur la base d'un benchmark effectué en 2022, à nouveau en tenant aussi compte du souci d'équilibre avec ce qu'il se passe ailleurs. Nous pensons, maintenant que les études et le benchmark ont été réalisés, que les nouveaux montants que nous proposons sont tout à fait de nature à contraindre les compagnies à rester particulièrement attentives au respect de l'ensemble des mesures édictées.

Je reviens deux secondes sur les retours tardifs. Quand je regarde les chiffres – Monsieur Devin, vous évoquiez certains chiffres –, je vois qu'en 2022 on était à 2 164 retours tardifs, contre 1 620 en 2023, 1 615 en 2024 et 1 380 en 2025. Le nombre de retours tardifs est donc en constante diminution depuis 2022. Certes, il faut poursuivre nos efforts, mais je pense que l'ensemble des dispositions que nous prenons ici devraient y concourir.

Je dois également rectifier un autre élément à ce sujet. M. Hazée a évoqué le système de sanctions en lien avec les retours tardifs. Toutefois, je rappelle que le système de sanctions ne vise pas les retours tardifs, il vise les nuisances sonores. En ce qui concerne les retours tardifs, avec les nouveaux quotas proposés dans le décret, une compagnie qui aurait épuisé son quota ne pourrait plus faire atterrir ses avions. La sanction, en cas de retour tardif, est de ne plus pouvoir atterrir du tout.

C'est cela, la sanction ; il faut bien le savoir. C'est pour cela que tout est conçu de sorte à orienter – je le disais tout à l'heure – le comportement des compagnies pour éviter cette situation extrêmement ennuyeuse pour tout le monde – les passagers et les avions, cela va de soi. C'est vraiment problématique. Je peux vous assurer que, lorsqu'on reçoit un coup de fil au cabinet demandant : « Peut-on autoriser un retour tardif ? » et que, sur avis de la de l'administration, nous répondons non, ils vont dans un autre aéroport, pas chez nous. C'est très ennuyeux pour tout le monde. Je tenais à bien préciser à nouveau les choses.

En matière de retours tardifs, vous me posiez également la question des balises qui seront données. Les exemptions qui sont visées dans le texte feront toutes l'objet d'une décision du Gouvernement qui sera extrêmement claire. Je peux vous dire que les discussions que nous avons menées dans le cadre de l'octroi du permis visent bien à ce que les circonstances qui sont visées soient particulièrement exceptionnelles. L'idée n'est pas de commencer à ouvrir la porte à toute une série d'éléments. J'ai un peu expliqué cela dans l'exposé introductif. Il y a trois grandes circonstances et elles sont de nature tout à fait exceptionnelle. Chaque cas fera l'objet d'une décision du Gouvernement.

En ce qui concerne les normes de l'OMS, les valeurs de l'OMS sont d'abord des valeurs-guides, il ne s'agit pas de valeurs contraignantes. Toutefois, cela ne signifie

pas qu'il ne faut pas les atteindre. En effet, l'idée d'une valeur-guide est de se mettre dans la trajectoire pour l'atteindre. Néanmoins, elles ont quand même pour objectif « d'apporter des recommandations en vue de protéger la santé humaine de l'exposition continue au bruit provenant de diverses sources environnementales ». Il est à noter que – sans remettre en cause ces valeurs, la question n'est pas là – l'exposition au bruit induit par les activités aéroportuaires n'est pas caractérisée comme continue.

En ce qui concerne le bruit aérien, on peut résumer l'action de la Région sur cette problématique par trois mesures distinctes.

Premièrement, citons l'existence d'une législation et de permis d'environnement qui encadrent l'exploitation des aéroports, avec une incitation au renouvellement de la flotte. Je pense que cela a été exprimé par M. Cloquet tout à l'heure, Ryanair est une des compagnies ayant les meilleurs avions – les plus récents en tout cas. Il faut le souligner. Il y a également une interdiction progressive des avions les plus bruyants à certaines heures ainsi qu'un renforcement du dispositif de sanctions.

Deuxièmement, nous travaillons à la collaboration et l'amélioration des trajectoires avec Skeyes, en privilégiant les procédures d'atterrissage et de décollage de moindre bruit et les trajectoires de vol, en se concentrant sur les mouvements aériens dans les zones les moins densément peuplées chaque fois que c'est possible. Il y a donc aussi tout ce travail que nous faisons avec Skeyes.

Troisièmement, nous menons aussi une politique active d'accompagnement dans le cadre des plans d'exposition au bruit.

Ces trois leviers permettent à la Région wallonne de répondre et de s'engager sur une trajectoire tout à fait positive.

La question a été posée sur la trajectoire entre le plafond actuel de 3 500 points et le plafond de 2 000 points qui doit être atteint en 2045. Il est très difficile de dire que ce sera une trajectoire linéaire parce que, par définition, il est prévu que ce plafond soit revu tous les trois ans à la baisse, en fonction de l'évolution technologique. Il est très difficile de prévoir le caractère linéaire ou non de cette trajectoire. La seule chose que l'on peut dire pour être tout à fait correct, c'est qu'une révision à la baisse sera prévue tous les trois ans, en fonction de l'évolution technologique notamment, mais pas uniquement. Nous verrons comment cela s'élabore. Je ne peux pas vous en dire plus maintenant.

Une question m'a également été posée sur le comité de suivi. Je pense que c'est M. Devin qui m'a demandé pourquoi les riverains ne sont pas impliqués dans le comité de suivi.

Les riverains sont au cœur de cette réforme, je tiens à le dire. L'idée est de renforcer leur protection. Cependant, ce comité de suivi vise un suivi technique et objectif et rassemble des acteurs plus techniques. Il doit être basé sur la technicité des choses, sur le contrôle effectif et sur la transparence. La priorité du Gouvernement, c'est l'efficacité des résultats pour les riverains.

M. Hazée a aussi posé une question sur la circulaire IATA, qui a été revue. Pour rappel, elle indique une série de codes – dits codes IATA – qui peuvent être considérés comme des circonstances particulières dans lesquelles on peut faire ou ne pas faire certaines choses. Précédemment, ces codes étaient au nombre de 94. Après la révision de la circulaire en novembre 2025, avec une entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2026, le nombre de codes IATA qui permettent d'éventuelles dérogations est passé à 59. C'est quand même une très grande diminution du nombre de circonstances reconnues. On a sérieusement réduit le nombre de circonstances dans lesquelles on pouvait considérer que la compagnie était impliquée ou maître des choses ou non. Cette circulaire est disponible ; elle est publiée au *Moniteur belge*.

J'ai déjà répondu à votre question, Monsieur Hazée, dans laquelle vous disiez que zéro fois 200 ou zéro fois 800, c'est toujours zéro. Ce sera loin d'être le cas. Je rappelle que les sanctions visent les nuisances sonores et qu'elles seront bien appliquées, puisque nous resserrons toutes les balises à travers quatre dispositifs – deux dans le décret de novembre et deux dans celui-ci. Mon collègue me rappelle d'ailleurs que le fait que ces sanctions visent les nuisances sonores est extrêmement balisé par la législation. Le nombre de décibels est extrêmement précis et le moindre dépassement de celui-ci est sanctionné dans diverses circonstances.

Monsieur Cloquet, j'ai déjà répondu à vos questions sur les exemptions temporaires. Il n'y aura pas d'excès ; l'intention du Gouvernement est de prendre des décisions extrêmement ciblées dans des conditions tout à fait exceptionnelles.

J'ai également répondu en ce qui concerne la trajectoire.

Quant à l'indexation des montants, il fallait bien se calquer sur un modèle d'indexation. On a pris celui de la sécurité routière parce que cela nous semblait opportun. Si l'on envisage une indexation annuelle, imaginons 2 % de 800 euros, cela fait 15 euros. Ne vaut-il pas mieux, stratégiquement, en termes d'effet, avoir une grosse indexation plus visible tous les cinq ans ? La question peut se poser, mais c'est le choix que nous avons fait.

M. le Président. – Merci, Madame la Ministre. Comme j'aime bien la *fact-checking*, je suis allé voir sur le site de l'aéroport pour connaître le nombre d'avions

qui sont arrivés entre 22 et 23 heures hier. D'après Flightradar24 – j'adore cette application –, il y en a eu 13, mais aucun n'est arrivé après 23 heures.

La parole est à Mme Bernard.

Mme Alice Bernard (PTB). – Je vous remercie, Madame la Ministre, pour tous ces éléments de réponse. Je remercie également les uns et les autres pour les précisions techniques qui ont été apportées. Ma première réflexion par rapport aux 3 500 points, c'est que vous avez expliqué ce choix en disant que ce serait pour 22 avions basés. Il y en a maintenant 17 ou 18, si j'ai bien suivi, qui sont exclusivement des avions de Ryanair.

Vous dites que le calcul permettrait, pour les avions actuellement basés, 2 700 points, ce qui est de toute façon plus que le maximum de 2 400 points qui ont été constatés par l'autorité de contrôle. Avec votre nouveau calcul, vous donnez 300 points de plus qu'actuellement, pour le même nombre d'avions. Objectivement, cela va permettre une augmentation du nombre de vols de nuit par rapport à ce qui est d'application jusqu'au 31 décembre. Vous ne pouvez pas dire que ce décret va vraiment prendre en compte le cadre de vie des riverains, puisque, objectivement, il y aura plus de possibilités de vols de nuit avec les points supplémentaires que vous accordez.

À propos du montant des sanctions, j'ai plusieurs réflexions à formuler. Premièrement, jusqu'à présent, il n'y en a pas beaucoup qui sont effectivement imposées. Vous dites que cela va changer, mais nous attendons de voir. Les compagnies savent facilement contourner tous ces règlements. Deuxièmement, vous dites que l'amende maximale de 10 000 euros aurait un effet dissuasif. Si l'on prend les 124 millions d'euros de bénéfices réalisés par Ryanair en 2024, une amende de 10 000 euros représente 0,005 % de son bénéfice. Autant dire que, sur l'aspect dissuasif, ce n'est pas vraiment pertinent. Troisièmement, nous avons évoqué le comité de contrôle et de suivi. Vous dites que ce ne serait pas une bonne idée d'intégrer des riverains au sein du comité de suivi, parce que ce serait un comité de suivi essentiellement technique. Les riverains pourraient très bien comprendre les points techniques de l'aviation. Il ne faut pas les sous-estimer. Il y en a beaucoup qui, vu les nuisances qu'ils subissent, se sont vraiment informés et sont donc capables de suivre les discussions. De plus, les conclusions de ce comité n'auront pas des conséquences techniques, mais bien des conséquences concrètes sur la santé des riverains. Votre choix de ne pas intégrer des riverains dans ce comité de suivi est une décision politique. Ce serait quand même franchement mieux de pouvoir respecter les citoyens concernés et engagés dans les discussions.

Au final, vous autorisez potentiellement encore plus de vols de nuit et vous permettez, en même temps, à Ryanair de faire encore plus de bénéfices au détriment

de la santé des riverains. Le seul gagnant dans l'histoire, c'est Michael O'Leary, le patron milliardaire de Ryanair.

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

M. Yves Evrard (MR). – Merci pour ces interventions, auxquelles j'ai été attentif, notamment à celles de mes collègues, MM. Devin et Cloquet, par rapport à l'historique et à la situation qui existait avant que le texte ne soit voté. M. Devin était d'ailleurs déjà jeune député, il me semble, en 2007, quand le cadre initial a été voté, et il nous a fait la démonstration que ce cadre-là n'était pas parfait. En ce qui me concerne, je suis d'autant plus convaincu aujourd'hui que le texte que vous nous proposez insiste sur la sécurité des passagers – parce qu'il ne faudrait pas que, par rapport à ce timing qui est toujours serré pour les décollages et les atterrissages, l'on accélère les mécanismes de contrôle en matière de sécurité. Il y a un cadre plus clair conjugué à l'évolution technologique. C'est là aussi la leçon du texte que nous allons voter : l'évolution technologique va permettre à l'avenir des améliorations significatives en matière de bruit.

Je voudrais recadrer notre discussion. Mme Bernard, je suis d'accord avec vous pour dire que l'opérateur principal de Charleroi, Ryanair en l'occurrence, est coutumier de menaces régulièrement annoncées par rapport à des taxations trop élevées, et cetera, qu'il allait retirer des avions. Je serais curieux de vous entendre si, demain, au lieu d'avoir 17 avions basés à Charleroi, on n'en a plus que 10. Il est très clair que le problème de nuisances d'arrivées tardives ou de décollage dans les heures critiques sera résolu de moitié. Et ce jour-là, on en reparlera par rapport à l'activité de l'aéroport qui permet – c'est mon analyse et ma lecture – à de nombreux citoyens à travers ces compagnies low cost de pouvoir malgré tout élargir leur esprit, aller voir ce qui se passe un petit peu en Europe et parfois un peu plus loin.

En ce qui nous concerne, on réitère évidemment notre soutien total au texte, même s'il y a des ajustements qui devront être opérés, il va évidemment dans la bonne direction et c'est un cadre qui est rassurant pour les investisseurs et qui permettra aussi aux riverains de s'appuyer sur des données concrètes qui seront produites à l'avenir.

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

M. Laurent Devin (PS). – Je remercie Mme la Ministre pour ses réponses. Elle a répondu aux questions. Je vous avoue que ce n'est pas toujours le cas de l'ensemble des ministres. Comme je suis un homme galant, je ne citerai pas de noms de ministres en la matière.

Quelques quelques réflexions par rapport aux réponses de Mme la Ministre. Sur les 3 500 points, vous parlez d'un travail important, je n'en doute pas et je

vous en remercie. Vous parlez d'un équilibre, et vous nous dites que le calcul a été fait sur 22 avions basés à Charleroi, et vous nous invitez à faire une règle de trois. Aujourd'hui, nous en serions à 2 700 points dans le quota count accordé.

(Réaction d'un intervenant)

Vous nous dites c'est 2 700. Aujourd'hui, on est à 2 322 points utilisés dans le quota count. C'est-à-dire que l'on est toujours supérieur à ce qui est utilisé aujourd'hui. Di je fais la règle de trois, on est toujours supérieur et donc je considère, chiffres à l'appui, c'est mathématique, que ce que le Gouvernement accorde comme points dans le quota count est supérieur à ce qui est utilisé en fonction de la situation actuelle.

Sur la réduction progressive, on est aujourd'hui, vous allez proposer 2 700 points à la situation actuelle et vous dites « On sera à 2 000 points en 2045 ». Ce que j'aimerais connaître, c'est la planification de cela. Est-ce que vous en avez une idée, Madame la Ministre ? Quelle est votre trajectoire ? Vous nous dites, par exemple : « Par rapport à l'index, je préfère une augmentation forte tous les cinq ans qu'une progressivité annuelle plus réduite ». Pouvez-vous nous dire aujourd'hui « Chers membres de la Commission, d'ici 2045, voilà ce que je propose » ? Si vous me dites que non, c'est non et j'en resterai là. Mais si vous l'avez, ce serait bien que vous ne la communiquez.

Sur le décret. Vous nous demandez de ne pas trop fustiger votre texte, car il trace les lignes principales. C'est vrai que c'est l'objet d'un décret. Les arrêtés suivront. Je vais vous dire, je suis très heureux que vous ayez dit cela. Cela nous permettra de continuer à alimenter votre réflexion. Je ne doute pas que vous souhaitiez aller dans le bon sens. Dans les arrêtés, effectivement, vous pouvez déterminer ce que sera plus précisément ce règlement. La porte est ouverte, je l'entends bien, à cette réflexion approfondie.

Il y a un élément très important dans votre réponse. Vous dites : « Je réponds à l'arrêt de la Cour : les sanctions doivent être effectives ». Je disais au collaborateur du groupe, Sacha – je précise son prénom parce que M. le Président est fervent de citer le prénom de Carlos. Je vous le dis, ce n'est pas que j'utilise chaque prénom dans chaque intervention, Monsieur le Président, mais ici, je rends hommage aux collaborateurs. Madame la Ministre, effectivement, ce que la Cour demande, c'est ce que nous demandons, c'est que le texte. Je n'ai pas de souci à ce que vous soyez informée.

Je vous le dis, j'étais collaborateur parlementaire ; on ne dérange pas son ministre pour des brouilles. Je préfère qu'il vous informe de certains éléments que vous ne connaissez pas – et c'est logique que vous ne connaissiez pas tout – pour que l'on ait une bonne réponse. Je n'ai pas de souci avec cela.

Il faut que les sanctions soient effectives.

Sur les chiffres, 1 581 en 2024, et vous nous dites : « Monsieur Devin, c'est en diminution ». J'aimerais que vous soyez attentive à une chose, Madame la Ministre : derrière ces chiffres, il y a la caractérisation du retour tardif. Est-ce un avion qui arrive après 23 heures ou est-ce un avion qui arrive après 23 heures et qui n'a pas d'excuse valable ou de dérogation valable ?

(Réaction d'un intervenant)

Derrière les chiffres, il y a quelquefois une autre réalité, Madame la Ministre, et je voudrais que vous en soyez alertée et que, dans les discussions et les réflexions que vous allez encore avoir, un retard tardif ne soit pas comme ce que l'on peut l'entendre.

Vous parlez de 114 procès-verbaux possibles au regard de ce qui existera dorénavant. Je mets en perspective ces 114 procès-verbaux possibles sur 1 581 cas. Ainsi, on se donne la capacité de sanctionner 114 arrivées tardives alors qu'il y en a 1 581 ; cela pose question.

Ensuite, les montants sont-ils dissuasifs ? Vous parlez de la sécurité routière. Pour certains ils le sont ; pour d'autres, ils ne le sont pas du tout. Ici, l'avenir nous dira si c'est dissuasif aussi. Quand j'entends M. O'Leary dire qu'il retire quatre avions basés à Charleroi parce que le Gouvernement fédéral MR-Engagés, NVA, augmente la taxe de 10 euros – à Charleroi, c'était 3 euros, mais cela a été condamné par le Gouvernement, cela a été cassé...

(Réaction d'un intervenant)

C'était passé de 5 euros à 10 euros, comme vous me le confirmez. Cinq euros par passager, cela a fait la différence. Ici, les montants par avion, cela va-t-il faire une différence ? Je me pose la question, je n'ai pas encore la réponse. Le temps nous dira ce qu'il en sera, mais on peut raisonnablement, Madame la Ministre, se poser la question.

Je remercie très sincèrement et très respectueusement M. Cloquet pour son expérience qu'il nous a partagée. À un moment, je suis surpris, Monsieur Cloquet, vous dites : « Je dois prendre mon téléphone et je téléphone aux différents ministres qui se sont succédé pour qu'ils me donnent l'autorisation ». Aujourd'hui, le directeur de l'aéroport de Charleroi prend son téléphone et vous appelle, Madame la Ministre ? Je ne peux pas croire cela. L'idée, c'est que l'administration remet un avis au cabinet de Mme la Ministre et que le cabinet réponde. On en est bien là. Je voudrais donc savoir par qui exactement cela est décidé. Est-ce un membre de l'administration ou un membre de la SOWAER ? C'est juste pour information personnelle, mais je pense que c'est important que l'on sache exactement qui délivre cette autorisation à atterrir. On est tous déjà montés dans un avion, on a une demi-heure de retard au départ et on

nous dit que l'on va demander d'avoir un *slot* pour rentrer. On a tous connu cela et tout le monde espère avoir le *slot*. J'aimerais donc savoir combien d'avions ont été interdits d'atterrir à Charleroi en 2024 ou en 2025. Si vous ne savez pas me répondre aujourd'hui, je déposerai une question écrite.

Sur le comité de suivi – et je ne le conteste pas aujourd'hui –, deux termes ont retenu mon attention parce que vous nous dites, d'une part, que c'est un comité de suivi technique qui veut objectiver les choses et, d'autre part, que c'est de la transparence. Puis-je en déduire, Madame la Ministre, qu'une communication des résultats des travaux sera publiée, voire envoyée, aux collèges communaux qui sont représentatifs des riverains des communes survolées par les avions et reprises dans le schéma ?

Vous vous réjouissez – or, c'est un peu comme quand on annonce le nombre de morts en matière de sécurité routière : il y en avait autant et il y en a moins, mais on ne peut pas se réjouir des chiffres parce que c'est toujours un de trop – de 59 circonstances qui visent à une exception dérogatoire. Où peut-on prendre connaissance de cela ? Ce n'est pas dans le texte.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – La circulaire est publiée au *Moniteur belge* et elle est effective depuis le 6 novembre 2025.

M. Laurent Devin (PS). – Les 59 qui sont réduits ?

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Oui, c'est dans la circulaire. Vous posez la question sur l'ancienne version ? C'est dans la note au Gouvernement. Vous pouvez comparer les deux circulaires. Vous aurez la version précédente et la version nouvellement publiée. Donc, vous verrez, par définition, les codes qui ont été supprimés.

M. Laurent Devin (PS). – Il est important de voir sur quoi vous avez agi en la matière.

J'invite votre collaborateur à corriger l'index. Vous vous êtes dit : « 8 fois 2 égale 15 ». M. Collignon m'a dit : « Non, c'est 16 ».

(Réactions dans l'assemblée)

C'est pour l'anecdote. Je tiens à signaler le nom de M. Christophe Collignon au procès-verbal pour son intervention.

(Réactions dans l'assemblée)

Madame la Ministre, vous dites qu'il est préférable d'avoir une forte indexation tous les cinq ans que de plus modestes au fur et à mesure, mais je ne suis pas certain que vous en êtes convaincue. Je me permets de ne pas partager votre point de vue. Je prends l'exemple

de l'index des salaires et des allocations. Je pense que tout le monde peut se réjouir d'une indexation qui colle à l'augmentation du coût de la vie et du fait de ne pas attendre cinq ans pour l'avoir. Je ne vous parle même pas du saut d'index. En la matière, dans les arrêtés, il faut peut-être réfléchir à ce qu'il en est.

Par ailleurs, en dehors de ces murs, vous ne doutez pas que le combat continue à être mené par les villes et communes des riverains impactés chaque matin et chaque soir. À cet égard, le rendez-vous est pris au Conseil d'État. Je serai attentif aux réponses que vous pourrez nous procurer, Madame la Ministre.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je remercie à mon tour la ministre pour les éléments de réponse qu'elle a pu partager avec la Commission, même si cela ne nous rassure pas quant à l'analyse que nous pouvons faire du texte.

Tout d'abord, j'ai deux préambules sur des éléments de constat. Ce qui était intéressant dans l'avis de l'ACNAW, c'est que les éléments de constat étaient partagés. Il n'y a rien de pire qu'une discussion qui porte sur les informations qui alimentent le débat plutôt que sur les options politiques qui sont à trancher. Nous avons une base sérieuse tout à fait bienvenue puisque la discussion peut alors porter sur les choix politiques.

Néanmoins, il y a deux points en la matière que je veux questionner, challenger ou contester, selon l'intonation que vous voulez prendre. Vous restez avec un regard sur l'évolution du nombre de dépassements ou de retards tardifs, plus précisément, en prenant comme point d'analyse 2022. Ce n'est pas correct intellectuellement puisque c'est une année qui sort de la courbe tendancielle et qui est liée au contexte sociétal, dans notre pays, en Europe et dans le monde, de sortie de la crise covid. J'imagine que c'est un élément qui peut expliquer certains éléments. À mon sens, la désorganisation de la société a pu impacter les choses, au même titre d'ailleurs qu'elle impacte les années 2020 et 2021, par essence, puisque des activités ont été annulées. Si l'on regarde les choses sur 8, 10 ou 12 ans – vous prenez le référentiel que vous voulez –, il reste quand même une hausse tendancielle vécue par les personnes qui subissent ces retards tardifs.

Sur le plan de la santé, puisque l'OMS avait été évoquée dans le débat, vous indiquez que le bruit n'est pas continu et qu'à ce titre il serait moins problématique ou que l'on pourrait moins le considérer. Si les retards sont structurels, cela veut dire que, quand on en a 1 581 en 2024, il y en a en moyenne environ quatre à cinq par nuit. Bien sûr, pas tous les jours, puisque hier il n'y en avait pas selon les indications que M. Maroy nous a indiquées. Cela veut dire quand même qu'il y a là un effet, certes pas continu sur 24 heures, mais qui est continu par rapport au nombre de nuits impactées. Au

bout du compte, il y a un impact sur la santé publique. Les termes repris dans l'avis porté par Canopea et les trois syndicats au sein du CESE sont quand même glaçants quand ils évoquent la réduction de l'espérance de vie en bonne santé. On n'est pas ici en train de discuter d'une question de confort. C'étaient les deux points sur lesquels je voulais revenir sur le plan du diagnostic.

Par rapport au projet de décret lui-même, vous avez mis en perspective ce que nous avons pu lire dans le projet de décret avec la règle de trois appliquée au plafond. Quelque part, elle nous rapproche d'une logique par avion basé puisque l'on a un plafond à 3 500 qui est proraté par règle de trois, et vous avez pris alors le nombre de 2 700 lorsque 17 avions basés sont pris en considération. Cela reste néanmoins un chiffre qui n'a pas de fondement. Pourquoi ce chiffre si ce n'est pour être sûr de ne déranger personne par rapport à la situation d'aujourd'hui, au niveau du fonctionnement de l'aéroport et de ce retard tardif ? Il n'y a pas d'explication à ce plafond qui est mis à un niveau démesurément élevé.

Dès lors, la question de l'impact du texte sur la situation vécue par les gens aujourd'hui, elle reste entièrement posée, a fortiori si l'on considère le caractère systémique d'un certain nombre de retards. Vous avez bien évidemment évoqué, ou M. Cloquet, les retards liés aux précédents mouvements d'un avion dans les étapes antérieures dans la journée, avec potentiellement la responsabilité d'autres aéroports. Ces éléments factuels sont évidemment implacables, mais quand ils sont niés dans la programmation même des vols et que l'on peut présumer qu'il y a un risque de retard vraiment très élevé qui, au bout du compte, nous conduit à 1 580 retards en 2024, pour prendre les derniers chiffres disponibles, on a quand même là une difficulté, et ce texte ne va pas la rencontrer.

C'est Alain Delon qui prêtait sa voix à Lampedusa dans *Le Guépard*, et qui nous disait : « Tout change pour que rien ne change ».

C'est le sentiment que nous avons avec ce texte : le Gouvernement entend répondre facialement à la Cour. On avait des réponses réelles avec le précédent projet de décret, lorsqu'on a travaillé sur les sonomètres, lorsque vous avez supprimé l'avertissement, lorsque vous avez supprimé la marge de trois DB – trois DB, cela a l'air peu, mais c'est vraiment beaucoup en termes de bruit –, ce sont des éléments qui étaient concrets et qui ont impacté les choses. Ici, on a un habillage, probablement quelque chose de facial, où l'on raconte une histoire et l'on espère gagner du temps jusqu'aux prochaines actions en justice et aux prochaines condamnations. Au bout du compte, les institutions judiciaires, lorsqu'elles seront à nouveau confrontées à ces plaintes, ne manqueront pas de voir qu'il y a une forme d'habillage juridique qui, en réalité, n'impacte pas le caractère structurel, le caractère systémique des retards tardifs.

Sur la trajectoire, nous n'avons pas davantage de réponses. Vous avez plaidé votre envie de peser sur l'orientation pour les compagnies, mais nous n'avons pas d'éléments tangibles pour penser qu'il y aura la moindre évolution d'ici 2045.

Je vous remercie au passage pour les explications relatives à la circulaire. Effectivement, c'est une des questions que j'avais posées sur le fait que nous avons des retards tardifs officiels, ceux qui sont sanctionnés ou qui ne le seront pas, puisqu'un grand nombre sont autorisés.

En dehors de cela, une quantité d'autres ne sont pas visés par le dispositif, puisqu'ils sont tolérés pour telle ou telle raison.

J'entends que le nombre d'items, le nombre de motifs a pu être revu, je ne vais pas improviser sur le sujet, parce que nous irons consulter le texte auquel vous avez fait référence, mais cela reste quand même un nombre de situations potentiellement considérables.

Le comité de suivi, j'entends qu'il a un caractère technique. Cela découle de sa typologie. Les communes, les riverains, à travers une représentation, auraient pu aussi contribuer aux travaux et participer au dialogue. À un moment donné, ce comité est aussi là pour prendre en compte des évolutions de la société et permettre potentiellement d'avoir une évolution dessinée. Ici, il n'y en a pas.

Sur les exemptions, je vous ai également entendu plaider leur caractère exceptionnel, mais le texte laisse toute latitude au Gouvernement pour s'en servir chaque fois qu'il le souhaitera.

Sur l'indexation, là aussi, on ne peut voir, dans cette indexation une fois par législature, qu'une volonté pour que les montants prévus restent inchangés pendant toute cette période.

Ces éléments et ces réponses que vous avez donnés n'offrent pas de perspective qui nous laisse penser que ce texte a un impact sur la réalité d'aujourd'hui. Clairement, tout change pour que rien ne change. C'est la conviction que je ressens après vous avoir écouté.

Néanmoins, j'ai une question pour explication technique, c'est un élément qui m'a étonné – M. Devin l'a relevé également –, vous avez évoqué les personnes qui vous appelaient pour pouvoir atterrir dans certaines circonstances. J'avoue que j'ai été surpris par cette procédure parce que je pensais que le Service public de Wallonie – avec les interlocuteurs BSCA et potentiellement les opérateurs – gérait la situation dans un cadre de droit. Vous avez évoqué des circonstances où c'est vous-même, comme ministre – peut-être au Gouvernement, je l'ignore –, qui êtes saisi de potentielles décisions. Cela m'intéresse que ce point puisse être clarifié. De quel type de décision parlons-nous ici ? Est-ce pour pouvoir atterrir quand on est en

retard ? Là, je n'imagine pas parce que vous êtes dérangé alors tous les soirs quasi, et ce, plusieurs fois. Est-ce ceux qui vous appellent parce qu'ils ne sont pas basés ? En cas de circonstances de sécurité majeure, l'avion doit aller ailleurs, mais il y a des difficultés, quelles qu'elles soient, du coup, il y a une demande pour atterrir à Charleroi ou potentiellement à Liège. Où est-ce plutôt celui qui a épuisé son quota – on ne voit pas bien comment, puisque le quota est tellement élevé que l'on ne l'atteint jamais – qui vous appellerait aussi ?

Bref, pouvez-vous me dire quelles sont les circonstances ? Combien y en a-t-il en ordre de grandeur ? Si jamais vous n'avez pas la réponse, là aussi, nous pourrions alors vous interroger par écrit, parce que cet élément, dans le processus même de compréhension des choses, m'a étonné et je voulais le relever pour la compréhension générale du problème.

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

M. Jean-Jacques Cloquet (Les Engagés). – Je trouve la discussion très intéressante. Je voudrais simplement préciser que ce n'était évidemment pas Jean-Jacques qui téléphonait à Jean-Luc Crucke en disant « Tiens, cher Jean-Luc, peux-tu t'arranger pour l'exonération ? » Non, il y a une réflexion, tout d'abord avec le SPW qui a l'autorité de contrôle. On en discute, on prévient le ministre qui, lui, voit de son côté avec les autorités pour s'assurer que l'exonération.

Ce n'est pas un avion basé. En effet, cela peut être un avion d'une autre compagnie qui n'est pas basé, qui a eu un problème et il faut l'expliquer clairement, si ce n'est pas le cas, il devra aller atterrir ailleurs. Cela pourrait être aussi un avion – cela nous est déjà arrivé – qui n'est pas capable d'atterrir dans un aéroport à proximité et que, pour des raisons de sécurité, il devra atterrir sur l'aéroport de Charleroi. Voilà un peu.

Je ne sais pas si j'avais trois ou quatre cas par an où je devais intervenir, comme je vous l'ai expliqué, dans une procédure très sévère.

Je reprends ici un costume, mais veuillez m'excuser pour mon inexpérience dans la matière de la fonction de député. Vous avez raison, Monsieur Hazée, pour moi, des points importants doivent être soulevés par rapport à ce décret.

Tout d'abord, c'est d'être sûr que les sanctions sont bien appliquées. C'est fondamental, autrement, on perd toute crédibilité. C'est d'avoir un *reporting*, vous l'avez expliqué – je vous remercie d'ailleurs pour les réponses, Madame la Ministre – sur les exemptions. Toutes les exemptions doivent être justifiées.

Ce n'est pas chez nous directement, mais nous devrions pouvoir renforcer, vis-à-vis de Skeyes, les procédures d'atterrissage et de décollage durant les heures sensibles. M. Devin l'a expliqué : même à Binche, cela peut se ressentir. S'il y a des procédures

qui sont bien appliquées, nous pourrions réduire – je ne dis pas qu'il n'y en aura plus – les nuisances. Il faut aussi nous assurer du suivi effectué par la SOWAER et l'ACNAW au niveau des riverains et des représentants politiques, qui sont aussi un reflet des riverains. Des comités de riverains, il y en a partout, donc ce serait impossible de tout suivre, mais il faudrait au moins que, quand il y a des demandes, elles soient canalisées vers la SOWAER, vérifiées par l'ACNAW et qu'il puisse y avoir un retour vers le représentant politique, qui peut aussi s'exprimer par rapport aux riverains.

M. le Président. – Avec l'autorisation des commissaires, j'aurais juste une petite question de compréhension. La période entre 6 heures 30 et 7 heures est considérée comme une période sensible. Si c'est une période sensible, je m'interroge. Je viens de regarder : hier, neuf avions étaient programmés avant 7 heures, 10 aujourd'hui. Le ver n'est-il pas dans le fruit ? Si c'est sensible, pourquoi programme-t-on des avions avant 7 heures ? Je précise qu'hier – toujours via cette application magique –, j'ai vu que tous les avions ont décollé entre 6 heures 30 et 7 heures.

M. Laurent Devin (PS). – Monsieur le Président, j'ai dit que vous étiez quelqu'un d'intelligent, et là vous êtes en plus pratique. Ces heures sont sensibles. Je suis très sérieux. Effectivement, les avions décollent à partir de 6 heures 30 sans aucun souci.

M. le Président. – Ils sont programmés avant 6 heures 30, mais ne décollent réellement qu'après 6 heures 30.

M. Laurent Devin (PS). – Oui, mais ils sont bien programmés avant 6 heures 30.

M. le Président. – Hier, j'ai vu qu'il y en avait deux avant 6 heures 30 qui ont décollé après 6 heures 30.

M. Laurent Devin (PS). – Je vous invite à vous joindre à notre combat, Monsieur le Président.

M. le Président. – C'est juste pour comprendre.

M. Laurent Devin (PS). – Il est rare d'avoir, dans une commission, un tel œcuménisme. Il y a certains propos hors sol, mais au niveau aérien, c'est normal, Monsieur Evrard.

M. le Président. – C'est juste pour comprendre. C'est peut-être en lien avec mon passé de fact-checker, comme vous, Monsieur Cloquet.

M. Laurent Devin (PS). – C'est pour cela que, lorsque Mme la Ministre est venue avec son décret, nous avons proposé qu'il n'y ait pas de décollages entre 6 heures 30 et 7 heures du matin, et pas d'atterrissages entre 22 heures 30 et 23 heures. Comme ces heures sont qualifiées de sensibles, nous avons demandé de les exonérer, comme le demandaient les fonctionnaires

délégué et technique, Madame la Ministre. Vous le savez bien.

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Beaucoup de questions auxquelles j'ai déjà répondu ont été reposées. Je me permettrai de répondre uniquement aux nouvelles questions, si vous le voulez bien. Il y a trois questions, avec celle de M. Maroy.

Monsieur Devin, vous me demandez combien d'avions ont été interdits en 2024. Je n'ai pas le chiffre, mais nous serons ravis de vous le communiquer en réponse à une question orale ou écrite. Pour préciser, en effet, c'est bien le commandant d'aéroport qui décide pour les atterrissages. Celui-ci est basé au SPW. Comme l'a expliqué M. Cloquet, dans certains cas tout à fait particuliers, un contact est pris avec le cabinet. Par contre, pour les décollages exceptionnels, là, c'est le cabinet qui est sollicité et qui prend la décision.

J'embraie sur votre question, Monsieur le Président. L'exploitation de l'aéroport a lieu de 6 heures 30 à 23 heures. En dehors de ces heures, on ne peut pas exploiter l'aéroport. Durant ces heures d'exploitation, il y a deux plages dites sensibles, mais pendant lesquelles on peut exploiter l'aéroport. J'entends votre demande, mais la situation est ce qu'elle est, le permis est ce qu'il est. Un choix a été fait de conserver cette période d'exploitation de 6 heures 30 à 23 heures et de conserver deux périodes sensibles pendant lesquelles il y a toute une série d'éléments que nous avons largement évoqués ce matin.

Il restait une dernière question de M. Devin. Vous m'avez demandé si les résultats seraient communiqués au niveau du comité de suivi. Je vous répondrai que les résultats seront discutés en comité d'accompagnement. Vous savez que l'ACNAW est régulièrement invitée à intervenir lors du comité d'accompagnement. Elle pourra faire part de tous les éléments techniques qui seront discutés.

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

M. Laurent Devin (PS). – Trois remarques. La question que vous posez, Monsieur le Président, c'est un des éléments essentiels du recours au Conseil d'État de la part des villes et communes par rapport à ces heures sensibles. Nous verrons ce que la justice décide.

Deuxièmement, Monsieur le Président, vous ne pouvez pas savoir à quel point vous avez raison quand vous dites : « Le ver est dans le fruit ». En effet, pour obtenir les dérogations d'exemption, on prend en considération les heures de départ des avions. Cela, M. Cloquet pourrait vous en parler. Toutefois, quand vous savez que vous ne pouvez pas décoller avant 6 heures 30 normalement, mais que votre billet indique

bien que vous décollez à 6 heures 24 – cela arrive tout le temps –, vous pouvez alors en fin de journée justifier votre retour tardif en disant : « Mon avion de ce matin n'a pas pu partir à l'heure et donc je suis dans le cadre des exemptions ». Je vous le dis, c'est comme cela.

Pour vous répondre, parce que je vois que vous êtes dubitatif, pas Alain Delon dans *Le Guépard*, mais Claude Lelouch : *Tout ça... pour ça !* Avec Fabrice Luchini, Francis Huster...

M. le Président. – Je sais que c'est le Festival de Cannes, mais quand même.

(Rires)

M. Laurent Devin (PS). – ... avec Gérard Darmon. ils ne sont pas encore sur une liste noire, eux. En tout cas. Je n'ai pas lu les 600 signataires, mais je vais bien lire les 59 exceptions. Monsieur Hazée, tout ça pour ça.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Oui, je voulais aussi me joindre à ce qui a été dit, à votre conclusion ou préconclusion, Monsieur le Président. « Le ver est dans le fruit », vous avez vraiment trouvé les bons mots.

M. le Président. – Je posais la question.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Vous avez trouvé les bons mots pour mettre le doigt sur le caractère structurel, systémique et organisé du dépassement de la norme. Il y a une norme et, de manière organisée, il y a un contournement de la norme ; ce décret ne va rien changer à ce dévoiement. Il ne va rien changer. C'est pour cela qu'il y a plusieurs références cinématographiques qui peuvent certainement qualifier la situation.

On peut avoir des options politiques différentes, bien évidemment, sur tout enjeu, et notamment sur celui-ci. À quel degré les riverains doivent-ils être protégés ? La santé et l'environnement doivent être pris en compte. Ce sont des questions extrêmement légitimes. Il y a des points de vue qui sont différents. Il faut observer que, avec l'avis qu'a rendu le Conseil économique, social et environnemental, on a quand même une alliance assez inédite : avoir les trois syndicats qui partagent le point de vue des associations environnementales sur un sujet comme celui-là montre bien qu'il y a un problème qui n'est pas résolu. On n'est pas dans l'équation simple : « L'emploi contre l'environnement », comme on l'a dans une série de dossiers avec un équilibre à trouver. Ici, les représentants des travailleurs et travailleuses, tous, disent que « ce texte n'apporte pas d'amélioration significative ». Je le reprenais pour être sûr de ne pas tronquer leur pensée. On a donc quelque chose qui pose problème.

Or, si l'on peut avoir des opinions politiques, le minimum est de les assumer. Dans ce texte, il y a alors,

de la part du Gouvernement, une forme de malhonnêteté – je n'utiliserai pas de superlatifs plus forts, mais je le pense – de dire : « Nous renforçons la protection des riverains ». Mais non, en fait. Non ! Ce texte ne renforce pas la protection des riverains puisqu'il vise à ce que tout change pour que rien ne change.

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

Un amendement (Doc. 545 (2025-2026) N° 2) est déposé.

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 décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne (Doc. 545 (2025-2026) N° 1 et 1bis).

Art. 1^{er}

Pour l'examen de l'article 1^{er}, la parole est à M. Hazée.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je voulais relayer la question posée par Canopea, FGTB, CSC et CGSLB qui s'interrogent sur le sens de la définition de l'aéronef à long rayon d'action, puisqu'ils indiquent qu'il n'y a pas d'argumentation derrière cette modification, ni d'explication quant à savoir pourquoi elle est nécessaire, ni quelles seront les conséquences pour la santé des riverains. Ils pointent, par ailleurs, le fait que cette définition est trop large et se limite au rayon d'action et au poids des aéronefs. C'est donc une question que je voulais évoquer.

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

M. Laurent Devin (PS). – Comme M. Hazée, je pose la question des avions à long rayon d'action, et ce pour deux raisons. La première raison, c'est que M. Cloquet nous indique que l'allongement de la piste n'est pas fait pour ces avions à long rayon d'action, mais pour permettre un moindre bruit et une moindre consommation de carburant au décollage. En cela, il est d'accord avec les experts que j'ai pu rencontrer au comité d'accompagnement qui disent : « L'aéroport de Charleroi n'est pas du tout adapté aux avions à long rayon d'action ». Or, ici, on les prévoit. Qu'il y a-t-il dans les cartons ? Pourquoi insiste-t-on tellement sur ces avions à long rayon d'action ? Je comprends que c'est une diversification de l'offre aéroportuaire, mais, au moment du décret précédent, on a particulièrement pointé cela. Les experts disent qu'il n'y en aura pas à Charleroi et que cela n'est pas fait pour cela, mais on continue malgré tout à prévoir cela. Dès lors, y a-t-il des projets dans les cartons ?

M. Jean-Jacques Cloquet (Les Engagés). – Pour préciser ce que j'ai dit, les infrastructures ne permettent pas les avions long-courriers nécessitant des hubs internationaux. Par contre, Air Belgium a proposé des vols entre Charleroi et Punta Cana et TUI l'a prévu. Le point à point est donc possible et pourrait se faire avec un allongement de piste.

M. Laurent Devin (PS). – Ils disent non aujourd'hui, ce qui peut être rassurant pour certains et moins pour d'autres, mais le point est important.

(Réaction de M. Cloquet)

Quelle est l'information de Mme la Ministre à ce sujet ?

M. Jean-Jacques Cloquet (Les Engagés). – Économiquement parlant, les compagnies préfèrent travailler avec les grands aéroports internationaux pour les long-courriers, mais cela pourrait se faire.

M. Laurent Devin (PS). – Au niveau du comité d'accompagnement, il a été précisé que l'aéroport de Charleroi ne convenait pas aux long-courriers.

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Monsieur Hazée, la définition présente à l'article 1^{er} a été modifiée entre la première et la seconde lecture du texte. La définition a été adaptée pour rencontrer les remarques de la cellule Legisa et de l'inspecteur des finances. Elle ne vise non plus l'usage de l'appareil effectué lors d'un déplacement, mais les capacités objectives pour lesquelles il a été conçu. Cela explique le rehaussement des données relatives aux capacités de distance à franchir et à son autonomie de durée de vol. Cette définition a été coordonnée entre l'administration, les sociétés de gestion des aéroports et Eurocontrol pour avoir quelque chose, techniquement et opérationnellement, le plus adéquat possible.

Monsieur Devin, si l'on regarde les perspectives de déploiement de ces aéronefs de nouvelle génération, les modèles A321XLR et l'A321LR – comme l'a dit M. Cloquet, ils ont été utilisés par Air Belgium – pourraient à terme entrer dans cette catégorie et seraient susceptibles d'opérer régulièrement à l'aéroport de Charleroi.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Les critiques de l'Inspection des finances étaient encore plus rudes. Je ne les ai pas mentionnées puisqu'elles avaient été en partie rencontrées par l'avant-projet de décret qui a fait suite à son avis. L'avis porté par le CESE est intervenu ultérieurement et il demeure puisqu'il évoque

notamment la non-prise en compte des enjeux de bruit liés à ces avions à plus long rayon d'action.

M. le Président. – L'article 1^{er} est adopté par 6 voix et 4 abstentions.

Art. 2

Pour l'examen de l'article 2, la parole est à M. Hazée.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je reviens sur les deux questions qui n'ont pas trouvé de réponse. D'où vient le nombre de 3 500 ? Pourquoi une telle augmentation par rapport à la situation d'aujourd'hui ? Et comment peut-on affirmer qu'un nombre plus haut va mieux protéger les riverains ? C'est la question que je relaie, même si je l'ai déjà posée et qu'elle n'a pas trouvé réponse à ce stade.

Deuxièmement, pourquoi des exemptions ? C'est aussi une question que posent Canopea, la FGTB, la CSC et la CGSLB. Dans leur avis, elles proposent de supprimer ce troisième paragraphe, estimant que ces raisons étaient beaucoup trop imprécises et pouvaient mener à une utilisation abusive de cette disposition, a fortiori lorsqu'on prend en compte la circulaire.

Parce que dans ce texte, on n'évoque pas du tout la circulaire de 2025 ni celles qui ont été adoptées antérieurement. On n'évoque pas du tout tous ces motifs d'exemptions qui permettent en fait de ne pas rentrer dans le système de contrôle et de suivi du décret.

Nous la lirons d'ici la séance plénière, bien sûr, mais on imagine bien que des catastrophes majeures se retrouvent dans ces exemptions. Dès lors, pourquoi faut-il à ces 59 motifs d'exemptions, en ajouter encore par une habilitation générale et quasi illimitée dans le chef du Gouvernement ?

M. le Président. – À cet article, un amendement (Doc. 545 (2025-2026) – N° 2) a été déposé par MM. Devin, Collignon, Mmes Morreale et Özen.

La parole est à M. Devin pour présenter cet amendement.

M. Laurent Devin (PS). – À cet article 2, « le passage d'un quota par avion basé à un quota global constitue une amélioration de principe » est pour nous un leurre. En effet, le système actuel augmente mécaniquement avec le nombre d'avions basés. « Le principe d'un plafond global est donc préférable ». Pourquoi est-ce un leurre ? Le plafond proposé ici est fort élevé, vu qu'il n'a jamais été atteint. On va plus haut que ce que l'on a jamais connu.

Les notions utilisées sont larges et peuvent ouvrir la porte à des dérogations trop fréquentes. Il est nécessaire de les encadrer plus strictement dans le décret lui-

même, de prévoir la limitation des exemptions à des situations exceptionnelles, objectivées et motivées.

Il s'agirait également de prévoir une information systématique du Parlement et de l'ACNAW en cas d'exemption. Voilà un exemple qui pourrait être alors travaillé sur la base des arrêtés à prendre par le Gouvernement.

Si on peut saluer l'intégration d'une révision uniquement à la baisse en termes de réévaluation triennale, pour nous, le mécanisme reste absolument insuffisant vu qu'il repose principalement sur les évolutions technologiques. Or, la protection des riverains ne doit pas dépendre uniquement du progrès technique. Cela doit aussi intégrer les données de santé publique.

C'est bien le corps de la réflexion en cours ici par rapport aux nuisances sonores. Et c'est ce que proposent également Canopea, la FGTB, la CSC et la CGSLB. Et si les collègues pensaient « encore les syndicats », je ne partage pas leur point de vue, mais je dis que l'Union des villes et communes de Wallonie s'y joint également, en demandant que la réévaluation puisse être fondée non seulement sur les évolutions techniques, mais aussi sur les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé en matière de bruit aérien et sur les nouvelles études, objectivant les effets néfastes du bruit nocturne sur la santé.

Distinguer les situations en fonction des retards semble pertinent vu la technicité des débats. Il est proposé à mes collègues de s'abstenir et de ne pas rentrer dans une guerre de chiffres. Vous avez compris que la perception du terrain est quelquefois encore bien pire que les chiffres que l'on nous donne à connaître aujourd'hui. Parce qu'une arrivée tardive n'est pas une arrivée tardive en fonction de la caractérisation que l'on en fait.

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

L'amendement n'est pas très original puisqu'il s'agit d'un copier-coller de la proposition de Canopea et d'autres organismes. Nous allons nous en tenir à la volonté que le dispositif soit réévalué tous les trois ans à travers le Comité de concertation qui prendra en compte tous les paramètres des évolutions technologiques en la matière. De plus, l'ACNAW aura aussi son rôle à jouer en la matière.

La parole est à M. Hazée.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – M. Evrard pointe le caractère non original du texte, mais je pense qu'il est assumé par l'auteur. Un amendement original a-t-il davantage de chances de vous convaincre ? Le cas échéant, on peut éventuellement en faire une version revue afin de ne pas être dans un copier-coller et peut-être rallier davantage de suffrages en soutien à une

demande qui vise à donner un peu de sens à ce texte aujourd'hui facial.

M. le Président. – Un acteur a peut-être dit « Bien essayé ! » puisqu'on est dans les citations cinématographiques.

La parole est à M. Devin.

M. Laurent Devin (PS). – Dans l'expression originale de notre collègue Evrard, je sens un peu de condescendance, voire un peu de mépris.

(Réaction de M. Evrard)

Jamais de la part de votre groupe.

(Réaction de M. Evrard)

Oui, mais ce n'est pas original.

Tout d'abord, le groupe socialiste relaie des avis. L'une de nos fonctions ici, c'est de porter au Parlement, dans la discussion d'un texte important, des avis émérites. Canopea, ce n'est pas n'importe quoi. Se dire que la FGTB, la CSC et la CGSLB partagent le même point de vue et sont en front commun, c'est aussi important. On peut dire, comme vous le dites, que cela ne changera rien.

Je gardais pour la fin l'Union des villes et communes de Wallonie, présidée par l'une de nos anciennes collègues, Mme Rachel Sobry, qui n'est pas connue pour son appartenance au groupe socialiste. Il est assez original que la bourgmestre MR de Thuin et présidente de l'Union des villes et communes de Wallonie puisse trouver au sein du groupe socialiste un relais – que l'on peut qualifier d'original – important au de la dimension de notre groupe ici pour pouvoir défendre la position des bourgmestres de l'Union des villes et communes de Wallonie. Il n'y en a pas qu'un ou deux qui siègent là-bas, mais bien beaucoup des partis qui sont représentés autour de la table. En la matière, je resterai sobre par rapport à Mme Sobry, mais je pense que c'est assez original.

M. le Président. – On ne va pas épiloguer sur le caractère original ou pas parce que tout a été dit sur cet article 2.

Monsieur Hazée, la ministre m'indique qu'elle estime avoir répondu tout à l'heure à votre question sur le chiffre de 3 500.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Donc, non seulement, elle donne une réponse qui n'a pas de contenu, mais, en plus, quand on la réinterroge au moment de l'examen des articles, elle vous charge de porter sa parole.

M. le Président. – Je suis efficace.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Pourquoi 3 500 ou 2 700 proratés avec 17 avions basés ?

M. le Président. – On a compris la question, Monsieur Hazée, puisque vous l'avez posée tout à l'heure.

(Réaction de Mme la Ministre Neven)

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Pourquoi faire croire que ce montant améliore la situation alors qu'il est plus haut ?

M. le Président. – La ministre dit avoir répondu. Je suis factuel.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – C'est encore mon droit de considérer qu'elle n'a pas répondu et de relancer la discussion lors de l'examen des articles.

M. le Président. – C'est ce que vous venez de faire.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Vous auriez fait comme moi, Monsieur le Président, mais, à mon avis, avec plus de verve, plus de théâtre et plus de : « Cela ne va pas du tout ! ».

M. le Président. – Ne faites jamais de théâtre.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je relance la question parce que la ministre ne répond pas à cet enjeu.

De même, pour les exemptions, j'ai évoqué la l'avis du CESE que je n'avais pas évoqué dans la discussion générale et j'ai fait référence à la circulaire que la ministre a dévoilée avec les 59 motifs d'exemption. Pourquoi ajouter une exemption générale et illimitée, alors même qu'il y a déjà 59 motifs ? Au moment où l'on s'interroge sur le sens du texte, il me semble que ce sont des questions qui méritent au moins une expression de la part du Gouvernement.

M. le Président. – J'avais bien compris votre première expression sur cet article 2, mais elle n'appelle visiblement pas...

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Monsieur le Président, vous n'êtes pas le porte-parole de la ministre. Jusqu'ici, vous avez très bien présidé la Commission. Je m'empresse de le dire et de le souligner. Si la ministre veut nous dire qu'elle n'a rien à dire par rapport à ces questions fondamentales, qu'elle le fasse.

M. le Président. – On va le faire de manière très procédurière.

Madame la Ministre, souhaitez-vous répondre à M. Hazée ?

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Comme je l'ai glissé à l'oreille du président, je pense avoir donné

tous les éléments de réponse tout à l'heure, mais je peux tout à fait les répéter brièvement.

Une longue discussion a eu lieu dans le cadre du travail qui a été fait dans l'octroi du permis par le Gouvernement à BSCA – l'aéroport de Charleroi –, où nous avons recherché cet équilibre entre le développement de l'aéroport et la protection des riverains, ainsi que les meilleures balises pour canaliser le comportement des compagnies aériennes et l'orienter vers une attitude plus positive impliquant moins d'impacts négatifs pour les riverains. Cet équilibre est également recherché en tenant compte des chiffres précédents. Vous dites que ce n'est pas un bon plan de prendre l'année 2022 ; c'est l'objet de toute une discussion, mais, quelle que soit l'année qu'on prend, c'est toujours quand même une année qui est une année. C'est comme ça.

Je répète que c'est un quota global réparti sur 22 avions, qu'il doit se voir appliquer une règle de trois et qu'il est, pour moi, le résultat de ce nécessaire équilibre entre, d'une part, la nécessité de permettre le développement de l'aéroport dans le cadre du plan de développement à long terme, que vous connaissez, et, d'autre part, la protection des riverains. Je pense aussi qu'il faut absolument rappeler cette notion de trajectoire, qui donne quand même de la prévisibilité aux acteurs. Cette trajectoire – j'ai répondu à plusieurs reprises là-dessus aussi – vise à atteindre 2 000 points en 2045. Il est évidemment impossible de prévoir si elle sera linéaire ou pas, puisque ce quota sera révisé à la baisse tous les trois ans.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Je remercie la ministre de prendre part à la discussion et de répondre à la question qui lui a été posée. D'ailleurs, si je me suis permis de la reprendre, ce n'est pas pour gagner du temps. Il n'y a pas d'intérêt à faire durer la discussion. C'est parce que c'est la question centrale du sens même du texte. À quoi sert ce texte ?

La ministre nous explique finalement qu'il y a un équilibre. On ne sait pas trop d'où vient le chiffre, mais on peut entendre qu'il y a une option politique. Par contre, il n'y a pas d'explication quant au fait que le Gouvernement affirme que ce texte va renforcer la protection des riverains, alors que tous les éléments factuels montrent le contraire. Il y a là une certaine malhonnêteté dans l'argumentation du Gouvernement.

Quant à la trajectoire, il est quand même assez audacieux de laisser entendre que cela offre une prévisibilité, puisqu'il n'y en a précisément aucune. La trajectoire est en pointillés ; on ne sait pas ce qu'il se passera entre aujourd'hui et l'année 2045, où je ne serai sans doute plus là pour voir le moment où l'on arrive au seuil des 2 000 points. La prévisibilité est nulle, sauf si l'on imagine une clause tacite consistant à dire aux

compagnies aériennes qu'elles auront la paix jusqu'en 2045.

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – La trajectoire n'est pas n'importe laquelle : le but d'atteindre un quota de 2 000 points en 2045 est quand même clairement fixé dans le décret, avec – je le répète – une révision de ce quota à la baisse tous les trois ans sur proposition du comité de suivi. Ce dernier n'est pas non plus composé de n'importe qui. Je l'ai rappelé tout à l'heure lors d'une réponse à M. Devin.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – J'entends qu'il y a une méthode, ou plutôt un rendez-vous, c'est-à-dire que des gens se réuniront toutes les quelques années et décideront peut-être de passer de 3 500 points à 3 499 ou 3 498. J'entends que c'est à la baisse. Je ne conteste pas ce point. Cela a peut-être une valeur, mais, par rapport à la situation d'aujourd'hui, on est très au-dessus. Or, rien dans le texte ne permet de penser que cette situation va changer significativement d'ici 2045.

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

M. Laurent Devin (PS). – Je sais que l'on parle souvent de la présidence du MR, mais je ne voudrais pas réduire l'Union des villes et communes de Wallonie à ce seul aspect. Je ne voudrais pas non plus heurter M. Cloquet et Mme Goffinet, mais les mettre aussi en alerte. En effet, votre chef de groupe fait partie du conseil d'administration. Dès lors, au moment où vous allez voter, dites-vous bien que votre chef de groupe, M. Bastin, a bien voté cet avis. Je vous le dis au cas où, demain, en réunion de groupe, on vous ferait remarquer que vous avez voté contre cet avis. Je vous le rappelle : M. Bastin est membre du conseil d'administration, ainsi que Benoît Dispa. Ainsi, d'une semaine à l'autre, que ce soit ici ou à la Fédération Wallonie-Bruxelles, vous allez avoir votre chef de groupe ou votre président de Parlement qui vous dira que vous vous êtes opposés à son avis. Je vous le dis pour que vous puissiez voter en toute conscience.

M. le Président. –

L'amendement (Doc. 545 (2025-2026) N° 2) est rejeté par 6 voix contre 4.

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – J'aimerais exprimer mon soutien, même si je n'ai pas le droit de vote en commission, comme vous le savez, Monsieur le Président.

M. le Président. – Il faudra faire un effort au prochain scrutin.

L'article 2 est adopté par 6 voix et 4 abstentions.

Art. 3

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

M. Laurent Devin (PS). – Je vais résumer ce que j'ai déjà dit tout à l'heure. Le groupe socialiste soutient le principe d'un relèvement des sanctions, mais, aujourd'hui, nous considérons encore que ce qui est proposé n'a pas d'effet dissuasif assez important. Il faudrait renforcer le côté dissuasif, par exemple en prévoyant une aggravation en cas de récidive. Il faudrait également s'assurer que les sanctions soient effectivement recouvrées et que les moyens et techniques de l'administration chargée du suivi soient suffisants.

M. le Président. – L'article 3 est adopté à 6 voix et 4 abstentions.

Art. 4

L'article 4 ne fait l'objet d'aucun commentaire.

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

Vote sur l'ensemble

M. le Président. – Nous allons voter sur l'ensemble de la proposition de décret modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et des aérodromes relevant de la Région wallonne.

Par 6 voix et 4 abstentions, la Commission de l'énergie, du climat et du logement recommande l'adoption du projet de décret par l'assemblée.

Confiance au président et au rapporteur

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

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

Question orale

de Mme Valérie Dejardin

à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « les mesures de Mme la Ministre dans la Stratégie de lutte contre la pauvreté »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Dejardin à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « les mesures de Mme la Ministre dans la Stratégie de lutte contre la pauvreté ».

La parole est à Mme Dejardin pour poser sa question.

Mme Valérie Dejardin (PS). – Madame la Ministre, fin novembre 2025, le Gouvernement a adopté sa Stratégie de lutte contre la pauvreté qui reprenait différents axes. Pour la plupart des mesures, la note au Gouvernement indique que les budgets consacrés sont des budgets existants qui permettront de financer les actions arrêtées.

À l'inverse, pour quelques projets parfois identifiés comme prioritaires, les budgets sont à déterminer. Ce 7 avril, le ministre Coppieters, chargé de la coordination de la stratégie, m'a indiqué qu'une provision unique n'est pas arrêtée pour cette stratégie et qu'il revient à chaque ministre fonctionnel d'identifier les domaines fonctionnels qui relèvent des actions en lien avec la stratégie au sein de ses compétences.

Il m'invitait dès lors à interroger l'ensemble des membres du Gouvernement, afin d'obtenir le détail des moyens consacrés à la lutte contre la pauvreté. Je l'ai fait et le fais aujourd'hui.

Pouvez-vous me dire les actions qui relèvent de vos compétences au sein de la Stratégie de lutte contre la pauvreté ? Pouvez-vous également identifier les budgets consacrés à ces actions et les domaines fonctionnels concernés ? Enfin, pouvez-vous me dire à combien s'élève la part des moyens existants au sein de vos compétences ? Combien devront être obtenus lors du futur conclave, en vue de définir le budget pour l'ajustement 2026 et le budget 2027 ?

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Madame la Députée, la Stratégie de lutte contre la pauvreté 2025-2029 comporte quatre mesures relatives au logement. La première est la mobilisation renforcée du parc de logements existants inoccupés, en construction, à réaffecter, et ainsi de suite, via la captation, la

rénovation et le conventionnement à loyer modéré. Cette mesure sera mise en œuvre dans le cadre de la création de l'Agence de l'habitation, des pôles locaux et du droit de tirage. Elle s'inscrira dans les crédits budgétaires qui y sont consacrés.

Pour la deuxième mesure, l'idée est de coordonner un parcours logement simplifié via la candidature unique, facilitant l'accès et le maintien dans un logement locatif tant privé que public. Cette mesure sera mise en œuvre également dans le cadre de la création de l'agence et des pôles locaux, ainsi que grâce au projet Connectoït qui est un projet actuellement développé au sein de la Société wallonne du logement. Cette mesure ne comprend pas d'impact budgétaire à ce stade, outre les moyens déjà affectés à ce projet.

La troisième mesure est la garantie locative qui facilite l'accès au logement locatif tant privé que public. Il est prévu que cette mesure s'exécute en deux phases. La première phase doit notamment examiner des sources potentielles de financement non public. Sous réserve des résultats de cette première phase, une conception de mécanismes de garantie pourra être envisagée. Il n'y a pas d'impact budgétaire prévu à ce stade.

La quatrième mesure est le développement de la médiation, en facilitant l'accès et le maintien dans le logement locatif, tant privé que public. On vise la négociation avant l'expulsion, pour éviter précisément cela.

Concernant cette mesure, ce n'est qu'une fois la possibilité de sa mise en œuvre examinée qu'on pourra déterminer un éventuel budget qui devra y être consacré. Aussi, on veille à ce que les différents plans initiés par le Gouvernement contiennent bien des mesures pragmatiques et soutenables pour les finances régionales, ainsi que des solutions concrètes qui doivent être apportées au public auquel il s'adresse et que les intentions ne restent pas lettre morte.

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

Mme Valérie Dejardin (PS). – Merci beaucoup, Madame la Ministre, pour vos réponses, merci pour la spécification de ces quatre mesures. L'idéal serait d'avoir le planning de la mise en œuvre de ces mesures et les moyens financiers qui y sont dévolus.

C'était une question écrite au départ. Je reviendrai certainement de nouveau en écrit sur des précisions par rapport à ces questions et à ces réponses.

M. le Président. – Pour la suite, Monsieur Devin et Madame Özen, votre cheffé de groupe m'a demandé de clôturer les travaux à 12 heures 30. Si nous entamons les cinq questions jointes suivantes, on en a apparemment pour une demi-heure.

S'il n'y a pas de souci de dépasser, Mme Morreale avait demandé d'arrêter à 12 heures 30. Il y a cinq questions. Avec 3 minutes par question maximum, cela fait 15 minutes. Mme la Ministre me dit que sa réponse prendra à peu près 10 minutes, plus 5 minutes au moins de réplique, sachant que tout le monde déborde toujours, cela fait une demi-heure.

Sinon, on passe à la question de M. Hazée et l'on fait cette série de cinq cet après-midi. Je suis souple, mais cela arrangerait apparemment pas mal de gens d'arrêter à 12 heures 30.

Si vous êtes d'accord, peut-on faire cette série de cinq cet après-midi ? Oui. Personne n'est frustré ? Je n'aime pas les gens frustrés, surtout si c'est Mme Özen. Je n'aime pas quand Mme Özen est frustrée.

**Question orale
de M. Stéphane Hazée
à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du
Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,
sur « la désignation des inspectrices et
inspecteurs habilités et la mise en œuvre
effective de la lutte contre la discrimination
dans l'accès au logement »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « la désignation des inspectrices et inspecteurs habilités et la mise en œuvre effective de la lutte contre la discrimination dans l'accès au logement ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Madame la Ministre, le décret du 30 novembre 2023 visant à lutter contre la discrimination dans l'accès au logement et son arrêté d'exécution qui a été pris le 15 mai 2025 permettent la réalisation de tests de contrôle mystère – test de situation, test du client mystère – ainsi que la recherche et la poursuite des infractions en matière de discrimination dans l'accès au logement. C'est un texte important qui prend son importance quand il est mis en application.

C'est l'objet de ma question. Les tests de discrimination peuvent être réalisés d'initiative par les agents de l'administration désignés à cet effet, ou à la suite d'une plainte ou d'un signalement. Vos services sont aussi compétents pour mener des recherches proactives sur les annonces immobilières. Ce sont des outils porteurs qui peuvent combattre la vraie difficulté posée par des discriminations souvent sournoises dans l'accès au logement.

Vous avez indiqué, en réponse à des questions parlementaires précédentes – c'était en novembre 2025 – que « trois agents sont prévus pour la mission de lutte contre la discrimination dans l'accès au logement. Ces agents doivent encore prêter serment devant le directeur général du SPW TLPE, conformément aux prescrits réglementaires ». Unia signale toutefois sur son site que, pour ce qui concerne la Wallonie, « les inspecteurs et inspectrices doivent encore être désignés par la ministre ». Je viens donc aux nouvelles par rapport à cette mise en œuvre, par rapport à cette désignation, et plus largement quant au suivi de la problématique.

Pouvez-vous d'abord indiquer si les agentes et agents concernés ont à présent été officiellement désignés et qu'elles ou ils ont bien prêté serment – j'imagine que depuis novembre, c'est une démarche élémentaire qui a pu intervenir ? Pouvez-vous mentionner la date de l'arrêté et de la prestation de serment ? Dans la négative, pourquoi y aurait-il encore un retard en la matière ?

Pouvez-vous faire le point sur la dynamique d'ensemble depuis le début de la législature ou depuis l'adoption de l'arrêté ? Combien de plaintes et de signalements ont été adressés à vos services ? Quel suivi leur est apporté ? Combien de recherches exploratoires sur les annonces de mise en location des biens les agentes et agents précités ont-ils pu conduire – puisqu'un rôle proactif est donné à l'administration ? Quels sont les constats qui en résultent ?

De façon plus générale, vous avez répondu que « pour ce qui a trait au monitoring de ces mesures de contrôle de la discrimination, l'administration tient un listing des cas traités ainsi que de l'issue de la décision ». Comment est-il possible d'en prendre connaissance, le cas échéant ? Faut-il revenir vers vous par question écrite à ce sujet ? Voilà les trois questionnements que je voulais vous adresser à cet égard.

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Monsieur le Député, par arrêté ministériel du 7 juillet 2025, plusieurs agents et la directrice de la Direction du logement privé, de l'information et du contrôle ont été désignés pour effectuer les missions de lutte contre la discrimination prévues dans le décret du 30 novembre 2023 visant à lutter contre la discrimination dans l'accès au logement, et dans son arrêté d'exécution du 15 mai 2025. Conformément à ce que prévoit la réglementation, ces agents ont prêté serment ce 27 avril 2026 devant le directeur général du SPW TLPE.

Depuis l'adoption de l'arrêté, l'équipe discrimination a réalisé les procédures qui leur

reviennent. Une boîte mail et un numéro de téléphone ont également été créés pour recevoir les plaintes des citoyens. Les agents sont tout à fait prêts à recevoir les plaintes, les signalements et à mener des recherches exploratoires sur les annonces de mise en location de biens.

Cependant, comme je l'indiquais dans ma réponse à une précédente question parlementaire sur le sujet, le décret du 30 novembre 2023 devra très prochainement faire l'objet d'une modification. En effet, ce dernier renvoie à de nombreuses dispositions du décret du 6 novembre 2008 relatif à la lutte contre certaines formes de discrimination qui, lui, va faire l'objet d'une importante refonte et être adapté en vue de transposer deux directives européennes, à savoir les directives 2024/1499 du 7 mai 2024 et 2024/1500 du 14 mai 2024. Les modifications dudit décret ont en effet été adoptées en première lecture le 11 décembre 2025. Toutes les modifications s'en suivront par la suite.

Avant la désignation des agents, les plaintes étaient systématiquement redirigées vers Unia et l'IEFH. Depuis la désignation des agents, aucune plainte ou aucun signalement n'a encore été reçu, mais l'équipe se tient prête, le cas échéant. Les statistiques anonymisées du service de lutte contre la discrimination dans l'accès au logement seront récoltées. L'administration tiendra un listing de ces cas traités, ainsi que de l'issue de la décision. Une évaluation sera prévue et nous ne manquerons pas de vous faire un retour sur celle-ci.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – J'aurai trois réflexions à partager dans ma réplique.

Les agents ont enfin prêté serment le 27 avril 2026. C'est une nouvelle bienvenue. Il est néanmoins absolument incompréhensible que des agents désignés par arrêté en juillet 2025, pour lesquels vous disiez encore en novembre qu'ils devaient prêter serment, n'ont prêté serment que cinq mois plus tard, c'est-à-dire quasi au moment où je déposais cette question. Cela a un caractère invraisemblable, convenons-en. Prêter serment, cela consiste à lever la main devant un fonctionnaire habilité. C'est tout de même une opération assez élémentaire. Je ne sais pas ce que cela signifie.

Est-ce un désintérêt politique ? Est-ce une absence de ressources ? C'est en tout cas quelque chose qui retient l'attention.

Ensuite, j'entends que des modifications dans la législation sont prévues, de manière plus générale, concernant la lutte contre les discriminations. Il importe fondamentalement d'en assurer la continuité. J'imagine que le texte en première lecture maintient les effets du décret de 2008 pour ce qui concerne l'usage de la législation relative au logement, car il ne faudrait pas qu'un trou reporte encore la mise en œuvre.

Après le précédent de cette assermentation, ce serait évidemment problématique et sans doute politiquement voulu – je ne veux pas le penser. Je veux compter sur la continuité qui est sans doute assurée par le Gouvernement. Je crois qu’il n’y a pas encore de plainte depuis ce moment plusieurs fois reporté.

Il reste encore l’enjeu de la recherche proactive. Vous ne m’avez pas répondu à cet égard et je reviendrai dès lors sur ce sujet.

Question orale
de M. Laurent Devin
à Mme Cécile Neven, Ministre de l’Énergie, du
Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,
sur « l’urgence d’un plan crédible et financé
pour la sécurité et la conformité du parc
immobilier public »

M. le Président. – L’ordre du jour appelle la question orale de M. Devin à Mme Neven, Ministre de l’Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « l’urgence d’un plan crédible et financé pour la sécurité et la conformité du parc immobilier public ».

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

M. Laurent Devin (PS). – Madame la Ministre, les révélations récentes sur l’état de certains logements publics ont rappelé une exigence absolue : il faut rétablir sans délai la conformité de l’ensemble du parc immobilier public mis à disposition des locataires sociaux, qu’il s’agisse de la sécurité incendie, des installations électriques et gaz, de la salubrité ou encore du suivi des équipements. Cette exigence ne peut pas rester théorique. Elle suppose des moyens, un pilotage clair et un calendrier précis.

Disposez-vous aujourd’hui d’un état des lieux consolidé de la conformité du parc public wallon, SLSP par SLSP, en matière de sécurité, de salubrité et de maintenance réglementaire ? Quel plan d’action comptez-vous mettre en œuvre pour rétablir la conformité de l’ensemble du parc, avec quelles priorités et dans quels délais ?

Quels crédits spécifiques seront mobilisés à cette fin dans un contexte où vous avez réduit les moyens consacrés au logement public ? Comment garantissez-vous que les contraintes budgétaires n’aboutissent pas à reporter une nouvelle fois des travaux pourtant indispensables à la sécurité et à la dignité des locataires ?

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l’Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Monsieur le Député, je dois bien malheureusement constater que la Région ne dispose pas, à ce stade, d’un état des lieux pleinement consolidé et objectif de la conformité du parc public wallon, SLSP par SLSP. J’ai sollicité, début de l’année passée, la SWL pour s’assurer du bon respect par les SLSP des normes relatives à la sécurité incendie. Un rapport de situation a pu être établi suite à plusieurs rappels auprès des SLSP.

Selon les informations transmises à la SWL, la conformité incendie – les issues de secours, la conformité des pictogrammes, la concordance des chemins d’évacuation, et cetera – serait en ordre pour 52 SLSP, les dernières s’engageant à se mettre en ordre courant de cette année, le cas échéant, dans la foulée de la passation de marchés publics pour ce faire.

Il s’agit toutefois d’une conformité déclarative. À la lumière de la discordance entre les déclarations de la Sambrienne et le contrôle mené sur place par le service commun d’audit, le contrôle par échantillonnage a été étendu à l’ensemble des SLSP lors des prochains audits.

Pour ce qui est de la conformité des installations gaz et électricité, rappelons que les normes de base en vigueur sont fédérales, et parfois complétées localement par un règlement de police. Pour le gaz, le certificat de conformité est établi à l’ouverture du compteur et aucun contrôle périodique n’est rendu légalement obligatoire. Pour l’électricité, le certificat de conformité n’est pas obligatoire pour les installations antérieures à 1981 sur lesquelles aucune modification n’est intervenue.

Ceci dit, l’absence d’obligation n’entraîne cependant pas l’absence de responsabilité. D’où l’importance pour une SLSP de procéder au contrôle et à la certification des installations de gaz et d’électricité. À ce sujet, à ma demande, la SWL a également été chargée de produire un rapport pour le 20 avril 2026. Ce faisant, cette dernière a sollicité les SLSP pour qu’elle actualise le cadastre du logement public pour le 30 mars 2026.

Pour rappel, le cadastre du logement public géré par la SWL recense les labels énergétiques, l’état des installations, leur date de mise en service, les contrôles de conformité effectués et les travaux réalisés. Cependant, sa fiabilité est conditionnée par la qualité des données que les SLSP y encodent.

Ce premier rapport n’est, à ce stade, pas complètement exploitable. Le tableau n’indique pas, pour ce qui est de la sécurité gaz, le nombre de logements par SLSP qui en sont équipés tandis que 25 SLSP n’ont pas confirmé avoir finalisé l’encodage. J’ai demandé à la SWL des explications sur les démarches entreprises à cet égard, ainsi qu’un rapport complété avec ces éléments. Nous ne pouvons transiger sur la sécurité des locataires et il doit s’agir d’une priorité absolue. Ainsi, au regard du contexte et des

éléments préoccupants qui sont mis en évidence à ce stade, j'ai demandé à la SWL, en collaboration avec le Service commun d'audit, de me présenter un plan d'action structuré, débutant par la mise en place d'un outil priorisé sur la thématique « Sécurité des logements ». Celui-ci est attendu pour le 1^{er} juin.

La question liée aux impacts budgétaires sera analysée sur cette base. Parallèlement, dans la mesure où la Région est également compétente pour compléter les normes de bases fédérales en matière de logement – elle l'a fait d'ailleurs pour l'obligation d'installer des détecteurs d'incendie –, j'ai également entamé une réflexion sur une clarification des obligations en cette matière et sur le renforcement de celle-ci, dont, par exemple, le caractère obligatoire des contrôles périodiques en matière de conformité électrique et d'étanchéité gaz pour l'ensemble du parc public.

Avec des représentants de Rezonwal, un groupe de travail « Prévention », réunissant les directeurs de la prévention des 14 zones de secours, s'est tenu en mon cabinet, ainsi qu'avec la SWL et le SPW TLPE. Ce GT « Prévention » de Rezonwal, s'est engagé à élaborer un document de référence pour le bâti existant. L'objectif principal était de définir des mesures minimales et nécessaires pour garantir un niveau de sécurité incendie homogène sur l'ensemble du territoire wallon. Pour rappel, dans le rapport de la Sambrienne que la SWL m'a remis le 19 février figurait une recommandation qui visait à « soutenir et encourager au niveau régional les travaux visant à l'élaboration et à la reconnaissance d'un cadre de référence harmonisé en matière de sécurité incendie applicable aux logements publics, en veillant à en clarifier la portée normative et les modalités d'intégration dans le cadre réglementaire existant ». C'est donc ce que nous sommes en train de faire.

Ces contacts permettront également d'analyser les mesures à prendre pour améliorer la prévention et la détection incendie. La sécurité des locataires – je l'ai dit – est et reste une priorité.

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

M. Laurent Devin (PS). – Pour le groupe socialiste, cette question est essentielle. La sécurité des locataires doit primer sur tout.

Je reviendrai vers vous, Madame la Ministre, dans quelques semaines, pour connaître l'évolution du cadastre que vous avez sollicité, le résultat de l'audit priorisé et donc les moyens budgétaires que vous allez affecter, dans le cadre de votre prochain budget, à cette question, qui est, pour moi, d'une importance capitale.

Question orale **de M. Jean-Jacques Cloquet** **à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du** **Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,** **sur « le suivi du contrôle de la situation à la** **Sambrienne »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Cloquet à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « le suivi du contrôle de la situation à la Sambrienne ».

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

M. Jean-Jacques Cloquet (Les Engagés). – Madame la Ministre, l'affaire de la Sambrienne – on en reparle – continue de susciter de vives préoccupations. Les audits commandés par vos soins ont établi un constat accablant : un déficit de 61 millions d'euros, des dizaines de millions d'euros de subsides perdus, plus de 1 300 bons d'intervention sans réponse, des défaillances graves en matière de sécurité incendie et des comportements potentiellement constitutifs d'infractions pénales.

Nous savons désormais que le marché de conseil et d'accompagnement a été attribué le 14 avril à LG Management Consulting, avec une prise de mission officielle au 16 avril, pour une durée maximale de cinq mois. Nous savons également que vous avez invité la Société wallonne du logement à activer la procédure prévue à l'article 174 du Code wallon de l'habitation durable, ce que le conseil d'administration a décidé de faire le 17 avril, ouvrant la voie à des sanctions pouvant aller jusqu'au retrait d'agrément ou à la mise sous tutelle.

Ces avancées sont réelles. Elles appellent néanmoins des précisions et soulèvent de nouvelles questions.

La mission de LG Management Consulting est limitée à cinq mois. Prévoyez-vous un mécanisme de prolongation ou de passage à un régime de commissaire spécial, tel que prévu à l'article 174 du CEHD ?

L'activation de l'article 174 ouvre une procédure d'audition de la Sambrienne avant toute sanction. Quel est le calendrier prévu pour cette audition ?

Vous avez demandé à la Société wallonne du logement, dès le 20 janvier, d'inviter toutes les SLSP à vérifier la conformité de leurs installations de gaz. Avez-vous, à ce stade, reçu les conclusions de cet exercice, et quelles actions en découlent ?

Vous avez souligné que la Wallonie ne dispose pas aujourd'hui d'un pouvoir de sanction effectif à l'égard des SLSP défaillantes en dehors de la procédure de l'article 174. Un avant-projet de décret est-il en

préparation pour combler ce vide et doter la tutelle d'outils de contrôle et de sanction plus réactifs ?

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Monsieur le Député, le marché d'accompagnement des organes décisionnels de la Sambrienne a, comme vous l'avez été rappelé, été confié à LG Management Consulting en date du 16 avril 2026. Il doit donc se clôturer le 15 septembre 2026, sauf prolongation ou résiliation anticipée telle que prévue par le cahier de charges. Outre les conditions spécifiques relatives à la révision des conditions du marché, la loi sur les marchés publics prévoit également la possibilité de procéder à une commande complémentaire dans certaines circonstances.

Une telle hypothèse n'est pas prévisible à ce stade de l'exécution.

Concernant la procédure lancée dans le cadre de l'article 174 du Code wallon de l'habitation durable, la SLSP fera l'objet d'une audition le 27 mai prochain. Ce n'est qu'à la lumière des réponses apportées par la Sambrienne, lors de cette audition, qu'une éventuelle sanction pourrait être décidée, soit par le conseil d'administration de la SWL, soit par le Gouvernement en fonction de la sanction proposée.

En ce qui concerne les données relatives à la sécurité gaz et électricité, je vais me permettre de renvoyer à la réponse à la question précédente de M. Devin, où j'ai donné tous les éléments. Parallèlement, j'ai entamé une réflexion sur une clarification des obligations en la matière et sur le renforcement de celles-ci, dont, par exemple, le caractère obligatoire des contrôles périodiques. En matière de conformité électrique et d'étanchéité gaz pour l'ensemble du parc public, je viens de donner ces éléments à M. Devin. J'ai évoqué la réunion avec les représentants du réseau des zones wallonnes, le groupe de travail Prévention. Si vous le permettez, je me permettrai de vous renvoyer à cela.

Pour ce qui est de l'article 174 du Code de l'habitation durable, il se limite à permettre de sanctionner le non-respect par une SLSP des dispositions légales et réglementaires qui lui sont applicables. Cette limitation exclut la mauvaise gestion, voire l'absence de décisions, et ne couvre pas la responsabilité de mener une gestion prudente et diligente. L'article 174 ne peut donc pas être activé afin d'auditionner une SLSP qui manquerait à ses objectifs de service public. J'ai donc sollicité la SWL pour proposer une révision de l'article 174 dudit code afin d'étendre la possibilité d'auditionner et, le cas échéant, de sanctionner une SLSP dont la gestion ne permettrait pas de rencontrer les objectifs minimaux de service

public efficaces auxquels les locataires et candidats locataires peuvent légitimement prétendre.

Il me semble nécessaire, au vu des constats et des carences qui sont établies dans le chef de certains, d'amener le secteur tout entier, dont l'ensemble des SLSP, sur un chemin qui vise à offrir un service public de qualité. Je précise que bon nombre d'acteurs exercent déjà leur mission en répondant de manière adéquate aux attentes et qu'il ne s'agit pas ici de stigmatiser le secteur. Il s'agit de se donner les moyens de mettre fin, lorsque c'est nécessaire, à des carences de gestion qui, sans être à proprement parler constitutives d'infractions légales, ne permettent pas d'apporter une réponse adéquate à la crise du logement, d'une part, et à la mise en œuvre des programmes décidés par le Gouvernement, notamment en termes de sécurité, d'autre part.

Les subsides perdus ou en passe de l'être par certaines SLSP dans le cadre du plan Réno, ainsi que dans divers autres programmes, dont certains financés par l'Europe, sont un exemple de gaspillage de moyens, par nature limités, qui n'est pas acceptable. Ce n'est pas acceptable ni à l'égard de l'état général du parc de logements d'utilité publique ni à la lumière de la pénurie de logements au regard de la demande.

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

M. Jean-Jacques Cloquet (Les Engagés). – Merci pour les réponses et pour les actions-réactions. C'est très bien. Cette affaire met également en évidence la nécessité de renforcer les outils de contrôle, d'audit et de sanction à disposition de la Wallonie pour prévenir plus rapidement ce type de dérives dans la SLSP. Au-delà du cas de la Sambrienne, il est important de tirer les enseignements structurels de cette situation afin de restaurer la confiance des citoyens dans le logement public wallon.

Enfin, il conviendra de veiller à ce que les autres sociétés de logement disposent des moyens et de l'accompagnement nécessaires pour garantir la conformité des installations techniques et la qualité de gestion attendue par les citoyens.

M. le Président. – La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 12 heures 33 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 14 heures.

M. le Président. – La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES (Suite)

Question orale

de M. Laurent Devin

à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « la maîtrise du foncier pour produire une offre de logements accessibles »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Devin à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « la maîtrise du foncier pour produire une offre de logements accessibles ».

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

M. Laurent Devin (PS). – Madame la Ministre, les acteurs du logement rappellent que la maîtrise foncière constitue un élément essentiel en matière de politique du logement. En Wallonie, nous restons confrontés à une difficulté structurelle : les opérateurs publics doivent trop souvent intervenir trop tard, une fois que les prix ont grimpé, que les terrains bien situés ont déjà été captés ou que les opportunités foncières ont disparu.

Quel est aujourd'hui l'état des lieux précis de la politique foncière menée par la SWL ? Quel volume de réserves foncières la SWL maîtrise-t-elle actuellement ? Où sont situés ces terrains ou biens, et dans quelle mesure sont-ils mobilisables à court ou moyen terme pour le logement d'utilité publique ? Disposez-vous d'une cartographie consolidée des disponibilités foncières publiques utiles à la politique du logement ? Au regard des besoins croissants en logements accessibles, envisagez-vous de faire évoluer l'outil régional en matière foncière ? Autrement dit, êtes-vous favorable à la mise en place d'un dispositif structuré, qu'il prenne la forme d'une régie foncière wallonne ou d'un outil équivalent, permettant d'acquérir, de gérer, de réserver et de mobiliser du foncier, bâti ou non bâti, au service du logement public, et qu'il soit abordable ?

Comment comptez-vous renforcer l'appui aux communes et aux opérateurs pour éviter que la Wallonie ne continue à subir le marché foncier au lieu de l'anticiper ?

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Monsieur le Député, la SWL est pleinement consciente des enjeux que représente sa réserve foncière pour la politique du logement public à long terme. Depuis 2024, dans la foulée de l'adoption du Schéma de développement du territoire, elle cible ses nouvelles acquisitions sur les centralités urbaines et villageoises, afin de contribuer au

recentrage de l'urbanisation et à la limitation des déplacements. La SWL commence par ailleurs à développer des projets sur friches urbaines, dans une logique de reconstruction sans nouvelle artificialisation des sols.

Concernant le volume de réserves foncières, la SWL dispose aujourd'hui d'un patrimoine de près de 800 hectares dont 691 peuvent être considérés comme réserve foncière nette. En effet, 49 hectares sont concernés par des projets en cours, notamment via le programme 243 du PRW ; 28 hectares correspondent à des voiries et espaces publics en cours de cession aux communes ; le solde consiste en des excédents issus pour la plupart d'opérations antérieures.

Sur la localisation de ces terrains et leurs possibilités d'être mobilisés, la SWL dispose de biens sur l'ensemble du territoire wallon. Les provinces de Liège et du Hainaut sont respectivement dotées de 257 hectares, soit 37,1 %, et 163 hectares, soit 23,5 %. Ces proportions importantes s'expliquent par le fait que ces deux provinces concentrent l'essentiel de la demande en logements. Les réserves foncières en provinces de Namur, de Luxembourg et du Brabant wallon s'élèvent respectivement à 120 hectares, 77 hectares et 74 hectares.

Pour ce patrimoine, la SWL dispose d'une base de données de son patrimoine foncier consultable en interne ainsi que par les SLSP via une application sécurisée. Les terrains de la SWL sont également repris, de manière non nominative, dans la couche d'informations relatives au foncier public du portail cartographique WalOnMap – accessible à tous sur le site du SPW.

L'Agence wallonne de l'habitation, qui sera opérationnelle au 1^{er} janvier 2028, permettra de mener une politique foncière s'appuyant sur un éventail plus large de terrains publics disponibles. L'inventaire existant au sein de la SWL constituera la base solide sur laquelle pourra s'articuler une banque de données plus étendue. Celle-ci ne se limitera pas au foncier de la SWL et pourra progressivement inclure les sites disponibles dans le patrimoine d'autres opérateurs intervenant directement ou indirectement dans la politique du logement.

Quant à l'évolution de l'outil régional en matière foncière et sur la mise en place d'un dispositif structuré de type régie foncière wallonne, la SWL joue déjà ce rôle pour le secteur. Elle dialogue principalement avec les SLSP, et met également en place des collaborations avec les communes lorsque celles-ci en expriment le besoin. Elle est dotée d'un outil cartographique de diffusion des données et d'un *workflow* de gestion. La mise en place de l'agence sera précisément l'occasion de développer des outils informatiques complets et structurés permettant une gestion globale optimisée de la thématique foncière.

L'instauration d'un mécanisme de concertation réunissant les gestionnaires du foncier public permettra de décloisonner les ressources foncières et de les utiliser au mieux en fonction des besoins. C'est d'ailleurs la conclusion à laquelle étaient parvenus les chercheurs de la Conférence permanente du développement territorial – la CPDT – à l'issue de leurs travaux sur cette thématique en 2024. Ces réserves foncières ne sont cependant pas suffisamment valorisées et nécessitent une gestion beaucoup plus active à l'heure actuelle, surtout lorsque l'on observe le renchérissement du prix du mètre carré. C'est pour cette raison que je souhaite, dans le cadre de partenariats public-privé, doper la valeur du patrimoine dédié au logement d'utilité publique.

Concernant l'appui aux communes, la SWL a entamé un travail conséquent avec les communes sur le territoire desquelles elle est propriétaire afin de les sensibiliser à la thématique du logement d'utilité publique. De nombreux collègues communaux ont été consultés en ce sens, et le travail se poursuit. Ces rencontres permettent de mieux intégrer les besoins à long terme du logement d'utilité publique dans l'élaboration des outils communaux de gestion du territoire comme les schémas de développement communaux – SDC – ou les schémas d'orientation locale. Elles permettent également à la SWL d'être informée lorsque des opportunités d'acquisition apparaissent, que ce soit pour des propriétés communales ou privées. La SWL a aussi entamé un dialogue avec le SPW TLPE et rencontre les fonctionnaires délégués afin de réfléchir aux territoires les plus propices au développement des nouveaux quartiers.

Je vous rejoins sur le fait qu'influencer le marché du logement afin de permettre à un maximum de ménages d'accéder à la propriété ou à un logement abordable doit rester un objectif. Il semble toutefois peu probable de le réguler par la seule intervention foncière. La combinaison du levier foncier, de la réforme institutionnelle qui passe par l'agence, de l'effet structurant des pôles locaux du logement et du recours aux partenariats public-privé pourra permettre de mieux anticiper le marché plutôt que de le subir.

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

M. Laurent Devin (PS). – Je prends acte de la réponse de Mme la Ministre, qui m'a répondu sur plusieurs questions. Il y a un autre élément aussi important, Madame la Ministre, pour agir sur l'offre de logements de service public, c'est le financement de cette politique.

(M. Cloquet, Vice-Président, prend place au fauteuil présidentiel)

Question orale de M. Olivier Maroy à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « l'état d'avancement des travaux de l'Agence wallonne de l'habitation (AWH) »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « l'état d'avancement des travaux de l'Agence wallonne de l'habitation (AWH) ».

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

M. Olivier Maroy (MR). – Madame la Ministre, le 16 avril dernier, le Gouvernement a pu débattre d'une note qui détermine la forme juridique et le statut du personnel de la future Agence wallonne de l'habitation. Un document très intéressant. On apprend notamment que l'agence sera constituée sous la forme d'une société anonyme de droit public en UAP de type 3, dont le siège social sera à Charleroi.

D'autres décisions ont marqué mon attention dans cette note. Vous avez été chargée de préparer le futur contrat de gestion de l'Agence qui regroupera les missions de la Société wallonne du logement, de la Société wallonne du crédit social, du Fonds du logement de Wallonie et du SPW TLPE et donc du Service public de Wallonie, Territoire, Logement, Patrimoine et Énergie. Vous avez été chargée aussi de revenir avec un avant-projet de décret modifiant le Code de l'habitation durable, traduisant les orientations approuvées.

Première question : quelles seront les missions du SPW TLPE qui seront transférées au sein de la future Agence ? Le contrat de gestion permettra de définir directement un cadre clair, mais comment allez-vous procéder jusqu'à l'élaboration de ce document stratégique ? C'est ma deuxième question.

D'autre part, le Fonds du logement a notifié son absence de volonté de rejoindre la future Agence. Je le dis de manière assez diplomatique. Ainsi, un *phasing out*, un transfert progressif des missions de service public du Fonds du logement de Wallonie d'ici la mise en place de l'Agence en vue d'assurer la continuité du service public sera organisé et un monitoring budgétaire sera instauré d'ici 2028, afin que le Fonds du logement de Wallonie ne génère pas un surplus de liquidités à la fin de la période de *phasing out*. Cela pose évidemment quelques questions organisationnelles. Qu'en sera-t-il de l'octroi des futurs prêts sociaux destinés aux familles nombreuses ? La tutelle sur les AIS, les régies de quartier et les associations de promotion du logement sera-t-elle transférée à une autre agence ? Enfin, pouvez-vous évoquer quelques mots sur les conséquences du transfert de ces activités ? Je vous remercie.

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Monsieur le Député, au-delà de la décision du Gouvernement du 16 avril dernier à laquelle vous faites référence, le projet de mise en place de l'Agence wallonne de l'habitation se poursuit, bien sûr, l'ensemble des missions ayant trait au logement actuellement dédiées au sein du SPW TLPE seront transférées.

Il s'agit, pour l'essentiel :

- d'assurer l'information au grand public en matière de logement ;
- de veiller au respect des critères de salubrité, de sécurité et de surpeuplement ;
- d'améliorer l'accès au logement grâce aux aides et subventions – on peut penser, par exemple, aux assurances pour perte de revenus, aux allocations d'attente logement ou aux allocations de déménagement et de loyer ;
- de mettre en œuvre la législation sur le bail d'habitation.

Quant à la mission portant sur le soutien à la rénovation grâce à l'octroi de primes, celle-ci ne devrait pas être transférée à l'AWH, la gestion du reliquat des primes continuant à être traitée au sein du SPW TLPE jusqu'à apurement du stock.

Par ailleurs, pour être complète, j'ajoute qu'une partie des missions du Département de l'énergie – celles de la Direction des bâtiments durables – sera également transférée à l'AWH. Il s'agit, plus particulièrement, de la mission d'accompagnement des candidats rénovateurs et de leur logement. Les missions de l'AWH, éventuellement adaptées – il n'est pas exclu que certaines missions soient amplifiées ou supprimées –, seront intégrées dans un décret qui amendera l'actuel Code wallon de l'habitation durable et qui sera présenté au Gouvernement, comme vous l'avez mentionné.

Le contrat de gestion auquel vous faites allusion constituera davantage ce que l'on pourrait appeler la feuille de route de la nouvelle agence. Ce contrat offrira une granularité plus fine, mais déterminera surtout les objectifs à court, moyen et long termes assignés par le Gouvernement à l'Agence.

Enfin, compte tenu de la position exprimée par le Fonds du logement de Wallonie, il reviendra à l'Agence, au plus tard le 1^{er} janvier 2028, de reprendre, pour l'avenir, les missions, les moyens financiers et les garanties régionales qui lui sont attribués pour le moment. Ces missions portent notamment sur l'octroi de prêts aux familles nombreuses et sur l'exercice de la tutelle sur les organismes de logement à finalité sociale que sont les AIS, les APL et les régies de quartier. Une partie substantielle du travail effectué par le FLW est sensiblement identique à celui effectué par la SWCS, ce

qui constitue un élément non négligeable en vue de la concrétisation de la volonté du Gouvernement de fusionner diverses institutions.

Une attention particulière sera évidemment accordée aux spécificités des familles nombreuses lors de la mise en place de l'AWH, qui exercera également la tutelle sur les OFS. Le développement de l'offre de logements locatifs abordables pourra être développé par les opérateurs focaux. Il convient de noter, cependant, que le personnel du FLW pourra, s'il le souhaite, intégrer l'AWH aux conditions qui seront déterminées par celle-ci.

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

M. Olivier Maroy (MR). – On dit souvent que c'est au pied du mur que l'on voit le maçon, Madame la Ministre. Ainsi, je me réjouis de voir que le chantier avance bien. C'est un chantier de grande ampleur et d'importance, et vous prenez les choses à bras-le-corps. Vous essayez de restructurer un peu le paysage pour qu'il soit plus efficace, parce que, au fil des ans, on a multiplié les organismes et tout cela n'était plus très efficace. À vous entendre, on voit que cela nécessite de régler de nombreuses questions d'organisation. On reviendra donc au fur et à mesure de l'évolution du chantier. Bravo, en tout cas, pour la manière structurée avec laquelle vous menez ce dossier.

Question orale
de M. Stéphane Hazée
à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du
Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,
sur « les formules de financement alternatif de
la rénovation via un partenariat avec le secteur
assurantiel »

Question orale
de M. Laurent Devin
à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du
Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,
sur « l'équation impossible de la politique de
Mme la Ministre en matière de rénovation du
bâti résidentiel »

Question orale
de M. Laurent Devin
à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du
Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,
sur « la rénovation énergétique des
copropriétés »

Question orale
de M. Laurent Devin
à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du
Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,
sur « les garanties pour les PME, les entreprises
et les artisans wallons du secteur de la
rénovation dans le cadre de la réforme des
primes à la rénovation »

Question orale
de Mme Özlem Özen
à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du
Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,
sur « l'avis du Conseil économique, social et
environnemental de Wallonie (CESE Wallonie)
pour éviter une exclusion des ménages modestes
du droit à rénover dans le cadre de la réforme
des primes »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les questions orales à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, de :

- M. Hazée, sur « les formules de financement alternatif de la rénovation via un partenariat avec le secteur assurantiel » ;
- M. Devin, sur « l'équation impossible de la politique de Mme la Ministre en matière de rénovation du bâti résidentiel » ;
- M. Devin, sur « la rénovation énergétique des copropriétés » ;
- M. Devin, sur « les garanties pour les PME, les entreprises et les artisans wallons du secteur de la rénovation dans le cadre de la réforme des primes à la rénovation » ;

- Mme Özen, sur « l'avis du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie) pour éviter une exclusion des ménages modestes du droit à rénover dans le cadre de la réforme des primes ».

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Madame la Ministre, le financement de la rénovation est un enjeu majeur – j'enfonce ici une porte ouverte – pour toutes les personnes un peu sérieuses qui perçoivent qu'il y a un impératif sociétal et une opportunité économique, et que les pouvoirs publics ont un rôle essentiel à jouer. Nous savons que l'enjeu du soutien aux ménages pour l'isolation est vivement contesté dans cette Commission suite au chaos qui a été organisé par le Gouvernement. Toutefois, ma question ne porte pas là-dessus, mais plutôt sur l'audition des représentants de la coopérative Corenove lors de la dernière séance ; ceux-ci ont formulé un certain nombre de propositions et de recommandations. Peut-être est-ce l'occasion de repartir de l'avant de façon positive.

Parmi celles-ci, je voudrais revenir sur une piste inédite et, à notre sens, prioritaire, compte tenu de l'effet de levier qu'elle représente. Il s'agit de l'idée d'un partenariat public-privé avec le secteur de l'assurance – c'est ce qui a été proposé – à travers la création d'un fonds de créances d'investissement en créances hypothécaires, cogéré par le secteur public et le secteur de l'assurance.

M. Peters, qui était un des intervenants dans ces auditions, a indiqué que le secteur de l'assurance a des réserves financières de l'ordre de 450 milliards d'euros – une somme considérable –, qui sont inscrites dans des durées de long terme, compte tenu de la nature même du secteur. C'est cela qui le conduisait à mettre cette piste en avant. Le secteur de l'assurance est par ailleurs spécialement exposé au risque climatique. Lorsqu'il finance les économies d'énergie, il se fait aussi du bien à lui-même et même si l'on ne peut pas lui prêter une volonté caritative en particulier, il y a quand même, à un moment donné, indirectement, cet élément qui doit aussi être pris en compte.

L'intervenant a aussi mentionné l'intérêt qu'aurait manifesté le secteur à travers la fédération Assuralia. Il évoquait des taux potentiellement réduits contre une forme de garantie dans le cadre d'un financement hors SEC et c'est aussi cet élément qui me laissait penser que, parmi les différentes propositions évoquées, celle-là paraissait être spécialement intéressante.

Dès lors, Madame la Ministre, avez-vous analysé cette proposition ? Avez-vous déjà eu ou avez-vous prévu des contacts avec le secteur ? Une concrétisation est elle finalement en perspective ? Plus largement, avez-vous fait analyser les propositions qui ont été formulées par la coopérative Corenove lors de notre

dernière séance ? Quel est alors, le cas échéant, le résultat de votre analyse ou les premiers enseignements qui peuvent être tirés ? Des contacts ont-ils été prévus avec vos homologues du Gouvernement fédéral pour ce qui concerne certaines évolutions qui ressortissent à ces compétences ? Je pense, par exemple, au prêt à la pierre ou à la problématique des copropriétés, où il y a là des compétences fédérales qui peuvent également nous aider à rencontrer le défi.

M. le Président. – La parole est à M. Devin pour poser ses questions.

M. Laurent Devin (PS). – Madame la Ministre, vous avez récemment indiqué que porter l'ensemble du bâti résidentiel wallon vers un niveau PEB A d'ici 2050 représenterait un coût d'environ 150 milliards d'euros, soit 6 milliards par an, alors que votre budget toutes compétences confondues est de 800 millions d'euros.

On peut entendre un discours de pragmatisme face à l'ampleur du défi, mais il ne peut masquer une contradiction majeure : vous affirmez vouloir tripler le taux de rénovation, tout en réduisant les primes de rénovation d'environ 60 %, en abaissant les moyens consacrés au logement public, et en annonçant un régime davantage fondé sur des prêts qui exclura les plus précaires.

Comment comptez-vous concrètement tripler le rythme de rénovation avec moins d'aides directes ? Quels leviers précis proposez-vous pour les ménages modestes, les classes moyennes, les copropriétés et les PME ? Quelle stratégie budgétaire crédible mettez-vous sur la table pour que cet objectif ne reste pas un simple affichage de façade ? Quand les moyens de l'ETS 1 bloqués au Fédéral seront-ils enfin mobilisés ? Enfin, comment éviterez-vous qu'une politique centrée sur les prêts ne réserve la transition énergétique aux seuls ménages solvables ?

La rénovation énergétique des copropriétés constitue un enjeu majeur pour la Wallonie. Une part importante du parc résidentiel collectif est vieillissante, énergivore et appelée à faire l'objet, dans les prochaines années, de travaux importants pour respecter les objectifs climatiques et améliorer la performance PEB des bâtiments. Chacun sait que, dans les copropriétés, la décision de rénover est souvent plus complexe : multiplicité des propriétaires, disparité des capacités financières, difficulté de mobilisation des majorités, lourdeur des montages techniques et financiers, articulation entre parties privatives et parties communes.

Quelle est votre analyse de la situation spécifique des copropriétés wallonnes au regard des objectifs de rénovation énergétique et d'amélioration du PEB ? Disposez-vous d'un état des lieux du parc concerné et des principaux freins qui ralentissent les rénovations dans les immeubles en copropriété ? Quelles initiatives spécifiques avez-vous déjà prises, ou entendez-vous

prendre, pour accompagner les copropriétés dans leurs projets de rénovation énergétique ? Quels budgets et quels outils sont aujourd'hui mobilisés pour soutenir ces opérations : aides, prêts, garanties, accompagnement technique, assistance à maîtrise d'ouvrage ? Comment entendez-vous concilier le respect des exigences PEB avec la réalité économique des copropriétaires, afin que cette transition ne se traduise par une impasse financière ou par une dévalorisation du parc concerné ?

M. le Président. – Je propose que vous continuiez avec votre question suivante.

M. Laurent Devin (PS). – Je vous comprends et je vous en remercie, Monsieur le Président.

Madame la Ministre, l'avis d'initiative du CESE sur votre réforme du soutien à la rénovation confirme plusieurs inquiétudes majeures du secteur.

Il souligne notamment l'absence de visibilité budgétaire, l'incertitude sur les aides futures et les règles transitoires, mais surtout le risque d'exclusion des petites entreprises et artisans.

Il rappelle que près de 90 % du secteur sont composés de TPE et estime que le choix de réserver les aides aux rénovations impliquant un saut de label favorise surtout les gros chantiers au détriment des interventions ciblées réalisées par les PME locales.

Dans un contexte déjà marqué par la hausse des coûts des matériaux et les tensions économiques, cette instabilité plonge de nombreuses entreprises dans l'attentisme.

Quelle est votre analyse de cet avis ? Disposez-vous d'une évaluation de l'impact de cette réforme sur les PME et artisans wallons ? Combien d'entreprises ont vu leurs commandes ralentir ou être reportées depuis l'annonce de la réforme ? Quand les modalités définitives du futur régime et des règles transitoires seront-elles connues ? Comment éviterez-vous des pertes d'emplois ou faillites dans le secteur ? Entendez-vous maintenir des soutiens accessibles pour les rénovations partielles et progressives, essentielles pour les artisans et petites entreprises ?

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

Mme Özlem Özen (PS). – Madame la Ministre, l'avis d'initiative du CESE Wallonie sur votre réforme du soutien à la rénovation énergétique est particulièrement préoccupant sur le plan social.

Il estime que le nouveau modèle, largement fondé sur le recours au prêt, « n'offre pas une solution adéquate » pour les ménages précaires ou modestes.

Il rappelle également que de nombreux citoyens resteront exclus faute de pouvoir préfinancer les travaux ou accéder à un emprunt.

Depuis des mois, les changements successifs et le manque de visibilité plongent de nombreux ménages dans l'incompréhension et l'inquiétude.

Le CESE insiste, lui-même, sur l'urgence de clarifier rapidement les règles transitoires et les futures aides.

Reconnaissez-vous que le recours quasi généralisé au prêt risque d'exclure de nombreux ménages modestes ? Quelles aides directes non remboursables resteront accessibles aux citoyens les plus fragilisés ? Combien de ménages estimez-vous aujourd'hui incapables d'accéder à un prêt, même à taux réduit ?

Quand les citoyens disposeront-ils enfin d'une visibilité complète sur les futures aides et les règles transitoires ? Comment comptez-vous restaurer la confiance alors que cette réforme est perçue comme précipitée et anxiogène par de nombreux ménages ?

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Madame et Messieurs les Députés, dans le prolongement de la présentation de la coopérative Corenove, il y a quelques semaines, vous m'interrogiez sur l'opportunité de bénéficier d'un effet levier que peut représenter un partenariat public-privé avec le secteur de l'assurance.

La présentation de M. Peeters résonne comme un écho à un projet que je suis en train de concrétiser et sur lequel je travaille depuis maintenant quelque temps. Je présenterai, dans quelques semaines, une note-cadre au Gouvernement sur la mise en place et la concrétisation d'un dispositif de partenariat public-privé. Ce mécanisme devrait permettre de changer de paradigme et de donner du souffle au financement du secteur.

À l'instar de ce qui a pu se faire en Flandre, sur une grande échelle, dans le domaine des bâtiments scolaires surtout, mais aussi, dans une moindre mesure, du logement public, il est, en effet, indiqué de sauter le pas aussi en Région wallonne et de tenter, vu l'état de nos finances, de faire preuve d'une certaine créativité en mobilisant l'argent privé. Mais, tout en prenant un certain nombre de précautions afin de bien cadrer et baliser les conditions et ainsi de réduire les risques de déconvenue.

Comme il a été évoqué en commission, lors des auditions, le secteur de l'assurance est désormais assez sensible à ce type d'investissement s'inscrivant dans un temps long notamment afin d'améliorer dans les rapports des dites compagnies, l'évaluation du désormais célèbre « ESG » et ici en l'occurrence, on vise singulièrement le « S » de social.

Un certain nombre d'avantages budgétaires ne sont pas à négliger dans les circonstances que nous connaissons. Restons cependant les pieds sur terre, car les formules miraculeuses n'existent pas, mais il s'agit d'une piste alternative intéressante à privilégier.

Pour le surplus, il est prévu que je rencontre prochainement les intervenants de Corenove en commission pour approfondir les pistes évoquées.

Comme vous le savez, Monsieur Devin, le précédent régime de primes n'a pas permis d'augmenter suffisamment le rythme des rénovations et n'était pas soutenable financièrement pour la Région. Je finalise un nouveau dispositif global, fondé sur trois piliers complémentaires : le soutien financier, un calendrier de rénovation et l'accompagnement des ménages à chaque étape de leur parcours.

Par ailleurs, des initiatives, comme Reno+ et les trains de rénovation, qui combinent un accompagnement complet et un soutien financier via un partenariat avec la SWCS, contribuent à structurer ce nouveau dispositif. Ces initiatives visent à massifier les rénovations tout en réduisant les coûts. Ce nouveau cadre permettra d'offrir des solutions adaptées :

- aux ménages qui en ont le plus besoin grâce aux Rénopack revisités ;
- aux ménages plus aisés, aux bailleurs et aux copropriétés via un accompagnement personnalisé.

S'agissant des PME, mon collègue Pierre-Yves Jeholet dispose déjà de dispositifs de soutien à l'efficacité énergétique.

Sur la question des moyens de l'ETS1 bloqué au Fédéral, je me suis déjà longuement exprimée à ce sujet il y a quelques semaines, en réponse à la question de Mme Lambelin. Pour rappel, ces moyens ne pourront être mobilisés qu'une fois un accord global sur le *burden sharing* conclu entre les différentes entités du pays. Cet accord portera également sur d'autres recettes importantes, telles que l'ETS2, le CBAM et le Fonds social pour le climat, dont l'accord préalablement trouvé devra être intégré aux discussions du *burden sharing*.

Les négociations sont en cours et sont désormais pilotées par la Flandre dans le cadre de sa présidence de la CNC. La Flandre avait annoncé vouloir concrétiser ces discussions sur la base de propositions plus détaillées. À ce jour, nous ne les avons pas encore reçues. L'ensemble des entités, particulièrement la Wallonie, reste toutefois pleinement mobilisé pour aboutir dans les meilleurs délais, malgré la complexité inhérente à ce dossier.

En ce qui concerne les ménages qui ne pourraient bénéficier des crédits régionaux, faute de solvabilité, j'analyse actuellement la possibilité de mettre en œuvre d'autres types de crédits, tels que le crédit à la pierre ou le prêt avance-rénovation. Toutefois, comme indiqué

dans le rapport du CEHD et du HCS, la mise en œuvre de ces produits nécessite un temps d'étude qui ne permet pas aux organismes de le proposer dès le 1^{er} octobre.

Cet élément répond également à votre question, Madame Özen, quant au risque d'exclure des ménages qui n'auraient pas accès à l'emprunt. Monsieur Devin, en ce qui concerne les copropriétés, on estime à un peu plus de 59 000 le nombre de copropriétés. Le nombre de logements concernés est estimé à un peu moins de 344 000. Les principaux freins identifiés sont les suivants :

- une gouvernance collective complexe – on en a déjà parlé –, avec des règles de majorité en AG, des profils de copropriétaires très hétérogènes – propriétaires occupants, propriétaires bailleurs, ménages âgés, des précarisés, de tout –, avec des intérêts parfois divergents et des capacités financières très hétérogènes ;
- une faible capacité de planification. Peu de copropriétés disposent d'un plan pluriannuel intégrant les enjeux énergétiques ;
- des capacités techniques et financières limitées des syndicats, en particulier dans les petites copropriétés sans syndic professionnel ;
- des difficultés d'accès à des financements collectifs adaptés, alors que les travaux nécessaires sont lourds et coûteux.

Consciente de ces spécificités, la Wallonie renforce progressivement son action en faveur des copropriétés. Plusieurs initiatives ont été mises en place ou sont en cours de déploiement afin de soutenir les associations de copropriétaires dans leurs projets de rénovation énergétique.

Les travaux de l'ACER, l'alliance Climat-Emploi-Rénovation, ont permis des échanges avec le secteur des copropriétés pour avancer sur différents aspects, à savoir des actions prioritaires pour accélérer et faciliter la rénovation des copropriétés, le recours à l'assistance à maîtrise d'ouvrage, l'analyse PEB à l'échelle du bâtiment, les systèmes de financement adaptés aux copropriétés, et cetera. Il y a également des appels à projets pilotes, via Renobatex.ID, qui ont permis de développer certains outils.

Le projet « Objectif Réno Copro » à destination des copropriétaires propose des outils de sensibilisation vers les copropriétaires, un parcours de vote en assemblée générale et un audit technique global. Le projet est associé à deux syndicats. Cela a permis de tester l'accompagnement sur une dizaine de copropriétés. Le projet « Syndic Réno Support » à destination des syndicats a pour objectif d'augmenter la compétence des professionnels de l'immobilier dans la rénovation énergétique des copropriétés. Différents cas concrets, inspirants et chiffrés, de rénovation énergétique en copropriété sont disponibles sur leur site.

Les copropriétés peuvent déjà actuellement recourir à la réalisation d'un audit énergétique, via un outil réglementaire développé par l'administration, pour analyser la performance globale d'un immeuble à appartements et proposer des scénarios de rénovation. Cet outil est amené à évoluer à court terme pour répondre encore mieux aux enjeux et spécificités des copropriétés. Une certification PEB à l'échelle des immeubles et à l'attention des associations de copropriétaires sera prochainement développée. On y travaille.

Sur le plan financier, plusieurs leviers sont aujourd'hui mobilisés pour soutenir la rénovation énergétique des immeubles en copropriété. Les primes Habitation sont accessibles également aux copropriétés, notamment pour les travaux portant sur l'enveloppe du bâtiment, la toiture, les façades, les châssis ou les installations techniques. Le Rénopack-Rénoprêt à l'attention des copropriétés est octroyé par le Fonds du logement de Wallonie.

Ce crédit d'un montant maximum de 60 000 euros par unité de logement, avec un plafond global de 500 000 euros pour la copropriété, permet de financer les travaux de sécurité et de salubrité ; des travaux économiseur d'énergie également portant sur les parties communes de la copropriété. C'est un dispositif qui a permis de rénover 2 420 logements.

Par ailleurs, le projet de plan de rénovation énergétique des bâtiments prévoit aussi des mesures spécifiques sur les copropriétés. Les copropriétés ne seront pas oubliées dans les dispositifs de soutien qui seront mis en œuvre dans le cadre du régime global. Il est toutefois trop tôt pour en dévoiler les contours existants. C'est un aspect qui était prévu dans un second temps dans les suggestions des consultants que sont le CEHD et le HCS.

En ce qui concerne les craintes quant à l'exclusion des petites entreprises et artisans, je tiens à préciser qu'une rénovation globale d'un logement peut également être réalisée par plusieurs petites entreprises. Certaines plateformes de rénovation travaillent avec des grappes d'entrepreneurs locaux, idéalement de la commune dans laquelle les travaux sont réalisés : couvreurs, chauffagistes, mais aussi des artisans spécialisés en ventilation, des locaux ou des spécialistes du traitement de l'humidité, dans l'hypothèse où il y a des remontées d'humidité. L'accompagnement des candidats rénovateurs permettra aussi de mener au mieux la rénovation en fonction du niveau d'accompagnement choisi. L'opérateur d'accompagnement sera également en mesure de coordonner les différents corps de métiers qui interviennent.

De plus, il a effectivement été annoncé que l'aide financière viserait un saut de label, mais il n'est pas prévu de contraindre les citoyens de passer d'un label G

à un label A pour obtenir de l'aide. Le soutien restera donc accessible pour des rénovations partielles et progressives, pour autant qu'elles permettent un saut de label qui sera déterminé prochainement. Les PME et les artisans wallons jouent dès lors un rôle essentiel pour atteindre les objectifs.

Au final, Madame Özen, vous craignez que le recours généralisé aux prêts exclue de nombreux ménages modestes. Soyons honnêtes, si le ménage sait actuellement préfinancer la totalité du montant des travaux dans le cadre des primes du SPW TLPE, c'est qu'il a probablement, dans la grande majorité des cas, les capacités financières d'assumer seul le coût total des travaux.

Quant à la question de savoir si les aides directes non remboursables resteront accessibles aux citoyens les plus fragilisés, comme déjà indiqué à de nombreuses reprises, le soutien financier qui sera mis en place prévoira une aide directe non remboursable aux ménages les plus précarisés. Cette aide impactera directement le montant du crédit à rembourser, son calibrage ainsi que l'ensemble des modalités régissant le futur dispositif de soutien financier sont en cours de finalisation ; une note à ce sujet sera présentée au Gouvernement dans les prochaines semaines.

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

M. Stéphane Hazée (Ecolo). – Suite à la question que j'avais posée, la ministre a indiqué qu'elle allait avoir un dialogue avec les représentants de Corenove. Il m'apparaît tout à fait opportun de prolonger la discussion avec eux et d'examiner sérieusement leurs propositions.

Ensuite, j'entends que la piste d'un partenariat avec le secteur des assurances est également envisagée sérieusement et positivement. Je regarderai avec intérêt le suivi et j'insiste effectivement sur un point que vous avez mis en exergue : les précautions nécessaires. On a trop souvent des partenariats public-privé qui sont des conditions en or pour le partenaire privé. Il ne s'agit évidemment pas de cela, il faut que cela permette plus de financements à un meilleur coût pour rencontrer l'objectif que fixe que poursuit la Région.

Enfin, je ne reviendrai pas ici sur la vue d'ensemble et le bilan catastrophique du chaos des primes que vous avez conduites. En première mi-temps, c'était l'échec. Vous avez ici une nouvelle occasion avec les pistes annoncées pour le mois d'octobre. Il n'y en aura pas beaucoup d'autres. Il est donc très important que ce soit une réussite. Dans le contexte où le Gouvernement annonce une nouvelle Déclaration de politique régionale, notamment peut-être un travail sur les mesures fiscales qui ont été prises, le levier des droits d'enregistrement, s'il y a un recadrage de cette réforme, est un levier qui peut aussi aider la politique d'isolation.

En tout cas, c'était une grande carence dans ce qui a été fait à la fin 2025.

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

M. Laurent Devin (PS). – Je vous remercie tout d'abord, Madame la Ministre, pour votre réponse exhaustive concernant les copropriétés. Ensuite, je tiens à soulever un paradoxe par rapport à la rénovation énergétique des bâtiments. Vous dites que l'argent consacré par le Gouvernement précédent, et en particulier par les ministres Dermagne et Collignon, à savoir 2 milliards d'euros, n'était pas suffisant. Que devez-vous alors penser de ce que vous octroyez ?

D'un côté, vous dites que ce qui a été réalisé n'est pas suffisant, mais, d'un autre, vous dites que vous allez massifier les rénovations. J'ai donc toujours ce raisonnement : « Comment allez-vous faire mieux avec beaucoup moins ? » Deux ans après votre installation, je n'ai toujours pas la réponse. Néanmoins, j'attends et je continue à vous questionner en la matière.

Sur l'ETS, vous dites que vous êtes en attente du Fédéral. Il n'y a toujours pas d'accord entre les différentes entités alors que vous gouvernez à la Région wallonne et que, au Fédéral, tout le monde voit les connexions qui existent entre le président du MR et celui de la NV-A. Ils mangent ensemble, ils se voient en dehors des réunions ensemble. Néanmoins, il n'y a toujours pas d'accord. C'est très inquiétant. Qui plus est, vous dites que c'est piloté par la Flandre et que la Wallonie est pleinement mobilisée, mais, pour reprendre votre propos, vous êtes plutôt dans l'attente. Vous attendez un signal de la Flandre, vous attendez un accord, mais vous dites que vous êtes pleinement mobilisée.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Puis-je réagir, Monsieur Devin ?

M. Laurent Devin (PS). – Avec plaisir.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Le fait est que nous avons présidé la Commission nationale Climat l'an dernier et que le tour de la présidence est passé à la Flandre. Or, le fonctionnement de cette Commission veut que ce soit la présidence qui dépose une proposition. Croyez bien que nous mettons tout en œuvre, comme nous avons été très actifs lors de notre présidence – c'est d'ailleurs pour cela que l'on a conclu le *burden sharing* sur le fonds social Climat rapidement –, pour que la proposition que déposera la Flandre nous convienne. On est tout à fait mobilisés et pas du tout attentistes sur le sujet.

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

M. Laurent Devin (PS). – En somme, il n'y a pas encore d'accord aujourd'hui, la Flandre pilote et la

Wallonie est pleinement mobilisée. Nous allons donc attendre un accord. Je ne sais pas pour quand vous pouvez l'espérer réellement. C'est quand même de l'argent qui dort et qui ne rapporte plus beaucoup, alors que les besoins sont criants.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – On est quatre à se mettre d'accord.

M. Laurent Devin (PS). – Oui, mais vous êtes les mêmes ; cela va aller.

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

Mme Özlem Özen (PS). – Madame la Ministre, je vais à nouveau vous rappeler les termes de l'avis du CESE. Ce n'est pas moi qui le dis ni le Parti socialiste. L'avis dit clairement que votre réforme repose très largement sur un système de prêts. Il dit aussi que ce n'est pas une solution adaptée pour les ménages qui vivent dans la pauvreté ni même pour de nombreux ménages modestes, parce que les familles ne savent tout simplement pas avancer l'argent ou ne savent toujours pas emprunter.

Vous dites que vous réfléchissez pour finaliser un dispositif de crédits, qui ne sera d'ailleurs pas prêt en octobre. Vous dites, en plus, que s'ils savent avancer de l'argent pour des aides qui vont être remboursées, alors ils savent contracter un prêt. Des aides directes qui vont être remboursées ou un prêt que l'on va devoir contracter sur le long terme et que l'on va devoir rembourser, ce n'est quand même pas la même chose.

Je rappelle quand même – c'est cela aussi, avoir les pieds sur terre – que la plupart de ces ménages vivent dans l'incertitude et l'angoisse. Certains ont suspendu leurs travaux, d'autres y ont tout simplement renoncé, parce que des mois d'annonces incomplètes et de règles transitoires se succèdent, sans compter que les informations arrivent au compte-gouttes. Or, ce sont précisément ces ménages les plus vulnérables qu'il fallait cibler, parce qu'ils vivent dans des passoires énergétiques. Vous, vous faites tout l'inverse. Vous demandez aux ménages les plus fragiles de rénover leur logement en commençant par leur mettre une dette sur le dos. Cela ne va pas ; vous passez à côté de votre objectif.

Question orale

de **M. Patrick Spies**

à **Mme Cécile Neven**, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « la nécessité de promouvoir l'utilisation du bois dans les projets de logements publics »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Spies à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « la nécessité de promouvoir l'utilisation du bois dans les projets de logements publics ».

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

M. Patrick Spies (PS). – Madame la Ministre, lorsque l'on fait de la politique, le plus important, c'est de passer des paroles aux actes. Depuis des années, dans tous les discours, on parle de réindustrialisation, de création d'emplois locaux, de limitation de l'empreinte environnementale, de développement durable, et cetera. Or, il existe une filière industrielle qui fait la synthèse entre ces différents enjeux : la filière bois-construction.

Si l'on parle de logement public, outre le fait que les performances énergétiques des bâtiments en bois sont meilleures que celles des bâtiments traditionnels, il y a une autre dimension à mettre en avant : le bois est un matériau hygroscopique. Cela signifie qu'il peut absorber et libérer l'humidité, contribuant ainsi à la réguler dans les bâtiments et à améliorer la qualité de l'air intérieur. Cela peut avoir des effets bénéfiques pour la santé des occupants, notamment pour les personnes souffrant d'asthme ou d'allergies.

L'utilisation du bois visible, de la luminosité et de plantes dans l'architecture permet d'augmenter largement le bien-être. C'est le concept de biophilie.

La filière existe, mais elle doit franchir un cap pour passer d'une option à une solution de masse sur les marchés, en mobilisant commande publique, formation, normes et sécurisation de l'approvisionnement.

Madame la Ministre, dans ce cadre, vous et vos services avez un rôle central à jouer. Vous êtes à la base de nombreux investissements dans les logements publics. Comment, dans ce cadre, entendez-vous soutenir l'utilisation du bois ? Quelles consignes entendez-vous donner à vos services pour que les projets soient pensés, dès le départ, avec du bois comme matériau principal ? Comment entendez-vous inciter les sociétés de logements publics à faire le choix du bois ?

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Monsieur le Député, le développement de la filière bois dans les logements d'utilité publique en Wallonie s'inscrit dans

une dynamique que je soutiens activement. Cette filière concentre plusieurs bénéfices. Il s'agit d'une ressource locale, qui est présente sur près d'un tiers du territoire wallon, d'emplois non délocalisables et de qualités techniques reconnues, notamment sur le plan de la performance énergétique. Au-delà des propriétés du matériau que vous évoquez, plusieurs études récentes confirment ses effets sur le bien-être des occupants. Mon objectif est de soutenir concrètement cette filière des logements d'utilité publique.

Plusieurs leviers sont déjà en place. Le Programme HPE – haute performance environnementale –, soutenu par l'Union européenne et conditionné à l'atteinte des objectifs européens en matière d'empreinte carbone, prévoit un supplément de 5 000 euros par logement lorsque les matériaux biosourcés ou géosourcés représentent au moins 30 % du coût du projet. C'est un incitant qui est ciblé sur les opérateurs publics.

La SWL accompagne les opérateurs locaux en matière d'écoconstruction et elle entretient des contacts réguliers avec Cap Construction et sa filière hors site, le cluster Écoconstruction, Hout Info Bois, Ligne Bois et Buildwise. Dans le cadre de son entente avec la Société d'habitation du Québec, elle bénéficie également du partage d'expérience d'un partenaire qui dispose d'une longue pratique en construction en bois et en filière forestière intégrée.

Au sujet des consignes à donner pour que les projets soient pensés, dès le départ, avec le bois comme matériau principal, le choix se joue dans la phase de conception, car un bâtiment dimensionné pour des matériaux traditionnels génère mécaniquement un surcoût en cas de bascule tardive vers une alternative en bois. Les leviers d'action résident principalement dans les cahiers des charges des auteurs de projets et dans les conditions d'éligibilité. La SWL va continuer à sensibiliser les SLSP à cet égard.

Je constate cependant qu'un frein important relève du niveau fédéral. L'agrégation des entreprises repose sur le volume de travaux réalisés sur chantier, alors que, pour la préfabrication du bois, 80 % du travail s'effectue en atelier avant la mise en œuvre sur site, ce qui rend moins valorisable l'expérience des entreprises wallonnes du secteur de la préfabrication du bois. Je vais voir avec mes collègues du Gouvernement quelles sont les démarches à réaliser pour résoudre cet écueil.

Enfin, la réforme de l'organisation et du financement du logement d'utilité publique en cours prévoit l'introduction d'un droit de tirage au bénéfice des pôles locaux du logement. Les pôles disposeront ainsi d'une marge d'appréciation pour adapter leur programmation aux besoins et aux ressources spécifiques de leur territoire. Dans un pôle doté d'une ressource forestière importante et d'un tissu d'entreprises spécialisées, le choix du bois pourra d'autant plus être pleinement valorisé, en cohérence

avec la réalité économique locale. C'est l'un des intérêts d'une territorialisation maîtrisée de la politique du logement. De plus, des objectifs spécifiques pourront être assignés à chacun des pôles en fonction des priorités régionales, mais aussi des spécificités locales.

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

M. Patrick Spies (PS). – Madame la Ministre, nous voyons bien que les atouts du bois sont aujourd'hui largement reconnus, y compris dans le secteur du logement public. Toutefois, comme dans d'autres domaines, le passage à l'échelle reste, à mon avis, encore trop limité. Il est dès lors essentiel que le secteur public assume pleinement son rôle de levier afin de faire du bois non plus une option, mais une véritable solution de référence dans la conception des projets de logements publics. Le bois est un matériau de construction locale. Nous devrions l'utiliser de manière encore plus ciblée.

Question orale

de **M. Laurent Devin**

à **Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « les nouvelles installations à l'aéroport de Charleroi (BSCA) destinées à mieux gérer les flux de passagers »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Devin à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « les nouvelles installations à l'aéroport de Charleroi (BSCA) destinées à mieux gérer les flux de passagers ».

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

M. Laurent Devin (PS). – Madame la Ministre, je vous ai déjà interrogée sur la gestion des files d'attente à l'aéroport de Charleroi. Les images relayées étaient désastreuses pour la Région wallonne. Au-delà de l'image, ces épisodes soulèvent de réelles questions en matière de sûreté et de conditions de travail.

Dans ce contexte, vous avez inauguré un nouveau bâtiment dédié au contrôle de sûreté, avec une capacité renforcée – 14 lignes de contrôle au lieu de neuf –, pour un investissement d'environ 5 millions d'euros, entièrement financé par BSCA. Comment évaluez-vous ces nouvelles installations ? Ont-elles déjà été testées en conditions réelles lors de journées de forte affluence ? Quels premiers enseignements en tirez-vous ? Les travailleurs ont-ils été associés à la conception et à l'organisation de ce nouveau dispositif ? Je pense notamment aux agents de sûreté, au personnel aéroportuaire et aux représentants du personnel. Ont-ils été consultés sur l'ergonomie des lieux, l'organisation des flux ainsi que les procédures ?

Si de nouvelles infrastructures sont nécessaires, sans effectifs suffisants et stabilisés, le risque est de revoir les mêmes scènes. Quel regard portez-vous sur le climat social actuel à l'aéroport de Charleroi et sur l'adéquation des moyens humains avec les ambitions affichées ? D'autres mesures sont-elles prévues pour améliorer durablement l'expérience des passagers et les conditions de travail sur le site de l'aéroport de Charleroi ?

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Monsieur le Député, l'infrastructure temporaire dédiée à la sûreté, baptisée PIF Plaza, est entrée en service le 29 mars...

M. Laurent Devin (PS). – PIF Plaza ?

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Oui, le PIF Plaza, pour poste d'inspection filtrage Plaza, parce qu'il est proche du Plaza. Elle est entrée en service le 29 mars, à l'occasion du lancement de la saison d'été, dans le sens du calendrier des plannings de vols.

Les opérations ont démarré avec sept nouvelles lignes, complétées lorsque nécessaire avec les lignes encore présentes dans le terminal, pour arriver à 14 lignes dès cette semaine. Signalons ici que deux autres lignes restent dans le terminal T1, notamment à destination des PMR. Cette période de transition a permis à BSCA de finaliser les réglages techniques et organisationnels ainsi que d'optimiser la signalétique dans une logique de retour d'expérience avec toutes les équipes impliquées.

BSCA a pu passer la période des vacances de printemps au cours de laquelle l'aéroport a accueilli entre 36 000 et 40 000 passagers – départs et arrivées compris –, soit 16 % de plus que pendant la même période en 2025, et ce, sans encombre. Cette période a été marquée par la gestion de journées comptant entre 100 et 110 vols au départ avec un taux de remplissage moyen de 94 % en avril. À titre d'exemple, l'une des journées les plus chargées a été le vendredi 24 avril avec 107 vols et 20 296 passagers au départ.

Ce retour permet déjà de témoigner d'une certaine robustesse du nouveau dispositif. À côté du temps d'attente aux postes d'inspection de filtrage, cette nouvelle infrastructure a également permis de libérer le terminal 1, décongestionnant l'espace et rendant le *check-in* beaucoup plus agréable pour les passagers, mais aussi pour le personnel.

Dans une logique d'amélioration continue, BSCA continuera d'apporter les ajustements nécessaires là où il le faut. À titre d'exemple, l'aéroport va réimplanter la zone des bornes d'enregistrement Ryanair. Le nouveau *layout* sera opérationnel ce 19 mai, et ce, pour une

meilleure expérience passager et une gestion plus simple pour les agents.

La réflexion concernant cette infrastructure a été entamée en août 2025 et la mise en œuvre du projet s'est accélérée en septembre, impliquant toutes les équipes de la communauté aéroportuaire sans exception. Depuis le début, il a été établi que BSCA avait certaines contraintes, notamment en termes d'espaces sur le site, et que son objectif était d'améliorer la situation pour les passagers et le personnel dans l'attente de l'infrastructure définitive prévue au sein du *masterplan* de l'aéroport. L'objectif était d'obtenir le meilleur compromis possible.

Des échanges réguliers ont été organisés avec les organes de concertation de BSCA, les réunions d'équipe et les comités de coordination.

Une gouvernance autonome et agile a par ailleurs été mise en place pour concilier cette concertation avec les contraintes de calendrier particulièrement serrées.

Il me revient que l'ensemble des acteurs concernés – passagers, personnels, compagnies aériennes, médias, police et douane – reconnaissent aujourd'hui que cette infrastructure marque une avancée pour l'aéroport.

Concernant l'adéquation des moyens humains aux ambitions affichées par l'aéroport, les effectifs sont définis sur la base d'un budget validé en début d'année, budget qui tient compte du niveau d'activité des compagnies aériennes. En fonction de l'évolution éventuelle des plannings de vols, l'aéroport réalise un *reforecast*, un exercice indispensable pour sécuriser les opérations et avoir une bonne gestion.

Cette évolution majeure a permis d'apporter des conditions de travail bien meilleures pour les agents du service PAX – *floor, checking, ticketing, lost&found, stewards* –, pour les agents G4S, mais aussi pour la douane et la police fédérale, au vu de la diminution de la congestion qui se traduit par une ambiance bien plus sereine dans l'aéroport.

Le travail se poursuit. Il est désormais tourné sur le futur *masterplan* de BSCA, tout en considérant les réalités géopolitiques de l'économie et les dynamiques du secteur.

Au-delà de ce futur *masterplan*, la logique d'amélioration continue se poursuit, entre autres pour optimiser l'utilisation des surfaces dans des zones telles que le *food court* et les *gates*, sans pour cela négliger les espaces bureaux et autres dont l'aéroport a besoin pour son personnel au sens large.

Les premiers retours relatifs à ces infrastructures sont positifs. Elles ont démontré leur efficacité en conditions réelles. Je continue à suivre la situation de près.

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

M. Laurent Devin (PS). – Je tiens à remercier Mme la Ministre pour l'exhaustivité de sa réponse.

Je retiens un chiffre : vous dites 110 vols le 24 avril. C'est un nombre de milliers de passagers impressionnant, et 110 est un nombre de vols impressionnant.

Je pense aux riverains dont je fais partie. Je me rappelle très bien de la journée du 24 avril, cette journée où nous nous sommes levés pour aller travailler. En nous réveillant, on a déjà entendu tous ces avions. On a essayé de profiter d'une fin d'après-midi un tant soit peu meilleure. Le vendredi 24 avril, il y a eu 110 vols entre 6 heures 30 et 11 heures du soir.

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

**Question orale
de M. Jean-Jacques Cloquet
à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du
Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,
sur « le risque de pénurie de kérosène en
Europe et ses conséquences pour les aéroports
wallons »**

**Question orale
de M. Olivier Maroy
à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du
Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,
sur « l'impact des tensions géopolitiques sur
l'approvisionnement en kérosène en Belgique »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les questions orales à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, de :

- M. Cloquet, sur « le risque de pénurie de kérosène en Europe et ses conséquences pour les aéroports wallons » ;
- M. Maroy, sur « l'impact des tensions géopolitiques sur l'approvisionnement en kérosène en Belgique ».

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

M. Jean-Jacques Cloquet (Les Engagés). – Madame la Ministre, il y a quelque temps, je vous interrogeais déjà sur les risques de tensions autour de l'approvisionnement du kérosène dans le contexte géopolitique international actuel.

Or, les récentes déclarations de la Commission européenne et de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne – AESA – montrent que cette question reste pleinement d'actualité. Plusieurs acteurs du secteur aérien évoquent désormais explicitement un

risque de pénurie de carburant dans les prochains mois, notamment en raison des tensions persistantes au Moyen-Orient et des inquiétudes autour du détroit d'Ormuz.

Certaines compagnies aériennes européennes indiquent disposer de réserves garanties pour seulement quelques semaines encore. Dans ce contexte, l'Union européenne envisage désormais le recours au Jet A, un kérosène utilisé aux États-Unis et au Canada, afin de sécuriser l'approvisionnement du secteur aérien européen.

Au-delà de la question des prix, cette situation soulève des enjeux importants de résilience énergétique, de sécurité d'approvisionnement et de continuité des activités économiques liées au transport aérien.

Disposez-vous d'informations complémentaires concernant les risques réels de pénurie de kérosène pour les prochains mois en Belgique et principalement en Wallonie ? Les aéroports wallons ont-ils été associés à des échanges ou à des mécanismes de coordination relatifs à cette situation ? La possibilité d'utiliser du carburant de type Jet A dans les infrastructures aéroportuaires belges a-t-elle déjà été analysée par les autorités compétentes ou les acteurs du secteur ?

Enfin, cette situation conduit-elle le Gouvernement wallon à renforcer sa réflexion sur la diversification des sources d'approvisionnement énergétique et sur le développement des carburants alternatifs pour l'aviation ?

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

M. Olivier Maroy (MR). – Madame la Ministre, à l'approche des vacances d'été, des centaines de milliers de Belges ont déjà réservé leur vol. Beaucoup d'autres s'approprient à le faire dans les prochaines semaines. Dans ce contexte de forte demande, une question commence à émerger au niveau européen, celle d'un risque de pénurie de kérosène.

Les tensions géopolitiques actuelles au Moyen-Orient, en particulier autour du détroit d'Ormuz, font peser des incertitudes sur les chaînes d'approvisionnement. Plusieurs acteurs du secteur aérien évoquent un risque de tensions, voire de pénurie, si la crise devait se prolonger, ainsi qu'une possible hausse des coûts. Certaines compagnies ont d'ailleurs déjà décidé de réduire le nombre de sièges disponibles dans les prochains mois.

Si aucun problème concret n'est aujourd'hui signalé en Belgique – c'est important de le souligner –, la situation reste évolutive et appelle à une attention particulière dans les semaines à venir.

Dans le cas de l'aéroport de Charleroi, vous avez confirmé que Q8 et TotalEnergies avaient confirmé la

sécurisation des volumes nécessaires et que Ryanair dispose d'accords à long terme couvrant les volumes et les conditions tarifaires.

Dans ce contexte, confirmez-vous que l'approvisionnement en kérosène à l'aéroport de Charleroi est et sera toujours assuré ? La sécurisation des volumes nécessaires est-elle maintenue ? Vos services ou BSCA sont-ils en contact avec les fournisseurs et les opérateurs pour suivre l'évolution de la situation ? En cas de tensions prolongées, quelles mesures sont prévues pour éviter des impacts sur les vols au départ de Charleroi ? Vous aviez également précisé, à l'occasion de précédentes questions, qu'aucune hausse du prix des billets n'a été observée – pour l'instant en tout cas – pour les vols au départ de Charleroi. Cela signifie-t-il concrètement que les voyageurs pourront partir cet été sans crainte de perturbations liées au carburant et sans véritable impact sur le prix ?

Je me doute bien que vous n'avez pas de boule de cristal, mais, comme ministre de tutelle, j'imagine que vous pouvez vous montrer rassurante à ce niveau.

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Messieurs les Députés, les tensions géopolitiques, notamment au Moyen-Orient et autour du détroit d'Ormuz, appellent, en effet, à la vigilance. Une part significative du kérosène consommé en Europe provient de cette région, ce qui peut créer des incertitudes sur les chaînes d'approvisionnement. À cela s'ajoutent d'autres facteurs, comme des capacités de raffinage limitées en Europe ou encore une pression accrue liée aux besoins énergétiques militaires, qui contribuent à tendre les marchés. Cela étant dit, à ce stade, aucune pénurie n'est constatée en Belgique ni en Wallonie.

En ce qui concerne plus spécifiquement nos aéroports, à Charleroi, l'approvisionnement est aujourd'hui pleinement assuré. Trois fournisseurs – Q8, TotalEnergies et WFS – alimentent régulièrement l'aéroport sans qu'aucune alerte ait été signalée, y compris en prévision de la période estivale. Les contacts sont constants entre l'aéroport, les fournisseurs et les opérateurs, ce qui permet un suivi étroit de la situation. À ce stade, sur base des informations qui m'ont été communiquées par l'aéroport, aucune perturbation des vols n'est signalée et les voyageurs peuvent envisager leurs déplacements estivaux sans crainte particulière liée à l'approvisionnement de carburant. Les prix des billets relèvent exclusivement des compagnies aériennes. Aucune hausse spécifique liée à une pénurie n'est constatée, à ce stade, à Charleroi. À Liège également, aucune limitation n'est en vigueur à ce jour, même si, bien entendu, l'évolution dépendra du contexte international.

Il est important de rappeler que les aéroports n'interviennent pas dans l'achat du carburant : ils assurent le stockage et l'avitaillement, tandis que les contrats d'approvisionnement relèvent directement des compagnies aériennes et des fournisseurs pétroliers.

Concernant la question du carburant alternatif de type Jet A, celui-ci est un produit différent du Jet A-1, actuellement stocké dans nos aéroports, et est principalement utilisé en Amérique du Nord. Il n'est pas actuellement disponible sur le marché européen. La différence entre les deux produits se situe essentiellement au niveau du point de congélation du produit : le Jet A a un point de congélation à -40 degrés, tandis que le Jet A-1 est à -47 degrés. Un avion volant avec du Jet A aura des contraintes opérationnelles. Il devra potentiellement voler à plus basse altitude, ce qui peut rendre plus onéreux les vols longue distance, car un vol à plus faible altitude augmente la consommation en vol – l'air est plus dense, générant une résistance plus forte – et nécessite plus de puissance moteur pour maintenir la vitesse.

La coexistence de ces deux types de produits est bien connue des services, puisqu'il arrive que des aéronefs viennent de zones où ce produit est distribué, et un avion peut voler avec les deux produits consécutivement. Cependant, les deux types de carburant ne peuvent pas être mélangés dans le même stockage sur un dépôt. Les installations pétrolières sont régies par des normes internationales qui régissent la sécurité, la manipulation, le stockage et la distribution de carburant d'aviation depuis la raffinerie jusqu'à l'avion. Ces standards garantissent la qualité du carburant par des contrôles très stricts. Ces normes ne permettent pas de mélanger les produits. Si le Jet A devait un jour être fourni par les pétroliers et stocké dans des installations de nos aéroports, les stocks des différents produits devraient être bien séparés et les cuves bien nettoyées entre les deux types de stockage. Si l'aéroport n'intervient pas dans le choix des produits, il doit s'assurer de la conformité des installations pétrolières de l'aéroport à la réglementation applicable pour ces produits.

En conclusion, même si la situation internationale justifie une vigilance constante, les opérations se déroulent aujourd'hui normalement dans les aéroports wallons. Le suivi de la situation est assuré en continu, en lien avec les autorités compétentes, pour réagir rapidement en cas d'évolution.

M. le Président. – Voilà qui est rassurant.

La parole est à M. Cloquet.

M. Jean-Jacques Cloquet (Les Engagés). – En effet, le Jet A peut être utilisé, mais il doit être séparé au niveau stockage. Puis, il y a aussi le SAF, qui coûte plus cher pour l'instant. Il y a des perspectives pour le futur.

Cependant, il est assez paradoxal que, normalement, selon l'Organisation maritime internationale, le détroit d'Ormuz ne devrait être géré par personne, parce que cela relie deux zones de haute mer et que l'on doit laisser passer tout ce qui est pacifique. Aujourd'hui, je crois que beaucoup s'assoient sur les droits internationaux.

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

M. Olivier Maroy (MR). – Vous avez bien résumé, Monsieur le Président, c'est une réponse rassurante. Merci à la ministre pour cet effort de transparence.

Il n'y a aucun impact actuellement sur les aéroports wallons. Les personnes qui auraient déjà réservé leurs billets ou qui s'apprêteraient à le faire ne doivent rien craindre, en tout cas à ce stade. Il n'y a pas d'augmentation non plus en ce qui concerne le prix des billets proposés par les compagnies présentes à Charleroi.

J'ai envie de dire aux gens qui seraient vraiment inquiets qu'il y a une alternative pour une distance courte : prendre le train. C'est sympa, le train, cela passe plus vite, il ne faut pas poireauter trois heures à l'aéroport. Il y a peu de risques qu'il y ait des problèmes.

Quant aux carburants alternatifs, je note que le Jet A n'est pas disponible sur le marché européen, on peut pérorer là-dessus, cela n'a pas grand intérêt à ce stade. Par contre, il y a le fameux *sustainable aviation fuels*, mais on sait qu'il y a des problèmes de logistique pour celui-là. Votre réponse est cependant rassurante.

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

**Question orale
de Mme Anne-Catherine Goffinet
à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du
Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,
sur « le suivi de la première Conférence
internationale sur la sortie des énergies fossiles
organisée en Colombie »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Goffinet à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « le suivi de la première Conférence internationale sur la sortie des énergies fossiles organisée en Colombie ».

La parole est à Mme Goffinet pour poser sa question.

Mme Anne-Catherine Goffinet (Les Engagés). – Madame la Ministre, cette première conférence

internationale s'est tenue du 24 au 29 avril 2026. Elle était entièrement consacrée à la sortie des énergies fossiles, coorganisée par la Colombie et les Pays-Bas. Cette initiative inédite a réuni une cinquantaine de pays, avec l'objectif d'accélérer concrètement la réduction de la dépendance au pétrole, au gaz et au charbon. Ce sommet visait notamment à développer des solutions opérationnelles pour organiser la transition énergétique, réduire les subventions aux énergies fossiles, accompagner les économies dépendantes et renforcer la coopération internationale.

Dans ce contexte, et au regard des compétences régionales en matière d'Énergie et de Climat, je souhaitais vous interroger.

La Wallonie a-t-elle été représentée, directement ou indirectement, lors de cette conférence ? Quelle position a été portée par notre Région ou notre pays ? Quelles sont les principales conclusions de ce sommet ? Celles-ci ont-elles déjà fait l'objet d'une analyse du Gouvernement wallon ?

Envisagez-vous d'intégrer certaines des recommandations issues de cette conférence dans la stratégie énergétique et climatique wallonne, notamment en matière de réduction des soutiens aux énergies fossiles ? Une coordination est-elle prévue avec le niveau fédéral et européen afin d'assurer un suivi cohérent de ces initiatives internationales ?

La DPR prévoit que le Gouvernement établisse un cadastre des soutiens aux énergies fossiles, identifie les secteurs concernés et adopte un plan d'action assorti d'un calendrier de sortie progressive tenant compte de la disponibilité d'alternatives durables. Pourriez-vous nous faire le point sur l'état d'avancement de ce cadastre des soutiens aux énergies fossiles ? Les secteurs fortement dépendants ont-ils déjà été identifiés ? Le cas échéant, quels sont-ils ? Quel calendrier le Gouvernement envisage-t-il pour la mise en œuvre de ce plan et pour l'abandon progressif des combustibles fossiles ?

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Madame la Députée, la première conférence sur la sortie des énergies fossiles s'est en effet tenue fin avril 2026 à Santa Marta en Colombie. L'événement a regroupé 57 États volontaires, dont la Belgique, représentée au nom des quatre entités par mon collègue Jean-Luc Crucke, ministre fédéral du Climat.

Le ministre a, dans son intervention, mis en avant trois priorités pour la Belgique :

- garantir des chaînes de valeur internationales diversifiées, robustes et durables pour la transition énergétique ;
- élaborer et diffuser, à l'échelle internationale, des cadres politiques efficaces pour favoriser des

conditions de concurrence équitables en matière de réduction des émissions mondiales ;

- décarboner des secteurs mondiaux, tels que le secteur maritime, notamment en s'appuyant sur le cadre « Zéro émission nette » de l'Organisation maritime internationale.

Cette intervention a été validée en amont par les entités, dont la Wallonie. De manière plus globale, trois enjeux fondamentaux ont été abordés durant la conférence : la dépendance structurelle aux combustibles fossiles, l'action sur l'offre et la demande, et les modalités de la coopération internationale et de la diplomatie climatique. La principale avancée est l'élaboration d'un cadre de discussions en faveur de la transition énergétique regroupant ces 57 pays qui représentent 30 % de la consommation mondiale d'énergie fossile, mais aussi 20 % de la production mondiale de combustibles fossiles.

La Wallonie participe activement aux discussions sur les énergies fossiles aux niveaux national et européen. Elle collabore depuis plusieurs années avec les autres entités belges dans le cadre du plan national Énergie-Climat – le PNEC – qui traite notamment des soutiens financiers aux énergies fossiles. La Belgique interpellait d'ailleurs, en février 2026, la Commission européenne sur le manque de méthodologie communément acceptée à l'échelle européenne pour identifier et catégoriser les soutiens aux énergies fossiles. Pour la Wallonie, clarifier ces éléments méthodologiques est un préalable indispensable afin d'harmoniser le travail d'inventaire qui sera mené par chaque État membre de l'Union.

La Belgique est également membre de la COFFIS – Coalition on Phasing Out Fossil Fuel Incentives Including Subsidies. La Belgique a contribué au travail de cette institution lors de la COP 30 à Belém.

En ce qui concerne le cadastre wallon des soutiens publics aux énergies fossiles, un premier inventaire a été réalisé en 2021. Il a fait l'objet d'une actualisation en 2024. Le travail d'analyse visant la sortie progressive du financement des énergies fossiles est en cours. Une première étape méthodologique a été menée en juin 2025 et a permis d'identifier 18 dispositifs prioritaires devant faire l'objet d'un examen approfondi. Des discussions avec l'ensemble des représentants du Gouvernement wallon sont en cours. En effet, l'impact d'une éventuelle évolution de certaines subventions nécessite de mener une analyse de faisabilité et de risque pour chacune d'elles.

Il est aussi important de rappeler que s'il existe bien quelques mécanismes de soutiens aux énergies fossiles en Wallonie, leur ampleur est bien plus réduite et leur périmètre bien moins clair par rapport à ceux qui sont en vigueur au niveau fédéral. La situation est globalement différente en Région wallonne, excepté pour certains aspects liés à la fiscalité des véhicules.

En effet, les subventions wallonnes visent en majorité le soutien à des activités socioéconomiques. En d'autres termes, les subventions sont octroyées pour soutenir le fonctionnement et l'investissement d'opérateurs dans leurs activités. Il est techniquement très difficile de cibler avec précision la part des montants qui seraient en lien avec des énergies fossiles, puisqu'on vise la totalité de l'activité, en fait.

Toutefois, indépendamment des dispositifs inventoriés au niveau du cadastre wallon, la Wallonie est active dans ce dossier. Par exemple, certains mécanismes de financement en faveur des entreprises ou de la rénovation énergétique des bâtiments ne subventionnent déjà plus les investissements dans les systèmes de chauffage alimentés aux combustibles fossiles. Je vous remercie.

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

Mme Anne-Catherine Goffinet (Les Engagés). – Je vous remercie, Madame la Ministre, de nous faire état des travaux. J'entends que depuis juin 2025, une fois la méthodologie mise en place, les discussions se poursuivent au sein du Gouvernement. J'espère que nous aurons une clarification prochainement.

J'entends – et je prends bonne note – de la réalité que vit la Région wallonne par rapport aux primes, et de la difficulté aussi, parfois, de clairement identifier les choses. Il est vrai que nous ne sommes pas dans la même situation qu'au Fédéral.

Par rapport au problème de la méthodologie, pour lequel vous avez interrogé l'Europe, si je comprends, depuis février, vous n'avez pas encore eu de retour. J'ose espérer que, par rapport à cette initiative, une réponse soit prochainement apportée pour y voir plus clair dans l'établissement du cadastre.

**Question orale
de Mme Anne-Catherine Goffinet
à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du
Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,
sur « la stratégie régionale d'adaptation au
changement climatique »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Goffinet à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « la stratégie régionale d'adaptation au changement climatique ».

La parole est à Mme Goffinet pour poser sa question.

Mme Anne-Catherine Goffinet (Les Engagés). – Madame la Ministre, la Déclaration de politique régionale prévoit que le Gouvernement définira une

stratégie régionale d'adaptation aux changements climatiques et de mitigation de ses effets, fondée notamment sur l'expertise des acteurs de terrain, des pouvoirs locaux et des professionnels des différents secteurs concernés.

Dès lors, où en est-on aujourd'hui dans l'élaboration de cette stratégie régionale d'adaptation et de mitigation ? Quels mécanismes de concertation ont-ils été mis en place pour associer concrètement les acteurs de terrain, les pouvoirs locaux et les professionnels concernés ?

Pourriez-vous nous préciser le calendrier de finalisation et de mise en œuvre de cette stratégie ? Quels sont les moyens budgétaires et opérationnels mobilisés pour garantir cette efficacité ?

Enfin, comment cette stratégie va-t-elle s'articuler avec les objectifs climatiques européens et les autres plans régionaux existants ?

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Madame la Députée, les travaux relatifs à l'élaboration de cette stratégie régionale d'adaptation au changement climatique et de son plan d'action ont été officiellement lancés en mars dernier, à la suite de la désignation de l'ISSeP en tant que prestataire chargé d'accompagner le Gouvernement dans cet exercice structurant.

Dans la foulée, une première réunion du comité de pilotage a été organisée afin de présenter la méthodologie de travail et la structure générale proposée pour la stratégie.

Comme déjà mentionné précédemment, la stratégie s'appuie de manière centrale sur l'analyse approfondie de la vulnérabilité du territoire wallon face aux impacts du changement climatique. Cette étude, déjà largement documentée, constitue le socle scientifique des orientations à venir.

Dans une logique de concertation, plusieurs GT sont organisés au cours des mois de mai et juin. Ceux-ci portent sur les principaux enjeux identifiés comme étant particulièrement exposés aux effets du changement climatique. Il y a évidemment l'agriculture, l'eau, les sols, la santé, les infrastructures et la biodiversité, mais pas que. Ces ateliers réunissent des représentants des administrations concernées, des organismes d'intérêt public, et des parastataux qui disposent d'une expertise sectorielle reconnue.

S'agissant de l'implication des acteurs de la société civile, il convient de préciser que ceux-ci ont déjà été largement consultés dans le cadre de l'étude de vulnérabilité, qui constitue une base robuste et intégrée. Dans un souci d'efficacité et de cohérence du processus,

il a été décidé à ce stade de concentrer les ateliers sur les acteurs institutionnels directement en charge de la mise en œuvre opérationnelle des politiques publiques. Néanmoins, la nécessité de compléter cette concertation par des entretiens bilatéraux ciblés avec certains acteurs sera évaluée pour garantir que toutes les expertises utiles puissent être mobilisées.

En termes de calendrier, l'objectif est vraiment de finaliser le projet de stratégie ainsi que le plan d'action associé pour une présentation au Gouvernement durant le dernier trimestre 2026. Cette échéance doit permettre une adoption rapide et une mise en œuvre progressive des mesures.

Concernant les moyens budgétaires et opérationnels, il convient de souligner le caractère transversal de la politique d'adaptation. Cela implique, en effet, de nombreux domaines de compétence. Dès lors, la mise en œuvre des mesures relèvera de la responsabilité de chaque ministre, dans le cadre de ses attributions respectives, en mobilisant les ressources inscrites à son budget. Une coordination transversale sera toutefois assurée afin de garantir la cohérence et l'efficacité globale des actions entreprises.

Enfin, s'agissant de l'articulation avec le cadre européen et les autres instruments régionaux, la stratégie wallonne s'inscrira pleinement dans les objectifs climatiques fixés au niveau de l'Union européenne, tout en tenant compte des spécificités territoriales de la Wallonie. À cet égard, la Commission européenne travaille actuellement à l'élaboration d'un futur cadre réglementaire en matière de résilience climatique, attendu pour la fin de l'année. Dans ce contexte, la Wallonie a plaidé, lors des consultations européennes, pour une approche souple fondée sur des lignes directrices plutôt que sur des obligations de *reporting* supplémentaires ou des objectifs uniformes et contraignants, afin de laisser aux États membres et aux entités fédérées la capacité d'adapter leurs politiques aux réalités locales.

La stratégie régionale veillera par ailleurs à assurer une cohérence étroite avec les plans et dispositifs existants, notamment en matière d'énergie, d'environnement et d'aménagement du territoire, afin d'éviter les doublons, de maximiser les synergies et de renforcer l'efficacité de l'action publique face aux changements climatiques.

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

Mme Anne-Catherine Goffinet (Les Engagés). – Madame la Ministre, merci pour ce tour d'horizon. Je suis contente que l'élaboration de la stratégie soit bien lancée, que les groupes de travail soient fixés puisqu'ils vont avoir lieu au mois de mai et de juin. J'entends votre souci de prioriser les contacts institutionnels pour mieux opérationnaliser les politiques. J'entends que, suivant le cas, il y aurait des rencontres bilatérales.

C'est important de s'imprégner des professionnels de différents secteurs concernés pour nourrir cette stratégie et ne pas travailler en mode clos. C'est une bonne chose d'assurer cette coordination transversale, puisque cette stratégie wallonne va s'inscrire dans toutes les politiques de la Région wallonne. Cette coordination est bien nécessaire.

Question orale

de Mme Christie Morreale

à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « l'absence de réponse pour les citoyens et les entreprises dans le cadre de la crise énergétique »

Question orale

de Mme Christie Morreale

à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « le blocage au niveau fédéral des moyens disponibles et toujours inaccessibles dans le cadre de la crise énergétique »

Question orale

de Mme Christie Morreale

à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « l'état des crédits du fonds Kyoto et du fonds Énergie et leur mobilisation éventuelle pour les ménages et les PME »

Question orale

de Mme Christie Morreale

à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « la norme énergétique wallonne et la compétitivité des PME »

Question orale

de Mme Özlem Özen

à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « l'absence de réponse pour les Wallons face à la crise énergétique et l'ambiguïté au sein de la majorité »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les questions orales à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, de :

- Mme Morreale, sur « l'absence de réponse pour les citoyens et les entreprises dans le cadre de la crise énergétique » ;
- Mme Morreale, sur « le blocage au niveau fédéral des moyens disponibles et toujours inaccessibles dans le cadre de la crise énergétique » ;

- Mme Morreale, sur « l'état des crédits du fonds Kyoto et du fonds Énergie et leur mobilisation éventuelle pour les ménages et les PME » ;
- Mme Morreale, sur « la norme énergétique wallonne et la compétitivité des PME » ;
- Mme Özen, sur « l'absence de réponse pour les Wallons face à la crise énergétique et l'ambiguïté au sein de la majorité ».

La parole est à Mme Morreale pour poser ses questions.

Mme Christie Morreale (PS). – Madame la Ministre, la guerre au Moyen-Orient impacte lourdement les citoyens, mais aussi les entreprises à travers une nouvelle flambée des prix de l'énergie. La norme du prix du diesel dépasse les 2 euros. Ce matin, nous avons une information, dans la presse, disant que le prix de l'essence va passer la barre historique des 2 euros. On est, depuis deux mois, dans une situation avec des prix extrêmement élevés. Pour le moment, le gaz et l'électricité repartent à la hausse, mais on est plutôt dans l'incertitude à ce niveau, je les mets donc sur le côté.

Cette situation frappe beaucoup la Wallonie, car les citoyens wallons se chauffent beaucoup au gaz, que les distances entre le travail et le domicile sont plus longues, par exemple, qu'à Bruxelles et qu'en Flandre.

Parfois, les alternatives n'existent pas. On est face, moins à des choix, mais à des contraintes, très clairement. Votre Gouvernement a fait le choix de ne pas donner de réponse à cette situation. Vous avez évoqué la prudence budgétaire, renvoyé vers le Fédéral. Dans la réponse précédente, que vous avez donnée à Mme Goffinet, vous disiez que le Fédéral pouvait faire beaucoup et que nous pouvions faire un peu – si déjà nous faisons un peu –, avec des mesures au niveau fédéral – c'est assez étonnant – où ils ont annoncé des mesures qui vont être mises en place à partir du mois de mai, mais nous ne savons pas encore comment, et nous sommes déjà mi-mai passé. Les ménages, eux, ont aujourd'hui du mal à faire le plein pour aller travailler, ils ont du mal quand ils doivent remplir leur cuve ou payer leurs factures d'énergie et ils sont seuls face à la hausse des prix.

Ailleurs en Europe, beaucoup de pays ont pris des mesures, comme un encadrement des prix, des mécanismes d'amortissement et la récupération des surprofits. Il y aurait également moyen chez nous de prendre des mesures, même ciblées, d'autant plus que des mesures ont été prises précédemment. Nous savons tirer les enseignements et calibrer peut-être, sur base de ces enseignements, pour protéger les ménages wallons et notre tissu économique, parce que nous voyons que les PME, les indépendants et les entreprises sont touchés de plein fouet. J'ai vraiment beaucoup de témoignages d'entreprises.

Madame la Ministre, entendez-vous porter au Comité de concertation des propositions comme le blocage temporaire des prix ou bien quelque chose qui ne coûte pas – je peux l’entendre aussi –, la taxation des surprofits ? Il y en a qui s’enrichissent avec cette crise énergétique. Quelles initiatives concrètes la Wallonie compte-t-elle défendre pour éviter que les ménages ne soient liés aux seules fluctuations du marché ?

J’enchaîne sur le blocage des prix au niveau fédéral des moyens disponibles et toujours inaccessible dans le cadre de la crise énergétique, toujours ces tensions géopolitiques. Nous voyons que cela frappe de plus en plus durement et de plus en plus longtemps aussi. D’après le président des États-Unis, cela devait aller très vite : deux, trois ou quatre semaines. Cela fait deux mois, avec des augmentations de prix qui touchent le monde entier, en ce compris notre Région. Pour les indépendants, les PME, les travailleurs et les petites gens, la question des moyens disponibles pour agir est centrale.

Des recettes du système européen d’échange des quotas d’émission à travers le mécanisme ETS1 restent bloquées parce qu’il n’y a pas d’accord de répartition entre les entités. C’est vrai que c’est quelque chose qui date et que, depuis quelques mois, il y a un Gouvernement bruxellois, les choses peuvent être levées. L’urgence nécessite, à mon sens, que vous vous remettiez à la table pour débloquer ces moyens. Plusieurs estimations évoquent un montant global d’environ 1,9 milliard d’euros. On parle de montants très importants, qui dorment au Fédéral. Cela voudrait dire que, si on fait une clé de répartition, à peu près 600 à 650 millions d’euros pourraient revenir à la Wallonie, notamment 633 millions selon certaines estimations.

On a des Gouvernements miroirs, cela tombe bien. Normalement, ils devraient d’entendre plus rapidement. Pouvez-vous nous confirmer le montant exact des recettes ETS1 actuellement bloquées, année après année ? Pourriez-vous me donner la part précise qui revient à la Wallonie sur base des dernières données disponibles ? J’aimerais également voir quelle est l’évolution de ces montants depuis le début du blocage, où on en est la négociation sur le *burden sharing*, où cela bloque. Quelles démarches avez-vous engagées pour débloquer ces moyens dans les plus brefs délais ? Pouvez-vous vous engager à ce que ces recettes soient en partie affectées à la protection des ménages, aux indépendants, à nos PME face à la crise énergétique ? Je ne dirais pas prioritairement, je dirais plutôt une part de ces montants, le reste doit aller dans l’investissement.

Ma troisième question porte sur l’état des crédits du fonds Kyoto et du fonds Énergie et leur mobilisation éventuelle pour les ménages et pour les PME. Le fonds Kyoto et le fonds Énergie sont deux leviers importants pour la politique énergétique et climatique de notre Région. Si nous voulons avoir une vision un peu précise et objectivée de leur utilisation, j’ai besoin d’avoir

quelques précisions. Madame la Ministre, quelle est la situation actualisée en 2026 du fonds Kyoto et du fonds Énergie en termes de montants totaux et en termes de crédits engagés ? Quels crédits sont liquidés ou encore disponibles ? Pouvez-vous préciser l’affectation des moyens mobilisés sur la période récente et les principales mesures financées ? Je voulais voir quel volume de crédits est encore disponible au sein de ces fonds et n’est pas encore affecté à des politiques concrètes.

Dans quelle mesure ces moyens pourraient-ils être mobilisés pour soutenir directement les ménages, les indépendants et les entreprises face à la crise énergétique actuelle ? Avez-vous réalisé une analyse, une évaluation ou une prospective quant à l’utilisation optimale de ce fonds dans le contexte actuel de hausse des prix ? Envisagez-vous une réorientation partielle ou temporaire de ces moyens pour répondre à l’urgence sociale ou économique ?

J’en viens à ma question sur la norme énergétique wallonne et la compétitivité des PME.

La presse a récemment mis en évidence une attente forte : tout le tissu économique attend de voir quelle est la mise en place de la norme énergétique wallonne, avec une inquiétude croissante des PME. Ils ne voient pas où l’on va ; ils sont dans l’incertitude.

Ces entreprises sont confrontées à une double pression. D’abord, il y a une volatilité des prix, avec une montée importante des prix de l’énergie et des carburants pour se véhiculer. Il y a aussi l’absence de visibilité claire sur les mécanismes futurs de régulation, de soutien ou de compensation.

Je me fais écho de leur voix et de leurs demandes. Pouvez-vous nous préciser l’état d’avancement de la réflexion du Gouvernement sur cette norme énergétique ? Quel est votre calendrier ? Quels seront les objectifs poursuivis en termes de compétitivité industrielle ?

On voit que les pays voisins prennent des mesures. S’aligne-t-on ou pas par rapport à ce qu’ils font ? Quels sont les mécanismes de correction des écarts de prix ? Comment entendez-vous garantir que cette norme ne va pas se traduire par une charge supplémentaire pour les petites et moyennes entreprises qui sont, pour beaucoup d’entre elles, fragilisées par la hausse des coûts de l’énergie ?

Quelles sont les mesures transitoires ou d’accompagnement que vous envisagez pour éviter un effet de rupture ou un décrochage économique de certains secteurs ? On est dans un contexte européen marqué par une concurrence féroce. Comment notre Région entend-elle assurer un cadre stable, lisible et compétitif pour ces entreprises ? C’est aussi une manière d’être attractif ou compétitif.

Au-delà des intentions et des expressions, les acteurs économiques attendent des décisions claires. Pouvez-vous leur apporter cette visibilité pour qu'ils puissent se positionner ? Je pense que leur attention et leurs attentes sont très grandes. Elles me semblent totalement légitimes, raison pour laquelle je vous pose ces questions.

M. le Président. – Pour info, certains prix de produits pétroliers augmentent demain. C'est notamment le cas du gasoil de chauffage : +5,8 centimes. Je suis toujours à votre service.

La parole est à Mme Özen pour poser sa question.

Mme Özlem Özen (PS). – Madame la Ministre, j'ai relu avec beaucoup d'attention la question intitulée « les aides ciblées face à la crise énergétique » du chef de groupe des Engagés, M. Bastin. Pour une fois, nous partageons un constat commun : oui, les prix explosent ; oui, la Wallonie est plus exposée que les autres Régions, parce qu'il y a une dépendance au mazout, des distances et l'absence d'alternatives ; oui, pour beaucoup de ménages, ce ne sont pas des choix, mais des contraintes.

Là où nos chemins divergent profondément, c'est sur l'action. Je dirais même l'inaction, car votre réponse est : pas de réponse conjoncturelle, pas de soutien immédiat, pas de filet de protection. Autrement dit, vous reconnaissez la difficulté, mais vous laissez les ménages seuls face à la facture.

C'est là toute l'ambiguïté de votre majorité. D'un côté, Les Engagés expliquent qu'il faut des aides ciblées et un amortisseur. De l'autre, le Gouvernement auquel ils participent répond qu'il n'y aura rien, au nom de la prudence budgétaire.

Il faut clarifier. La majorité considère-t-elle que les ménages doivent être protégés maintenant, ou uniquement dans 10 ans via des mesures structurelles ? Soutenez-vous, oui ou non, la mise en place de mécanismes d'amortissement – même ciblés – pour le mazout, le carburant ou les factures énergétiques ?

Êtes-vous prête à apporter au Comité de concertation des mesures concrètes, comme la limitation des hausses ou la mobilisation des surprofits ? Surtout, comment justifiez-vous cette inaction alors que la Wallonie est la Région la plus exposée ? J'attends évidemment des éléments de réponse de votre part.

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Mesdames les Députées, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire au sein de cette Commission, notamment en réponse à une question de M. Bastin, le Gouvernement wallon reste très attentif à l'évolution des marchés de l'énergie et à leurs impacts sur les concitoyens. Une réponse

publique massive et généralisée n'est pas envisageable à ce stade, tout simplement parce que l'on n'en a ni les leviers ni les moyens. La stratégie repose sur la prudence budgétaire, sur le ciblage des interventions et sur le renforcement des politiques structurelles, et ce, d'autant plus que la situation reste en grande partie conjoncturelle.

Nous saluons la décision du Gouvernement fédéral de mettre en place un dispositif ciblé d'aide pour les ménages vulnérables et les travailleurs, dont les frais de déplacement augmentent. Dans ce contexte, dans le cadre de la politique énergétique wallonne, il apparaît pertinent de privilégier des réponses structurelles plutôt que des mesures ponctuelles. Je me suis déjà largement exprimée à ce sujet et je vous invite à relire mes différents propos.

En ce qui concerne votre question relative aux recettes ETS. Les recettes issues des enchères ETS1, au niveau belge, représentent des montants estimés à environ 4,7 milliards d'euros sur la période 2023-2030, avec une forte variabilité annuelle selon le prix du carbone. À titre indicatif, elle s'élève à environ 754 millions d'euros en 2023, 539 millions d'euros en 2024, 487 millions d'euros en 2025 et environ 439 millions d'euros attendus en 2026.

En l'absence d'accord de coopération, ces montants ne sont pas juridiquement répartis entre les entités. Les chiffres avancés restent des estimations et la part revenant à la Wallonie ne peut donc pas être confirmée officiellement à ce stade.

Les discussions sur le *burden sharing* sont en cours à la commission nationale Climat. Comme je l'ai dit tout à l'heure, elle est présidée, depuis le 1^{er} janvier, par la Flandre et en charge de faire des propositions.

Pour rappel, la Wallonie a présidé cette commission en 2025 et, à ce titre, elle a lancé les négociations sur le *burden sharing*. Dans le cadre de cette présidence, nous avons contribué à plusieurs avancées. On a mené à bien les négociations sur le fonds social Climat qui ont dû se faire de manière anticipée due à l'échéance de la Commission pour rendre le fameux plan social Climat. On a également finalisé l'élaboration d'un outil qui pourra servir de base aux discussions, en permettant à chaque entité de faire des scénarios sur base de données et de modalités de calcul communes.

Enfin, sous notre impulsion, un groupe de travail administratif *Burden sharing* a été mandaté au sein de la CNC pour accompagner techniquement les discussions politiques. Deux réunions ont déjà eu lieu, mais nous attendons à présent les propositions plus détaillées de la Flandre, comme je l'expliquais tout à l'heure. La Wallonie s'y est préparée et elle dispose d'arguments objectifs de négociation.

Ces discussions portent sur la répartition des objectifs climatiques européens, pas uniquement les

recettes, mais bien les objectifs : réduction d'émissions, le renouvelable, l'efficacité énergétique et la répartition des recettes – ETS1, ETS2, CBAM, le fonds social Climat de l'ETS2 et le rôle de chaque entité et leurs niveaux respectifs de responsabilité.

Ces volets étant étroitement liés, un accord global conditionne la répartition des recettes. La position de la Wallonie sera structurée et objectivée :

- défense de critères de répartition transparents et vérifiables ;
- volonté d'une responsabilisation équilibrée des entités ;
- appui sur des outils de modélisation pour objectiver les scénarios.

La Wallonie reste ouverte à des avancées pragmatiques, mais constate, à ce stade, une préférence d'autres entités pour un accord global, ce qui ralentit le processus.

En parallèle, le Fédéral a décidé de mobiliser 944 millions d'euros entre 2025 et 2029, dont 45 %, c'est-à-dire 425 millions d'euros, sont destinés aux Régions via le mécanisme CISAF pour soutenir les entreprises. Sa mise en œuvre reste elle aussi liée à une logique de *burden sharing*, notamment pour la clé de répartition entre les Régions.

Le Gouvernement wallon veillera à ce que l'ensemble des recettes carbone soient prioritairement affectées à la protection des ménages face au coût de l'énergie, au soutien aux indépendants et aux PME et à la transition énergétique et industrielle.

Ces priorités s'inscrivent d'ailleurs pleinement dans les exigences européennes d'utilisation de recettes ETS à des fins climatiques et énergétiques.

Vous l'aurez compris, la situation actuelle s'explique par la nature globale et complexe du *burden sharing*. La priorité du Gouvernement est bien de sécuriser un accord équilibré qui permet de débloquer des moyens dans des conditions juridiquement solides et favorables aux intérêts wallons.

En ce qui concerne vos questions relatives aux recettes du fonds wallon Kyoto et du fonds Énergie, au niveau wallon, leur programmation sera prochainement soumise au Gouvernement wallon. S'agissant des recettes, comme expliqué précédemment, le fonds Kyoto n'a encore perçu aucune recette en 2026, ce qui limite fortement la mobilisation de ce fonds pour l'exercice concerné.

En ce qui concerne le fonds Énergie, les recettes perçues à ce jour s'élèvent, en 2026, à 3 079 000 euros. Toutefois, les réserves actuellement disponibles sur ce fonds ne permettraient pas de dégager des marges budgétaires suffisantes pour mettre en œuvre les dispositifs susceptibles de répondre au contexte actuel de hausse des prix de l'énergie. Je rappelle par ailleurs

que ce n'est pas l'orientation de ce Gouvernement, qui souhaite répondre à la crise par des mesures structurelles.

Je répondrai par écrit à la question de M. Collignon.

En ce qui concerne la norme énergétique régionale, il importe de clarifier que la réflexion en cours en Wallonie est bien distincte du dispositif fédéral. Celle-ci s'inscrit dans le cadre plus large de la stratégie intervectorielle, actuellement en cours d'élaboration, dont la concrétisation est attendue au second semestre de cette année. À ce stade, il s'agit d'un travail stratégique visant à poser un cadre cohérent et durable plutôt que de définir immédiatement un mécanisme isolé. Le Gouvernement partage pleinement le besoin de visibilité exprimé par les entreprises. Il fait le choix d'apporter cette visibilité dans un cadre structuré et solide, qui sera présenté dans les prochains mois, pour garantir la stabilité, la lisibilité et la compétitivité pour l'ensemble du tissu économique wallon.

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

Mme Christie Morreale (PS). – Merci pour les quelques éléments de réponse, même si j'ai l'impression que, par rapport aux très nombreuses questions que j'ai posées, il y en a qui n'ont pas donné de réponse, je pense notamment aux blocages sur le *burden sharing*, pour n'en citer qu'un. Je transformerai les questions pour lesquelles je n'ai pas eu de réponse en questions écrites.

J'ai bien entendu trois choses que vous dites depuis des mois : vous êtes attentifs, pas de mesures généralisées, et il faut des mesures ciblées. OK. À la fin de votre intervention, vous dites qu'ils auront une visibilité dans quelques mois. C'est maintenant que la difficulté se présente, c'est maintenant pour les travailleuses et les travailleurs. Se rend-on compte de ce qu'est une travailleuse qui est aide familiale, ou qui travaille dans le secteur des titres-services et qui gagne 14 euros ou 15 euros de l'heure ? Se rend-on compte que l'on fait payer 6 euros de l'heure ou 4 euros de l'heure quelqu'un qui fait des garderies scolaires, qui va jusqu'à l'école avec sa voiture, qui rentre chez elle, qui revient à midi, puis qui revient à 16 heures ? Cela lui coûte plus cher d'aller travailler et d'utiliser du mazout, que les heures qu'elle est payée là-bas. Il y a un problème. Veut-on pénaliser le travail ?

Je sais que vous avez déjà travaillé sur la non-indexation des salaires avec des blocages pour ceux qui avaient plus de 4 000 euros. Maintenant, on s'attaque à tous les travailleurs, en ce compris ceux qui doivent se déplacer. On a dit au Fédéral : « On prend des mesures au mois de mai ». On est le 15 mai, il n'y a toujours aucune mesure. On parle de travailleurs qui doivent, à la fin du mois et à chaque fois qu'ils remplissent leur cuve, faire le plein d'essence ou de mazout. Ce n'est pas acceptable.

Que puis-je dire à l'entreprise logistique qui doit faire les trajets entre l'aéroport de Liège et ses opérateurs en permanence pour amener du matériel ? Cela achemine de manière importante. Que puis-je dire à ces travailleuses, à toutes ces entreprises et PME dont les prix flambent en raison des conséquences énergétiques ?

Venir leur dire qu'ils auront une réponse dans plusieurs mois, ce n'est pas ce que l'on attend d'un gouvernement régional. Se dire que c'est la Flandre qui a l'organisation de la présidence, et que l'on attend, à un moment donné, dites-leur quelle est la situation en Wallonie. Ce n'est pas parce qu'ils n'ont pas la même situation qu'il ne faut pas agir. Ce n'est pas parce que l'on n'a pas la présidence que l'on ne doit pas réagir non plus.

Qu'attend-on ? Une réponse ? Cela fait 22 mois que la majorité est à la manœuvre sur ce qu'il faut faire par rapport aux PME qui vont déjà extrêmement mal.

On a cassé la machine économique dans le secteur de la construction, on enlève la rénovation et l'on enlève les primes à l'investissement dans les villes et communes. Les logements neufs ne se vendent plus, alors qu'ils sont diversifiés dans les entreprises de la construction. Ils sont en grande difficulté et il n'y a pas de réponse.

Que fait-on fait en matière de justice, ce qui pourrait être une deuxième réponse, par rapport aux surprofits ? La Belgique et la Wallonie peuvent-elles dire : « Je sais qu'il y a des surprofits et des personnes qui tirent profit de bénéfices plantureux sur le dos des gens et des États. Je veux aller chercher des surprofits. Je vais soutenir l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, le Portugal et l'Autriche » ? Non, il n'y a pas de réponse là-dessus.

Peut-on protéger les Wallons et les Wallonnes, les travailleurs, les familles, les pensionnés et les petits indépendants ? Peut-on avoir une maîtrise publique ? Pourquoi notre idée d'avoir un fournisseur public d'énergie n'est-elle pas acceptable ? Pourquoi ce qui est acceptable et ce que vous défendez au MR sur le nucléaire ne peut pas être acceptable sur l'énergie ? Cela permettrait à la fonction publique, aux CPAS, aux communes, aux écoles, aux logements publics et aux hôpitaux d'être protégés par rapport aux aléas.

Des solutions, il y en a. C'est une question de choix politique, de priorités, de courage et de créativité. À ce stade, on ne les voit pas.

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

Mme Özlem Özen (PS). – Madame la Ministre, j'ai l'impression que j'entends toujours le même discours, à savoir que vous restez attentive, qu'il s'agit de prudence budgétaire, que ce seront des réponses structurelles et non pas des aides ciblées. Encore faudra-t-il vous mettre

d'accord avec votre partenaire de majorité. En attendant, il n'y a aucune solution.

On dit au citoyen qu'il doit isoler sa maison, qu'il faut qu'il change de système de chauffage ou qu'il doit moins prendre sa voiture. C'est très bien, mais, quand on vit dans une maison mal isolée, que l'on se chauffe au mazout et que l'on doit prendre sa voiture pour aller travailler – non pas par confort, mais parce que le maillage ne permet pas d'utiliser le transport en commun comme il le faut, surtout dans des zones rurales –, comment fait-on ?

Les pleins sont repoussés, les factures continuent à tomber et les familles comptent tout au centime près. Pendant ce temps, d'un côté, la majorité dit qu'il y aura des aides ciblées et, de l'autre, le Gouvernement répond qu'il n'y aura rien. La Wallonie est la Région la plus exposée et elle doit être mieux protégée. Pourtant, il n'y a aucune mesure concrète. Les citoyens sont seuls et abandonnés face à la crise. Vous avez littéralement abandonné les citoyens. Demain, le prix de l'essence dépassera le seuil historique des 2 euros au litre, ce qui est une catastrophe.

**Question orale
de Mme Christie Morreale
à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du
Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,
sur « le blocage, le pilotage, le financement et la
crédibilité caractéristiques de la stratégie
énergétique wallonne »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Morreale à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « le blocage, le pilotage, le financement et la crédibilité caractéristiques de la stratégie énergétique wallonne ».

La parole est à Mme Morreale pour poser sa question.

Mme Christie Morreale (PS). – Madame la Ministre, en mars dernier, vous me confirmiez que la stratégie énergétique intervectorielle wallonne était en préparation. Ce travail a fait l'objet d'un marché public attribué à un bureau d'expertises chargé d'élaborer une analyse approfondie du mix énergétique optimal qui intègre les coûts, les technologies et les impacts pour les ménages et les entreprises. Quel opérateur a-t-il remporté ce marché ? Quel est le coût budgétaire exact de cette mission ? Quelles conclusions ont-elles été remises ?

Selon des informations du secteur, l'étude repose sur une modélisation incluant des scénarios d'optimisation économique ainsi que des simulations d'impact sur le prix de l'énergie et les émissions. Malgré

l'investissement public et l'urgence énergétique actuelle, il nous revient que ce dossier semble aujourd'hui sans pilotage clair et sans avancée visible. Dans un contexte de crise énergétique et de forte volatilité des prix, cette absence de cap ne pose-t-elle pas un problème majeur ? En effet, s'il n'y a pas d'orientation stratégique, les gestionnaires de réseaux, les entreprises et les ménages ne pourront pas disposer de la visibilité nécessaire.

Quel est l'état d'avancement réel de cette stratégie intervectorielle ? Confirmez-vous l'existence d'un ralentissement ou d'un blocage dans son élaboration ? Si oui, pourquoi ? Quel est le calendrier précis de la finalisation et de la publication ? Qui en assure le pilotage politique et administratif ?

Enfin, comment garantissez-vous que cette stratégie permettra une énergie durable – ou, en tout cas, décarbonée –, abordable et souveraine, sans faire peser le coût de l'inaction sur les ménages et les PME ?

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Madame la Députée, le marché public auquel vous faites allusion est divisé en trois lots. Le lot relatif à l'établissement de la stratégie intervectorielle a été attribué au groupe formé par la société anonyme Climact et l'ASBL ICEDD pour un montant de 1 618 000 euros, TVA comprise.

La première phase de cette mission vise la rédaction d'un rapport et le développement d'un outil de pilotage à l'échelle régionale, ainsi que la rédaction d'un projet de stratégie sur la base des hypothèses données par le cabinet. Il y aura différents scénarios, bien entendu. Ce rapport est en cours d'analyse par mes équipes. Nous prévoyons une présentation au Gouvernement wallon au cours du second semestre 2026. Nous pourrions alors consulter les parties prenantes, intégrer des paramètres plus détaillés et finaliser la stratégie intervectorielle.

L'outil de pilotage permettra, entre autres, d'identifier les indicateurs chiffrés qui serviront au suivi et à l'évaluation de l'atteinte de nos objectifs climatiques.

Il n'y a pas de blocage dans ce dossier. Il s'agit d'une matière complexe qui nécessite de mener les analyses et les arbitrages requis de manière apaisée.

Cette réforme est naturellement pilotée par mes équipes avec l'appui de l'administration de l'énergie. L'outil de pilotage nous permettra d'identifier les actions à entreprendre dans le respect de nos objectifs climatiques et énergétiques et dans le souci d'une utilisation efficiente des ressources publiques. On doit œuvrer pour obtenir une énergie abordable, décarbonée et souveraine en soutenant le déploiement du

renouvelable, en favorisant les investissements économiseurs d'énergie et en nous appuyant sur la relance de la filière nucléaire.

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

Mme Christie Morreale (PS). – Madame la Ministre, vous m'avez dit qu'il y avait trois lots, dont Climact, en association, pour 1,6 million d'euros, mais je n'ai pas entendu les deux autres.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – La question portait sur la stratégie que j'ai décrite, ce qui correspond au lot 1. Les autres lots portent sur d'autres thèmes.

Mme Christie Morreale (PS). – Merci pour les informations. Au second semestre, quand vous aurez le rapport, je ne manquerai pas de demander s'il peut y avoir une petite présentation de celui-ci au Parlement.

Question orale

de **M. Laurent Devin**

à **Mme Cécile Neven**, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « l'impact de la réforme du dispositif des aides à la promotion de l'emploi (APE) en matière de politique du logement »

Question orale

de **Mme Özlem Özen**

à **Mme Cécile Neven**, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « la réforme des aides à la promotion de l'emploi (APE) concernant les départements de l'énergie et du climat »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les questions orales à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, de :

- M. Devin, sur « l'impact de la réforme du dispositif des aides à la promotion de l'emploi (APE) en matière de politique du logement » ;
- Mme Özen, sur « la réforme des aides à la promotion de l'emploi (APE) concernant les départements de l'énergie et du climat ».

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

M. Laurent Devin (PS). – Madame la Ministre, le Gouvernement wallon a adopté en première lecture le décret visant à abroger le décret APE au 1^{er} janvier 2027.

Chaque ministre fonctionnel étant appelé à prendre une base décrétole complémentaire à la réforme portée par le ministre Jeholet afin de traduire l'octroi des moyens APE vers les divers acteurs une fois le décret

chapeau adopté, comment préparez-vous cette réforme concernant la politique du logement ?

Avez-vous chargé vos services de préparer les décrets fonctionnels attendus ? Si oui, quelles sont les balises données ?

Aujourd'hui, à combien s'élèvent les enveloppes APE dédiées au logement ? Combien d'équivalents temps plein et de travailleurs cela représente-t-il ?

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

Mme Özlem Özen (PS). – Madame la Ministre, pour compléter les questions de M. Devin, je souhaiterais vous en poser d'autres : en matière d'énergie et de climat, les décrets fonctionnels attendus sont-ils déjà en préparation ? Si oui, quels sont les états d'avancement et les balises qui sont envisagées concernant ces compétences spécifiques ?

Aujourd'hui, à combien s'élèvent les enveloppes APE dédiées à cette matière ? Combien d'équivalents temps plein et de travailleurs cela représente-t-il ?

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Monsieur et Madame les Députés, je vous informe que le cadastre est en cours de consolidation pour identifier prioritairement les budgets qui sont concernés par le transfert vers chaque ministre fonctionnel. Cette démarche vise également à identifier précisément les employeurs concernés par une subvention APE et à déterminer, pour chacun d'eux, la compétence fonctionnelle la plus appropriée pour l'y associer.

Ce travail s'effectue sur base des informations en la possession des services du FOREm et des différentes administrations, mais aussi des employeurs eux-mêmes, puisqu'ils ont été consultés fin de l'année 2025 à ce sujet. De mon côté, je suis particulièrement attentive à la situation des employeurs qui bénéficient actuellement de la subvention APE dans les domaines du logement, de l'énergie, du climat et du développement durable, qui relèvent de ma compétence.

Toutefois, je souhaite vous rassurer sur le fait que je veillerai à ce que la répartition des anciens moyens APE dédiés à mes compétences se fasse de manière transparente et objective. Il faut cependant attendre le cadastre.

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

M. Laurent Devin (PS). – Je prends acte de la réponse de Mme la Ministre.

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

Mme Özlem Özen (PS). – Madame la Ministre, ce fameux cadastre est donc en cours de consolidation. Cependant, je ne comprends pas que cela fait un an et demi que l'on discute de cette réforme APE et, à sept mois de l'entrée en vigueur de cette réforme, personne n'est capable de dire ce qu'il adviendra des financements. Les APE, c'est quand même 70 000 emplois ; ce sont donc 70 000 personnes directement touchées par cette réforme des APE, directement plongées dans l'incertitude, l'angoisse. Je suis interpellée quasi chaque semaine par des personnes qui me demandent ce qu'il va advenir, s'ils vont pouvoir garder leur poste, leur emploi, s'ils vont pouvoir continuer à accomplir des missions. En fait, on en sait toujours rien. Gouverner c'est prévoir et, ici, il y a quand même un manque de transparence à l'égard des citoyens surtout, et des parlementaires aussi. Vous n'allez pas me dire que, à sept mois de la mise en œuvre de cette réforme. Je pense que vous n'avez pas anticipé. Je ne dis pas cela que pour vous ; on a posé ces questions à l'ensemble des ministres et aucun ne nous a donné de réponse concrète et satisfaisante.

**Question orale
de Mme Özlem Özen
à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du
Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,
sur « la situation inquiétante des indépendants
du secteur de l'HORECA en difficulté
énergétique »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Özen à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « la situation inquiétante des indépendants du secteur de l'HORECA en difficulté énergétique ».

La parole est à Mme Özen pour poser sa question.

Mme Özlem Özen (PS). – Madame la Ministre, le secteur HORECA wallon, composé majoritairement de petits indépendants et de PME, subit de plein fouet la crise énergétique de 2026. Les fédérations alertent avec la hausse des factures d'énergie, une marge érodée, une consommation à la baisse.

Quelle est votre analyse ? Quelles sont les mesures spécifiques d'économie d'énergie en termes de rénovation d'équipements sobres, d'audits subventionnés, de récupération de chaleur actuelle ? Prévoyez-vous un renforcement de celle-ci le cas échéant ? Quel dispositif d'urgence mettez-vous en place pour un soutien rapide aux indépendants du secteur avant l'été ? Quelle coordination concrète avez-vous avec votre collègue ministre de l'Économie pour aider au mieux ce secteur ? Quelles mesures avez-vous prises concrètement avec M. Jeholet pour soutenir ce secteur qui est aujourd'hui en grande difficulté ?

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Madame la Députée, je suis consciente des difficultés rencontrées par le secteur HORECA. Il s'agit d'un secteur avec un usage de l'énergie qui est parfois intensif, à des moments ciblés, peu compressibles – cuisson, froid, ventilation –, ce qui le rend vulnérable aux hausses de prix. Dans un tissu qui est composé essentiellement de petites structures, cette situation se traduit par une pression immédiate sur les marges et la trésorerie.

Cependant, au-delà de l'urgence, cette crise révèle surtout une réalité : la maîtrise de l'énergie devient une condition de survie économique pour ces établissements, mais aussi pour de nombreux autres secteurs. Face à ce constat, ma priorité est claire : il faut agir là où l'impact est le plus rapide et le plus durable, sur la consommation elle-même. C'est tout le sens du dispositif AMUREBA, qui existe depuis 2022 et que nous avons continué à renforcer et à structurer.

Nous finançons massivement les audits énergétiques des entreprises pour ne laisser aucun acteur à l'écart. Ces audits ne sont pas théoriques, ils permettent d'identifier très concrètement où agir, qu'il s'agisse des équipements de cuisine, de froid, de récupération, de chaleur. Notre approche se veut pragmatique et articulée autour d'un diagnostic global, une priorisation des actions utiles et surtout un passage à l'action. On a déjà levé de nombreuses barrières à l'accès de ces subventions, en réduisant par exemple le délai d'octroi pour un audit énergétique à un maximum de sept jours.

Aujourd'hui, nous concentrons nos efforts sur différents points d'amélioration avec une révision de la base légale pour intégrer notamment un *fast track* dans l'accompagnement de la concrétisation des projets, une simplification de la méthodologie pour les PME hors convention carbone, pour que les rapports d'audit et d'étude correspondent mieux aux attentes des PME et puissent être réalisés dans des délais plus courts. Le dispositif AMUREBA permet déjà d'apporter un soutien rapide aux PME, en finançant jusqu'à 75 % des audits énergétiques qui identifient immédiatement des actions concrètes d'économie d'énergie. Ces actions, souvent simples et à retour rapide, peuvent générer des gains immédiats de trésorerie.

Toutefois, ce dispositif reste aujourd'hui sous-utilisé par le secteur HORECA. La priorité est donc d'en renforcer fortement la promotion et l'accès auprès des indépendants.

L'urgence consiste avant tout à activer massivement un outil déjà disponible et opérationnel. AMUREBA permet une lecture technique fiable des consommations. Il identifie des solutions concrètes adaptées à chaque entreprise. Pour aider les entreprises à financer ces

solutions, la Région dispose d'une série de dispositifs pilotés par mon collègue Pierre-Yves Jeholet. Pour toute information complémentaire, je vous renvoie vers ce dernier.

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

Mme Özlem Özen (PS). – Madame la Ministre, je vous remercie pour votre réponse. Vous le savez, depuis le début de l'année, les prix de l'énergie flambent. Dans l'HORECA, pour un restaurant ou un café – je sais de quoi je parle parce que mon papa avait un café, c'est un petit indépendant – ou pour une frieterie, par exemple, l'énergie c'est partout. C'est dans les cuisines, les frigos, la ventilation, le chauffage, les machines qui tournent en continu toute la journée. Sauf que ces indépendants ont des marges déjà très faibles. Ils ne peuvent pas simplement augmenter tous les prix parce que les clients font attention à leurs dépenses, le pouvoir d'achat diminuant. Beaucoup se retrouvent dans le rouge avec le couteau sous la gorge. Je ne parle pas de grandes entreprises qui sont capables d'attendre ; on parle de petits patrons, de PME, des familles, parfois d'emplois locaux. Il faut aider à investir dans du matériel moins énergivore, dans des audits, dans la récupération de chaleur. Il faut aussi une réponse rapide, Madame la Ministre, avant l'été.

Question orale

de Mme Özlem Özen

à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « l'indemnisation effective, le non-recours au droit et le dispositif adapté aux professionnels dans le dossier de la coupure de gaz à Mons en février 2026 »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Özen à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « l'indemnisation effective, le non-recours au droit et le dispositif adapté aux professionnels dans le dossier de la coupure de gaz à Mons en février 2026 ».

La parole est à Mme Özen pour poser sa question.

Mme Özlem Özen (PS). – Madame la Ministre, après la coupure de gaz à Mons en février dernier, un message rassurant sur l'indemnisation a été divulgué, notamment lors de l'audition d'ORES. Pourtant, sur le terrain, la Ville de Mons et des professionnels décrivent une situation plus nuancée : des non-recours, des démarches jugées dissuasives et un forfait de 200 euros perçus comme inadaptés pour les indépendants, les commerces et l'HORECA au regard des pertes subies.

La CWaPE a par ailleurs rappelé que le décret Gaz ne prévoit pas, contrairement à l'électricité, un

mécanisme d'indemnisation forfaitaire pour ce type d'interruption et que le traitement se fait surtout au cas par cas. Notre groupe a déposé une proposition de décret pour instaurer, dans le décret Gaz, une indemnisation forfaitaire en cas d'interruption non planifiée, différenciée entre clients résidentiels et professionnels, avec un recours au SRME en cas de contestation. Quelle est votre analyse ?

Quels sont les chiffres consolidés avec une ventilation ménages-professionnels pour les personnes concernées, indemnisées, les dossiers en cours, les refus, les délais moyens ? Quels sont, pour les professionnels, le nombre de dossiers « forfait » et « dommage réel », les montants moyens et les principaux motifs de non-recours ?

Qu'en est-il de votre décision et de votre calendrier pour adapter le dispositif et soutenir une solution structurelle dans le décret Gaz avec différenciation et simplification ?

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Madame la Députée, en ce qui concerne l'indemnisation proposée par ORES à la suite de l'incident de Mons, ORES nous informe que, au 13 mai, ils ont reçu 5 027 demandes fondées d'indemnisation. Parmi celles-ci, 4 538 demandes concernent des clients résidentiels. Dans ce cas, le versement de l'indemnité de 200 euros intervient dans un délai de 30 jours de la demande. Quatre cent quatre-vingt-neuf demandes concernent des clients professionnels, parmi lesquels 18 % ont opté pour le forfait de 200 euros. Le montant moyen des indemnités hors forfait ne peut être établi à ce stade, dans la mesure où, pour les dommages plus importants, une expertise contradictoire est souvent nécessaire et pour la plupart encore en cours.

Au-delà des chiffres, il y a lieu de noter qu'ORES a mis en place plusieurs mesures pour accompagner les clients non digitalisés ou rencontrant des difficultés à compléter les documents mis en ligne : il s'agit d'une permanence dans les bureaux communaux pour permettre aux clients qui le souhaiteraient d'obtenir une assistance pour compléter les documents ainsi que d'une accessibilité accrue du formulaire de demande d'indemnisation ou la communication facilitée d'une version papier.

En ce qui concerne une réforme du mécanisme d'indemnisation, en particulier la proposition du groupe PS, comme j'ai déjà eu l'occasion de le préciser en commission, le 7 avril dernier, il existe manifestement des raisons valables de différencier les régimes d'indemnisation des marchés de l'électricité et du gaz. Je vous renvoie à mes propos complets à ce sujet. Nous envisageons d'inclure cette réforme dans un avant-

projet de décret portant dispositions diverses en matière d'énergie, qui pourrait être présenté en première lecture au Gouvernement cette année encore.

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

Mme Özlem Özen (PS). – Madame la Ministre, je vous remercie pour vos éléments de réponse. À Mons, le vrai sujet n'est pas l'annonce d'une indemnisation, c'est surtout ce qui arrive quand les gens essaient d'obtenir cette indemnisation. Si une partie des victimes n'a pas introduit de dossier, ce n'est pas parce qu'elles n'ont pas subi de dégâts ; c'est parce que la procédure est trop lourde, trop floue et trop décourageante.

Pour les commerçants, vous avez dit que 439 commerçants ont obtenu une indemnisation de 200 euros. Quand on perd plusieurs jours d'activités, de marchandises ou de clients, c'est une indemnisation symbolique. Ce sont des cacahuètes. On ne peut pas en plus demander à un restaurateur en pleine crise de jouer au juriste et au comptable pour prouver chaque perte.

Mons a malheureusement montré qu'il y avait une faille dans le système ; il faut maintenant essayer de la corriger. Notre proposition est sur la table ; elle se veut constructive et ouverte au débat. Nous voulons une règle claire dans le décret Gaz, avec un montant adapté, une procédure simple et un recours possible pour les victimes qui n'arrivent pas à l'obtenir. Ce n'est pas vraiment une aide.

M. le Président. – On va en rester là. Je rappelle que le timing s'affiche devant vous sur l'écran. Je sais qu'une minute c'est court, mais « de wet is de wet ».

Question orale
de M. Jean-Jacques Cloquet
à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du
Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,
sur « les installations électriques non déclarées
et la stabilité du réseau »

Question orale
de M. Nicolas Janssen
à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du
Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,
sur « la place des batteries domestiques dans la
réforme du soutien à la rénovation »

Question orale
de M. Yves Evrard
à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du
Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,
sur « le développement du stockage d'énergie et
la gestion de la congestion des réseaux de
distribution en Wallonie »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les questions orales à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, de :

- M. Cloquet, sur « les installations électriques non déclarées et la stabilité du réseau » ;
- M. Janssen, sur « la place des batteries domestiques dans la réforme du soutien à la rénovation » ;
- M. Evrard, sur « le développement du stockage d'énergie et la gestion de la congestion des réseaux de distribution en Wallonie ».

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

M. Jean-Jacques Cloquet (Les Engagés). – Madame la Ministre, le décret Électricité impose de déclarer toute installation susceptible d'avoir un impact sur le réseau électrique, qu'il s'agisse de panneaux photovoltaïques, de batteries domestiques ou de bornes de recharge.

Cette obligation répond d'abord à un enjeu technique : permettre aux gestionnaires de réseau de distribution de disposer d'une vue correcte des injections et prélèvements afin de dimensionner le réseau, d'éviter les problèmes de tension et d'accompagner le développement du photovoltaïque et de la mobilité électrique.

Or, plusieurs installations demeurent non déclarées. En Flandre, 19 000 ménages ont été sanctionnés en 2024 pour déclaration tardive. En Wallonie, les GRD semblent privilégier la sensibilisation, sans disposer d'un véritable pouvoir de sanction. ORES indique notamment découvrir certaines installations lors d'interventions sur le terrain, tandis que Resa recense plusieurs alertes d'injection inattendue et des procédures de régularisation en cours.

Disposez-vous d'une estimation du nombre d'installations photovoltaïques, batteries domestiques ou bornes de recharge non déclarées en Wallonie ? Quel impact ces installations « fantômes » peuvent-elles avoir sur la stabilité et le dimensionnement du réseau électrique wallon ? Le Gouvernement envisage-t-il de renforcer le dispositif actuel, notamment par des mécanismes de contrôle ou de sanction, tout en maintenant une approche pédagogique auprès des citoyens ? Enfin, comment le déploiement des compteurs communicants d'ici 2029 permettra-t-il d'améliorer l'identification de ces installations et la gestion du réseau ?

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

M. Nicolas Janssen (MR). – Madame la Ministre, la transition énergétique s'accompagne d'une électrification croissante des usages. Vu la question jointe, j'en viens au volet sur les batteries domestiques qui représentent une solution prometteuse pour soutenir la stabilité du réseau. En permettant de stocker localement l'énergie produite et de la restituer ultérieurement, elles contribuent à lisser les pics d'injection et à mieux aligner production et consommation.

Au-delà de l'optimisation individuelle de l'autoconsommation, leur déploiement à plus grande échelle pourrait participer à une gestion plus flexible et résiliente du réseau basse tension, tout en réduisant les besoins d'investissements lourds dans les infrastructures.

Dès lors, le Gouvernement a-t-il évalué la contribution potentielle de ces équipements à la stabilité du réseau basse tension, ce qui permettrait de réduire les investissements de renforcement de réseau ? Dans le cadre de la réforme du soutien à la rénovation prévue pour octobre, notamment du projet de prêt à taux zéro destiné à encourager les investissements dans la rénovation, le Gouvernement envisage-t-il d'inclure explicitement les batteries domestiques parmi les équipements éligibles ?

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

M. Yves Evrard (MR). – Madame la Ministre, la multiplication des projets d'énergies renouvelables et l'électrification progressive des usages mettent de plus en plus sous tension le réseau de distribution. C'est une réalité quotidienne. Face à ces évolutions, fort heureusement, des solutions de stockage d'énergie émergent afin de mieux équilibrer production et consommation d'électricité.

À cet égard, je voudrais citer le projet développé en Flandre, notamment en lien avec le gestionnaire de réseau Fluvius, qui illustre le potentiel de parc de batteries raccordées directement au réseau de

distribution. Ces installations permettent de stocker l'électricité lors de périodes de forte production et de la restituer lors de pics de consommation, parfois dans la même journée, contribuant ainsi à limiter les phénomènes de congestion. Ce type de solution semble particulièrement pertinent au regard des défis actuels rencontrés par les réseaux, notamment en lien avec l'intégration croissante des énergies renouvelables.

Dans quelle mesure des projets similaires de stockage d'énergie à l'échelle du réseau de distribution sont-ils envisagés ou soutenus en Wallonie ? Comment le Gouvernement wallon entend-il accompagner le développement de solutions de stockage innovantes afin de limiter les phénomènes de congestion du réseau ? Avez-vous prévu des mécanismes de soutien ou de cadre réglementaire spécifique pour favoriser ce type d'infrastructure ?

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Messieurs les Députés, concernant l'obligation de déclaration des installations, vos questions rejoignent des préoccupations que j'ai déjà eu l'occasion d'aborder dans le cadre de questions parlementaires antérieures. Je vous renvoie aux éléments de réponse que j'ai fournis précédemment, notamment en réponse à la question orale du député Fontaine en commission du 10 mars 2026.

Dans le cadre de la réforme du soutien à la rénovation, les batteries domestiques ne seront pas reprises parmi les équipements éligibles. En ce qui concerne ces fameuses batteries domestiques, nous n'avons pas d'évaluation précise de l'impact que ces installations auront sur une diminution des coûts de renforcement du réseau, mais nous savons que celui-ci sera positif.

Concernant les grands projets de parcs de batteries, plusieurs projets sont déjà raccordés ou en cours de développement. Nous supportons pleinement leur développement. Vous savez que vous avez adopté, fin d'année 2025, un décret sur les raccordements flexibles qui doit permettre le raccordement des parcs de batteries au réseau de distribution dans des conditions adaptées. Il existe actuellement un mécanisme de soutien fédéral, le fameux CMR, le mécanisme de rémunération de capacité, qui soutient des projets de stockage d'électricité sur le réseau de transport, suivant plusieurs modalités de temps de réponse. Plusieurs parcs de batteries sont repris dans ce mécanisme.

Il n'existe pas de mécanisme de soutien au niveau du réseau de distribution. Toutefois, vu le nombre très important de demandes de raccordement pour des parcs de batteries sur le réseau de distribution, il apparaît qu'un mécanisme de soutien n'est actuellement pas

nécessaire, les porteurs de projets se rémunérant sur les marchés de l'électricité en chargeant les batteries lorsque l'électricité est bon marché et en la réinjectant lorsqu'elle est chère.

Par rapport à l'aspect incitatif, il convient de rappeler que, en matière de tarification, c'est le régulateur wallon, la CWaPE, qui est compétent. Ainsi, la méthodologie tarifaire 2025-2029, établie par la CWaPE en concertation avec les GRD, introduit une nouvelle structure pour les tarifs de prélèvement sur le réseau de distribution basse tension, qui prévoit notamment une nouvelle configuration tarifaire appelée tarification incitative, la prise en compte du partage d'énergie au sein d'un même bâtiment et du stockage par batteries. Dans ce cadre, les installations exclusivement dédiées au stockage d'énergie sont exonérées du tarif de refacturation du transport, soit le tarif du réseau de transport qui est adapté à la distribution. Elles sont également exonérées des surcharges sur la distribution.

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

M. Jean-Jacques Cloquet (Les Engagés). – Il est essentiel de rassurer les citoyens. Déclarer une installation doit avant tout servir à garantir la stabilité et la sécurité du réseau, pas à alimenter une crainte de taxation future. Le développement massif du photovoltaïque, des batteries domestiques et des bornes de recharge est une excellente nouvelle, mais il impose une adaptation rapide des infrastructures. Les compteurs communicants et les outils numériques doivent permettre une gestion plus intelligente et plus proactive du réseau wallon.

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

M. Nicolas Janssen (MR). – À mon tour de vous remercier pour votre réponse, Madame la Ministre. J'ai bien pris note du fait que les batteries ne seraient donc pas reprises parmi les équipements éligibles.

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

M. Yves Evrard (MR). – Merci, Madame la Ministre, pour ces éléments de réponse. Je sais que vous avez beaucoup de pain sur la planche, et il y a encore quelques paramètres qui méritent d'être étudiés si je vous entends bien. On voit que l'évolution technologique avance à une vitesse VV prime. C'est de bon augure pour les solutions du futur.

Il est clair que la technologie, notamment de stockage des batteries, est vertueuse, à partir du moment où l'on dispose d'un réseau capable d'absorber les nouveaux projets.

Je me réjouis que l'on puisse aller dans cette direction. Ayez un œil attentif pour trouver le juste compromis entre le développement économique et le raccordement de parcs de stockage, qui sont aussi

consommateurs à certains moments et utilisateurs du réseau.

Question orale
de M. Jean-Jacques Cloquet
à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du
Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,
sur « le soutien des Wallons aux énergies
renouvelables »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Cloquet à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « le soutien des Wallons aux énergies renouvelables ».

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

M. Jean-Jacques Cloquet (Les Engagés). – Madame la Ministre, une ancienne enquête d'opinion réalisée par Ipsos pour la fédération Edora, met en évidence un soutien particulièrement fort des Wallons en faveur des énergies renouvelables. Selon cette enquête, 88 % des citoyens interrogés se déclarent favorables au développement des énergies renouvelables, avec un soutien marqué pour le photovoltaïque et, dans une moindre mesure, pour l'éolien. L'étude souligne également que les riverains vivant à proximité d'éoliennes sont généralement plus favorables à cette technologie que le reste de la population, ce qui semble démontrer qu'une meilleure connaissance concrète des installations contribue à réduire certains préjugés, liés notamment au bruit ou à l'intégration paysagère. Par ailleurs, près de 60 % des personnes interrogées déclarent déjà utiliser une forme d'énergie renouvelable à leur domicile avec un niveau de satisfaction élevé.

Malgré cela, une partie importante de la population continue à percevoir les énergies renouvelables comme coûteuses, notamment en raison des mécanismes de soutien invisibles sur les factures énergétiques.

Quelle analyse faites-vous de cette enquête d'opinion et du soutien manifestement important des Wallons envers le développement des énergies renouvelables ? Comment le Gouvernement wallon entend-il s'appuyer sur cette adhésion citoyenne pour accélérer le déploiement des différentes filières renouvelables dans notre Région ?

Pour terminer, des actions spécifiques sont-elles envisagées afin d'améliorer l'information et la sensibilisation du public concernant les coûts réels, les bénéfices économiques et les impacts concrets des énergies renouvelables ?

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Monsieur le Député, je vais être assez brève. L'adhésion de nos citoyens est en effet indispensable pour réussir notre transition énergétique.

Conformément à la DPR, vous le savez, nous actualisons le mix énergétique wallon en intégrant les contraintes techniques, économiques et climatiques pour doter la Région wallonne d'une stratégie et d'une vision à long terme pour son développement énergétique.

Nous prévoyons de présenter au Gouvernement wallon une première version de la stratégie intersectorielle au cours du second semestre 2026. Nous pourrions ensuite consulter les parties prenantes, intégrer leur retour, finaliser les outils de pilotage. C'est sur cette base solide que nous pourrions alors envisager des mesures de communication et de sensibilisation.

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

M. Jean-Jacques Cloquet (Les Engagés). – La transition énergétique ne pourra évidemment réussir qu'avec l'adhésion de la population. Ce soutien constitue une opportunité pour accélérer le développement des filières renouvelables de manière équilibrée et concertée.

Question orale
de M. Jean-Jacques Cloquet
à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du
Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,
sur « l'accélération du changement climatique
en Europe »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Cloquet à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « l'accélération du changement climatique en Europe ».

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

M. Jean-Jacques Cloquet (Les Engagés). – Madame la Ministre, un récent rapport publié par l'Organisation météorologique mondiale et le Centre européen pour les prévisions météorologiques à moyen terme rappelle que l'Europe est aujourd'hui la région du monde qui se réchauffe le plus rapidement, avec une hausse des températures deux fois supérieure à la moyenne mondiale.

L'année écoulée a été marquée par des records de chaleur, des sécheresses importantes, une baisse historique de l'enneigement, une fonte accélérée des glaciers, des incendies d'ampleur ainsi qu'une multiplication des phénomènes météorologiques extrêmes. Le rapport souligne également les

conséquences directes de ces évolutions sur la biodiversité, les ressources en eau, l'agriculture, les infrastructures et les populations.

Ces constats démontrent que le changement climatique n'est plus une menace lointaine, mais une réalité déjà visible et mesurable sur notre continent. Il rappelle aussi l'importance d'anticiper les conséquences de ces évolutions dans les politiques publiques régionales, tant en matière d'adaptation que de résilience des territoires.

Comment la Wallonie intègre-t-elle les dernières projections climatiques européennes dans sa stratégie de plan Air-Climat-Énergie et dans ses politiques d'adaptation ? Disposez-vous d'une évaluation actualisée des principaux risques climatiques pour la Wallonie dans les prochaines décennies, notamment concernant les sécheresses, les inondations, les vagues de chaleur et leurs impacts sur les infrastructures et les ressources en eau ?

Quelles mesures prioritaires le Gouvernement entend-il renforcer afin d'améliorer la résilience de nos régions face à l'intensification des événements climatiques extrêmes ?

Enfin, comment la Wallonie coopère-t-elle avec les autres niveaux de pouvoir et les institutions européennes afin d'assurer une réponse coordonnée face à cette accélération ?

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Monsieur le Député, la Wallonie intègre bien les constats issus des dernières projections climatiques européennes, notamment celles du service Copernicus. Ces constats sont également cohérents avec les analyses du GIEC et des rapports récents sur l'état du climat en Europe. Ils sont pris en compte dans le plan Air-Climat-Énergie et dans le diagnostic de vulnérabilité du territoire, dont je parlais tout à l'heure, qui est piloté par l'AWAC et qui s'appuie sur des scénarios cohérents avec des trajectoires de réchauffement global à +2, +3, +4 degrés et sur une approche intégrée des risques qui combinent aléas, exposition et vulnérabilité. Cette approche permet d'assurer une cohérence entre les projections climatiques internationales et leur traduction concrète à l'échelle du territoire wallon.

La Wallonie dispose aujourd'hui d'une évaluation actualisée et robuste des risques climatiques issus du diagnostic de vulnérabilité, finalisée en 2025, avec l'appui de plus de 40 experts. C'est un travail fondé sur plusieurs niveaux de réchauffement. Il a permis de produire plus de 700 cartes et une quarantaine d'indicateurs qui couvrent l'ensemble des secteurs : eau, agriculture, biodiversité, infrastructures, santé, et cetera. À ce jour, c'est l'analyse la plus complète et la plus

territorialisée des impacts du changement climatique en Wallonie, permettant d'objectiver les vulnérabilités et de prioriser les actions.

Les résultats et les cartes produites se trouvent sur le portail Climat de l'AWAC. Les résultats du diagnostic montrent une intensification significative des risques dans les prochaines décennies : augmentation du déficit hydrique, de sécheresse affectant les sols, agriculture, accroissement du ruissellement, du risque d'inondation – déjà important en Wallonie –, multiplication des vagues de chaleur et ainsi de suite. Ces évolutions auront également des impacts croissants sur les infrastructures, les ressources en eau, la santé des populations, ce qui renforce la nécessité d'une action anticipative et coordonnée.

Sur la base de ce diagnostic, plusieurs domaines d'action se dégagent. Ils portent sur la gestion de l'eau, l'aménagement du territoire, les infrastructures et les écosystèmes. C'est un travail d'analyse qui alimente directement l'élaboration en cours de la stratégie et du Plan wallon d'adaptation au changement climatique, dont la finalisation – on en a parlé tout à l'heure – est prévue pour octobre 2026. Ce cadre vise à structurer, de manière cohérente, l'ensemble des actions d'adaptation à l'échelle régionale, en priorisant les mesures les plus pertinentes au regard des vulnérabilités identifiées et en assurant leur mise en œuvre opérationnelle, notamment via des actions concrètes et planifiées. Il permettra aussi de renforcer la lisibilité et la coordination des actions menées par l'ensemble des acteurs publics et privés impliqués.

Au-delà des politiques régionales, la Wallonie s'inscrit dans une dynamique de coopération étroite entre niveaux de pouvoir. Elle participe activement aux travaux de la Commission nationale Climat – on en a parlé également – et aux initiatives de l'Union européenne en matière d'adaptation. Cette coopération permet notamment de partager des données, d'harmoniser des approches méthodologiques, de bénéficier des retours d'expériences, à l'échelle européenne. Elle est essentielle pour assurer la cohérence des politiques, le partage des données et des bonnes pratiques et le développement de réponses adaptées à des risques qui dépassent largement les frontières régionales.

La Wallonie dispose désormais d'un socle scientifique solide pour orienter son action. L'enjeu réside à présent dans la mise en œuvre effective des mesures d'adaptation ciblées et opérationnelles pour renforcer durablement la résilience du territoire et contribuer à une réponse coordonnée face à l'intensification des impacts. Cela suppose également d'assurer le suivi, l'évaluation et l'ajustement des actions dans le temps pour garantir leur efficacité face à un contexte climatique en évolution rapide.

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

M. Jean-Jacques Cloquet (Les Engagés). – La transition climatique représente une opportunité : innovation, rénovation énergétique, production locale d'énergie, résilience des territoires et développement de nouvelles filières économiques. Nous avons une responsabilité envers les générations futures : « Agir aujourd'hui pour limiter les conséquences de demain ».

**Question orale
de M. Jean-Jacques Cloquet
à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du
Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,
sur « le rôle des stations de transfert d'énergie
par pompage (STEP) dans la stratégie
énergétique wallonne »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Cloquet à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « le rôle des stations de transfert d'énergie par pompage (STEP) dans la stratégie énergétique wallonne ».

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

M. Jean-Jacques Cloquet (Les Engagés). – Madame la Ministre, le développement massif des énergies renouvelables et l'électrification croissante des usages renforcent les besoins en flexibilité et en stockage sur notre réseau électrique. Dans ce contexte, l'attention se porte aujourd'hui principalement sur les batteries. Pourtant, d'autres technologies de stockage de long terme existent et méritent également d'être considérées, notamment les stations de transfert d'énergie par pompage, plus communément appelées STEP.

La Wallonie dispose déjà de deux infrastructures de ce type, à Coo et au barrage de la Plate-Taille, qui jouent un rôle important dans l'équilibrage du réseau. Des chercheurs de l'ULiège estiment, par ailleurs, qu'une série de sites supplémentaires pourraient présenter un potentiel intéressant pour accueillir de nouvelles STEP sur notre territoire. Selon ces chercheurs, ces infrastructures pourraient contribuer à lisser l'intermittence des productions renouvelables, améliorer la stabilité du réseau, participer aux capacités de redémarrage en cas de black-out, mais aussi soutenir la gestion des pics de prix de l'électricité. Ils soulignent également certaines difficultés réglementaires et économiques qui freinent actuellement leur développement.

Les STEP seront-elles prises en compte dans la stratégie énergétique intervectorielle de la Wallonie et dans les scénarios de planification à long terme du réseau électrique ? Le Gouvernement wallon dispose-t-il d'une analyse du potentiel réel de développement de nouvelles STEP sur le territoire wallon ? Des réflexions

sont-elles en cours afin d'adapter le cadre réglementaire ou les mécanismes de soutien afin de permettre le développement de solutions de stockage de long terme complémentaires aux batteries ?

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Monsieur le Député, les stations de transfert d'énergie par pompage sont prises en compte dans les réflexions énergétiques menées à l'échelle wallonne, notamment celles menées pour l'établissement de la stratégie intervectorielle.

Ainsi, la stratégie prend notamment en compte l'étude de cartographie du potentiel de stockage par pompage-turbinage en Région wallonne réalisée conjointement par l'ICEDD, l'Université de Liège et l'Université libre de Bruxelles dans le cadre d'une mission des clusters H2O et TWEED soutenue par Circular Wallonia. Cette étude a fourni à la Région une analyse du potentiel de développement de nouvelles STEP sur son territoire en procédant à une analyse cartographique du territoire wallon.

Au terme de cette analyse, 33 sites potentiels ont été identifiés. Parmi ces sites, 17 ont été jugés particulièrement pertinents, présentant un minimum de 25 mégawattheures, et ont fait l'objet d'une évaluation technico-économique. Ces 17 sites représenteraient ensemble une puissance cumulée de 820 mégawatts et une capacité de stockage cumulée de 3 840 mégawattheures.

Ces travaux se poursuivent aujourd'hui à travers le projet STEPinBel, soutenu par le Fonds de transition énergétique et le SPF Énergie. Ce projet, auquel participent notamment l'Université de Liège, l'ICEDD, REScoop Wallonie, C-Ground, COCITER, Energent et le cluster TWEED, vise à préciser le potentiel de nouvelles STEP à l'échelle belge. Il s'appuie sur la cartographie wallonne existante, qu'il entend améliorer et étendre, tout en intégrant des analyses techniques, juridiques et économiques sur les sites les plus prometteurs. Des études approfondies seront réalisées sur quatre à six sites. Elles devront permettre de construire un *business plan* et réaliser une analyse économique et financière.

J'attends les conclusions de ces travaux. Il faut toutefois noter que les STEP restent particulièrement capitalistiques et affichent, à ce stade, un coût de stockage plus élevé que les autres filières.

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

M. Jean-Jacques Cloquet (Les Engagés). – Les STEP constituent une technologie de stockage éprouvée et utilisée depuis des décennies qui peut utilement compléter la batterie dans notre mix énergétique. Elles

peuvent également contribuer à la résilience du réseau, notamment en cas de black-out ou de fortes variations de production renouvelable. Si des freins réglementaires existent aujourd'hui, il est important de les identifier rapidement afin d'évaluer objectivement le potentiel réel de ces infrastructures.

Question orale
de M. Olivier de Wasseige
à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du
Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,
sur « la gouvernance et le contrôle des dépenses
au sein de Resa »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. de Wasseige à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « la gouvernance et le contrôle des dépenses au sein de Resa ».

La parole est à M. de Wasseige pour poser sa question.

M. Olivier de Wasseige (Les Engagés). – Madame la Ministre, une récente polémique relayée dans la presse concernant l'intercommunale liégeoise Resa fait état de pratiques questionnant la gestion de certaines dépenses, notamment liées à des événements ou à des frais jugés non essentiels, dans un contexte où les exigences de rigueur et d'exemplarité en matière d'utilisation des deniers publics sont particulièrement élevées.

Au-delà de ce cas précis, ces éléments interrogent plus largement la gouvernance des gestionnaires de réseaux d'énergie qui exercent des missions essentielles de service public et qui relèvent, à ce titre, de votre tutelle.

En tant que ministre de tutelle sur les sociétés actives dans le secteur de l'énergie, quels sont les leviers dont vous disposez pour contrôler ce type de pratiques ? Des contrôles spécifiques ont-ils été engagés ou sont-ils envisagés afin de vérifier la conformité de ces dépenses avec les règles en vigueur et les principes de bonne gouvernance ?

Quel est, dans ce cadre, le rôle de la CWaPE dans le contrôle ou la supervision de ce type de dépenses ? Dispose-t-elle de compétences ou de moyens spécifiques en la matière ?

Estimez-vous que le cadre actuel applicable aux gestionnaires de réseaux soit suffisant pour garantir une utilisation rigoureuse des moyens financiers, notamment en matière de dépenses de représentation ou d'événementiel ? Envisagez-vous, le cas échéant, de renforcer les exigences ou les mécanismes de contrôle dans ce secteur spécifique ?

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Monsieur le Député, l'argent des structures publiques doit être géré avec rigueur et transparence. On ne transigera pas à ce sujet.

... pas là-dessus. Les questions que vous soulevez appellent quelques précisions sur la répartition des compétences, puisqu'elles relèvent de plusieurs niveaux de responsabilité.

Au niveau de mon département, le contrôle des coûts des GRD est opéré par la CWaPE, dans son rôle de régulateur, au travers de la méthodologie tarifaire. À cet égard, le régulateur me transmet un positionnement extrêmement clair : « dans le cadre de la méthodologie tarifaire actuellement en vigueur, la possibilité d'intégrer des coûts de *sponsoring* dans le revenu autorisé des GRD est extrêmement réduite, voire inexistante. Ces coûts, lorsqu'ils existent, doivent être généralement supportés par les actionnaires du GRD et non par les utilisateurs du réseau ». Je pense que c'est clair.

Par ailleurs, Resa étant une intercommunale, la tutelle sur les Pouvoirs locaux relevant de mon collègue François Desquesnes s'applique. C'est à ce titre qu'il a directement diligenté une enquête sur Resa et qu'il a demandé, pour le 31 mai, la liste complète de leurs projets de *sponsoring*, avec justifications et montants. Je salue cette démarche de transparence. Resa m'a par ailleurs confirmé sa pleine collaboration dans ce cadre,

Je resterai attentive à l'évolution du dossier et déterminerai, le cas échéant, en bonne collaboration avec François Desquesnes, les évolutions réglementaires qu'il conviendrait d'envisager. Je vous invite aussi à interroger ce dernier pour de plus de précisions quant aux travaux en cours.

M. le Président. – La parole est à M. de Wasseige.

M. Olivier de Wasseige (Les Engagés). – Merci, Madame la Ministre, pour votre réponse qui montre que j'avais raison de venir ici, puisque vous avez donné ce que la CWaPE, en termes méthodologiques, a comme responsabilité, à savoir que le coût de *sponsoring* est très réduit ou inexistant et qu'il doit plutôt être pris en compte par les actionnaires et non par les utilisateurs du réseau. C'est un élément qui ajoute de l'eau au moulin : il est temps de revoir ce genre de pratique chez Resa et dans les intercommunales de manière générale.

(M. Cloquet, Vice-Président, reprend place au fauteuil présidentiel)

Question orale
de M. Patrick Spies
à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du
Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,
sur « la flexibilisation des contrats de livraison
d'électricité »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Spies à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « la flexibilisation des contrats de livraison d'électricité ».

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

M. Patrick Spies (PS). – Madame la Ministre, à la fin de l'année passée, le Parlement wallon a modifié le décret concernant le marché de l'électricité. Cette modification vise à instaurer une nouvelle flexibilité des contrats de livraison, afin de surmonter les difficultés rencontrées actuellement. Nous devons d'abord faire la différence entre une difficulté réelle et une difficulté plutôt virtuelle. La difficulté réelle consiste en une surcharge physique du réseau au moment des pics de consommation. La difficulté virtuelle consiste en une surcharge probable lorsque toutes les réservations se matérialisent sous forme de projets concrets.

Dans le premier cas, il s'agit d'un risque effectif pour les réseaux. Tandis que le deuxième cas consiste en un problème hypothétique si toutes les réservations de fourniture d'électricité se transforment en livraisons réelles. Si Elia, dans une zone définie, n'est pas confronté à une difficulté réelle, ORES va pouvoir accorder un contrat fixe à condition que la CWaPE – le régulateur régional – marque son accord. Si, par contre, la difficulté est réelle, ORES va, dans le meilleur des cas, accorder au client un contrat flexible sur la base d'une description de la courbe de consommation par le client.

Jusque-là, pas de discussion. En ce moment, des clients ont souvent des entreprises qui ne peuvent plus conclure de commande avec leurs clients parce qu'elles sont mises sur une liste d'attente sans date précise ? Quelle est la justification qu'entre juristes, notamment ceux de la CWaPE, il n'y ait pas encore d'unanimité à la lecture de ces faits ? On peut la définir comme une difficulté réelle d'approvisionnement en électricité.

Elia a-t-il mis cartes sur table en décrivant la situation en ce qui concerne les difficultés réelles de livraison d'électricité ? On me dit que les difficultés réelles sont plus nombreuses que celles avouées par Elia actuellement. Cela permettrait d'identifier plus rapidement les zones dans lesquelles les contrats flexibles seront d'actualité.

Il me semble que nous devons impérativement mettre fin à ce genre de débats stériles entre juristes et mettre en œuvre des solutions praticables et rapides, car

ce genre de difficulté est un des facteurs majeurs qui freinent le développement industriel. Nous avons déjà suffisamment de facteurs qui entravent le développement économique et nous ne pouvons pas nous permettre le luxe de débats stériles, comme je viens de le décrire.

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Monsieur le Député, nous disposons aujourd'hui d'une première version d'une cartographie des capacités disponibles sur le réseau wallon. Une version actualisée publique sera publiée par les gestionnaires de réseau d'ici l'été. Je me réjouis de cette transparence qui permettra aux porteurs de projets de disposer – enfin – d'une visibilité claire sur les zones en tension ; transparence dont nous avons d'ailleurs inscrit l'obligation dans un projet de décret qui vient de passer en première lecture.

Les chiffres sont éloquentes : environ 75 % des postes du réseau wallon sont saturés. Dans 95 % des cas, il n'y a plus de capacité disponible sur le réseau de transport Elia. Ce n'est donc pas un phénomène localisé, c'est une contrainte structurelle qui touche l'ensemble du territoire régional et qui justifie pleinement les efforts engagés.

Quant au raccordement flexible, la mise en œuvre opérationnelle relève des gestionnaires de réseau et du régulateur, à savoir la CWaPE.

Je suis bien consciente que des échanges sont en cours entre la CWaPE et ORES sur le modèle de contrat proposé, le régulateur ayant demandé certains ajustements à la proposition initiale. Mes équipes maintiennent des contacts réguliers avec les deux acteurs. Je suis informée que la validation du modèle de contrat est en bonne voie. Je veillerai à ce que ce processus aboutisse dans les meilleurs délais. Chaque semaine supplémentaire qui passe, ce sont des projets économiques ou industriels wallons qui sont mis en difficulté.

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

M. Patrick Spies (PS). – Je vous remercie, Madame la Ministre. Je retiens que, malgré l'intention du législateur, la mise en œuvre concrète reste aujourd'hui très, ou trop, incertaine pour les acteurs de terrain. Cette insécurité, qu'elle soit liée à un manque de visibilité ou à des divergences d'interprétation, constitue un frein direct au développement économique. Il est donc essentiel de passer rapidement à des solutions opérationnelles claires, afin de garantir aux entreprises et aux clients la prévisibilité dont elles ont besoin pour investir et se développer en Wallonie.

Question orale
de M. Eddy Fontaine
à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du
Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,
sur « l'impact d'une nationalisation du
nucléaire sur la stratégie énergétique wallonne »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « l'impact d'une nationalisation du nucléaire sur la stratégie énergétique wallonne ».

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Madame la Ministre, la presse a récemment révélé l'existence de discussions avancées entre le Gouvernement fédéral et Engie autour d'une éventuelle reprise par l'État belge des activités nucléaires du groupe en Belgique, avec suspension de certaines opérations de démantèlement et perspective de prolongation de réacteurs.

Au-delà des enjeux fédéraux, cette évolution potentielle soulève des questions importantes pour la Wallonie et pour la stratégie énergétique régionale que vous avez annoncée. Vous avez indiqué vouloir construire une stratégie intervectorielle fondée sur un mix énergétique cohérent, la résilience du système et le renforcement de l'autonomie énergétique wallonne. Une relance durable du nucléaire au niveau fédéral pourrait modifier profondément les équilibres de marché, les besoins en flexibilité, les investissements réseau ainsi que les trajectoires de développement des renouvelables et du stockage.

La Wallonie est-elle associée aux discussions en cours autour de cette éventuelle nationalisation du parc nucléaire ? Disposez-vous d'une évaluation de l'impact qu'une prolongation élargie du nucléaire pourrait avoir sur la stratégie énergétique wallonne, notamment sur les investissements dans les renouvelables, le biométhane, la flexibilité et les infrastructures réseau ?

Enfin, comment le Gouvernement wallon entend-il garantir que les choix fédéraux en matière nucléaire ne conduisent pas à ralentir ou fragiliser le développement des filières énergétiques renouvelables et locales en Wallonie ?

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Monsieur le Député, le nucléaire relève de la compétence fédérale exclusive. La Wallonie n'est donc pas partie prenante aux négociations en cours entre le Fédéral et Engie. Il serait dès lors prématuré, pour ma part, de commenter les discussions sur ce dossier.

Cela étant, il serait inexact de dire que la Wallonie s'est construite une stratégie énergétique en faisant abstraction des choix fédéraux en matière de nucléaire.

Dans le cadre de l'élaboration de la stratégie intersectorielle wallonne, différentes hypothèses d'évolution du parc nucléaire ont délibérément été intégrées aux scénarios de planification, en bonne collaboration avec le cabinet du ministre fédéral Mathieu Bihet, précisément pour assurer la cohérence entre les trajectoires fédérales et régionales.

Nous disposons déjà de premières analyses de l'impact des différents scénarios nucléaires sur le développement des filières relevant de la compétence wallonne. Ces résultats doivent encore être affinés. Ils feront l'objet d'analyses complémentaires, mais un enseignement se dégage d'ores et déjà : une part plus importante du nucléaire dans le mix belge, qui doit fortement s'électrifier, permettrait principalement d'accélérer la réduction des combustibles fossiles dans le mix énergétique. De façon secondaire, il compléterait utilement les efforts que la Wallonie doit consentir dans d'autres filières – renouvelables, stockage, biométhane, flexibilité, et cetera – sans pour autant les rendre superflus.

Je tiens, en effet, à rappeler un principe qui guide notre approche : ce n'est pas le nucléaire contre le renouvelable, mais la combinaison des deux qui nous permettra de décarboner efficacement notre système énergétique.

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Madame la Ministre, merci d'avoir bien voulu évoquer la situation du nucléaire en Belgique, en particulier en Wallonie, puisque nous savons que c'est une matière exclusivement fédérale. Nous avons bien pris note que la Wallonie n'était pas partie prenante des discussions à l'heure actuelle, si j'ai bien compris. Le sera-t-elle plus tard ? On verra. Les résultats que vous avez doivent être affinés et complétés.

J'ai toujours été un défenseur d'un mix énergétique. Le nucléaire était abandonné, le nucléaire revient, le nucléaire repartira peut-être ; nous n'en savons rien. En tout cas, cela ne doit absolument pas empêcher à l'avenir la Wallonie d'augmenter son efficacité et ses efforts dans le renouvelable. Nous resterons bien entendu attentifs puisque, comme vous l'avez dit, nous en sommes seulement au début.

Question orale
de M. Eddy Fontaine
à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du
Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,
sur « la garantie d'une information claire afin
d'éviter une transition à deux vitesses en ce qui
concerne l'électricité dite gratuite »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « la garantie d'une information claire afin d'éviter une transition à deux vitesses en ce qui concerne l'électricité dite gratuite ».

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Madame la Ministre, les épisodes de prix négatifs sur le marché de l'électricité se multiplient. Elia relevait déjà qu'en 2025 la Belgique avait connu plus de 500 heures de prix négatifs. Ce phénomène n'est donc pas marginal.

Cette évolution se traduit désormais dans certaines offres commerciales, avec des formules d'électricité présentées comme « gratuite » à certains moments de la semaine ou de la journée.

Toutefois, cette gratuité doit être fortement nuancée : les coûts de réseau restent dus, ces offres supposent souvent un compteur communicant activé, et elles bénéficient surtout aux ménages capables de déplacer leur consommation, équipés d'une voiture électrique, d'une batterie ou d'outils de pilotage.

Pour beaucoup de citoyens, il existe un risque de message trompeur : l'électricité est annoncée comme gratuite, alors que l'impact réel sur la facture peut être limité, voire inaccessible.

Cette situation pose aussi une question sociale : les ménages les mieux équipés peuvent optimiser leur facture, tandis que les autres restent à l'écart de ces bénéfiques.

Comment analysez-vous le développement de ces offres d'électricité dite « gratuite » sur le marché wallon ? Estimez-vous que l'information donnée aux consommateurs est suffisamment claire et loyale ?

Quel rôle entendez-vous donner à la CWaPE pour encadrer ou objectiver ces pratiques commerciales ?

Comptez-vous prendre des initiatives afin que les bénéfiques liés aux prix négatifs ne profitent pas uniquement aux ménages déjà les mieux équipés ?

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Monsieur

le Député, le développement de ces offres est, selon moi, une évolution positive qu'il convient d'encourager plutôt que de freiner. En incitant le consommateur à déplacer sa consommation vers des moments où l'électricité est abondante – typiquement lors des pics de production solaire ou éolienne –, ces offres alignent les intérêts du consommateur et ceux du réseau. Elles contribuent ainsi à limiter les phénomènes d'incompressibilité, à réduire les coûts sociétaux et à favoriser l'intégration des renouvelables. Freiner ces offres, ce serait in fine contribuer à un système énergétique plus coûteux pour tous.

Je souhaite également nuancer l'idée selon laquelle ces offres seraient réservées aux ménages les mieux équipés. La seule condition réelle est de disposer d'un compteur communicant. Celui-ci peut être obtenu gratuitement sur simple demande auprès de son gestionnaire de réseau. Ils sont en cours de déploiement pour que tout le monde soit équipé.

Sans aucun équipement supplémentaire, tout ménage peut déjà tirer parti de ces offres en planifiant des usages flexibles tels que le cycle d'un lave-linge ou que sais-je pendant les heures concernées. Les équipements comme les véhicules électriques ou les batteries amplifient évidemment le bénéfice, mais ils n'en sont pas la condition préalable.

Cela dit, la question de la clarté de l'information est légitime et je la partage pleinement. Sur ce point, les compétences sont partagées. La protection du consommateur et l'encadrement des pratiques commerciales relèvent en premier lieu du Fédéral. Mon homologue, le ministre Bihet, a d'ailleurs récemment porté des initiatives pour simplifier la facture. La CWaPE, quant à elle, dispose d'un rôle à jouer dans le contrôle du respect des obligations de service public auxquelles sont soumis les fournisseurs.

L'électricité est un sujet complexe, il est essentiel que nos citoyens disposent d'une information compréhensible. Le point le plus important à faire passer est le suivant : la gratuité annoncée ne porte que sur la partie Commodité de la facture – soit environ 35 % du coût final moyen – sur laquelle les fournisseurs ont effectivement la main. Les tarifs de distribution, eux, restent dus.

Il convient néanmoins de rappeler que ces tarifs ont également évolué, avec l'introduction du tarif capacitaire et du tarif Impact, précisément pour encourager une consommation aux moments les plus opportuns. La CWaPE a d'ailleurs mis à disposition un simulateur en ligne à cet effet via www.tarifimpact.be. L'incitation est donc bien présente à tous les niveaux de la facture.

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

M. Eddy Fontaine (PS). – Madame la Ministre, je ne pense pas avoir fait transparaître ce message dans ma

question ; loin de moi l'idée de freiner les évolutions. On est tout à fait d'accord, c'est une évolution positive. Ma question portait essentiellement sur la communication qui est donnée vers le citoyen.

Les citoyens qui sont équipés, qui ont les moyens, en général, peuvent comprendre une communication, mais d'autres peuvent la comprendre différemment. J'ai apprécié d'entendre que la clarté de la communication est essentielle et que vous êtes en accord avec ce que je dis à ce sujet.

Vous avez rappelé aussi que la gratuité annoncée – c'est important – ne porte que sur 35 % de la facture. Je pense que vous et votre collègue Bihet au Fédéral devez faire le nécessaire pour que les opérateurs communiquent de façon transparente, correcte et, surtout, précise.

**Question orale
de M. Yves Evrard
à Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du
Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports,
sur « les alternatives aux chaudières fossiles »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Evrard à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sur « les alternatives aux chaudières fossiles ».

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

M. Yves Evrard (MR). – Madame la Ministre, la sortie progressive des chaudières fossiles est aujourd'hui globalement intégrée par les citoyens puisque 70 % des Wallons déclarent être bien informés. C'est un taux très raisonnable. Toutefois, un récent sondage montre qu'une forte incertitude persiste quant aux alternatives. Les citoyens se disent mal informés à ce niveau. Si certaines solutions comme la pompe à chaleur sont évoquées, elles ne font pas consensus dans toutes les situations, notamment en raison de leur coût et du manque de lisibilité sur les aides disponibles.

Comment comptez-vous aller un cran plus loin, maintenant que les gens ont intégré cette nécessité de se passer de leurs chaudières fossiles, de manière à accompagner au mieux les ménages dans leurs choix et rendre ces alternatives réellement accessibles, tant sur le plan financier que pratique ? Par ailleurs, la situation des locataires soulève une difficulté spécifique, puisqu'ils dépendent largement des décisions des propriétaires et restent souvent exclus des investissements nécessaires. De quelle manière envisagez-vous de mobiliser davantage le parc locatif et garantir que cette transition énergétique ne creuse pas les inégalités ?

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre Neven.

Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports. – Monsieur le Député, la sortie progressive des systèmes de chauffage fossiles, plus spécifiquement du mazout et du charbon, s'inscrit dans une stratégie globale de décarbonation du bâti. Sur le plan technique, les alternatives sont bien identifiées aujourd'hui.

Selon la configuration de la performance énergétique du bâtiment, plusieurs solutions peuvent être envisagées : pompes à chaleur, chaudières biomasse, systèmes de chauffage électrique direct performant ou encore, à titre transitoire, le gaz naturel et le propane, qui présentent des émissions de CO₂ nettement moindres. Des solutions hybrides combinant pompe à chaleur et chaudière classique peuvent également convenir à certains bâtiments. Enfin, le recours aux réseaux de chaleur ou à des installations mutualisées constitue une option supplémentaire particulièrement pertinente dans les zones à forte densité.

Les alternatives liées au biogaz ou au biomazout font également l'objet d'analyses. À titre d'exemple, s'agissant du biomazout, la possibilité d'autoriser, sous certaines conditions et à titre dérogatoire, le remplacement d'une chaudière au mazout ou au charbon après 2031 est actuellement examinée.

Le Gouvernement wallon est toutefois conscient qu'il n'existe pas de solution unique applicable à l'ensemble des logements. Le choix d'un système de chauffage doit tenir compte de nombreux paramètres : état du bâtiment, niveau d'isolation, configuration technique, et cetera. La pompe à chaleur constitue une solution pertinente dans de nombreux cas, mais elle n'est pas systématiquement la seule réponse.

Sur le plan financier, un nouveau régime global de soutien à la rénovation et un dispositif d'accompagnement renforcé seront opérationnels à partir d'octobre 2026. L'objectif est de simplifier les démarches, d'améliorer la lisibilité des aides et de mieux accompagner les ménages dans leurs choix.

Enfin, ces obligations s'appliqueront indépendamment du statut d'occupation du bâtiment, qu'il soit occupé par son propriétaire ou mis en location. La situation du parc locatif appelle toutefois une vigilance particulière, car la divergence d'intérêts pouvant exister entre un propriétaire et un locataire peut parfois conduire à privilégier des solutions techniquement ou économiquement moins favorables pour l'occupant. À titre d'exemple, le recours massif à des résistances électriques directes pourrait apparaître comme une solution peu coûteuse à l'installation, mais particulièrement onéreuse à l'usage pour les ménages concernés. À cet égard, il convient de rappeler que les

exigences relatives aux systèmes applicables en Région wallonne depuis 2016 limitent fortement le recours aux systèmes de chauffage électrique direct, ceux-ci étant réservés à un usage d'appoint dans la grande majorité des cas.

L'objectif du Gouvernement est bien de réussir la transition énergétique de manière progressive, réaliste et socialement juste, en essayant de ne pas fragiliser davantage les ménages les plus exposés.

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

M. Yves Evrard (MR). – Merci, Madame la Ministre, pour votre approche particulièrement pragmatique, réaliste et qui démontre qu'il y a une multitude d'alternatives qui peuvent s'inscrire dans la transition écologique. Cela tranche avec le discours culpabilisant que l'on a entendu précédemment. J'espère que celles et ceux qui sont aujourd'hui convaincus qu'il faut abandonner la chaudière fossile liront votre réponse avec attention pour connaître tous les dispositifs existants qui vont dans la bonne direction et qui peuvent répondre à nos obligations environnementales.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. – Les questions orales de :

- Mme Lambelin, sur « la prise en compte des riverains du Brabant wallon dans la gestion des nuisances liées à l'aéroport de Bruxelles-National » ;
- M. Collignon, sur « la position du Gouvernement sur l'ETS2 » ;

- Mme Lambelin, sur « l'impact de la réforme des aides à la promotion de l'emploi (APE) en matière de développement durable » à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sont transformées en questions écrites.

Interpellations et questions orales retirées

M. le Président. – Les questions orales de :

- M. Collignon, sur « le suivi de la lutte contre les discriminations en matière de logement » ;
- M. Collignon, sur « la politique wallonne pour le logement et la prévention du sans-abrisme dans le cadre de la Stratégie européenne contre la pauvreté » ;
- Mme Greco, sur « la réponse du Gouvernement wallon face aux menaces du patron de Ryanair » ;
- Mme Greco, sur « les potentiels renforts auprès de la police aéronautique de Zaventem au détriment de l'aéroport de Charleroi » ;
- M. Janssen, sur « le soutien au développement de centrales photovoltaïques sur les sites pollués réhabilités » ;
- M. Collignon, sur « la clarification la ligne wallonne en matière de réglementations européennes sur le climat et l'énergie » à Mme Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports, sont retirées.

M. le Président. – Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- La séance est levée à 16 heures 57 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

Mme Alice Bernard, PTB
M. Jean-Jacques Cloquet, Les Engagés
M. Olivier de Wasseige, Les Engagés
Mme Valérie Dejardin, PS
M. Laurent Devin, PS
M. Yves Evrard, MR
M. Eddy Fontaine, PS
Mme Anne-Catherine Goffinet, Les Engagés
M. Stéphane Hazée, Ecolo
M. Nicolas Janssen, MR
M. Olivier Maroy, Président
Mme Christie Morreale, PS
Mme Cécile Neven, Ministre de l'Énergie, du Plan Air-Climat, du Logement et des Aéroports
Mme Özlem Özen, PS
M. Patrick Spies, PS

ABRÉVIATIONS COURANTES

ACER	alliance Climat-Emploi-Rénovation
ACNAW	Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne
AESA	Agence européenne de la sécurité aérienne
AG	assemblée générale
AIS	agence(s) immobilière(s) sociale(s)
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)
APE	aide(s) à la promotion de l'emploi
APL	association de promotion du logement
ASBL	association sans but lucratif
AWAC	Agence wallonne de l'air et du climat
AWH	Agence wallonne de l'habitation
BSCA	Brussels South Charleroi Airport (SA) (aéroport de Charleroi Bruxelles-Sud)
CBAM	Carbon Border Adjustment Mechanism (mécanisme d'ajustement carbone aux frontières)
CEHD	Centre d'études en habitat durable (ASBL)
CEO	chief executive officer (chef de la direction, directeur général ou administrateur délégué)
CESE	Conseil économique, social et environnemental de Wallonie
CGSLB	Centrale générale des syndicats libéraux de Belgique
CISAF	Clean Industrial Deal State Aid Framework (Cadre d'aides d'État pour un pacte industriel propre)
CMR	Convention relative au contrat de transport international de Marchandise par Route
CMR	cancérogène, mutagène ou reprotoxique
CNC	Commission nationale du climat (ou Commission nationale Climat)
CO	monoxyde de carbone
COCITER	Comptoir citoyen des énergies
COP	Conference of the parties (Conférence des parties)
covid	coronavirus disease (maladie à coronavirus)
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CPDT	Conférence permanente du développement territorial
CSC	Confédération des syndicats chrétiens de Belgique
CWaPE	Commission wallonne pour l'énergie
DB	Deutsche Bank
DPR	Déclaration de politique régionale
Edora	Fédération des producteurs d'énergies renouvelables
Elia	gestionnaire de réseau de transport d'électricité
ESG	critères environnementaux, sociaux et de gouvernance
ETS	Emission Trading Scheme (système d'échange de quotas d'émission)
ETS2	Emission Trading Scheme 2 (Système d'échange de quotas d'émission 2)
Eurocontrol	Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne
FGTB	Fédération générale du travail de Belgique
Fluvius	gestionnaire des réseaux flamands de distribution d'électricité et de gaz (fusion d'Eandis et d'Infrac)
FLW	Fonds du logement de Wallonie / Fonds du logement des familles nombreuses de Wallonie
FOREm	Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi
GIEC	Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
GRD	gestionnaire(s) de réseau(x) de distribution
GT	groupe de travail
HCS	Haut Conseil stratégique
HORECA	hôtellerie, restauration et cafés
HPE	haute performance énergétique
IATA	International Air Transport Association (Association internationale du transport aérien)
ICEDD	Institut de conseil et d'études en développement durable

IEFH	Institut pour l'égalité des femmes et des hommes
Ipsos	entreprise de sondages française et société internationale de marketing d'opinion
ISSeP	Institut scientifique de service public (Région wallonne)
MI	Mobilité et Infrastructures (SPW)
OFS	organisme à finalité sociale
OMS	Organisation mondiale de la santé
ORES	Opérateur des réseaux gaz et électricité
PEB	performance énergétique des bâtiments (certificat)
PIF	poste d'inspection filtrage
PME	petite(s) et moyenne(s) entreprise(s)
PMR	personne à mobilité réduite
PNEC	plan national Énergie-Climat
PRW	Plan de relance de la Wallonie
PV	procès-verbal
Resa	gestionnaire de réseaux de distribution d'électricité et de gaz
REScoop	Renewable Energy Source Cooperative (Fédération européenne des coopératives d'énergie renouvelable)
SAF	sustainable aviation fuels (carburants d'aviation durables)
SDC	schéma(s) de développement communal(-aux)
SEC	système européen de comptes économiques intégrés
SLSP	société(s) de logement de service public de la Région wallonne
SOWAER	Société wallonne des aéroports (SA)
SPF	Service public fédéral
SPW	Service public de Wallonie
SRME	Service régional de médiation pour l'énergie
STEP	Strategic Technologies for Europe Platform (plateforme « Technologies stratégiques pour l'Europe »)
SWCS	Société wallonne du crédit social
SWL	Société wallonne du logement
TLPE	Territoire, Logement, Patrimoine et Énergie (SPW)
TPE	très petite(s) entreprise(s)
TUI	Travel Union International
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
TWEED	Technologie wallonne énergie, environnement et développement durable (cluster)
UAP	unité(s) d'administration publique
Unia	Centre interfédéral pour l'égalité des chances
WFS	Worldwide Flight Services (Services de vol mondiaux)