305 (2010-2011) — N° 2

PARLEMENT WALLON

SESSION 2010-2011

1er MARS 2011

PROPOSITION DE DÉCRET

en vue d'instaurer une prime régionale pour l'achat d'un vélo à assistance électrique *

déposée par MM. Dodrimont, Crucke, Mme Cassart-Mailleux, MM. Jeholet et Borsus

RAPPORT

présenté au nom de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité

par

Mme Cremasco

* Voir Doc. **305** (2010-2011) – N° 1.
Voir CRIC (2010-2011) – N° 107.

site internet : www.parlement-wallon.be
email : mail@parlement-wallon.be

Mesdames,

Messieurs,

Votre Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité s'est réunie le mardi 1er mars 2011 en séance publique, afin d'examiner la proposition de décret en vue d'instaurer une prime régionale pour l'achat d'un vélo à assistance électrique (Doc. 305 (2010-2011) – N° 1), déposée par MM. Dodrimont, Crucke, Mme Cassart-Mailleux, MM. Jeholet et Borsus ([1]).

([1]) *Ont participé aux travaux :* M. Bayet, Mme Bertouille, MM. Binon, Borsus, Mme Cremasco (Rapporteuse), M. Crucke, Mme de Coster-Bauchau, MM. de Lamotte (Président), Desgain, Di Antonio, Dodrimont, Dupont, Lenzini, Maene, Mottard, Noiret, Mmes Reuter, Simonis, MM. Senesael, Stoffels, Mme Trotta.

A assisté aux travaux : M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.

I. EXPOSÉ D'UN DES AUTEURS DE LA PROPOSITION DE DÉCRET

M. Dodrimont estime que la Déclaration de politique régionale (DPR) est formidable pour tous les amoureux de la petite reine. Pour tous ceux qui pensent que le vélo peut être un moyen de déplacement efficace, la DPR ouvre beaucoup de perspectives. Elle est relativement fouillée sur le thème du déplacement doux et on peut apprécier la volonté qui semble présente au sein de la majorité de faire du vélo une priorité, que ce soit sur le thème du RAVeL ou sur le thème de la facilité d'utiliser un vélo dans le cadre de certains déplacements, qu'ils soient professionnels ou autres. Une réelle volonté existe en ce sens – elle est du moins affichée à travers ce texte – et l'orateur en félicite le gouvernement. Il rappelle qu'il avait eu l'occasion de dire, lorsque M. le Ministre avait défendu, au début de cette législature, la DPR, qu'il semblait que les perspectives étaient très valables sur ce terrain.

Le commissaire propose un texte pour aller dans la même direction que celle tracée par la DPR et faire une proposition modeste qui peut aider à ce que le vélo soit encore plus utilisé en Région wallonne, faire en sorte qu'à l'instar de pays proches, de régions proches, le vélo soit plus utilisé. En Communauté flamande, on sait à quel point ce mode de déplacement est utilisé d'une manière beaucoup plus efficace et plus répandue que chez nous. On peut aussi parler des Pays-Bas. On sait combien les Néerlandais sont amateurs de la petite reine et l'utilisent dans le cadre de leurs déplacements quotidiens. On compte d'ailleurs des centaines de milliers de vélos vendus chaque année dans ces régions et ces pays. Pour les Pays-Bas, 1 400 000 vélos ont été vendus en 2009 par rapport à une population qui n'est pas beaucoup plus élevée que celle de l'ensemble de notre pays. Pour la Flandre, l'orateur ne dispose pas de statistiques; mais il pense là aussi que le nombre de vélos présents sur le territoire flamand par rapport à la population de cette région est considérable.

Pourquoi le vélo est-il plus répandu chez eux ? Pourquoi le vélo est-il un outil de déplacement quotidien pour les citoyens du nord du pays ? Certainement parce que le profil, le terrain est un peu différent du nôtre. Cela fait aussi le charme de notre belle région, la Wallonie est un territoire vallonné, il faut bien en convenir, le déplacement à vélo n'est pas toujours ce qu'il y a de plus facile.

Si les citoyens rencontrent parfois des difficultés pour faire des distances qui ne sont pas toujours nécessairement longues, c'est parce que la déclivité est quelque chose de bien réel.

Certains y ont pensé et, dans de nombreux pays, notamment en France, se développe le vélo un peu assisté, où le cycliste bénéficie d'une petite aide qui ne remet pas en cause, finalement, l'essence même du vélo qui est un mode de déplacement pour lequel il faut se mouvoir, il faut bouger, il faut produire de l'énergie, mais cette assistance est la bienvenue dans les régions telles que la nôtre.

Aux Pays-Bas, même si c'est plus plat, 200 000 vélos à assistance électrique ont été vendus en 2009. On dit que c'est un pays plat et uniquement plat. Quand on assiste à l'arrivée de l'*Amstel Gold Race* qu'un grand champion wallon a remporté l'année dernière, on se rend compte qu'il y a aussi des côtes aux Pays-Bas. C'est d'ailleurs pour cela que M. Gilbert a remporté l'*Amstel Gold Race* en 2010.

Les Néerlandais ont donc compris que s'ils utilisaient régulièrement leur vélo pour leurs parcours plats, il y avait aussi des côtes pour lesquelles une assistance n'est pas négligeable pour pouvoir les franchir et pour pouvoir continuer à utiliser son vélo par rapport au choix qui est posé en termes de déplacements.

Il est extrêmement difficile, même si on en a la volonté, de se rendre à un rendez-vous professionnel surtout après avoir fait des efforts plus importants que ce que l'on peut faire quand la déclivité du terrain ne l'oblige pas. Il est clair qu'il est extrêmement difficile de se rendre à un rendez-vous en transpiration. L'effort qu'il faut fournir à certains moments pour se déplacer est une entrave à l'utilisation du vélo notamment, dans le cadre autre que celui du loisir. Quand on pratique le vélo pour son plaisir, on n'a pas peur de transpirer, mais on a évidemment les moyens de pouvoir, après l'effort, prendre une bonne douche, ce qui n'est pas toujours possible dans le cadre de déplacements professionnels.

L'orateur propose, dans sa proposition de décret, l'instauration d'une prime régionale limitée à 25 % du montant de l'achat du vélo à assistance électrique en question, avec un plafond de 400 euros – ce qui semble être un encouragement assez important quand on sait que les prix pour ce type de vélo oscillent entre 1 700 et 3 300 euros. On en trouve parfois à des prix moindres, mais il faut dire que les vélos de ce type, dont le prix peut parfois atteindre dans les grandes surfaces quelque 1 000 euros, se révèlent peu recommandables puisque la qualité des batteries ne permet pas réellement une utilisation dans le sens souhaité par le commissaire.

Sur le plan énergétique, on peut estimer cette assistance à 15 euros par an pour le coût de l'électricité consommée pour quelqu'un qui parcourrait environ trente kilomètres par jour, ce qui est particulièrement peu significatif en termes de dépenses énergétiques, un kilowatt/heure par 100 kilomètres, c'est quasi négligeable. On peut aussi se référer à ce que l'Union européenne précise dans ses directives pour qualifier le vélo qui pourrait faire l'objet de cette prime. Il est possible aussi de prendre comme référence ce qui a été fait en d'autres endroits, notamment à la Mairie de Paris qui a instauré une prime tout à fait équivalente à celle proposée et qui rencontre un succès important. On peut aussi regarder ce qui se fait dans certaines communes belges, comme à

Jurbise, qui a aussi embrayé sur cette idée. Pourquoi ne pas s'orienter vers quelque chose qui serait stimulant au niveau de l'ensemble de la Région wallonne ?

Si le parlement suit la proposition visant à assurer le financement de ces primes à toute personne qui voudrait acquérir ce type de vélo, M. Dodrimont pense au fonds énergie. Si ce système de déplacement devait se généraliser, on réduirait drastiquement la consommation d'énergie par rapport à l'usage d'un véhicule automobile et on sait que le fonds qui est alimenté notamment par les amendes pour non-respect des quotas de certificats verts, connaîtra certainement un accroissement puisque les quotas à l'horizon 2012 devraient croître de façon assez importante et permettre des capacités financières au fonds plus importantes. La dépense générée par cette prime qui serait versée pour un grand nombre de citoyens serait évidemment compensée par l'utilisation du fonds énergie, ce qui représente un mécanisme intéressant.

La proposition de décret détermine quel type de vélo à assistance électrique pourrait rencontrer l'agrément et permettre à son heureux propriétaire de bénéficier de cette prime. Une prime de 25 % par rapport au montant réellement dépensé pour l'achat du vélo avec un maximum de 400 euros est proposée. On peut espérer que cette prime sera de nature à permettre à beaucoup de concitoyens d'effectuer toute une série de petits déplacements, qui peuvent parfois être de 30 ou 40 kilomètres par jour, dans le cadre notamment de déplacements professionnels et de déplacements au quotidien. Les gens aimeraient, souhaiteraient, espéreraient pouvoir faire ces choses à vélo, mais il faut bien convenir que, sans cette assistance électrique, il est très difficile de les accomplir.

Aux Pays-Bas, 200 000 vélos ont été acquis par les Néerlandais en 2009. Pourquoi ne pas faire le pari en Région wallonne de développer un intérêt par rapport à ce mode de transport et de voir de plus en plus nos routes se vider de toute une série d'usagers qui pourraient remplacer le déplacement qu'ils font avec leur voiture par un déplacement en mode doux, non polluant, avec ce vélo ?

Les caractéristiques techniques prévoient de ne pas aller plus vite que 25 km/heure sinon l'assistance électrique se coupe. Il n'est pas question ici de développer un mode de déplacement qui remplace le vélomoteur ou la moto. Le système est une assistance par rapport à un effort déployé par l'utilisateur. Le moteur est inférieur à 250 watts pour ne pas avoir un vélo qui développe les mêmes caractéristiques que les deux roues motrices. On se situe vraiment dans le cadre de l'utilisation d'un vélo, avec une petite aide pour franchir à un certain moment les difficultés causées par le relief ou qui peut aider aussi parfois des personnes moins vaillantes que d'autres, qui souhaiteraient quand même utiliser le vélo, mais qui n'ont pas nécessairement les capacités physiques pour utiliser un vélo ordinaire.

Pour terminer, l'orateur livre une petite anecdote. Il y a peu de temps, il assistait, sur le territoire de sa commune, à une réunion avec un fonctionnaire de la Région wallonne, qui lui a expliqué qu'il ne se déplaçait pour son travail en faveur de notre institution qu'à l'aide des transports en commun – ce qui est très bien –, mais il ajoutait à ses déplacements en transports en commun l'utilisation d'un vélo. Cette personne prend son vélo, peut-être pas quotidiennement, mais chaque fois qu'elle doit effectuer un déplacement vers les communes. Ce fonctionnaire s'occupe de développement durable, donc, à certaines occasions, il rencontre les autorités communales chez elles. Le commissaire l'a vu un jour sur les routes où, après avoir pris le train, il avait un petit vélo qu'il avait eu le souci d'embarquer pour venir sur le lieu de rendez-vous.

Malheureusement, la réunion n'était pas prévue à Aywaille, mais à Harzée. M. Dodrimont explique que, quand il s'est rendu avec sa voiture à cette réunion à Harzée, il a dépassé quelqu'un qu'il ne connaissait pas, qui était en vélo. Il a vu une espèce de petit vélo et quelqu'un qui, malheureusement pour lui, trimait pour arriver à Harzée puisque c'est en légère montée, mais continue, pendant plusieurs kilomètres. Quand il est arrivé à la réunion, avec un retard assez important, on a pu parler de son mode de transport. Il a d'ailleurs été plus vite pour retrouver la gare sur le chemin du retour, mais il est vrai que si cette personne avait disposé d'un vélo électrique, elle serait arrivée à l'heure au rendez-vous et aurait certainement été plus à l'aise pour participer à la réunion, parce qu'il a dû le faire dans des conditions difficiles, en transpiration. Ce n'est évidemment pas un reproche pour cette personne que l'orateur encourage à continuer à mener ses activités au service de la Région wallonne en utilisant ce mode de déplacement combinant les transports en commun, puis le vélo. Toutefois, si cette personne disposait d'un vélo à assistance électrique, sa production au service de la région serait plus importante et il pourrait travailler dans de meilleures conditions.

L'instauration de cette prime s'inscrit dans la droite ligne de la Déclaration de politique régionale 2009-2014, mais tout est perfectible et l'orateur se déclare ouvert à toute discussion pour améliorer le texte, en espérant qu'il lui soit réservé un bon accueil.

II. DISCUSSION GÉNÉRALE

M. le Ministre remercie M. Dodrimont pour sa proposition de décret et reconnaît que c'est un sujet important, qui pourrait peut-être apparaître à d'aucuns comme anecdotique, mais qui ne l'est pas. Le but, en encourageant le vélo, n'est pas de ne plus faire d'efforts physiques, mais l'intérêt du vélo à assistance électrique est de pouvoir rendre accessible à vélo une série de trajets qui le sont difficilement autrement, en raison principalement du relief.

L'exemple pris par M. Dodrimont de ce point de vue est intéressant, le lien entre le vélo et le transport en commun est particulièrement intéressant : si on peut, via un vélo électrique notamment, dans le trajet domicile-gare ou arrêt de bus, faciliter le fait qu'un certain nombre de personnes puissent passer vers le transport en commun, alors qu'il est assez difficile pour elles de le faire sans assistance électrique. Il est vrai que c'est un potentiel extrêmement important à l'échelle de la région.

D'une certaine façon, il est un peu trop tôt pour avoir ce débat parce que le Gouvernement wallon a mis en place, un plan transversal « Wallonie cyclable » qui concerne l'ensemble des départements. En effet, pour développer la pratique du vélo, et il y a vraiment un potentiel énorme à la fois quand on compare les statistiques wallonnes et flamandes, et pour la diminution de l'utilisation de la voiture et des quantités de voitures sur les routes, mais la première chose est de s'organiser transversalement, ce qui a été fait. Cela concerne donc l'ensemble des départements puisque, de manière plus ou moins importante, chaque département ministériel est amené à contribuer à rendre l'usage du vélo plus facile. Ce plan a démarré, nous avons désigné depuis quelques mois un *manager* vélo ce qui est tout à fait nouveau aussi et la première étape phare de ce plan – mais il y a toute une série d'autres étapes qui sont lancées avec un comité d'accompagnement transversal qui a été mis en place – est la sélection des communes pilotes « Wallonie cyclable ». Elles ont déjà été une première fois sélectionnées, puis elles seront réduites en nombre dans le cadre d'une deuxième sélection à la fin de cette année pour concentrer les moyens en faveur du développement du vélo.

C'est un peu prématuré parce que la prime à l'achat sans autre condition, sans autre encadrement, n'est pas forcément la meilleure solution, ni la seule solution. Il faut viser une utilisation plus grande du vélo, et donc aussi du vélo électrique lorsque cela permet d'utiliser le vélo, ce que l'on ne ferait pas nécessairement sans l'assistance électrique. Mais il n'est pas du tout certain que ce soit la prime à l'achat qui le permette le plus facilement.

D'abord, il y a deux éléments un peu contradictoires sur le plan financier, c'est le fait qu'un vélo électrique est relativement cher à l'achat et donc, même avec la prime telle que proposée, il reste néanmoins peu accessible pour tout un chacun. M. le Ministre ne pense pas que la prime permette, sur le plan social, à l'ensemble des catégories sociales, d'acheter un vélo électrique. Par contre, pour ceux qui font vraiment le calcul d'avoir un vélo électrique à la place d'une voiture ou d'une deuxième voiture, à ce moment-là, c'est extrêmement intéressant déjà aujourd'hui, sans prime. Il faut bien se rendre compte que l'on se trouve face à un double calcul.

Par ailleurs, il y a différents types d'aides possibles au-delà de la prime, notamment la collaboration avec les employeurs, les plans de mobilité des entreprises. Il est envisageable de voir, dans le cadre des déplacements professionnels, s'il est possible d'utiliser des parcs de vélos électriques, dans quelles circonstances et de quelle façon on peut les mettre en place.

M. Dodrimont a cité le cas d'un fonctionnaire qui aurait l'utilité d'un vélo électrique. Il peut y avoir, et c'est déjà en cours de réalisation, des parcs de vélos électriques pour les administrations mais, dans le cas précis évoqué, il s'agit de se rendre à un endroit donné en utilisant le train, plus le vélo. Cette personne a vraisemblablement utilisé un vélo pliable, ce qui n'existe pas aujourd'hui en vélo électrique. Donc, le cas cité ne fonctionne pas ou alors, il faudrait avoir un vélo électrique, sur place, à la gare, ce qui est encore un autre schéma qui n'est pas concerné par un système de primes à l'achat, mais plutôt par un système soit de location, soit de mise à disposition.

M. le Ministre pense que l'auteur de la proposition pose une très bonne question et que l'objectif est parfaitement louable mais, à ce stade-ci, il n'est pas du tout convaincu que cette réponse soit la meilleure ou, en tout cas, qu'elle soit la seule.

Par ailleurs, il y a aussi une question budgétaire. Les moyens budgétaires sont limités et des priorités ont été déterminées en matière de mobilité : d'une part, les moyens sont concentrés sur un certain nombre de communes qui seront sélectionnées pour un projet cyclable très développé pour avoir vraiment des communes pilotes. Ces communes pourraient très bien imaginer, dans le panel de l'ensemble des mesures envisagées, de mettre en place des primes pour des vélos électriques, des locations de vélos ou des prêts de vélos.

D'autre part, dans la politique des transports en commun, un effort important a été consenti par le gouvernement pour limiter au maximum et réduire quasiment à rien le déficit, en tout cas pour cette année, et consolider l'offre et toute l'intermodalité qui y est liée.

En annonçant une prime qui devrait plutôt être du ressort du gouvernement – or, M. Dodrimont va très loin dans le dispositif décrétal par rapport à l'attribution de la prime, mais c'est encore une question technique ou juridique –, M. le Ministre craint qu'on crée un appel d'air par l'octroi de primes de cette nature, qu'on donne une envie importante à un marché, qu'on contribue peut-être à développer trop fortement, trop rapidement, un marché, pour lequel on sera de toute façon obligé de limiter le budget. Ou alors, il faut que M. Dodrimont explique où il compte prendre l'argent pour le faire, puisqu'il évoque

les écobonus. Mais les écobonus et les écomalus sont déjà budgétés en dépenses. Cette politique a plutôt coûté que rapporté ces dernières années. M. le Ministre ne pense pas qu'on ait là une recette nouvelle. Il faut donc savoir où on prend l'argent. Il ne faudrait pas que l'on dise : « *Finalement, on octroie quelques primes puis le budget est terminé et les autres, tant pis, ils n'en auront pas* ». C'est créer un espoir qui n'est pas raisonnable.

M. Dodrimont pose un bon débat et propose une piste intéressante parmi d'autres. Toutefois, il est prématuré de prendre une décision comme celle-là, à la fois dans la situation budgétaire actuelle et dans le débat transversal sur le développement de la politique cyclable qui est mis en place.

Mme Cremasco remercie aussi M. Dodrimont d'amener le débat sur le vélo même si c'est par le biais du seul vélo électrique, débat qui, bien entendu, agrée le groupe Écolo. Il a raison de dire que, pour certains modes de déplacement ou pour certaines personnes, c'est un plus d'avoir un vélo électrique, surtout en termes de remplacement par rapport à la voiture. On peut avoir un confort, arriver plus ou moins sec au travail. En termes de remplacement de la voiture et de confort, pour un nombre de kilomètres praticables avec un vélo assisté électriquement plutôt qu'en voiture individuelle, c'est tout à fait une piste qu'on peut très certainement creuser.

Par ailleurs, M. le Ministre évoquait que quand on prend l'argument purement économique pour organiser ce transfert modal de la voiture classique vers le vélo à assistance électrique, le gain économique est déjà énorme en soi. Si le consommateur était rationnel, avec un nombre de kilomètres parcourus relativement faible, ou en tout cas pour un trajet praticable quotidiennement avec un vélo à assistance électrique, beaucoup feraient le choix rationnel d'un vélo électrique. Or, ce n'est actuellement pas le cas.

Par exemple, pour 3 000 kilomètres parcourus par an – et une conseillère du groupe Écolo le fait très facilement –, l'achat est réellement amorti. Donc, l'argument purement économique de remplacement de la voiture par le vélo électrique devrait être un choix rationnel du consommateur dans un marché libéralisé. Or, on constate que ce n'est pas le cas. Le débat très important est ainsi ouvert sur l'usage et la promotion de l'usage du vélo assisté électriquement.

L'oratrice évoque notamment les nécessaires lieux de sécurisation des vélos – où on peut les laisser et où on est sûr qu'ils ne disparaissent pas –, mais aussi de recharge. Elle pense aux points vélos, expériences type Villo, éventuelles initiatives à mettre en œuvre par l'administration, dans les entreprises, etc. L'oratrice pense aussi à des locaux prévus dans le cadre de nouveaux immeubles collectifs. On sait combien il est plus intéressant de changer les pratiques, ou en tout cas de mettre en œuvre de nouvelles pratiques pour l'éventuel usager qui arrive dans un nouveau bâtiment et qui n'a pas encore eu le temps de s'installer dans la pratique de la voiture, par exemple, en lui offrant l'opportunité de locaux de recharge, de pouvoir recharger éventuellement son vélo dans un point Villo proche d'une gare, de le laisser dans un endroit sécurisé. Tout cela organise ce transfert modal qui, visiblement, ne se fait pas, alors que, rationnellement, cela pourrait être le cas. Il manque donc vraiment des facilités à l'usage.

En termes de deniers publics, il est plus intéressant de réfléchir des mesures facilitant réellement l'usage du vélo, à assistance électrique ou pas et d'aller vers la possibilité d'organiser ce transfert de moyens de transport; qui plus est, la différence de coût entre la voiture et le vélo à assistance électrique serait profitable aux personnes les plus précarisées, qui n'ont pas les moyens de s'offrir facilement une voiture.

C'est un premier argument plaidant en faveur de l'usage du vélo électrique plutôt qu'en faveur de son acquisition, ce qui semble, au niveau de l'efficacité des deniers publics investis, un meilleur rapport.

L'auteur de la proposition a dit qu'il était ouvert à la discussion. L'oratrice pense dès lors qu'on peut constructivement réfléchir à ces modalités de promotion de l'usage à l'aune de l'efficacité économique qui est là, et du choix rationnel qui n'est pas actuellement rencontré.

En termes d'accessibilité, s'il fallait aussi réfléchir à l'acquisition, il est évident qu'acheter un vélo de 2 700 à 3 300 euros n'est évidemment pas accessible à tout le monde. Il faut investir lourdement et ce n'est pas la prime de 400 euros qui va permettre à des gens réellement précarisés de payer les 2 000-3 000 euros qu'il reste pour acheter ce type de vélo. Il faut ainsi réfléchir afin de permettre cette accessibilité sociale et ne pas proposer une prime qui ne concernerait que les gens capables d'investir une telle somme. Des pistes de réflexion, comme les prêts à taux zéro ou une prime corrigée en fonction du revenu, peuvent être proposées. Il faut en tous cas réfléchir à l'accessibilité aux publics les plus précarisés.

M. Dodrimont, dans son exposé, a soulevé un autre point qui est intéressant. Il a évoqué les gens qui ne sont plus capables de faire du vélo, et ne peuvent en retirer tous les bénéfices, que ce soit pour leur santé ou pour leur portefeuille. Ils ne sont pas en mesure de le pratiquer, soit parce qu'ils ont un âge avancé, soit parce qu'ils ont un certain handicap, soit pour une autre raison. Or la proposition de décret, de considère en rien ces facteurs-là comme des facteurs de discrimination positive. Il faudrait que les gens qui n'ont pas la chance de pouvoir utiliser facilement un vélo puissent, eux, bénéficier d'une aide publique pour, justement, être assistés électriquement dans leurs déplacements.

L'oratrice aborde ensuite l'aspect économico-environnemental en rapport avec l'usage du vélo, c'est-à-dire les deniers publics investis par rapport au gain environnemental. Si le transfert modal de la voiture vers le vélo ne se fait pas parmi toutes les couches de la population et dans des proportions importantes, le prix à la tonne de CO_2 économisé via ce genre de prime est discuté et discutable. Si on subsidie l'acquisition par certaines per-

sonnes, plutôt que les facilités d'usage pour tous – via des plans de mobilité des entreprises, des administrations, des points Villo, ... – le gain sur l'environnement, les déplacements réellement remplacés, pris à la voiture, ne seront pas relevants. Il faut avoir une discussion de fond sur le prix de la tonne de CO_2 économisée.

Dans la proposition de décret, il n'y a rien qui lie la prime de 25 %, plafonnée à 400 euros, à la réduction de kilomètres parcourus en voiture. Il semble primordial d'organiser et de contrôler le gain environnemental, afin de ne pas investir des sommes effarantes pour finalement économiser très peu de CO_2.

Il est évident qu'il faut faire optimaliser les mesures dans un contexte budgétaire serré. Diminuer notre consommation et la production de gaz à effet de serre est une priorité il ne faudrait pas gaspiller les moyens que nous avons pour y arriver ! La commissaire ouvre quelques pistes de réflexion par rapport à cela et par rapport aux kilomètres réellement pris sur la voiture. Elle se demande s'il ne serait pas opportun de conditionner une prime à la preuve d'un moindre usage de la voiture. Des tas de suggestions peuvent être faites à ce niveau-là, notamment la restitution de la plaque de voiture pour obtenir un vélo à assistance électrique.

Il faut réfléchir à de telles conditions et être sûrs que la ou les mesure(s) prise(s) servent réellement un mieux environnementale.

Enfin, l'oratrice revient sur l'éventuelle force d'une indemnité vélo, qui électrique ou pas, par rapport aux kilomètres parcourus. On peut réfléchir à une indemnité vélo en règle générale qui assurerait efficacement un transfert vers le vélo ou le vélo à assistance électrique, qui ne discriminerait évidemment pas l'un par rapport à l'autre, et qui serait un réel gain par rapport au CO_2 économisé. C'est une réflexion générique qui doit, en tout cas, être menée.

Mme Cremasco conclut que ce transfert d'un mode de transport vers un autre plus accessible, plus sain et plus respectueux de l'environnement doit être conséquent en termes d'euros investis par la puissance publique. Elle prône l'accessibilité de ce type d'alternatives aux plus démunis et à la plus grande partie possible de la population.

L'oratrice évoque un dernier point, qui est un frein important. L'adoption d'un décret semble une mesure législative lourde, qui n'a pas la souplesse attendue par rapport à une prime de cette nature. On sait combien il est important d'impulser de nouveaux comportements, de changer, d'organiser le changement, mais on peut très vite imaginer que cette impulsion soit rencontrée et que le transfert s'exerce effectivement et donc, que l'on doive aller, dans des délais plus ou moins brefs, vers un autre type de prime et un autre type de promotion pour l'organiser. La flexibilité est de mise et n'est pas rencontrée par un décret, ni en l'occurrence par une proposition de décret.

L'oratrice suggère à M. Dodrimont, à l'aune de ces différents éléments, que soit déposée dans des délais brefs une proposition de résolution au gouvernement cette fois, qui inclurait à la fois tous les points de réflexion évoqués et qui permettrait une flexibilité par rapport à ces différentes primes qui sont nécessaires pour impulser de nouveaux modes de comportements, mais qui ne doivent pas avoir la pérennité d'un décret.

Cette démarche semblerait efficace à l'oratrice qui invite M. Dodrimont au débat sur ces questions, en le remerciant d'avoir ouvert ce beau débat.

Mme Simonis indique tout d'abord assez brièvement que la proposition de M. Dodrimont ouvre une réflexion très intéressante puisqu'elle permet d'appréhender une technologie que les parlementaires ne connaissent pas nécessairement. Il serait d'ailleurs intéressant de savoir si celle-ci se fonde sur une étude spécifique de l'utilisation future du vélo à assistance électrique ou bien, s'il s'agit simplement d'une sensation que ce type de vélo pourrait être utilisé largement.

Par ailleurs, l'esprit de la proposition de décret est intéressant et elle s'inscrit pleinement dans la DPR puisque celle-ci consacre un large chapitre au développement des outils permettant d'encourager les citoyens à modifier leurs comportements, leurs habitudes en matière de mobilité et à les inciter à utiliser des modes de déplacement alternatifs.

Les membres du groupe PS ont également été très attentifs dans leur programme à l'octroi, notamment de primes relatives à l'achat d'un vélo pour la liaison travail-domicile, et inversément. Tout cela fait donc partie d'un projet global. Néanmoins, il y a une ou deux choses qui ne paraissent pas avoir été envisagées dans la proposition.

Sur le fond, la proposition n'envisage pas du tout de modulation sociale. Dans l'exposé des motifs, M. Dodrimont indique que pour du matériel de qualité, il faut en moyenne débourser entre 1 800 et 3 300 euros. Force est de constater que cet investissement n'est pas à la portée de tous, mais peut-être M. Dodrimont a-t-il d'autres réalités autour de lui.

Pour le moins, même si elle en comprend l'esprit, l'oratrice estime que la proposition de décret devrait envisager une modulation avec un plafond de revenus.

Pour ce qui est de la forme, il s'agit d'une proposition de décret. La commissaire comprend bien que M. Dodrimont et son groupe ne soient pas nécessairement attentifs ou vigilants au budget de la région. Néanmoins, proposer une prime sans autre modalité et dans le même temps, encourager l'utilisation de celle-ci, risque de faire un appel d'air qui n'est absolument pas traité ou modulé. S'il l'était, il serait d'ailleurs complètement inégalitaire.

Tout en gardant les éléments très positifs de la proposition, s'il fallait aller dans ce sens, il semble qu'il appartiendrait au gouvernement de prendre un arrêté en la matière. Il lui revient d'envisager une disposition qui s'inscrit pleinement dans la DPR et qui vise également à

rencontrer tout ou partie des objectifs qui sont évoqués dans la proposition de M. Dodrimont.

L'oratrice tient, pour sa part, à dire que cette proposition est intéressante. La question est de savoir comment l'intégrer dans le plan global que M. le Ministre a évoqué dans sa réponse et qui lui paraît bien plus cohérent et plus complet qu'une disposition visant une situation spécifique et particulière.

M. Di Antonio partage l'analyse de ses collègues, Mmes Simonis et Cremasco. L'objectif est louable. Les membres du groupe cdH sont tout à fait favorables à une discussion sur le sujet.

À titre personnel, il ne pense absolument pas que le fait d'octroyer une prime doperait vraiment ce mode de déplacement, celui-ci étant déjà le plus économique. Entre acheter une voiture, l'entretenir, payer tous les frais qui y sont liés et utiliser un vélo électrique, le choix est déjà évident.

Des problèmes pratiques font que ce mode de déplacement est peu utilisé : les itinéraires pas toujours *optimums*, l'intermodalité, les problèmes logistiques et pratiques de ce vélo sur les lieux de travail et dans les gares. Il faut donc aborder les choses de manière plus globale et le groupe cdH est évidemment prêt à s'associer à cette discussion et à ce travail.

M. Dodrimont note qu'il vient d'avoir « quatre fois bon », comme on dit à Liège, par rapport aux interventions de M. le Ministre et de ses collègues qui ont commencé leur intervention en commentant de manière très positive sa proposition.

Trois ou quatre minutes de bonheur dans une journée, c'est toujours bon à prendre. Il remercie donc vraiment M. le Ministre et ses collègues de l'avoir fait quelque peu rêver au travers de leurs interventions en disant : « *C'est une bonne proposition. C'est un sujet intéressant. Merci d'avoir amené le débat* ». Cela est très positif et il les remercie de lui avoir apporté un peu de bonheur et des sentiments positifs à travers ces travaux. Cela fait toujours plaisir.

La suite est évidemment moins positive et l'orateur se déclare quelque peu déçu. M. le Ministre a déclaré : « *Il ne faut pas aller trop vite* ». Ce sujet a pourtant déjà été porté sur les bancs du parlement. C'est d'ailleurs Mme Dethier-Neumann qui en a parlé la première, lors d'une interpellation auprès de M. le Ministre Antoine.

Mme Dethier-Neumann avait dit : « *Le vélo à assistance électrique est merveilleux* ». Elle avait cité l'exemple de son papa qui peut encore, à plus de 70 ans, se déplacer avec un vélo à assistance électrique. M. le Ministre avait dit : « *Madame Dethier-Neumann, il n'y a rien de mieux que le vélo à assistance électrique et d'ailleurs, je vais proposer* – on a l'habitude de l'effet d'annonce de certains – *qu'on instaure des aides pour les communes pour pouvoir acquérir ces vélos et les mettre à disposition de leur personnel* ». Malheureusement, aucune mesure n'a été adoptée. La législature s'est terminée en mai 2009. Il avait été promis en commission que cette prime allait être instaurée ou à tout le moins, que cette aide allait être proposée aux communes et qu'on allait créer un effet d'entraînement, car c'est cela l'objectif. Il y a des divergences dans la majorité. Il y a d'une part, ceux qui ont des craintes que le budget n'explose et qu'on ne puisse pas financer ces primes. Il a même été reproché à M. Dodrimont de ne pas prêter attention aux finances wallonnes. L'orateur le dément : lui-même et son groupe sont particulièrement attentifs à l'usage qui est fait finalement de l'argent des concitoyens. D'une part, on a peur d'exploser les budgets, et qu'on ne puisse pas faire face aux obligations qui découleraient de l'adoption d'un texte comme celui-là et, d'autre part, on dit : « *Je ne pense pas que cette prime va créer un engouement* ». Il y a là des divergences de vues par rapport aux arguments qui sont opposés.

Selon Mme Cremasco, il faut supprimer tout de suite toutes les autres primes, notamment celles qui concernent l'énergie. On est en effet en train de dire que cette prime vise quelque chose de coûteux qui ne pourrait s'adresser qu'à des personnes qui en ont réellement les moyens. Que pense-t-on, par exemple, du remplacement du simple vitrage par du double vitrage ? Là, on accorde des primes sans s'interroger de la même manière. On dit « *c'est utile que les gens placent du double vitrage* » et on les aide, on les encourage, on crée un effet d'entraînement. La perspective est ici identique. Tous les parlementaires s'accordent à reconnaître qu'il serait bien que certaines personnes, obligées d'utiliser leur voiture pour une série de déplacements, puissent remplacer celle-ci, avec des effets positifs par rapport à l'environnement et la santé. Tout le monde s'accorde donc à dire : « *Ce serait quand même bien que les gens puissent délaisser leur voiture par rapport à cela* ». Si l'on doit s'accorder sur un mécanisme de primes tout à fait différent des primes ou des mécanismes qui ont été votés, avec des conditions qui semblent être fort semblables à celles proposées, il faut alors remettre en cause tout ce qui a été décidé notamment par rapport aux économies d'énergie.

On dit « *Est-ce le bon texte ? Est-il bien adapté aux procédures légistiques ?* ». L'orateur pense que oui et ouvre le texte à des propositions de modification. L'orateur est cependant fort attaché à ce que ce texte puisse être examiné. Les effets d'annonce, c'est bien. La DPR, c'est parfait. Il salue vraiment les rédacteurs de cette déclaration sur le plan de la mobilité et de l'encouragement de l'utilisation du vélo. Il faut quand même, de temps en temps, passer aux actes. Il faut une mesure qui entraîne ou qui provoque cet effet d'entraînement et qui puisse aider les gens à investir. Il faut quelque chose qui remplace la voiture. Les parlementaires de la majorité parlent tout le temps de mettre moins de voitures sur les routes. L'orateur entend cela, il dépose une proposition sur la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays et ses collègues déclarent : « *Non, surtout pas. Il ne faut pas davantage de routes. Proposez aux gens de ne plus utiliser leur voiture* ». On sait que le réseau est surchargé, mais on ne veut pas créer les chaînons manquants pour l'alléger.

L'orateur propose quelque chose de différent et dit : « *Vous avez raison. Pas tout pour l'auto tout le temps* ». C'est le slogan de la majorité, répété à chaque discours. Pourquoi ne pas aller dans une direction simple en mettant un peu moins de voitures sur les routes ? Cela fait partie du programme de tout un chacun. On aide les gens et on crée un effet d'entraînement. Si cela ne marche pas, on aura essayé. Il n'y aura pas eu de dépenses inconsidérées pour la région, contrairement aux craintes de Mme Simonis par rapport à l'utilisation du budget.

Il est souhaitable de faire quelque chose qui puisse entraîner une dynamique. La proposition de décret peut entraîner derrière elle toute une série de communes. Les communes réfléchissent aussi à l'utilisation des modes doux de déplacement. Il est certain qu'une telle proposition, avec le mécanisme proposé, pourrait leur permettre de calquer le règlement et d'arriver à une prime additionnelle, comme cela existe pour les économies d'énergie. C'est ce qui a été fait pour toute une série de mesures concernant les économies d'énergie. La commune de M. Dodrimont, sur la base du règlement de la Région wallonne, octroie 250, 300 ou 400 euros en plus, selon les cas. L'orateur est fier d'avoir fait cela et il remercie les Gouvernement et Parlement wallons d'avoir mis à la disposition des communes la possibilité d'aller un peu au-delà dans les aides qui peuvent être préconisées sur le plan de l'économie d'énergie. Il propose la même chose et est certain qu'on créera encore une fois un effet d'entraînement auprès des utilisateurs potentiels. Il pense que c'est le petit déclic qui consiste à dire : « *Il existe des vélos électriques. Vous pouvez les utiliser. En outre, la Région wallonne pense à votre santé, à vos finances et va vous permettre d'économiser de l'argent* ». Ce serait pas mal et puis derrière, les pouvoirs locaux peuvent prendre le relais. Et pourquoi pas une petite prime provinciale en plus ? Si on a une intervention de la région, de la province et de la commune, on arrive à quelque chose qui peut être consistant.

L'orateur plaide pour que la région prenne l'initiative et crée cet effet d'entraînement, et insiste pour que cette proposition de décret soit votée dans cette assemblée.

Comme il l'a dit, il reste ouvert à des propositions d'amendements. Cependant, si l'on enterre une nouvelle fois une proposition de décret comme celle-là, on va se retrouver à dire dans deux ans comme c'était le cas deux ans auparavant : « *C'est bien, c'est génial, le vélo électrique* », sans qu'il n'y ait pourtant rien de fait. Il n'y aura pas eu cette impulsion souhaitée. L'orateur est donc décidé à demander que l'on se prononce sur la proposition de décret. Il souhaite préciser qu'elle suscite beaucoup d'intérêt parmi des associations spécialisées dans l'usage du vélo au quotidien. Il cite une petite note qui lui a été adressée par le Directeur du GRACQ et qui dit : « *Merci, la proposition est très bien formulée, nous espérons que vous pourrez rassembler une majorité de parlementaires sur ce sujet* ». Cette association étant une référence en matière d'utilisation quotidienne du vélo, comme son nom l'indique, et sur la base d'un tel encouragement, l'ensemble des parlementaires devraient revoir leurs positions pour aller dans le sens que M. Dodrimont a défendu.

M. le Président note que M. Dodrimont a souhaité qu'un vote intervienne sur la proposition de décret.

Mme Cremasco reprend une série d'arguments déjà développés et qui ne peuvent qu'enrichir la discussion. Partant du fait que M. Dodrimont est réel amoureux du vélo et un ardent défenseur de sa pratique. L'oratrice reprend une série d'arguments qui vont très certainement l'amener à mieux considérer la proposition qui lui a été faite. Elle propose de revenir dans un délai bref avec une réflexion qui implique un point de vue un peu plus large et qui met en perspective cette prime par rapport à l'enjeu collectif réel.

M. Dodrimont a évoqué Mme Dethier-Neumann, dont le papa, grâce au vélo à assistance électrique, peut toujours pratiquer le vélo et en avoir tous les bienfaits. Précisément, la proposition de décret à l'examen ne discrimine pas positivement cet usage-là. Les personnes qui ont une petite pension, les personnes âgées en général, ou celles qui ont un handicap qui ne leur permet pas de faire du vélo s'il n'est pas assisté électriquement, ne sont favorisées en rien par la proposition de décret faite ici. La proposition ne rendra pas plus accessible le vélo à assistance électrique pour des publics spécifiques. Il semble indispensable d'ouvrir la réflexion sur cet aspect et de permettre à ces personnes de pouvoir faire du vélo. C'est la solidarité minimale que l'on est en droit d'attendre.

D'autre part, M. Dodrimont a parlé de l'effet des primes de la Région wallonne. On donne des primes énergie, pourquoi n'en donnerait-on pour le vélo à assistance électrique ?

Or, les primes, notamment celles relatives aux doubles vitrages auxquelles il a été fait allusion, sont conditionnées par les niveaux de revenus. L'idée de prévoir une prime fixe qui serait la même pour tous ne semble pas du tout cohérente par rapport à l'optique régionale qui est défendue, notamment en considération des tranches de la population les plus défavorisées. Pour la cohérence de la politique régionale et pour le bien-être de tout un chacun, cette réflexion doit s'ouvrir impérativement. On ne peut pas se prononcer sur le texte sans avoir cette réflexion par rapport à la capacité d'accès à cette prime.

La réflexion doit consister à savoir quels sont les gains environnementaux qui vont être générés par une telle prime et remettre cette dernière dans la perspective de l'usage, comme le disait aussi très clairement M. Di Antonio. Il faut investir les deniers publics pour qu'ils soient les plus rentables possible afin d'avoir un effet positif sur l'environnement. Cela doit être cohérent par rapport à la politique de la région.

Cette démarche conforte le point de vue de M. Dodrimont quand il dit : « *Pas tout à l'auto tout le temps* ». Précisément, allons vers un : « *Pas tout à l'auto tout le temps* » dans une promotion réelle du vélo tout court et du vélo à assistance électrique, pour que les modes

de déplacement changent réellement. Investissons les deniers publics, à bon escient pour que les vélos assistés électriquement fleurissent réellement sur les routes, ...

M. Dodrimont a évoqué cet effet chez ses proches et auprès de gens qui seraient très sensibles à cette avancée en matière de subsides wallons. Mme Cremasco préfère, quant à elle, la version où on encourage l'usage, mais pas par un effet de publicité à court terme, par un petit autocollant, mais par une politique de fond cohérente. Qui plus est, l'effet de publicité, l'effet d'entraînement décrit par M. Dodrimont, très ponctuel, ne correspond pas à la voie décrétale qui a été choisie.

Il faut changer de mode législatif. Il semble en effet incohérent de dire qu'on pourrait donner une petite impulsion et ensuite, de le faire par la voie décrétale, qui est un mode peu souple. L'oratrice réinvite M. Dodrimont à envisager tous ces points de vue et à avoir une discussion plus large pour aboutir dans des temps brefs. Dans ce cadre, l'auteur de la proposition est tout à fait entendu quant à la nécessité d'examiner son texte et de le rendre opérationnel.

M. Senesael souligne qu'il sera bref car Mme Simonis, Présidente du groupe PS, a déjà pertinemment développé l'argumentation. Il entend que M. Dodrimont veut passer aux votes et si tel est son choix, les commissaires s'y plieront. L'orateur précise que si on vote, les membres du groupe PS ne voteront pas en faveur de cette proposition de décret parce que les critères sociaux, qui leur apparaissent essentiels, n'ont pas été mentionnés. Il n'est pas fait droit à la requête qu'ils ont adressée. Voilà le résultat du vote du groupe PS, s'il a lieu.

M. Dodrimont remercie ses collègues pour les appréciations qui ont été à nouveau formulées. Il ne peut évidemment pas être d'accord sur une modification du texte qui verrait la prime dirigée vers certaines catégories de personnes plutôt que vers d'autres. Un maximum de citoyens sont visés par ce texte afin qu'ils puissent remplacer l'utilisation journalière du véhicule à moteur par quelque chose de différent.

Si on veut aller dans la logique de proposer que cette prime ne puisse être accessible qu'à une certaine catégorie de la population, il faut alors revoir notamment la manière dont sont octroyés les écobonus. Les écobonus sont accessibles à tous. Si on veut aller dans une logique qui discrimine quelque part les gens qui travaillent – car c'est cela qui est visé finalement –, si on fixe des conditions de revenus, la personne qui dispose d'un revenu suffisant ne pourra plus accéder à la prime en question et on passera tout à fait à côté de la cible.

Le commissaire se déclare ouvert pour discuter d'amendements mais il ne peut admettre que cette prime soit retirée à toute personne qui dispose par bonheur d'un travail et qui par définition serait éjectée du mécanisme de la prime parce qu'elle travaille et dispose de revenus plus importants que celle qui ne travaille pas.

M. Senesael note que c'est ce qui différencie le MR du PS.

M. Dodrimont admet que cette position peut diviser les parlementaires, mais il y a peut-être autre chose aussi qui les différencie. Sa volonté était d'intéresser un maximum de personnes et de ne laisser personne au bord du chemin, pour permettre à chacun de bénéficier de cet effet d'impulsion qui permettrait de créer grâce à cette prime un grand effet d'entraînement pour l'utilisation du vélo à assistance électrique.

M. Dupont déclare qu'il a trouvé M. Dodrimont assez bon et convaincant, mais sur l'argument social, il ne peut pas être d'accord. M. Dodrimont opère une différence entre la Belgique qui travaille et celle qui ne travaille pas. Or, dans la Belgique qui travaille, il y a beaucoup de gens qui travaillent pour des revenus qui sont bas, et même très bas.

Lorsqu'on regarde la structure des revenus belges, on constate qu'une bonne partie de la population dispose de revenus situés en-dessous de ce qu'on pourrait appeler des revenus moyens. Ce n'est pas une différence pertinente. Il y a des gens qui travaillent et qui gagnent vraiment très, très peu.

M. Borsus réplique que, dès l'instant où on fait une moyenne statistique, des gens se situeront toujours en-dessous de la moyenne. Il y a donc une faille dans l'argumentation.

M. Dupont note que, quand dans la moyenne des revenus, se trouve une majorité de la population, la moyenne veut quand même dire quelque chose.

M. Dodrimont partage le point de vue de son chef de groupe, mais il ne faut pas essayer de le mettre d'un côté plutôt que de l'autre. Si on discute de cet élément, il invite M. Dupont à proposer un plafond de revenus, qui puisse intégrer toute une série de personnes, y compris des personnes qui travaillent. Déposer un texte pour s'entendre dire que seules des personnes qui ont des revenus de remplacement peuvent bénéficier des primes, est aberrant.

M. Senesael réplique que ce n'est pas cela qui a été dit.

M. Dodrimont demande alors aux autres commissaires d'énoncer une proposition cohérente.

Il sait que le groupe PS n'est certainement pas étranger à l'existence de ce mécanisme en Région wallonne, mais à un moment donné, il faut dire : « *Stop* » ! Il est permis de se demander qui a mis en place tous les dispositifs qui permettent ces pièges à l'emploi.

M. Dupont déclare savoir, quant à lui, qui a dit systématiquement que les gens gagnaient trop et qu'il fallait diminuer leur salaire pour être compétitif ! On peut lancer ce débat sur la diminution des salaires et les personnes qui gagnent trop.

M. Dodrimont invite ses collègues à relire les programmes du MR sur la question : le salaire net en poche

est une des préoccupations. Il devrait être autre que ce qu'il n'est. Il invite le PS à faire en sorte que les gens aient un peu plus d'argent dans leur poche et un peu moins de taxes.

L'orateur rappelle qu'il était ouvert aussi à un amendement sur ce point-là. Aucun amendement n'ayant été déposé, aucune discussion ne peut s'en suivre par rapport à une modification éventuelle du texte.

Mme Cremasco appuie le fait qu'une telle prime – en rejoignant l'argumentaire de M. Dupont et du groupe socialiste – n'est pas, à l'heure actuelle destinée au plus grand nombre. La prime doit être accessible à tous les citoyens, et ici, ce n'est le cas que pour ceux qui peuvent dépenser 3 000 euros pour s'acheter un vélo à assistance électrique, et ce n'est pas la majorité. Pour cette raison-là et toutes les autres exposées précédemment, le groupe Écolo est opposé à la proposition de décret. L'oratrice se déclare peinée du refus de M. Dodrimont de s'ouvrir à la discussion, alors qu'il aime tant le vélo et qu'il serait possible d'organiser un vrai transfert modal.

De plus, les parlementaires Écolo sont conscients qu'il faut économiser beaucoup de CO_2, qu'il faut dès aujourd'hui agir massivement. Si la tonne de CO_2 économisée coûte aussi cher, c'est que la mesure proposée n'est pas efficace pour le groupe Écolo. Le rendement environnemental par rapport aux investissements publiques est primordial, dans la réflexion.

Enfin, la voie décrétale est une voie trop figée, pour ce type de démarche incitative, c'est pourquoi le groupe Écolo est opposé à cette proposition de décret. L'oratrice était prête à ouvrir la discussion, à revenir sous quinzaine, mais M. Dodrimont ne veut rien entendre. Les membres du groupe Écolo voteront contre la proposition de décret.

III. VOTE

L'article 1er est rejeté par 8 voix contre 3.

Le rejet de l'article 1er entraîne le rejet de la proposition de décret.

M. Dodrimont souhaite que celle-ci soit portée à l'ordre du jour de la prochaine séance plénière.

IV. RAPPORT

À l'unanimité des membres présents, la confiance est accordée au président et à la rapporteuse pour l'élaboration du rapport.

La Rapporteuse, Le Président,

V. Cremasco. M. de Lamotte.