

- Mme Nikolic, sur « la prime à l'achat d'un vélo ».

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

M. Léonard (PS). - Monsieur le Ministre, il y a quelques mois maintenant, vous nous annonciez votre souhait de dégager un budget afin d'octroyer une prime aux travailleurs qui souhaitent acheter un vélo, avec ou sans assistance, pour se rendre vers leur lieu de travail.

On a vu évidemment, depuis le début de l'année, une explosion des ventes, de l'utilisation des vélos. Je pense que cela va dans le bon sens, que cela va dans le sens du Gouvernement, notamment en termes d'utilisation de modes de transport plus respectueux de l'environnement.

On parlait, il y a quelques mois, d'un montant de prime allant jusqu'à 400 euros. Or, il semble que malheureusement le projet a pris un peu de retard puisque la presse évoque un parcours au niveau du Conseil d'État toujours en cours. J'aurais souhaité savoir ce qu'il en était exactement. Quand cette prime serait-elle accessible ?

L'article évoquait également la possibilité d'ajouter un effet rétroactif à cette prime. Je le demandais d'ailleurs au mois de juin. Est-ce bien exact pour cet effet rétroactif ? Pouvez-vous nous le confirmer ? Si c'est le cas, quand cette prime serait-elle accessible pour tout un chacun ?

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

Mme Nikolic (MR). - Monsieur le Ministre, effectivement, on a tous pu le constater sur le terrain, de plus en plus de Wallons se sont mis ou remis au vélo pendant le confinement pour prendre l'air, parce qu'il y avait moins de voitures et que cela les incitait aussi à plus rouler à vélo. Il y avait moins de places dans les bus et le déplacement à vélo pouvait apparaître plus sûr, du moins sur le plan sanitaire.

On ne dispose pas encore de chiffres précis, mais outre ce que nous avons tous pu observer sur le terrain, des signes ne trompent pas. Les vendeurs de vélos sont débordés. Tous les stocks qu'ils constituent sont rapidement épuisés. De nombreuses villes et communes ont également pris des mesures pour faire des aménagements spécifiques pour mieux encadrer les cyclistes, notamment dans le cadre du déconfinement. C'est dans ce contexte que vous avez proposé, en juin, une prime pour l'achat d'un vélo afin de se rendre au travail, jusqu'à 400 euros en fonction du modèle, parce que la prime comprend l'électrique. Or, pour une utilisation quotidienne pour se rendre au travail, l'électrique, cela peut vite monter, on peut rapidement approcher un investissement de 2 000 euros, voire au-delà.

**QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. LÉONARD À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA
PRIME RÉGIONALE À L'ACHAT D'UN VÉLO À
DESTINATION DES TRAVAILLEURS
WALLONS »**

**QUESTION D'ACTUALITÉ DE MME NIKOLIC À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA
PRIME À L'ACHAT D'UN VÉLO »**

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

- M. Léonard, sur « la prime régionale à l'achat d'un vélo à destination des travailleurs wallons » ;

Un soutien financier dans ce contexte est une bonne nouvelle et certainement un incitant appréciable pour ceux qui souhaiteraient franchir le cap et que le montant de l'investissement pourrait refroidir. C'est une excellente initiative.

Entre-temps, certains ont fait l'investissement en espérant pouvoir rapidement bénéficier de cette prime, d'autres sont encore en attente avant de concrétiser l'achat. Or, les nouvelles récentes que l'on a pu lire dans les médias ne sont pas bonnes. On est début septembre et la prime n'est pas prête.

Je voudrais vous demander de faire le point sur ce dossier. Où en est-on ?

Quelles seront les conditions d'octroi de la prime ? Quand peut-on espérer une entrée en vigueur ?

Ceux qui ont déjà consenti à l'investissement peuvent-ils, sur base de votre annonce, espérer un effet rétroactif à juin ou début juillet ?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Madame et Monsieur les Députés, vous l'avez rappelé, il y a eu un engouement tout à fait important pour le vélo depuis plusieurs mois et qui a perduré. J'espère, parce que cela fait aussi partie des objectifs de moyen et de long termes de ce Gouvernement, que cet engouement se poursuivra, en particulier se traduira dans les déplacements quotidiens. D'où l'idée de cette prime qui vise à soutenir l'utilisation du vélo au travers de l'acquisition pour les déplacements domicile-travail, puisqu'il s'agit bien d'un instrument de mobilité, de faire en sorte d'avoir un transfert modal significatif dans le cadre des déplacements vers le lieu de travail.

Pour rappel, ce qui était envisagé comme mesure, c'était d'avoir des primes individuelles à l'achat qui pouvaient varier entre 100 et 400 euros suivant les types de modèles : soit un vélo classique, soit un vélo électrique, soit un vélo-cargo, y compris un vélo d'occasion, pour autant qu'il soit revendu par un vélociste, une panoplie de mesures de soutien et également de soutien pour les employeurs, les entreprises ou les collectivités pour l'achat de vélos de service.

Malheureusement, je dois dire que ce dossier a pris un peu de retard. Il faut dire aussi que nous sommes, au Parlement, je le rappelle, sortis des mesures d'arrêtés spéciaux, cela veut dire que toutes les procédures sont plus longues, reviennent aux procédures classiques, y compris avec l'avis du Conseil d'État qui prend parfois un certain délai. Nous avons eu la période des vacances.

Néanmoins, le Gouvernement s'est positionné au mois de juillet en première lecture sur l'arrêté correspondant et a déterminé également le budget pour ces primes, un montant de 3 millions d'euros pour les primes individuelles et un montant de 1 million d'euros pour les entreprises et autres employeurs.

Nous devons maintenant partir de l'avis du Conseil d'État, que nous venons juste de recevoir cette semaine, pour pouvoir avoir la décision finale du Gouvernement. C'est sur cette base-là que l'on pourra donner les éléments précis, les modalités précises dans le cadre de ce que je viens de développer, en ce compris pour le moment où les demandes de primes pourront être rentrées et le niveau de rétroactivité pris en compte. Je le souhaite, parce que ce débat a été engagé depuis un certain temps et il y a des attentes en ce sens, mais c'est un des arbitrages qui devront être faits par le Gouvernement à la deuxième lecture, suivant l'avis du Conseil d'État.

Je pense que, dans les toutes prochaines semaines, nous pourrions communiquer les modalités définitives, même si j'aurais souhaité que ce soit un peu plus tôt.

M. le Président. - La parole est à M. Léonard.

M. Léonard (PS). - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses. Je pense tout d'abord que la rétroactivité me paraît être un point important dans le processus, tant on sait qu'acheter un vélo au mois de novembre ou décembre n'est pas, à mon avis, la meilleure saison pour sortir à vélo. Tout comme nous savons aussi, cela a été dit, que les stocks sont plus ou moins épuisés un peu partout. Il suffit de se rendre chez un marchand. Les plus grosses ventes ayant eu lieu entre mars et mai principalement, c'est vrai que cela a continué par la suite.

Enfin, par rapport à l'intervention que j'avais faite au mois de juin, je suis heureux de voir que vous avez pris en compte la situation des ménages, notamment pour l'octroi de cette prime, évitant l'effet d'aubaine, comme on en avait parlé, puisque chacun ne dispose pas des mêmes moyens, des mêmes revenus, on ne peut pas se payer des vélos, parfois pour certains relativement chers.

Je rappelle que, qu'il s'agisse d'un vélo électrique ou non, puisque vous avez cité tous les types de vélo possible, notamment les vélos d'occasion aussi – je m'en réjouis, c'est une bonne chose –, cela ne peut que nous aider à trouver le chemin en tout cas vers un mode de transport plus respectueux de notre environnement.

Je vous remercie pour la suite. J'espère que nous pourrions aboutir sur ce dossier, notamment sur cette rétroactivité. Je vous remercie pour vos réponses.

M. le Président. - La parole est à M. Nikolic.

Mme Nikolic (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Je l'ai dit dans ma question, l'initiative était excellente, le fait de poursuivre cet objectif est excellent.

Maintenant, nous sommes ici en rentrée parlementaire, certains d'entre nous ont déjà commencé à travailler depuis un certain temps et c'est encore plus vrai pour de nombreux Wallons qui ont consenti à cet achat ou pas consenti dans l'attente de la prime.

À cet égard, en termes de timing – je comprends bien que cela ne relève pas que de vous – je reste un peu sur ma faim. Je vous exhorte vraiment à mettre tout ce qui est possible en œuvre pour accélérer le timing.

Je voudrais aussi – faisons de chaque crise une opportunité – faire de ce retard une opportunité de bien veiller à la lisibilité de la mesure pour le Wallon parce qu'il existe des mesures au niveau fédéral, il y a déjà des vélos de société, toute une série d'indemnités kilométriques et autres incitants. De nombreuses communes proposent déjà, soit des primes à l'acquisition, soit d'autres services. Qu'il y ait une cohérence et une lisibilité pour le Wallon, c'est peut-être l'occasion de ce petit retard, de prendre le temps, de permettre cette cohérence sur les mesures prises au niveau wallon.

**QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'OCTROI
D'UNE PRIME À L'ACHAT D'UN VÉLO
ÉLECTRIQUE »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le suivi de la mise en œuvre de l'octroi d'une prime à l'achat d'un vélo électrique ».

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

M. Matagne (cdH). - Monsieur le Ministre, le 9 juillet dernier, le Gouvernement adoptait en première lecture deux arrêtés concernant l'octroi de primes aux particuliers et aux entreprises à l'achat d'un vélo.

Il y était prévu plusieurs primes à l'achat de vélos musculaires ou de vélos électriques.

Je m'interroge néanmoins sur plusieurs aspects du projet, même si j'approuve votre proposition, notamment à l'aune de l'avis du Conseil d'État rendu très récemment. Vous ne m'en voudrez pas de changer

certain points de ma question vu l'actualité récente concernant cette prime.

Il semble en effet qu'il n'existe aucune base juridique pour cette prime selon le Conseil d'État.

Je constate aussi une absence de communication en juillet après votre sortie dans la presse et au Parlement au sujet de cette prime qui devait pourtant être rétroactive. On reviendra avec par la suite.

Le délai entre l'annonce de la mesure et sa mise en œuvre, toujours inconnue, pose aussi question.

Il faut le dire, on pédale quelque peu dans la semoule ou dans la choucroute. Vous le définirez comme vous le préférez. Les personnes les plus assidues ont certainement acheté de bonne foi des vélos en été suite à vos déclarations. Certainement que des personnes ont acheté des vélos de bonne foi suite à votre déclaration. D'autres n'y ont peut-être pas pensé vu l'absence de communication.

On apprend maintenant que la prime ne verra peut-être pas le jour.

La mesure sera-t-elle bien maintenue ? Sera-t-elle rétroactive et visera-t-elle bien les vélos achetés durant l'été ?

Pourquoi aucune campagne de communication n'a-t-elle pas été lancée ?

Pourquoi un tel retard entre l'annonce de la mesure et sa mise en œuvre ? Comment expliquer ce retard à l'allumage ?

Quand la prime sera-t-elle effectivement lancée ?

Comment le SPW pourra-t-il contrôler que ces vélos ne soient pas revendus en vue de réaliser un bénéfice dans le chef du bénéficiaire de la prime ?

Je vous remercie pour toutes vos précisions.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, effectivement, le 9 juillet dernier, le Gouvernement a approuvé en première lecture deux arrêtés concernant les primes vélo ; les unes à destination des employeurs, les autres à destination des citoyens avec pour objectif principal l'utilisation du vélo pour le domicile-travail.

Comme vous le mentionnez, les projets d'arrêté ont été soumis à l'avis du Conseil d'État, étape nécessaire pour ce type de décision. Ceux-ci ont été rendus le 1er septembre dernier. Les arrêtés pourront ensuite être adoptés en deuxième lecture par le Gouvernement suite à ces avis du Conseil d'État avec une légère adaptation décrétole, par ailleurs, proposée au niveau du Parlement

pour ce qui concerne la partie prime individuelle, puisque le Conseil d'État estime ou relève qu'il n'existe pas de base légale spécifique pour l'octroi de primes aux particuliers dans cette matière-là.

Comme vous le soulignez, le Conseil d'État n'a pas émis d'objection particulière sur un éventuel effet rétroactif de la prime par rapport à la date d'achat du vélo. Le Gouvernement pourra donc se prononcer sur ce point à l'occasion de la deuxième lecture, c'est-à-dire très prochainement. Ce mécanisme de soutien à l'usage du vélo et les modalités d'octroi des primes feront l'objet d'une campagne de communication afin de sensibiliser le public et les employeurs et les aider dans leurs démarches administratives.

Je partage votre inquiétude sur le détournement de cette mesure à des fins autres. Mon administration opérera un suivi et un contrôle du respect par le bénéficiaire des conditions fixées dans son arrêté d'octroi de la subvention.

Monsieur le Député, comme j'ai eu l'occasion de la dire précédemment, j'aurais souhaité évidemment que le dossier puisse se finaliser plus rapidement, mais on arrive à la dernière étape, à savoir la deuxième lecture par le Gouvernement et une proposition au niveau du Parlement qui sera extrêmement limitée, mais visant à asseoir la base légale nécessaire.

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

M. Matagne (cdH). - J'ai été un peu étonné de ne pas avoir vu de campagne de communication pendant l'été. Vous l'aviez dit, c'était le moment propice de profiter de l'effet covid-19 pour encourager le citoyen à monter sur le vélo pour se rendre du domicile au travail. Puisqu'ils sont montés sur le vélo pendant l'été pour prendre l'air, pour se défouler un petit peu pendant cette période de confinement, il était logique de rester dans cette mouvance et de profiter de l'été pour les encourager à monter sur le vélo dès la rentrée en septembre.

Manifestement, les délais que vous avez vous-même fixés sont trop courts et je peux comprendre qu'il y ait certaines difficultés au niveau décrétole.

Maintenant, il ne faudrait pas que l'automne – où les journées se raccourcissent et où la pluie va certainement s'inviter prochainement – puis l'hiver freinent cette dynamique qui aurait pu être saisie si l'on avait pris les choses en main plus tôt.

J'espère pour vous, pour nous, mais surtout pour les citoyens, Monsieur le Ministre, que cette prime pourra se mettre en place le plus rapidement possible. Si l'on peut aussi se pencher sur les effets d'aubaine que certains qui auraient l'esprit mal tourné pourraient envisager, je trouve que ce serait intéressant.

M. le Président. - La séance est reprise.

**PROPOSITION DE DÉCRET MODIFIANT
L'ARTICLE 16/1 DU DÉCRET DU
20 FÉVRIER 2014 « CLIMAT », DÉPOSÉE PAR
MM. HEYVAERT, FONTAINE, DOUETTE,
FLORENT, LÉONARD ET MME MATHIEUX
(DOC. 259 (2020-2021) N° 1)**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de décret modifiant l'article 16/1 du décret du 20 février 2014 « climat », déposée par MM. Heyvaert, Fontaine, Douette, Florent, Léonard et Mme Mathieux (Doc. 259 (2020-2021) N° 1).

Désignation d'un rapporteur

M. le Président. - M. Bierin est désigné en qualité de rapporteur à l'unanimité des membres.

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

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

M. Heyvaert (Ecolo). - Mesdames et Messieurs les Députés, comme vous le savez, la crise sanitaire qui nous touche actuellement provoque d'importants changements au niveau de nos déplacements.

Au cours du confinement, les déplacements à vélo ont largement augmenté en Région wallonne. Le déconfinement et la rentrée scolaire ont permis de nous rendre compte que l'attrait des déplacements à vélo n'a pas faibli.

Nous savons que cette crise sanitaire risque d'être encore longue, certainement jusqu'au printemps prochain.

Il y a une opportunité à renforcer cette amorce spécifiquement dans le cadre d'une utilisation quotidienne du vélo.

Il faut que, après la crise, cet attrait pour le vélo puisse être prolongé pour atteindre nos objectifs.

En effet, l'augmentation de la pratique du vélo utilitaire est un axe fort de la Déclaration de politique régionale. Ce transfert modal contribue à l'objectif du Gouvernement d'une transition vers une société bas carbone avec l'objectif de réduction de 55 % des émissions d'ici 2030 et la neutralité d'ici 2050.

Avec la crise que nous connaissons actuellement, nous nous rendons compte de l'importance de notre santé. Avec ce décret, il s'agit également d'une plus-

value pour la diminution de la pollution et l'augmentation de la qualité de l'air en Wallonie. Toutes les mesures visant à augmenter la part modale du vélo s'inscrivent dans la stratégie climatique et de santé dans laquelle s'est engagée la Wallonie.

Discussion générale

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

M. Fontaine (PS). - Au même titre que notre collègue M. Heyvaert, au risque de répéter un peu, je vais quand même rester dans ma note.

L'augmentation de la pratique du vélo est un axe fort de la DPR, on l'a dit tout à l'heure et M. Heyvaert vient d'en reparler. Il contribue à l'objectif du Gouvernement d'une transition vers une société bas carbone avec l'objectif d'une réduction, comme M. Heyvaert l'a dit, de 55 % des émissions d'ici 2030 et la neutralité d'ici 2050. Ces objectifs, comme je l'ai dit tout à l'heure, sont très ambitieux.

Il s'agit également d'une plus-value pour la diminution de la pollution et l'augmentation de la qualité de l'air en Wallonie et pas uniquement.

L'effet de l'utilisation de modes actifs sur la santé de la population est aussi évident, il s'inscrit également dans la vision FAST d'augmenter la part modale du vélo de 1 à 5 % d'ici 2030.

La crise sanitaire est passée par là, elle nous touche actuellement et elle risque encore de nous toucher pendant un certain temps. Cette crise a permis d'amplifier le transfert modal entamé et a démontré un intérêt certain pour le vélo, tant musculaire qu'électrique.

De ce fait, le Gouvernement a souhaité prendre une série de mesures visant à favoriser la pratique du vélo : des ménagements temporaires pour encourager la mobilité douce, un octroi des primes aux particuliers à l'achat de vélos musculaires ou électriques, de primes à l'entretien ou encore une prime à destination des entreprises ou autres employeurs pour l'achat de vélos de service.

Ces mesures bénéficient d'un large soutien et elles répondent à une demande de plus en plus forte. La preuve en est que les fabricants de vélos n'arrivent plus à suivre.

Si le principe est acquis, le Conseil d'État a toutefois relevé l'absence d'une base décrétole pour l'octroi d'une prime aux particuliers en raison de laquelle il convient de modifier l'article 16.1 du décret « Climat » du 20 février 2014. Pour rappel, cette prime vaudra pour

les acquisitions effectuées entre le 1er juillet et le 31 décembre.

Je vous remercie de votre attention.

M. le Président. - La parole est à M. Dupont.

M. Dupont (PTB). - On est ici en train de modifier le décret « Climat », donc je ne vais pas m'empêcher d'avancer là-dessus aussi.

D'ailleurs, mon camarade Samuel Nemes posera tout à l'heure une question sur base de nos critiques sur les objectifs de diminution des gaz à effet de serre wallons et en particulier sur l'absence d'une vraie politique de diminution des plus gros pollueurs, les fameux ETS.

Mais je ne vais pas reprendre ce thème maintenant, d'autant que la question est ici de lancer une véritable politique en faveur du vélo. Nous soutiendrons évidemment cette démarche, nous serons pour. Il est indispensable, aujourd'hui, de permettre aux cyclistes de circuler en toute sécurité, voilà pourquoi nous soutiendrons ce texte. Cependant, nous voulions rappeler que le vélo doit faire partie d'une réflexion sur l'ensemble de la mixité de mobilité. Il est avant tout urgent de développer le transport public. Comme le rappelait M. Antoine dans son intervention sur le budget, nous sommes toujours inquiets du sous-financement du TEC. D'une part à cause du trou laissé par le Gouvernement précédent et que celui-ci a décidé de ne pas rattraper, mais aussi par le manque d'ambition dans une vraie politique de développement des lignes urbaines, même si nous sommes contents de l'annonce faite sur les nouvelles lignes express.

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

Mme Mathieux (MR). - Vous avez rappelé, Monsieur le Ministre, l'augmentation de la pratique du vélo utilitaire est un axe fort de la déclaration politique régionale 2019-2024. En septembre dernier, vous déclariez que cette prime visait à soutenir l'utilisation du vélo au travers de l'acquisition pour les déplacements domicile-travail et ainsi renforcer le transfert modal significatif dans le cadre de déplacements vers le lieu de travail. Mon groupe soutient évidemment cette mesure. Non seulement parce que nous en partageons l'objectif, mais également parce qu'elle ne se fait pas au détriment des autres usagers de la route. Il n'y a donc aucune volonté d'opposer les catégories d'usagers. Il n'y a pas d'opposition voiture-vélo, juste la volonté de renforcer l'une des solutions au transfert modal que l'ensemble appelle de ses vœux. Cette disposition entre également dans un plan plus global et nous voudrions donc en souligner la cohérence. Le plan Infra 2026 et la présentation récente du plan RAVeL nous rappelle l'objectif de ce gouvernement en matière de mobilité douce. Nous avons toujours souligné le fait qu'aucun changement de ces habitudes

ne pourrait se faire sans investissement massif dans les infrastructures.

La modification décrétole que nous votons aujourd'hui est minime, mais nécessaire pour légaliser la volonté du Gouvernement. Je me réjouis du rôle joué par le Parlement qui, pour cette proposition, permet une entrée en vigueur rapide de la mesure. Je terminerai tout de même par une question à Monsieur le Ministre. D'après l'ajustement budgétaire, ce sont plus de 12 000 vélos que vous comptez financer cette année. Je m'en réjouis. De manière plus pratique, comment allez-vous vérifier que l'achat du vélo se fera bien pour le déplacement domicile-travail ? Je vous remercie Monsieur le Ministre.

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

M. Matagne (cdH). - Monsieur le Ministre, je n'ai pas raté l'occasion de vous féliciter pour votre proposition et je pense que le groupe cdH dans son ensemble soutient l'idée d'autant plus qu'elle s'inscrit dans la vision phase 2030 qui était lancée par votre prédécesseur comme vous le savez.

J'aimerais toutefois échanger avec vous deux considérations, l'une sur la nature de la proposition, l'autre sur la problématique de la rétroactivité, mais avant d'y venir, j'aimerais pointer le fait que nous ne disposons pas de l'avis du Conseil d'État, en tout cas il n'était pas disponible sur le site du Conseil d'État. Compte tenu de l'urgence de la proposition, je n'ose pas imaginer que l'on puisse se positionner sur un texte sans disposer de toutes les informations. Pendant que je continue mon argumentaire, si vous le voulez bien, je vous demanderai donc de bien vouloir nous transmettre cet avis du Conseil d'État pour que nous puissions en prendre connaissance lors de cette commission.

Pour revenir sur la nature de la prime à proprement parler, on relève 22 fois le mot vélo dans le bref développement de la proposition, mais il n'apparaît jamais dans le dispositif, ni même dans le commentaire de l'article. Or, la disposition modifiée de l'article 16/1 du décret climat, lequel dispose « Le gouvernement peut octroyer des subventions et des prix dans les limites des crédits budgétaires pour des actions dans le domaine des changements climatiques en ce compris des thématiques d'adaptation et d'atténuation par rapport aux changements climatiques. Ces subventions peuvent intervenir dans le cadre de la mise en œuvre des mesures du plan Air Climat Énergie. Les subventions peuvent être octroyées au secteur privé, au secteur public, à des universités pour de la recherche dans le domaine des changements climatiques ainsi que pour le soutien de projets internationaux ».

En modifiant cet article, le Parlement octroie au Gouvernement un pouvoir bien plus large que celui d'attribuer une prime vélo. Il permet au Gouvernement de subsidier les particuliers en ce qui concerne des

actions dans le domaine des changements climatiques. Sur papier, c'est très louable, mais cela pose plusieurs questions, à commencer par : quelle prime pourrait-elle être attribuée dans ce cadre ?

Le commentaire de l'article 173 du décret-programme du 17 juillet 2018 qui introduit cet article 16/1 dit notamment ceci : « Cet article autorise le Gouvernement à octroyer des subventions dans le cadre de la compétence climat. Ces subventions peuvent notamment toucher le secteur privé, y compris pour la mise en œuvre des accords de branche et pour la sensibilisation du public, le secteur public, y compris les pouvoirs locaux et les structures qu'ils créent, les universités et les projets internationaux. Les subventions peuvent notamment intervenir dans le cadre de la mise en œuvre des mesures du plan Air-Climat-Énergie. La modification proposée vise à autoriser le Gouvernement à octroyer des subventions à toute personne physique considérée isolément dans le cadre de la compétence relative au climat. Ces subventions peuvent notamment intervenir dans le cadre de la mise en œuvre des mesures du plan Air-Climat-Énergie ».

Les subsides futurs peuvent donc dépasser, encore une fois, le simple *scope* du plan Air-Climat-Énergie. À quel type de primes futures faut-il s'attendre ?

Je ne voudrais pas que, par le vote de ce décret – qui, encore une fois, est louable, et que je soutiens à première vue sur papier –, on puisse offrir un blanc-seing au Gouvernement. Ce n'est pas l'objet de la proposition initiale qui a été faite.

Il ne serait pas acceptable que vous nous fassiez voter un projet de décret en urgence dont le titre de l'article ne correspond pas effectivement à la prime supposée derrière. D'ailleurs, il n'y a pas d'urgence, de mon point de vue, à voter une prime aussi large, si ce n'est qu'il y a urgence à voter le texte pour la prime à proprement parler.

J'aimerais par ailleurs rappeler la jurisprudence du texte : « La Cour constitutionnelle a pu dire dans de nombreux arrêts qu'un texte dont le dispositif est clair ne peut pas être analysé en sens contraire quand bien même le commentaire d'article ou les débats parlementaires diraient tout autre chose ».

Je ne vous cache pas que je ne suis pas juriste, mais l'intitulé de l'article n'est pas clair pour moi aujourd'hui.

Je vous pose la question, chers collègues, Monsieur le Ministre : peut-on affirmer que la disposition discutée renvoie clairement à la prime vélo ? Personnellement, je ne le considère pas puisque ce n'est pas mentionné tel quel.

Par contre, elle fait très clairement référence au fait que le Gouvernement peut subsidier n'importe quelle initiative en matière de climat. C'est bien plus large

puisque l'on enlève une capacité de décision au Parlement. Je pense que nous souhaitons tous continuer à faire notre travail, c'est-à-dire contrôler le Gouvernement dans ses actions, qu'elles soient légitimes et nobles, mais nous voulons continuer à travailler en collaboration directe avec le Gouvernement, que l'on se trouve dans la majorité comme dans l'opposition.

J'en viens à la rétroactivité.

Le 11 juin dernier, Monsieur le Ministre, vous déclariez dans la presse : « Je vais proposer la semaine prochaine au Gouvernement wallon l'octroi d'une prime à l'achat d'un vélo électrique. La prime devrait être mise en œuvre pour l'été ».

Le 17 juin, en séance plénière, le ministre précise sa pensée : « L'idée est d'avoir des mesures très précises et très claires au début du mois de juillet, qui mettront peut-être quelques semaines pour être totalement activées. Cependant, nous prévoyons, le cas échéant, un effet rétroactif d'une manière telle que les informations précises soient connues dans les toutes prochaines semaines et que chacun sache à quoi s'en tenir ».

Le 26 août, de nouveau, dans la presse : « Le texte suit toujours son parcours législatif et ne sera pas d'application dans les délais annoncés. Nous attendons l'avis du Conseil d'État. Il s'agit du parcours habituel pour un texte de loi, mais ici, s'agissant d'une prime, le délai est plus long ». C'est en tout cas ce qu'affirmait votre cabinet. « Nous espérons toujours que ce soit prêt pour la rentrée ». Comme on a pu le constater, Monsieur le Ministre, cela n'a pas été le cas.

Les Wallons ayant fait un achat durant les vacances seront-ils remboursés ? La piste de la rétroactivité de la prime serait envisagée. L'arrêté est daté du 1er juillet, ce qui signifierait que les vélos achetés durant la période estivale pourraient être en partie remboursés.

Le 27 août, vous déclarez : « Il vaut mieux attendre les prochaines semaines sur les montants et sur les modalités d'entrée en vigueur ». Cela va quelque peu, si pas totalement, en contradiction avec ce que vous annonciez précédemment.

Enfin, le 14 septembre, vous répétiez que la prime serait rétroactive. Entre le 11 juin et le 14 septembre, vous avez changé plusieurs fois d'avis. On vous a tous questionné plusieurs fois sur la question et vous avez répondu avec franchise à chaque fois. Néanmoins, on s'interroge encore sur la possibilité de la rétroactivité.

Encore une fois, je ne suis pas juriste, mais la non-rétroactivité est un principe général de droit. Comme a pu l'indiquer la Cour constitutionnelle : « La non-rétroactivité des lois est une garantie ayant pour but de prévenir l'insécurité juridique. Cette garantie exige que le contenu du droit soit prévisible et accessible, de sorte que chacun puisse prévoir, à un degré raisonnable, les

conséquences d'un acte déterminé au moment où cet acte se réalise. La non-rétroactivité est donc un principe général de droit. La rétroactivité peut néanmoins se justifier par des circonstances particulières ». C'est ce que nous disent deux professeurs, M. David Reynders, à l'Université catholique de Louvain-la-Neuve et avocat du Barreau de Bruxelles, et M. Henri Simonart, Professeur émérite de l'Université catholique de Louvain.

Ces auteurs rappellent, dans un article de doctrine intitulé « La loi du temps et le temps de la loi » que : « Il est vrai que les actes administratifs unilatéraux, notamment les arrêtés royaux, ne sont pas en droit de rétroagir. Le principe est acquis en doctrine et en jurisprudence. Il vaut aussi bien pour les actes réglementaires que pour les actes individuels. Son fondement fut jadis discuté. Il semble aujourd'hui se dégager un certain consensus. Pour le trouver, non dans l'article 2 du Code civil, mais dans un principe général de droit, le principe de non-rétroactivité des actes administratifs n'a toutefois pas valeur absolue. Plusieurs exceptions sont admises qui, même si elles doivent être interprétées de façon restrictive, n'en existent pas moins. L'une de ces exceptions procède que le principe de la non-rétroactivité des actes administratifs se voit reconnaître une valeur législative. En bonne logique, il en a été déduit que la rétroactivité des actes administratifs devait être admise chaque fois que le législateur l'autorisait ou que l'application de la loi l'imposait ».

Cette doctrine est bien confirmée par la jurisprudence, notamment dans l'arrêt n° 212.156 du 21 mars 2011 : « Considérant qu'il ressort de la jurisprudence du Conseil d'État de nombreux tempéraments au principe de non-rétroactivité, qu'il a ainsi déjà été jugé que la rétroactivité d'un acte réglementaire est tolérée, notamment lorsqu'elle ne porte pas atteinte à des droits acquis, lorsqu'elle s'appuie sur des situations constituées dans le passé, lorsque elle est nécessaire à l'exécution de la loi, lorsqu'elle vise à assurer la continuité d'un service public, lorsqu'elle répond à un impératif de régularisation et, enfin, lorsqu'elle ne fait pas grief ».

Il ressort de ce qui est dit qu'un acte réglementaire peut être rétroactif uniquement si la loi l'y autorise, d'une part, et que par ailleurs certains principes doivent être respectés d'autre part, notamment un impératif de régularisation ou de correction de situations passées problématiques. Or, dans le cas présent, Monsieur le Ministre, la disposition proposée ne prévoit aucun caractère rétroactif. L'arrêté du Gouvernement prévoit pourtant d'octroyer une prime dont l'évènement générateur se trouve dans le passé, dans une période précise. Il n'est pas question ici de récompenser la possession d'un vélo à un instant T, il est question de récompenser un achat à une date T, date qui peut se trouver dans le passé jusqu'à un certain point.

La première condition pour prendre un acte administratif réglementaire, comme un arrêté rétroactif, n'est donc pas remplie.

L'article 16/1 du décret Climat n'autorise pas la rétroactivité. Il convient pourtant de régulariser une situation qui a échappé au contrôle du ministre. Celui-ci a appelé à l'achat massif de vélos le 11 juin. Même si j'estime que la communication n'a pas été suffisante, vous l'avez fait, vous avez encouragé nos citoyens à acheter des vélos. Vous avez promis aux citoyens que, même si la réglementation n'était pas encore applicable, vous octroieriez une prime rétroactive. Des gens ont donc acheté, de bonne foi, des vélos en pensant obtenir une prime.

Or, puisque le décret n'autorise pas la rétroactivité, l'arrêté ne saurait pas légalement avoir d'effet rétroactif. Il faut donc régulariser une situation problématique.

En d'autres termes, après toutes ces lectures, si l'on ne mentionne pas clairement dans la proposition de décret que la rétroactivité sera effective entre telle et telle date – en l'occurrence c'est au départ du 1er juillet de cette année, comme vous l'avez annoncé, si je ne me trompe pas –, la rétroactivité ne pourra pas avoir lieu.

Je ne viens pas ici en critiquant gratuitement le document que mes chers collègues ont rédigé, je viens ici parce que je veux être sûr et certain que la prime sera proposée à nos citoyens, qu'ils pourront en bénéficier avec un effet rétroactif pour les personnes qui ont bien compris le message du ministre, qui ont bien compris la publicité durant la période estivale et qui se sont donc engagées à modifier leurs habitudes.

Chers collègues, nous vous proposerons donc, le groupe cdH, un amendement (Doc. 259 (2020-2021) N° 2) qui reprend deux éléments concrets à ce texte. Dans un premier temps, limiter la capacité à octroyer des primes aux particuliers sur base du décret Climat aux seuls achats de vélos. Nous ne souhaitons pas offrir un blanc-seing au Gouvernement. Nous souhaitons effectivement que le Gouvernement puisse mettre en œuvre cette prime, mais on veut qu'aujourd'hui, le document que vous nous demandez de signer en urgence soit exclusivement consacré à la prime vélo et pas à un cadre beaucoup plus vaste et, par ailleurs, de consacrer l'effet rétroactif des primes vélo comme promis par le ministre. Ce sont nos seules exigences. Si vous acceptez notre amendement, je pense que tout le monde ici dans la salle sera content et ce n'est pas le plus important. Je pense que nos citoyens pourront bénéficier de cette prime sans qu'un problème juridique futur puisse venir entraver la bonne démarche initiale du ministre.

Je vous remercie d'avance pour votre attention.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Madame et Messieurs les Députés, je vous remercie pour vos interventions et d'abord, merci aux auteurs d'avoir déposé et proposé la proposition de décret qui, somme toute, est extrêmement brève puisqu'elle vise simplement à ce qu'il soit possible, dans le cadre du décret Climat, de trouver des subventions aux particuliers.

Je vous avoue que c'est vrai qu'il y a un regret de ma part que l'on n'ait pas pu avancer plus rapidement sur ce dossier. J'aurais souhaité que cela soit plus rapide, mais je vous avoue que nous avons été surpris quand nous avons découvert il y a quelque temps maintenant qu'il n'était pas possible d'octroyer des primes aux particuliers alors qu'il était possible de le faire pour les entreprises ou les collectivités dans le cadre de ce décret-ci. On aurait pu prévoir un autre décret spécifique aux vélos ou que sais-je, mais il est apparu que, comme il n'y avait pas de base légale pour des primes vélo qui étaient souhaitées par tous, le décret Climat était une très bonne base pour ce faire.

J'entends bien, Monsieur Matagne, d'une part, votre démonstration juridique sur la rétroactivité et d'autre part, la question du champ plus large que le décret Vélo.

Quand vous demandez : « Peut-on affirmer que cela renvoie à la prime vélo ? ». Non, on peut affirmer que cette base légale ci permet d'octroyer des primes vélo – ce qui est l'objectif –, mais vous avez tout à fait raison que c'est potentiellement plus large, puisque cela permet d'octroyer d'autres primes dans le cadre du décret Climat qui doit se justifier par rapport à l'objectif climatique.

Vous nous demandez de réduire la portée, mais le décret Climat prévoit aujourd'hui que des subventions peuvent être octroyées au secteur privé, au secteur public, aux universités pour la recherche dans le domaine des changements climatiques ainsi que pour le soutien des projets internationaux. Vous voudriez que pour les particuliers, on ne puisse le faire que pour les vélos. Je ne partage pas cet avis. Ce n'est pas parce qu'il y a une base légale que l'on va faire tout et n'importe quoi. D'abord, le Gouvernement doit rendre des comptes. D'autre part, il a un budget et, surtout, je ne vois pas pourquoi on exclurait du champ général de la politique climatique à la veille d'avoir une discussion très générale sur l'ambition climatique de la Wallonie et la concrétisation dans un plan d'action, cette possibilité d'envisager des primes vers les particuliers. Je ne suis donc pas du tout votre raisonnement, bien que j'en comprenne effectivement la portée. La base légale ici permet d'octroyer d'autres primes que les primes vélo, mais dans le cadre du décret Climat, dans le cadre d'un engagement climatique et dans le cadre du budget régional, bien entendu. Le Gouvernement ne peut pas faire n'importe quoi.

Concernant la rétroactivité, j'entends bien toute votre démonstration, mais tout dépend ce que l'on appelle la rétroactivité. Le Gouvernement devra effectivement se positionner sur les modalités précises d'octroi en aval de ce décret, forcément puisqu'il ne peut adopter l'amendement que suite au vote du décret avec des montants variables suivant les types de vélos, et cetera. Il n'est pas écrit que la facture d'achat doit être postérieure à l'adoption du décret. Ce n'est pas de la rétroactivité. Vous faites donc une démonstration qui est un peu théorique. Je pense que l'avis du Conseil d'État ne nous empêche pas du tout de prendre en compte le moment de l'achat du vélo d'une manière raisonnable sur base du cadre décretaal qui est proposé ici.

Vous évoquiez la question de l'urgence. Là, par contre, je pense qu'il y a quand même une certaine urgence, car justement, c'est très attendu et qu'il n'y a aucune raison de reporter, surtout pour un texte aussi bref. Pour l'avis du Conseil d'État, je ne pense pas que le Parlement et les auteurs aient souhaité demander un avis spécifique du Conseil d'État.

Ici, nous ne sommes pas dans un projet. C'est bien une proposition parlementaire. Il y a eu l'avis du Conseil d'État sur le projet d'arrêté du Gouvernement qui était l'objectif, dans un premier temps, et c'est sur cette base que précisément, ce décret-ci est écrit. C'est vrai qu'il n'y a pas de nouvel avis du Conseil d'État, mais je ne pense pas qu'il soit extrêmement utile dans ce cas-ci.

Concernant la question de Mme Mathieux, bien entendu, on est ici dans la concrétisation des objectifs du Gouvernement et la volonté d'investissement dans les infrastructures, mais aussi dans le soutien des démarches individuelles, en particulier ici de l'acquisition d'un vélo pour les déplacements domicile-travail et vous avez raison de le souligner. En effet, si l'on est parti sur cette optique-là, c'est parce qu'il y a un objectif de transfert modal, mais aussi de mobilité clairement liée aux déplacements domicile-travail. Évidemment, dans les déplacements quotidiens, les déplacements domicile-travail sont clairement une toute grosse partie des déplacements. C'est donc bien ce type de trajet que l'on vise ici. Quant à la vérification, mais ce sera dans les arrêtés que l'on pourra le prévoir, car ici, on est seulement à la base légale générale, ce qui est prévu, c'est qu'il y ait une attestation de l'employeur du fait que l'on utilise un vélo pour se rendre au travail.

Voilà, Monsieur le Président, Madame et Messieurs les Députés, je pense avoir répondu aux différentes questions que je pouvais considérer m'être adressées.

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

M. Desquesnes (cdH). - Monsieur le Ministre, je viens d'entendre votre réponse et vous dites que la proposition de décret est une réponse à l'avis du Conseil

d'État sur le projet ou l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon.

Je pense que les parlementaires ont le droit d'avoir cet avis du Conseil d'État. C'est ce qui fonde aujourd'hui la démarche de parlementaire pour venir ici avec un texte et permettre de donner une base légale.

C'est cet avis du Conseil d'État qui fonde l'initiative parlementaire de la majorité et l'on imagine qu'elle est préparée par le Gouvernement. Cet avis du Conseil d'État, dans quelques semaines, sera public sur le site du Conseil d'État. Il y a toujours un délai de quelques semaines de retard. Je trouve que communiquer aux membres de la commission cet avis du Conseil d'État qui n'est certainement pas un secret d'État, mais qui permettra de comprendre et de faire le cheminement logique du parcours et de pouvoir mettre les choses les unes après les autres me semble indispensable. Si l'on veut travailler correctement, prenons quelques minutes de suspension au besoin pour que l'avis du Conseil d'État nous soit transmis et que l'on puisse en prendre connaissance. Je pense que cette démarche-là n'est pas anormale dans la mesure où comme Monsieur le Ministre vient de l'expliquer, cette proposition de décret portée par la majorité, c'est une réponse à l'avis du Conseil d'État par rapport à l'avant-projet du Gouvernement wallon.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Je n'avais pas compris de l'intervention de M. Matagne qu'il s'agissait de l'avis du Conseil d'État sur le projet d'arrêté. Je pensais que vous parliez de la proposition. On peut vous le transmettre, mais je vous propose de ne pas arrêter les travaux pour autant. On peut vous transmettre l'avis du Conseil d'État sur les deux arrêtés. Il y a d'ailleurs deux avis, à la fois concernant les primes pour les entreprises et d'autre part, les primes pour les citoyens. On peut vous le transmettre si c'est le souhait, mais je ne pense pas que cela empêche la discussion d'une base légale qui est tout de même assez simple dans son expression.

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

M. Desquesnes (cdH). - Je pense que l'on peut se permettre de prendre cinq ou dix minutes afin que l'avis, dont votre cabinet est en possession nous soit envoyé, que l'on puisse en prendre connaissance et que l'on reprenne ensuite les travaux.

J'entends que M. le Ministre est favorable à transmettre aux parlementaires. Si c'est le transmettre après que nous ayons voté, cela ne sert plus à rien. Faisons-le, prenons une pause de cinq ou dix minutes le temps d'en prendre connaissance. On a besoin de cinq minutes à partir du moment où l'avis nous parvient par courriel.

M. le Président. - Un vote de procédure est-il nécessaire ou sommes-nous d'accord pour interrompre cinq minutes ?

La parole est à M. Bierin.

M. Bierin (Ecolo). - Il me semble que de toute façon la demande de l'opposition de suspension de séance est de plein droit, mais je tenais quand même à insister sur le fait qu'effectivement il ne me semble pas que l'on doive reporter pendant des heures les travaux sur ce texte.

Pour être clair, cela me semble être plus de la flibuste qu'un vrai intérêt pour le dossier.

M. le Président. - De toute façon, on me dit que l'on peut avoir l'avis du Conseil d'État pour la séance plénière.

La parole est à M. Frédéric.

M. Frédéric (PS). - Ne peut-on pas demander au cabinet du ministre qu'il transmette ce document et poursuivre nos travaux ?

M. le Président. - On me demande cinq minutes de suspension de séance.

La séance est suspendue.

- *La séance est suspendue à 19 heures 26 minutes.*

REPRISE DE LA SÉANCE

- *La séance est reprise à 19 heures 35 minutes.*

M. le Président. - La séance est reprise.

PROPOSITION DE DÉCRET MODIFIANT L'ARTICLE 16/1 DU DÉCRET DU 20 FÉVRIER 2014 « CLIMAT », DÉPOSÉE PAR MM. HEYVAERT, FONTAINE, DOUETTE, FLORENT, LÉONARD ET MME MATHIEUX (DOC. 259 (2020-2021) N° 1)

*Discussion générale
(Suite)*

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

M. Desquesnes (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, d'avoir transmis les deux avis du Conseil d'État qui permettent effectivement de comprendre pourquoi nous sommes ici en train de débattre d'une proposition de décret. Celui-ci permet de nous éclairer sur le fondement juridique du texte qui est déposé par les parlementaires de la majorité.

J'ai juste une question, mais qui vient compléter celle déjà évoquée par mon collègue, Julien Matagne qui est celle de l'entrée en vigueur du texte, puisque dans l'avis du Conseil d'État n° 67805/2/V du 28 août 2020, on parle d'une entrée en vigueur de l'arrêté qui est fixé au lendemain de sa signature par les ministres compétents, ce qui rend plus compliquée, me semble-t-il, l'hypothèse d'un travail de prendre en compte les achats réalisés précédemment.

Je voudrais vraiment que le ministre puisse nous confirmer que l'intention du Gouvernement et l'arrêté pour lequel il travaillera en exécution du décret que nous proposons intégrera effectivement les achats réalisés comme dit par le ministre début juin, à partir du début de l'été, donc le 11 ou le 21 juin selon que l'on prend en compte la déclaration du ministre ou le début de l'été.

Je vous remercie de préciser, Monsieur le Ministre, si vos intentions sont bien celles-là.

M. le Président. - Y a-t-il d'autres questions ?

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - J'ai bien pris note de l'intervention de M. Desquesnes. Écoutez, je ne peux pas préjuger. D'abord, on n'interroge pas le Gouvernement sur ses intentions, comme vous le savez. Là, vous l'avez formulé d'une manière tout à fait frontale. D'autre part, il est évident que la première étape, c'est l'adoption du décret, et ensuite le Gouvernement devra adopter les modalités. Je suis personnellement favorable – mais c'est le Gouvernement qui devra décider suite à l'adoption du décret – à ce qu'il y ait une prise en compte des achats antérieurs à la date d'adoption du décret, c'est-à-dire sur base de la date de la facture, ce qui n'est pas en tant que tel de la rétroactivité. C'est un décret et un arrêté qui entrent en vigueur et qui peuvent prendre en considération une date de facture à déterminer.

Je suis bien conscient des éléments antérieurs, mais ce sera évidemment au Gouvernement de se prononcer.

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

M. Matagne (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, pour toutes vos précisions. Vous nous dites être favorable à la rétroactivité. La minorité vous apporte une proposition toute faite sur la table, et quelque part, vous la balayez d'un revers de la main, laissant potentiellement vos collègues du Gouvernement de ne pas vous permettre d'effectuer cette rétroactivité. Je trouve cela vraiment particulier.

D'ailleurs, ce n'est pas le Gouvernement qui décide, c'est le Parlement qui décide. C'est la démocratie, c'est comme cela. Depuis le début, dans ce dossier, vous patinez. Vous l'avez reconnu vous-même, je ne suis pas

là pour faire un débat majorité contre opposition. Je suis là pour que nos citoyens bénéficient d'une prime vélo, pour qu'ils changent leur mode de transport pour se rendre au travail. On mène le même combat vous et moi, et bien d'autres dans cette salle.

On vous formule une proposition toute faite, et vous ne la saisissez pas, et vous nous dites que ce sera au Gouvernement de décider. Pourquoi ne pas intégrer directement l'amendement que l'on vous propose dans votre texte du jour ?

Puisque vous parlez d'urgence, que l'on doit voter ce texte mercredi, faisons-le tout de suite. Il est 19 heures 40 minutes, on a encore quelques heures devant nous pour travailler ensemble, on peut le faire. Je ne vois pas où est le problème dans la situation actuelle.

Tout le monde dans la salle est pour ce texte ; tout le monde dans la salle veut avancer. Nos citoyens ne demandent que cela, et l'on se fait balayer juste sur un principe que c'est la minorité qui apporte le texte sur la table. Allez, franchement.

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

M. Florent (Ecolo). - Étant donné qu'il s'agit d'une proposition de décret, en tant que cosignataires, on peut, depuis les bancs du Parlement, évoquer notre avis. En ce qui me concerne, je suis opposé aux deux amendements. Pourquoi ?

D'abord, le premier, parce que, tout comme le ministre l'a dit, je le rejoins complètement dans cette analyse, je ne vois pas pourquoi on devrait uniquement pour les citoyens restreindre la portée des primes que l'on peut octroyer. On aurait donc la possibilité, avec la base légale du décret Climat, qui n'est pas l'arrêté, qui ne sont pas les arrêtés pour la prime Vélo, de permettre aux entreprises, aux universités, d'avoir un ensemble de primes, et pour les citoyens pas question. D'ailleurs, sur l'amendement, ce serait déjà restreint aux vélos de service, ou électriques. On pourrait même éventuellement imaginer un problème avec les vélos-cargos dont il était question dans l'un des arrêtés. Pour le premier amendement, pour le coup, je pense que l'on y est opposé. Ensuite, il n'est pas complètement inutile d'avoir cette base juridique dans d'autres cadres plus tard, comme le ministre l'a dit, sur base d'un budget, sur base du contrôle du Parlement de toute façon, sur l'ensemble des actions du Gouvernement.

Concernant le deuxième amendement, qui permettrait la rétroactivité, je regrette, et je vous ai écouté attentivement, je pense qu'il porte en lui-même le fait que c'est inutile puisque, vous l'indiquez dans votre long développement, une rétroactivité est tolérée lorsqu'elle ne porte pas atteinte à des droits acquis. C'est exactement le cas d'une prime, on ne porte pas atteinte à un droit acquis, on offre un droit complémentaire, qui n'est pas obligatoirement

demandé, mais qui peut être demandé par d'éventuels bénéficiaires.

En l'occurrence, je pense que tout ce long amendement est superfétatoire. On perd un temps considérable pour une question qui est assez simple en fin de compte : l'avis du Conseil d'État nous demande une base légale et précise que la base légale doit venir du décret Climat. Cette base légale est établie, nous la portons, nous en tant que députés. On devrait maintenant terminer les travaux et passer au vote.

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

M. Matagne (cdH). - Merci, Monsieur Florent, pour vos considérations. Que l'on arrête de parler de décret Prime vélo et que l'on parle de décret Climat dans vos expressions.

M. Florent (Ecolo). - Personne n'a parlé de décret Prime vélo.

M. Matagne (cdH). - Quand vous avez parlé, je ne vous ai pas interrompu, je vous ai respecté.

Dans vos expressions, chacun des députés de la majorité a parlé de la prime Vélo. On est axé là-dessus depuis le départ, on n'est pas dans une prime Climat.

Après, si le Parlement veut donner le blanc-seing au Gouvernement pour une prime Climat, je peux vivre avec. Mais si nos citoyens ne peuvent pas profiter de la prime parce que le document est juridiquement bancal, je vous prie de croire que vous allez m'entendre.

Monsieur le Ministre, encore une fois, depuis le début, ce dossier est bancal. Depuis le début, on rencontre des difficultés. Vous l'avez même dit au départ, vous étiez surpris de ne pas pouvoir octroyer des primes aux particuliers.

On se retrouve donc dans une situation où l'on veut avancer vite et manifestement il y a des barrières que l'on doit franchir. En l'occurrence, si la rétroactivité doit être mentionnée telle quelle dans le document, faisons-le, ne fût-ce que par principe de précaution. Je ne vois pas où est le problème de mettre plus dans le document que pas assez. C'est la seule chose que je vous dis.

Encore une fois, je ne m'inscris pas dans un débat majorité contre opposition, il n'y a nullement de la flibuste, nullement l'envie de faire perdre du temps aux gens. Je veux juste avancer et que l'on me garantisse que les citoyens auront la prime Vélo. Encore une fois, Monsieur le Ministre, c'est une très bonne idée et je la soutiens, mais alors faites en sorte d'avoir des garanties juridiques pour que cette prime puisse être octroyée à tous nos citoyens, comme vous l'avez mis sur papier.

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

L'amendement (Doc. 259 (2020-2021) N° 2) est déposé.

Confiance au président et au rapporteur

M. le Président. - La confiance est accordée, à l'unanimité des membres, au président et au rapporteur pour l'élaboration du rapport.

Examen et vote de l'article unique

M. le Président. - Nous allons procéder à l'examen et au vote de l'article unique du projet de décret modifiant l'article 16/1 du décret du 20 février 2014 « climat » (Doc. 259 (2020-2021) N° 1).

À cet article, un amendement (Doc. 259 (2020-2021) N° 2) a été déposé par MM. Matagne et Desquesnes.

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

L'amendement (Doc. 259 (2020-2021) n° 2) est rejeté par 8 voix contre 2.

Justification d'abstention

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

M. Desquesnes (cdH). - Je voudrais justifier l'abstention de mon groupe sur le vote de l'article et de la proposition de décret. Nous regrettons que la voie de la sécurité juridique n'ait pas été entreprise. J'entends que le ministre veut défendre la prise en compte des achats qui ont été réalisés à partir du moment où il a annoncé la mesure, bien qu'elle ne soit pas entrée en vigueur.

J'espère que nous n'aurons pas à nous plaindre de difficultés juridiques ultérieures qui viendraient léser de façon dommageable les Wallonnes et les Wallons qui croient en la parole publique.

*Vote de l'article unique
(Suite)*

M. le Président. - L'article unique est adopté par 9 voix et 1 abstention.

Vote sur l'ensemble

M. le Président. - Nous allons voter sur l'ensemble de la proposition de décret modifiant l'article 16/1 du décret du 20 février 2014 « climat » (Doc. 259 (2020-2021) N° 1).

Par 9 voix et 1 abstention, la Commission de l'énergie, du climat et de la mobilité recommande l'adoption de la proposition de décret par l'assemblée plénière.