C.R.A.C. N° 31 (2019-2020)
2e session de la 11e législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2019-2020

COMPTE RENDU
AVANCÉ

Séance publique de commission*

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

Mercredi 13 novembre 2019

*Application de l'art. 161 du règlement
Le compte rendu avancé ne peut être cité que s'il est précisé qu'il s'agit d'une version qui n'engage ni le Parlement ni les orateurs

SOMMAIRE

Ouverture de la séance....1

Organisation des travaux....1

Examen de l'arriéré....1

Projets et propositions....1

Proposition de résolution relative au développement d'alternatives au contournement nord de Wavre, déposée par MM. Antoine, Desquesnes et Matagne (Doc. 49 (2019-2020) N° 1)....1

Interpellations et questions orales....1

Question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la production d'hydrogène comme énergie verte » ;

Question orale de M. Florent à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'utilisation de l'hydrogène vert en Wallonie »

Intervenants : M. le Président, MM. Fontaine, Florent, M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville....1

Question orale de M. Dodrimont à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la possibilité d'approvisionnement des voitures en gaz naturel »

Intervenants : M. le Président, M. Dodrimont, M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville....3

Question orale de M. Dupont à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les zones de basses émissions »

Intervenants : M. le Président, M. Dupont, M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville....4

Question orale de M. Douette à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les programmes de subvention visant l'utilisation rationnelle de l'énergie dans les bâtiments (UREBA) » ;

Question orale de M. Douette à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'accès aux subventions visant l'utilisation rationnelle de l'énergie dans les bâtiments (UREBA) pour les zones de secours »

Intervenants : M. le Président, M. Douette, M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville....5

Question orale de M. Frédéric à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le surcoût des factures d'énergie »

Intervenants : M. le Président, M. Frédéric, M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville....7

Question orale de M. Frédéric à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la précarité énergétique et les risques de coupures d'électricité »

Intervenants : M. le Président, M. Frédéric, M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville.....8

Question orale de M. Léonard à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la tarification de l'électricité les jours fériés pour les détenteurs de compteurs bihoraires »

Intervenants : M. le Président, M. Léonard, M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville.....9

Question orale de M. Léonard à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'hydroélectricité en Wallonie »

Intervenants : M. le Président, M. Léonard, M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville.....10

Question orale de M. Sahli à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'audit énergétique obligatoire onéreux pour les citoyens »

Intervenants : M. le Président, M. Sahli, M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville 11

Question orale de M. Bastin à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les impacts de l'abandon du « Trident light » »

Intervenants : M. le Président, M. Bastin, M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville.....12

Question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la promotion de l'usage du vélo électrique »

Intervenants : M. le Président, M. Matagne, M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville.....13

Question orale de M. Frédéric à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la création de ligne de bus express entre Verviers et Saint-Vîth »

Intervenants : M. le Président, M. Frédéric, M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville.....14

Question orale de M. Douette à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les crédits d'impulsion en matière de mobilité douce »

Intervenants : M. le Président, M. Douette, M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville.....15

Question orale de M. Dupont à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le nouveau régime de taxation des véhicules automobiles » ;

Question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la réforme de la fiscalité automobile »

Intervenants : M. le Président, MM. Dupont, Matagne, M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville.....16

Question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les réserves émises par Inter-Environnement Wallonie (IEW) sur la gratuité des TEC »

Intervenants : M. le Président, M. Matagne, M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville.....18

Question orale de M. Dupont à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le coût des accidents de la route »

Intervenants : M. le Président, M. Dupont, M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville.....19

Question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les craintes de fermeture de la ligne ferroviaire Charleroi-Maubeuge »

Intervenants : M. le Président, M. Matagne, M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville.....20

Question orale de Mme Vandorpe à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le projet de route d'accès à Pairi Daiza N56B » ;

Question orale de M. Cornillie à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la future route d'accès au parc Pairi Daiza (N56B) » ;

Question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la RN54 »

Intervenants : M. le Président, Mme Vandorpe, MM. Cornillie, Matagne, M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville.....21

Question orale de Mme Vandorpe à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'aménagement de la RN50 »

Intervenants : M. le Président, Mme Vandorpe, M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville.....25

Question orale de Mme Schyns à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'accessibilité du zoning des Plénesses à Thimister-Clermont au moyen des transports en commun »

Intervenants : M. le Président, Mme Schyns, M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville.....26

Question orale de M. Cornillie à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les nuisances sonores le long de l'autoroute A8 »

Intervenants : M. le Président, M. Cornillie, M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville.....27

Question orale de M. Dodrimont à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la qualité du réseau routier wallon »

Intervenants : M. le Président, M. Dodrimont, M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville....28

Organisation des travaux (Suite)....29

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites....29

Interpellations et questions orales retirées....29

Liste des intervenants....30

Abréviations courantes....31

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

Présidence de M. Hermant, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 9 heures 3 minutes.

M. le Président. - La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

M. le Président. - Comme il s'agit d'une longue journée, je propose que l'on commence tout doucement.

Le premier point concerne l'organisation des travaux. Pour commencer, je vous propose de fixer le moment de la pause, étant donné qu'il y a une séance plénière à 14 heures. Cela vous convient-il si l'on fait une pause à 12h30 ? Très bien.

Nous continuerons la commission après la séance plénière pour les questions qui resteront, s'il y en a encore.

Examen de l'arriéré

M. le Président. - L'ordre du jour appelle l'examen de l'arriéré de notre commission.

Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole sur celui-ci ?

Personne ? Merci.

PROJETS ET PROPOSITIONS

PROPOSITION DE RÉSOLUTION RELATIVE AU DÉVELOPPEMENT D'ALTERNATIVES AU CONTOURNEMENT NORD DE WAVRE, DÉPOSÉE PAR MM. ANTOINE, DESQUESNES ET MATAGNE (DOC. 49 (2019-2020) N° 1)

M. le Président. - L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de résolution relative au développement d'alternatives au contournement nord de Wavre, déposée par MM. Antoine, Desquesnes et Matagne (Doc. 49 (2019-2020) N° 1).

À la demande de ses auteurs, l'examen de la proposition de résolution a été reporté à la prochaine réunion. Nous en discuterons donc lors de la prochaine commission.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA PRODUCTION D'HYDROGÈNE COMME ÉNERGIE VERTE »

QUESTION ORALE DE M. FLORENT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'UTILISATION DE L'HYDROGÈNE VERT EN WALLONIE »

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

- M. Fontaine, sur « la production d'hydrogène comme énergie verte » ;
- M. Florent, sur « l'utilisation de l'hydrogène vert en Wallonie ».

M. le Ministre Henry est absent aujourd'hui suite à un heureux événement. M. le Ministre Dermagne le remplacera exceptionnellement ; il répondra en son nom et au nom du Gouvernement.

Nous passons donc aux questions sur l'énergie et le climat.

La première question est de M. Desquesnes qui n'est pas là pour l'instant. Je propose alors de passer à la question de M. Fontaine.

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

M. Fontaine (PS). - Monsieur le Ministre, un projet a retenu toute mon attention dans la presse : le projet de construction d'une usine d'hydrogène dans le nord du pays.

Colruyt et Fluxys veulent produire de l'hydrogène à partir d'électricité verte, voie annoncée comme prometteuse pour la transition énergétique. Le concept est de transformer à grande échelle de l'électricité en gaz via l'électrolyse de l'eau. Le trop-plein d'énergie éolienne, notamment produite en mer du Nord, serait utilisé pour produire l'hydrogène, un gaz très

énergétique qui présente l'avantage d'être réalisé sans émettre de CO_2 ni d'autres gaz à effet de serre.

De l'hydrogène est déjà produit à partir de gaz, mais du CO2 est émis.

Nos voisins sont également en phase préparatoire : les Pays-Bas, l'Allemagne ou encore la France où il existe aussi un cluster de quelque 45 entreprises. Ce projet innovant, s'il aboutit, se réalisera soit à Zeebruges soit à Anvers et le Gouvernement flamand, dans son accord gouvernemental, affirme son ambition d'être à la pointe dans ce domaine.

Qu'en est-il des projets innovants dans le domaine pour la Wallonie ? Un tel projet pourrait-il voir aussi le jour en Wallonie ? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous informer sur l'état d'avancement de ceux-ci ? Dans la négative, d'autres initiatives existent-elles ?

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

M. Florent (Ecolo). - Monsieur le Ministre, cette initiative du groupe Colruyt et du gestionnaire du réseau gazier Fluxys a également attiré mon attention. Je ne reviendrai pas sur l'exposé de mon collègue. En revanche, il y a peut-être une deuxième initiative en liaison avec cette initiative, c'est celle des chercheurs du Centre de chimie et de catalyse des surfaces à la KUL qui ont développé un modèle prometteur capable de produire de l'hydrogène à partir d'énergie solaire. La KUL ne veut pas livrer le détail des matériaux impliqués, mais assure que les panneaux ne contiennent pas de métaux précieux, tels que l'or, l'argent ou le platine.

Je viens avec ce deuxième élément parce que ce n'est pas seulement l'hydrogène qui est intéressant, c'est l'« hydrogène vert » - à opposer à « l'hydrogène noir ». L'hydrogène vert est celui dont la production se fait par énergie renouvelable. Tout l'enjeu est là, je pense, c'est de savoir comment on va produire l'hydrogène, car après, une fois l'hydrogène produit, le moteur qui va l'utiliser ne va pas émettre de CO_2 – c'est là l'intérêt – mais à condition, j'insiste sur cette condition, que l'origine de cet hydrogène soit d'origine renouvelable. C'est, je pense, l'enjeu principal.

Mes questions rejoignent celles de mes collègues. La Région wallonne entend-elle se positionner par rapport à ces différentes initiatives par rapport à ces perspectives de l'hydrogène vert ?

Pouvez-vous nous dire, Monsieur le Ministre, si des bus des TEC roulent déjà à l'hydrogène ou si des projets futurs allant dans ce sens existent ? Avez-vous prévu d'intégrer la piste de l'« hydrogène vert » dans les solutions pour réduire les gaz à effet de serre d'ici 2030, donc dans le cadre de nos engagements climatiques ?

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

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Bonjour, Mesdames et Messieurs les députés. Comme M. le Président l'a évoqué, tout à l'heure, outre le plaisir de me retrouver parmi vous aujourd'hui, c'est par ailleurs une excellente et heureuse raison qui m'amène à répondre à la place du ministre Henry, puisque comme vous l'avez dit, Monsieur le Président, c'est un heureux événement que sa compagne et lui-même attendent aujourd'hui de manière imminente. Je pense donc que je peux me faire son porte-parole à la fois dans les réponses que je vais vous donner, mais aussi le porte-parole de l'ensemble des membres de la commission pour leur adresser nos plus sincères félicitations et souhaiter la bienvenue à celui ou celle qui naîtra dans les prochaines heures.

Messieurs les députés, je vous remercie pour vos questions. Vous aurez compris que je m'exprime en « je » mais que je me fais le porte-parole du ministre Henry. C'est lui qui s'exprime à travers ma bouche aujourd'hui.

Je vous remercie pour vos questions qui mettent en lumière une technologie vue par certains spécialistes comme un élément futur de la transition énergétique. L'hydrogène, lorsqu'il est produit par électrolyse d'eau, permet de disposer d'une solution de stockage d'électricité ou d'électrification de divers secteurs d'activités comme le transport ou l'industrie au travers de solutions de type *power-to-x*.

En décembre 2018, le cluster TWEED a présenté une cartographie des acteurs et une feuille de route technologique dans les applications liées à l'hydrogène. Ce document présente de manière détaillée les perspectives dans ce secteur en déterminant les secteurs dans lesquels l'usage d'hydrogène pourra, à terme, être envisagé.

Divers projets de recherche sont en cours en Wallonie avec des partenaires issus des universités francophones, des centres de recherche et des entreprises. Citons, par exemple, le projet WalionHy qui développe de nouveaux modèles d'électrolyseurs ou Loop-FC qui vise à l'optimisation de piles à combustible.

Il semble acquis que le développement de l'hydrogène doit être soutenu par la mise en œuvre de projets de démonstration. Le projet mené par Fluxys et Eoly en Flandre en est un exemple. En Wallonie, une réflexion de ce type a été initiée par mon prédécesseur et plusieurs projets-pilotes sont en cours d'évaluation au sein de mes services suite à un appel lancé au printemps dernier.

Une des pistes actuellement envisagées porte effectivement sur l'usage d'hydrogène dans les transports en commun, mais il est prématuré, à ce jour,

d'annoncer que l'OTW disposera prochainement de bus circulant à l'hydrogène.

Le projet en cours d'étude à l'aéroport fait également partie des projets-pilotes introduits suite à l'appel lancé par mon prédécesseur. Mes services disposent d'une première ébauche du projet introduite en juin dernier.

Ce projet, qui a fait l'objet d'une évaluation par des experts indépendants, doit encore être précisé tant sur le volet technologique que financier avant que le Gouvernement ne puisse se pencher sur le soutien qui pourra lui être apporté.

À ce stade, et au regard des éléments en ma disposition dans le cadre des projets qui ont été soumis à mes services, il me semble intéressant d'analyser plus avant les perspectives liées au développement de ces technologies.

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

M. Fontaine (PS). - Monsieur le Ministre, vous pourriez faire un très bon ministre de l'Environnement, finalement.

Je voudrais tout d'abord vous remercier pour cette réponse et dire que l'on est peut-être un peu tôt avec nos questions, parce que ce ne sont que les prémices. On remarque que le ministre est conscient que c'est tout de même une solution d'avenir et qu'il faut être attentif et mettre les moyens pour la développer.

Pour ma part, je reviendrai certainement plus tard dans la législature pour voir si des avancements sont possibles ou sont en cours.

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

M. Florent (Ecolo). - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses.

J'avais eu connaissance d'un embryon de projet dont il était sans doute prématuré de parler, donc j'entends que le ministre Henry le suit attentivement.

Comme mon collègue, je pense que cela reviendra prochainement dans une prochaine commission, une fois que le Gouvernement aura tous les éléments en main.

J'insiste à nouveau pour que ce genre de projet soit vraiment vu à l'aune de la manière de produire de l'hydrogène puisque cela ne sert à rien de reporter notre charge CO_2 sur la production d'hydrogène s'il s'agissait d'hydrogène noir.

Plus généralement, je pense que ces technologies sont prometteuses, mais personne ne doit se tromper, elles ne vont pas à elles seules résoudre l'enjeu climat, cela ne nous ménagera pas des efforts que nous avons à faire pour réduire nos besoins d'énergies fossiles dans tous les secteurs. Remplacer 100 % des énergies fossiles par de l'hydrogène, je pense que tout le monde est conscient ici que c'est illusoire. Cela ne doit certainement pas ralentir les efforts par ailleurs que la Région wallonne s'engage à faire pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre.

QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA POSSIBILITÉ D'APPROVISIONNEMENT DES VOITURES EN GAZ NATUREL »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la possibilité d'approvisionnement des voitures en gaz naturel ».

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

M. Dodrimont (MR). - Monsieur le Ministre, c'est une initiative prise dans la Commune de Houffalize qui m'amène à développer cette question. Je suis très intéressé par les sujets qui touchent la biométhanisation. Sur ma commune, j'essaie depuis déjà quelques années, je dois l'avouer, de mettre en place un site, mais ce n'est pas simple.

Cette initiative m'a interpellé et intéressé, puisque in fine on pourrait permettre à des véhicules de rouler au fumier. C'est ainsi d'ailleurs que j'avais intitulé ma question et elle a été peut-être un peu modifiée par le greffe, je n'en vois pas la raison. Cette ferme d'Houffalize - à Taverneux pour être précis - dispose d'un site de biométhanisation qui est composée de plusieurs cuves. Une fois le lisier dans le digesteur 90 % du gaz est extrait de la matière et est récupéré. Le reste est renvoyé dans deux autres cuves de stockage. Les 10 % restants sont alors collectés.

A priori, rien de nouveau par rapport à des systèmes qui existent déjà par ailleurs, à la différence de ces autres sites de biométhanisation qui s'arrêtent à la production d'électricité grâce au gaz. C'est ajouté ici une production de CNG, le gaz dont les voitures ont besoin pour rouler.

La pompe à CNG sera donc la seule en Belgique à offrir un gaz 100 % naturel, 100 % vert, les autres stations étant approvisionnées par du gaz fossile, on le sait.

Les premiers véhicules devraient pouvoir s'approvisionner en carburant vert à Houffalize d'ici début 2020, c'est en tous les cas ainsi que l'on annonce dans la presse.

J'aimerais savoir ce que vous pensez de cette initiation. Quelle est la marche de développement d'une telle technologie en Wallonie ? Peut-elle constituer une solution crédible dans la transition énergétique ?

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

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Monsieur le Député, l'unité de biométhanisation de Tarverneux a été construite et mise en fonctionnement en 2019. Elle produit du biogaz à partir d'effluents d'élevage principalement. D'où le titre initial de votre question.

La grande majorité du biogaz sera affecté à de la cogénération de chaleur et d'électricité.

Une petite partie de la production sera utilisée d'ici quelques mois pour produire du biométhane qui pourra être affecté au transport. Cette filière de valorisation, qui est assez mature, permet d'atteindre des standards de pureté du gaz naturel.

Depuis quelques années, les véhicules au gaz naturel se développent. Il en existe désormais dans toutes les catégories : du véhicule personnel jusqu'au camion. Le lien peut donc être assuré et le biogaz pourrait, à terme, contribuer à la transition énergétique dans les divers segments du transport.

Actuellement, plusieurs solutions de valorisation sont envisageables allant de la microstation directement intégrée à une unité de biométhanisation allant jusqu'à l'injection du biométhane dans le réseau de gaz où il alimentera une station CNG traditionnelle.

Pour en revenir aux microstations, il convient de signaler que la production de biométhane à destination exclusive du transport est onéreuse.

Actuellement, la voie de valorisation prioritaire reste la cogénération qui ne nécessite pas de purification particulière du biogaz et qui dispose de soutiens spécifiques. Le modèle économique reste cependant intéressant en cas de couplage des deux modes de valorisation.

Cette initiative de l'unité de Taverneux, ainsi que les quelques autres unités de biométhanisation qui vont également produire du bioCNG dans les prochains mois, seront intéressantes, car il s'agit du développement d'un carburant durable et produit localement.

Cela permet également de proposer des pompes CNG dans des zones non desservies par le réseau de gaz naturel, principalement dans les zones rurales.

Si l'on se place à l'échelle wallonne et en exploitant le maximum des ressources disponibles susceptibles d'être biométhanisées, une part substantielle de la consommation du transport pourrait ainsi être couverte.

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

M. Dodrimont (MR). - Je remercie M. le Ministre et les services qui ont préparé cette réponse qui me semble être exhaustive par rapport à la situation que l'on connait aujourd'hui.

Je voudrais simplement dire que ce gendre d'initiatives est aussi de nature à réconcilier un peu ceux qui défendent notre environnement parfois a contrario du monde agricole ou parfois contre le monde agricole.

Ici on peut trouver, à travers cette initiative, une matière à réconcilier les différents points de vue. On a vraiment intérêt à investir dans ce type de procédé.

QUESTION ORALE DE M. DUPONT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES ZONES DE BASSES ÉMISSIONS »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dupont à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les zones de basses émissions ».

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

M. Dupont (PTB). - Monsieur le Ministre, les mesures qui poussent les gens à abandonner leurs vieilles voitures ont pour effet principal de renouveler le parc automobile et pas nécessairement de le réduire.

Pour réduire efficacement la taille du parc automobile, il faut surtout donner des alternatives aux gens. Dans la presse, on pouvait lire que votre collègue était plus prompt à mettre en place des mesures d'interdiction plutôt que des alternatives réelles à la voiture.

Dans la *DH* du 4 octobre, nous apprenions notamment que vous vouliez mettre en place des zones de basses émissions qui interdiront purement et simplement l'accès à certaines zones aux détenteurs de voitures polluantes.

Certaines mesures sont déjà prévues et vont être mises en œuvre comme le décret instaurant les zones de basses émissions interdit aux véhicules les plus polluants qui prévoit l'interdiction de certains véhicules. Le Gouvernement décidera de l'activation de ces zones, on veut utiliser cet outil.

Le mardi 9 octobre, vous déclariez dans *Sud presse* que la gratuité des transports en commun sera reportée au mieux pour la rentrée 2020, que celle-ci sera progressive et que vous ne pouviez pas encore prévoir quel public pourra en bénéficier.

Allez -vous vraiment mettre en place des zones de basses émissions comme votre homologue bruxellois ? Votre nouveau régime de taxation des voitures ainsi que les zones basses émissions seront-ils mis en place avant la gratuité des transports en commun pour les moins de 25 ans et les plus de 65 ans ?

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

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Monsieur le Député, comme vous le savez, le décret du 17 janvier 2019 relatif à la lutte contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules prévoit un cadre pour la création de zones de basses émissions régionales ou communales.

Comme son intitulé l'indique, ce décret a pour objectif de lutter contre les polluants atmosphériques, les Nox et les particules fines, en particulier.

Pour ce qui concerne le calendrier de mise en place de zones de basses émissions, je vous renvoie vers ma collègue en charge de l'Environnement. À ce jour aucune zone de basse émission n'est en place en Wallonie. Il n'y a donc à ce jour aucune interdiction de circulation.

La Déclaration de politique régionale prévoit un nouveau régime de taxation des véhicules automobiles. Ce régime fiscal comprendra une révision des taxes de circulation et de mise en circulation à fiscalité globale inchangée en vue notamment d'encourager des voitures moins puissantes et moins lourdes et dès lors moins polluantes et, je le souligne également, moins chères. Il sera élaboré avec mon collègue en charge des Finances et du Budget.

De manière plus générale, conformément à la Déclaration de politique régionale, le Gouvernement veillera à ce que les mesures proposées tiennent compte des possibilités des publics les plus précarisés. Il envisagera des mesures d'accompagnement spécifique, le cas échéant.

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

M. Dupont (PTB). - Monsieur le Ministre, je prends bien note. Vous parlez de voitures neuves moins chères, je vois difficilement, mais l'on en reparlera.

Quant au calendrier…

(Réaction de M. le Ministre Dermagne)

Un simple exemple, que j'ai vécu. On a été invité par les délégations syndicales dans ma région et j'ai eu en face de moi une dame, qui est femme de ménage, qui devait faire la route sur Bruxelles. Elle avait une vieille voiture – en l'occurrence une Fiat 500 – qui avait 20 ans et elle ne pouvait plus rentrer dans Bruxelles. Une voiture d'une valeur de 500 euros, mais elle n'avait pas les moyens de mettre plus vu ses capacités financières. Je vois mal cette dame pouvoir acheter un nouveau véhicule.

Donc, il faut trouver une alternative, notamment pour se déplacer, que ce soit les transports en commun gratuits ou une autre alternative, mais clairement on ne peut pas mettre ce genre de taxation, ce genre de zone basse émission s'il n'y a pas une alternative réelle pour les gens.

M. le Président. - J'en profite pour juste expliquer à tout le monde que pour les services, c'est plus facile si les gens sont annoncés, ainsi ils savent après en écoutant qui a pris la parole.

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Ce n'est pas un sursaut d'autorité de la part du président.

M. le Président. - Exactement, c'est vraiment pour aider les services du greffe.

QUESTION ORALE DE M. DOUETTE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES PROGRAMMES DE SUBVENTION VISANT L'UTILISATION RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE DANS LES BÂTIMENTS (UREBA) »

QUESTION ORALE DE M. DOUETTE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ACCÈS AUX SUBVENTIONS VISANT L'UTILISATION RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE DANS LES BÂTIMENTS (UREBA) POUR LES ZONES DE SECOURS »

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

- M. Douette, sur « les programmes de subvention visant l'utilisation rationnelle de l'énergie dans les bâtiments (UREBA) » ;
- M. Douette, sur « l'accès aux subventions visant l'utilisation rationnelle de l'énergie dans les bâtiments (UREBA) pour les zones de secours ».

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

M. Douette (MR). - Monsieur le Ministre, les subventions UREBA sont des leviers importants pour les pouvoirs publics dans l'amélioration énergétique des bâtiments publics.

Il me revient que le partenariat avec le service énergie de l'Université de Mons a pris fin il y a quelques mois. La gestion technique des dossiers serait donc revue au sein du SPW. Pouvez-vous me confirmer cette

information ? Si cela s'avère exact l'analyse des dossiers en serait-elle impactée ?

Quel est le délai de vigueur pour la gestion de ces dossiers à l'heure actuelle ? Pour votre information, je sais que certaines communes rentrent des dossiers mi-juin et en septembre on leur a répondu que leur dossier serait certainement traité fin 2020, ce qui me semble un peu long.

M. le Président. - La question étant jumelée, je vous cède à nouveau la parole, Monsieur Douette.

M. Douette (MR). - Monsieur le Ministre, j'ai eu l'occasion de vous poser la première question hier et c'est donc la suite à la réponse d'hier. Je ne doutais pas de votre réponse d'hier et vous avez le complément d'information ici.

Voici cette question qui est liée à l'UREBA, mais peut-être un peu plus spécifique aux zones de secours. La DPR 2019-2024 énonce que « le Gouvernement wallon encouragera les pouvoirs locaux et leurs citoyens à ce qu'ils s'engagent dans la transition énergétique et la lutte contre le réchauffement climatique ».

Les subventions UREBA sont destinées, depuis plusieurs années, à soutenir les organismes qui souhaitent diminuer leur consommation énergétique. Cette politique a fait ses preuves bien entendu et a permis à de nombreux pouvoirs locaux et institutions scolaires notamment de diminuer leur empreinte écologique.

J'insiste bien sur les écoles, car c'est un apport considérable. Les organismes de droit public éligibles à cette subvention sont bien entendu les communes, les provinces, les CPAS et même les zones de police. Bien qu'elles n'aient obtenu leur personnalité juridique distincte que bien après la publication de l'arrêté du Gouvernement wallon pour l'UREBEA, je m'étonne de l'absence des zones de secours dans cette fameuse liste. Au cœur de l'actualité régionale de ces derniers jours, les zones de secours se composent elles aussi de bâtiments qui nécessitent une attention toute particulière en termes d'économie d'énergie et d'isolation.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous informer sur votre ambition concernant le programme de subventions UREBA ? Est-il dans votre réflexion de revoir les conditions d'accès aux subventions UREBA ?

Alors que, étonnamment, les zones de secours peuvent entrer dans le programme RenoWatt, n'est-ce pas un peu surprenant d'interdire l'accès au programme UREBA ?

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

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Monsieur le Député, merci pour ces questions qui s'inscrivent dans la droite ligne de celles posées hier à mon excellent collègue, Pierre-Yves Dermagne.

(Rires)

Je réponds à la place de mon collègue M. le Ministre Henry.

(Réactions dans l'assemblée)

Je vous confirme que le partenariat avec l'UMons prendra fin le 31 décembre 2019, vu les départs à la pension des membres de la cellule technique. Du personnel a été recruté à l'administration en vue d'internaliser le traitement des dossiers de subsides UREBA.

L'internalisation ne devrait pas avoir d'impact par rapport à l'analyse des dossiers, les gestionnaires de l'administration ayant été formés eux-mêmes par les membres de la cellule technique de l'UMons.

Il est difficile de donner une estimation du délai de traitement pour les demandes de subside. En effet, celui-ci est variable suivant la période et le nombre de demandes introduites.

Vous savez que l'on a des programmes UREBA exceptionnels notamment, vous avez évoqué la question des travaux économiseurs d'énergie dans les bâtiments scolaires. En fonction de ces différents appels à projets, on a parfois des afflux massifs de dossiers. Ce qui a, bien entendu, un impact sur leurs délais de traitement.

Concernant les zones de secours, celles-ci ne sont pour l'instant pas éligibles aux subsides UREBA.

Une réflexion dans le cadre de la mise en œuvre de la DPR sera menée sur le mécanisme de subvention UREBA.

Cette réflexion inclura notamment les conditions d'accès et le public cible du dispositif.

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

M. Douette (MR). - Monsieur le Ministre, je vous remercie pour votre réponse ainsi que celle de votre excellent collègue hier.

Je voudrais tout simplement vous dire qu'effectivement au niveau de l'UREBA et de la gestion des dossiers, cela pose quelques problèmes, notamment dans les écoles puisque vous avez aussi les programmes prioritaires de travaux. Il arrive souvent – et c'est le cas de figure dans la commune où j'habite – qu'une partie de l'école soit transformée par ces plans prioritaires et l'autre partie en économisant de l'énergie.

Ce qui se passe, c'est que l'on prend des dispositions pour travailler durant les vacances avec des bâtiments préfabriqués le temps les travaux et ici, sur deux

implantations dans ma commune, on se retrouve avec un UREBA qui était prévu à telle date et l'on nous dit : « Ce sera reporté d'un an » alors que cela allait auparavant quand on était lié à Mons. Dès lors, c'est un peu problématique.

Je suis conscient de la difficulté que vous venez d'énoncer. J'espère que, dès qu'il y aura cette mise en place et cette transition, nous pourrons repartir à partir de 2002 dans des échéances qui sont respectées afin de pouvoir organiser aux travaux, surtout dans les écoles – j'insiste – parce qu'il faut pouvoir jouer avec la présence des élèves.

J'ai bien pris note de vos réponses d'hier et d'aujourd'hui sur l'UREBA au niveau des zones de secours. J'y serai attentif parce que, là aussi, ce sont des bâtiments qui sont énergivores à souhait. Il serait intéressant que nos zones de secours puissent bénéficier – vu que la Région et les Provinces vont un peu choyer nos zones de secours – de cet avantage également dans le futur.

QUESTION ORALE DE M. FRÉDÉRIC À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE SURCOÛT DES FACTURES D'ÉNERGIE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Frédéric à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le surcoût des factures d'énergie ».

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

M. Frédéric (PS). - Monsieur le Ministre, d'après les dernières statistiques de la CREG, quelque 360 000 ménages – vous m'excuserez, Monsieur le Ministre, je ne les ai pas rencontrés tous personnellement, comme mes camarades du PTB.

Ils sont quand même 360 000 ménages – c'est la preuve que c'est important – qui déboursent chaque année plus de 600 euros de trop pour leur énergie. Ce surcoût atteint 3 450 euros par an pour près de 20 000 PME.

Ainsi plus de 600 000 ménages et 70 000 PME n'ont pas changé de contrat ces dernières années alors qu'il est possible de le faire sans payer d'indemnité moyennant un préavis d'un mois.

Je souhaiterais émettre deux réflexions.

Ne serait-il pas opportun de lancer une campagne pour inciter les citoyens à comparer les offres existantes à l'instar de ce qui avait été déjà fait au Fédéral avec « Osez comparer », en associant notamment les guichets de l'énergie ?

Aussi, il n'est pas inutile de rappeler que l'on retrouve sur le site de la CWaPE un simulateur tarifaire qui permet de comparer les différents prix proposés par les fournisseurs d'électricité et de gaz.

Par ailleurs, la multiplication des offres de contrat par l'ensemble des fournisseurs d'électricité rend complexe la comparaison pour les non-initiés, et ce, malgré les comparateurs.

Une piste pourrait être l'instauration de contrats à prix fixe, car ceux-ci offrent une sécurité plus importante au niveau du tarif appliqué et permettent une vérification plus facile des factures par une plus grande lisibilité du tarif appliqué.

J'aurais voulu connaître l'avis du ministre Henry et savoir s'il serait favorable à un tel dispositif.

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

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Monsieur le Député, je vous remercie pour votre question.

Il est en effet essentiel de rappeler l'importance pour les consommateurs de comparer les offres des fournisseurs, notamment par l'utilisation de simulateurs tarifaires, tels CWaPE ou CREG Scan, en vue de trouver le produit le mieux adapté à leur profil. Les guichets de l'énergie pourraient envisager des campagnes ciblées en ce sens. Ils restent bien évidemment des outils de choix, répartis dans toute la Wallonie, accueillant et guidant le citoyen dans les domaines touchant à l'énergie au sein de son habitat.

Il est en effet important d'inviter les ménages à comparer les offres tarifaires.

Suite aux recommandations de la plateforme de lutte contre la précarité énergétique gérée par la Fondation Roi Baudouin, un arrêté comportant des dispositions relatives à la simplification de la facture a été adopté le 2 mai 2019 et devrait permettre à tous les utilisateurs de mieux comprendre leur consommation et les coûts qui y sont liés. Si tel ne devait pas être le cas, je veillerais à ce que le format soit adapté pour répondre à cet objectif.

De manière globale, je veillerai également à ce que les politiques développées, dont les enjeux liés à la « flexibilité » de la consommation, ne compliquent pas plus avant la tâche des ménages dans la comparaison des offres tarifaires. Il est indispensable que les tarifs restent lisibles et anticipables pour les ménages.

Concernant les contrats de fourniture à tarif fixe pour la composante « énergie » proposés par la grande majorité des fournisseurs pour les clients résidentiels, ils permettent effectivement de se prémunir d'une hausse au long de la durée du contrat. Le rapport précité mentionnait cependant que : « Il apparaît que la

différence annuelle de prix entre le produit à prix fixe le moins cher et le plus cher, parfois même entre deux produits d'un même fournisseur, reste importante de sorte qu'il est impératif que le client résidentiel désireux d'opter pour ce type de produit soit extrêmement vigilant et bien informé ».

Les produits à prix variable, adaptés à une fréquence soit mensuelle, soit trimestrielle, engendrent par contre pour le client des économies, en cas de baisse des prix sur les marchés, ou des surcoûts, en cas de hausse.

Comme vous le constatez, l'information vers le consommateur sur les moyens tarifaires est très importante.

Le ministre Henry s'engage à veiller à ce que cela continue à être le cas.

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

M. Frédéric (PS). - Je remercie le ministre Henry par la voix de son excellent collègue pour sa réponse. Il faut une conscience de l'importance du problème. Les chiffres le démontrent et l'on sait, à la veille de l'hiver, combien c'est compliqué, pour celles et ceux qui ont du mal à nouer les deux bouts en fin de mois, de payer leurs factures.

Il y a les attentions, qui sont marquées, il y a une volonté de faire de la prévention et de l'information. Je pense que l'on doit en faire une priorité, parce que c'est tout à fait déterminant pour le quotidien de centaines de milliers de nos concitoyens.

QUESTION ORALE DE M. FRÉDÉRIC À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA PRÉCARITÉ ÉNERGÉTIQUE ET LES RISQUES DE COUPURES D'ÉLECTRICITÉ »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Frédéric à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la précarité énergétique et les risques de coupures d'électricité ».

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

M. Frédéric (PS). - Monsieur le Ministre, on constate que la précarité énergétique des citoyens augmente sensiblement, comme je l'indiquais. La libéralisation du marché de l'électricité est à mes yeux un échec, puisque les prix n'ont cessé d'augmenter.

Avec l'arrivée des premiers froids, les risques de renforcement de la précarité énergétique s'accentuent. Les statistiques relatives aux interruptions de fourniture d'énergie de clients résidentiels en 2018 s'élèvent à 7 086 en électricité et 4 199 en gaz. Ces chiffres sont interpellants.

Selon le baromètre annuel de la précarité énergétique, publié par la Fondation Roi Baudouin, le pourcentage de ménages qui vivent dans cette situation est de l'ordre de 21 %, c'est-à-dire un ménage sur cinq.

S'il existe déjà une série de mesures pour baliser les coupures d'électricité ou de gaz, notamment via le rôle primordial que joue le CPAS, il reste encore des cas où des citoyens subissent des coupures, même en hiver. Le secteur associatif dénonce ainsi la situation dramatique de certaines personnes qui ne connaissent pas leurs droits ou simplement – et ils sont encore nombreux – n'osent pas franchir les portes d'un CPAS.

Dans le cadre de la lutte contre la précarité énergétique, cet état de fait est inadmissible. Il convient donc de renforcer la protection des clients.

Ne serait-il pas opportun d'imposer aux fournisseurs de passer devant un juge de paix pour obtenir la résiliation du contrat et l'autorisation de fermer le compteur, après avoir respecté les différentes étapes prévues dès à présent ?

D'ailleurs, dans le décret actuel, cette disposition est déjà en vigueur en Région bruxelloise. Le ministre Henry est-il favorable à la mise en place d'une telle mesure en Wallonie ?

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

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Monsieur le Député, au niveau wallon, la lutte contre la précarité énergétique est au cœur de la politique énergétique wallonne. Comme évoqué lors d'une précédente réponse, la problématique sociale et l'accès à l'énergie sont clairement prises en considération et différentes mesures sont implémentées – tarifs sociaux, primes à la rénovation, soutien à des associations, et j'en passe.

Comme vous le soulignez, la problématique des coupures est dramatique pour les ménages qui y sont confrontés. J'entends travailler sur plusieurs dans les mois à venir pour répondre de manière structurelle à cette problématique :

- l'évaluation des compteurs à budget et des risques de coupure auxquels sont confrontés les ménages qui en sont équipés ;
- la réalisation d'une étude de faisabilité pour l'instauration d'une fourniture de base ;
- la réduction de la consommation des ménages par le biais d'un soutien aux travaux économiseurs d'énergie – des dispositifs sont déjà existants et seront amplifiés dans le cadre de la stratégie de rénovation à long terme du bâtiment.

Mes services travaillent actuellement à la préparation de lignes directrices pour ces trois enjeux.

Je ne manquerai pas de revenir vers vous lorsque les conclusions de ces travaux seront disponibles.

La question du non-recours au droit est également très problématique et fait l'objet de toute mon attention. La DPR n'a pas prévu d'instaurer le passage devant le juge de paix avant toute coupure comme vous l'évoquez, mais elle prévoit un renforcement des outils d'information et d'accompagnement des citoyens en matière d'énergie.

J'entends m'appuyer sur cette action pour renforcer la proactivité de ces outils et structures, leur coordination et leur mise en réseau afin de toucher un maximum de citoyens et de diminuer ainsi le non-recours au droit.

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

M. Frédéric (PS). - Je remercie M. le Ministre pour la réponse du ministre Henry, qui est de la même veine que la précédente : il faut renforcer l'accompagnement, il faut renforcer l'information. Je suis tout à fait d'accord. Sauf que, malgré ces informations importantes, on voit le résultat en chiffres : à la veille de l'hiver, en Wallonie, un ménage sur cinq a des difficultés à payer sa facture d'énergie et risque de se retrouver avec un économiseur. Mais on sait ce que cela donne. J'ai été président de CPAS. Quand on a placé cela chez les gens, c'est le service minimum au niveau de la vie quotidienne et ce n'est pas acceptable à mes yeux.

Dès lors, je souhaite simplement rappeler – et je sais que ce n'est pas dans la DPR, mais nous, parlementaires, devons faire preuve de créativité - qu'on l'a déjà fait, puisque le 28 juin 2018, une proposition de décret modifiant le décret du 12 avril 2001 visant à imposer la décision d'un juge de paix avant toute coupure a été déposée. Elle n'a pas été votée par la majorité sortante. On peut toujours revoir cette position.

Pour ma part, je réfléchirai, car j'ai remarqué, en lisant les débats, que le ministre Henry, alors député, y était favorable. La situation a peut-être évolué – je ne sais pas.

Prenant tous ces éléments en compte – de façon très constructive, je n'essaie pas de poser des problèmes, mais plutôt de trouver des solutions –, j'essaie de voir s'il n'y a pas lieu d'avancer sur ce sujet entre parlementaires pour donner une garantie.

Le recours au juge de paix existe dans d'autres procédures, liées au logement, par exemple. Cela existe et je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas l'envisager ici, mais nous y reviendrons.

QUESTION ORALE DE M. LÉONARD À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA TARIFICATION DE L'ÉLECTRICITÉ LES JOURS FÉRIÉS POUR LES DÉTENTEURS DE COMPTEURS BIHORAIRES »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Léonard à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la tarification de l'électricité les jours fériés pour les détenteurs de compteurs bihoraires ».

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

M. Léonard (PS). - Monsieur le Ministre, pour les détenteurs de compteurs électriques bihoraires, il est parfois bien compliqué de savoir à quel horaire correspondent les heures creuses et les heures pleines. Le tarif de nuit, soit les heures creuses, s'applique les week-ends et les nuits en semaine. En Wallonie, le début de la nuit varie en fonction de la commune. Elle peut commencer à partir de 21 heures 30 minutes ou 22 heures et se finir entre 6 heures et 8 heures. Pour savoir quel horaire s'applique dans la commune où vous habitez, il faut se rendre sur le site web du gestionnaire de réseau.

Les jours fériés tombant un week-end bénéficient du tarif de nuit. Par contre, ceux tombant en semaine sont considérés comme des jours de semaine normaux. Ce lundi 11 novembre, par exemple, les Wallons ont payé leur électricité au tarif de jour.

Les jours fériés n'ont donc pas d'influence sur la facture d'électricité. Pourtant, comme en week-end, la plupart des gens sont chez eux à ces moments-là et consomment donc plus d'électricité. Les travailleurs profitent généralement de leurs week-ends ou des jours fériés pour réaliser les tâches ménagères habituelles : lessiver et sécher le linge, faire tourner le lave-vaisselle, aspirer ou encore entretenir les extérieurs. Tout cela fait grimper en flèche la consommation, et donc la facture des Wallons.

À Bruxelles, la situation est différente. En effet, depuis le 1er avril 2018, le tarif de nuit est d'application pour les jours fériés, qu'ils tombent en semaine ou le week-end. Les limites de l'horaire de nuit ont également été uniformisées pour les 19 communes, à savoir de 22 heures à 7 heures. La Flandre se penche également sur la possibilité d'imiter Bruxelles.

Aussi, envisagez-vous de prendre contact avec les gestionnaires de réseau wallons afin de faire appliquer le tarif de nuit lors des jours fériés ?

Dans un souci de simplification, ne pensez-vous qu'un même horaire de nuit, dans les limites techniques liées aux pointes, devrait être instauré sur tout le territoire wallon ?

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

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Monsieur le Député, je vous remercie pour votre question.

Comme vous le rappelez, pour les détenteurs de compteurs bihoraires, il existe différents horaires de basculement entre le tarif heures pleines et le tarif heures creuses sur le territoire wallon. La durée des plages horaires est cependant identique sur tout le territoire, à savoir 15 heures par jour et en semaine pour les heures pleines et 9 heures de nuit et, depuis le 1er janvier 2007, également le week-end pour les heures creuses.

Les gestionnaires de réseau de distribution ne basculent pas volontairement tous les secteurs de leur réseau en même temps afin de répartir les charges, et ce, pour éviter non seulement la pointe d'appel à l'enclenchement, mais également la chute de tension qui s'ensuit.

En effet, lors du basculement, un grand nombre de charges sont alimentées soit par l'usage d'un contact mis à disposition par le gestionnaire de réseau de distribution, soit par des horlogeries. À celles-ci, il faut également ajouter les charges enclenchées simultanément par les compteurs exclusifs nuit.

C'est la raison pour laquelle Resa dispose de trois types d'horaires de basculement, ORES de deux et Arewal d'un, durant lesquels les basculements se font de manière légèrement décalée. Cela est conforme au règlement technique pour la gestion des réseaux de distribution d'électricité en Région wallonne, qui prévoit, en son article 169, §1er, une concertation entre les GRD et les fournisseurs pour définir les horaires de basculement et une approbation par la CWaPE.

Une uniformisation vers un horaire unique pourrait dès lors perturber les réseaux de distribution via un déséquilibre des charges et n'est donc pas à l'ordre du jour en Wallonie.

À cela s'ajoute la tendance en matière de *smart grid* qui est précisément d'aller vers plus de foisonnement des charges, donc certainement pas vers une uniformisation.

Pour information, il existe également deux causes involontaires qui peuvent, dans une moindre mesure, induire un décalage dans le basculement, à savoir un problème technique qui fait que l'émission du signal ne se produit pas, et donc le GRD doit la renvoyer dans la foulée, ou un problème de simultanéité de différentes émissions.

En matière d'information, les GRD sont tenus d'informer leurs clients de l'horaire précis de basculement entre les heures pleines et creuses, notamment lors du relevé d'index et via une publication actualisée sur leur site Internet. Il s'agit d'une obligation de service public visée à l'article 34, alinéa 1er, 2°, h), du décret du 12 avril 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité, dont la CWaPE est chargée d'assurer le respect.

Concernant l'application du tarif nuit les jours fériés, les GRD ne voient pas de limitation technique à un changement, même si certains jours fériés ne sont pas tous des jours fixes dans le calendrier.

Une modification en ce sens pourrait, cependant, avoir une légère influence sur les tarifs pour compenser le manque à gagner de ce basculement supplémentaire d'heures pleines vers les heures creuses.

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

M. Léonard (PS). - J'entends les problèmes techniques liés aux changements d'heures et notamment au problème de ces pointes.

C'est un souci que je connais. La réalité des ménages et la réalité de ces jours fériés que l'on connaît, excepté peut-être parfois un ou deux qui change, mais la plupart, on les connaît, pourrait être une vision pour le Gouvernement.

QUESTION ORALE DE M. LÉONARD À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'HYDROÉLECTRICITÉ EN WALLONIE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Léonard à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'hydroélectricité en Wallonie ».

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

M. Léonard (PS). - Monsieur le Ministre, dans le cadre de la transition énergétique, l'hydroélectricité constitue une énergie renouvelable.

Dernièrement, la cinquième centrale hydroélectrique en Haute-Meuse a été inaugurée.

Le secteur peut sembler assez marginal. Aussi, il serait intéressant d'avoir un état des lieux de la situation en Wallonie. Pourriez-vous nous dresser un bilan du secteur hydroélectrique en Wallonie et ses perspectives d'avenir ? Comptez-vous prendre de nouvelles initiatives ?

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

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Monsieur le Député, la problématique de l'énergie renouvelable est au cœur de

nombreux enjeux à court et moyen termes afin de relever les défis environnementaux auxquels nous devons faire face. La composante hydroélectrique fait partie intégrante des solutions dans le mix énergétique wallon. Fin 2017, le parc wallon se composait de 141 centrales, contre 136 en 2016, pour une puissance installée de 106,5 mégawatts. La production annuelle est de 263 gigawattheures d'électricité nette au niveau des centrales hydroélectriques.

L'essentiel de la puissance est au fil de l'eau. Les barrages qui sont exploités pour l'hydroénergie sont localisés principalement à Bévercé, Malmedy, à Bütgenbach, sur le complexe de la Vesdre à Eupen, sur le complexe de l'Ourthe à Nandrin, sur l'Eau-d'Heure, à Gileppe à Verviers et sur la Vierre à Chiny.

La cinquième centrale en Haute-Meuse fait partie d'un ensemble de concessions, attribuées ou en cours d'attribution pour une puissance totale installée d'environ 20 mégawatts.

En 2017, cinq nouveaux sites ont été équipés pour exploiter l'hydroénergie. Les développeurs ont équipé d'anciens moulins pour un total de 25 kilowatts. La dynamique d'équipement des petits sites se poursuit, soutenue par un mécanisme des certificats verts stimulant et des acteurs de terrain dynamiques.

D'après les chiffres de 2018, la production hydroélectrique devrait être de 15 % plus élevée qu'en 2017, soit environ 305 gigawattheures.

En ce qui concerne les perspectives, de nombreuses législations régionales, nationales et internationales encouragent le développement de ce secteur. Ainsi, le projet de Plan wallon Énergie-Climat à l'horizon 2030 a pour objectif de développer la filière hydroélectrique à hauteur de 440 gigawattheures.

L'augmentation de puissance installée reste actuellement la principale source de développement attendue dans le secteur.

Les sites disposant d'un potentiel de puissance significative sont souvent déjà équipés en Région wallonne, il reste cependant de nombreux moulins ou barrages non équipés, disposant d'un potentiel de puissance plus faible qui pourrait permettre d'atteindre les objectifs fixés par le PWEC.

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

M. Léonard (PS). - Je remercie M. le Ministre pour ses réponses.

Je voudrais rappeler que l'hydroélectricité est relativement stable, notamment pendant les périodes un peu plus froides de l'année, les six mois les plus froids. Mais, elle a une durée de vie doublée par rapport à l'éolien, ce qui est assez intéressant. Je serai attentif aux perspectives de construction de telles centrales.

QUESTION ORALE DE M. SAHLI À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'AUDIT ÉNERGÉTIQUE OBLIGATOIRE ONÉREUX POUR LES CITOYENS »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Sahli à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'audit énergétique obligatoire onéreux pour les citoyens ».

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

M. Sahli (PS). - Monsieur le Ministre, je vous avais déjà interrogé concernant l'audit énergétique obligatoire onéreux pour les citoyens, il y a un mois.

L'introduction de cet audit obligatoire par le précédent Gouvernement semble être de plus en plus problématique. En effet, des témoignages commencent à affluer comme récemment dans un reportage télévisuel, que je suppose tout le monde a vu.

Je suis également mandataire de terrain et interpellé par de plus en plus de citoyens, qui deviennent de plus en plus réticents à vouloir entreprendre certains travaux énergétiques suite à l'audit obligatoire et payant, notamment pour de petits travaux. Il y a clairement un effet contre-productif. Je pense qu'il faut aussi entendre les doléances des citoyens.

Disposez-vous de retour à votre niveau ou via les guichets énergétiques ? Quelle est votre analyse en tenant compte des dernières informations ?

Si l'on veut réussir la transition énergétique, celle-ci se doit d'être sociale et juste. Lors de nos échanges, vous me disiez que vous ne disposiez pas encore de timing pour l'exonération d'un audit pour des travaux inférieurs à 3 000 euros et pour l'isolation de la toiture. Ce qui est repris dans la DPR. Je pense qu'il devient urgent d'agir. Ne serait-il pas judicieux d'avoir une évaluation préventive et ne pas attendre ?

Disposez-vous déjà, Monsieur le Ministre, de chiffres au niveau de l'évolution des primes, depuis l'introduction de l'audit obligatoire ?

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

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Monsieur le Député, sachez que je partage votre avis quant à l'intérêt de supprimer l'audit obligatoire pour les petits travaux. Il est inutile de compliquer les démarches et de constituer finalement un frein à la réalisation de travaux énergétiques, lorsque ceux-ci sont très limités.

Cet objectif de la DPR sera mis en œuvre dans les prochaines semaines et mois. Il n'est évidemment pas possible de tout concrétiser immédiatement à

l'installation d'un gouvernement, d'autant que nous avons dû nous consacrer pleinement à l'élaboration du budget 2020.

Ceci étant dit, le programme « primes habitation » suscite un questionnement de la part des citoyens les menant à frapper à la porte des guichets Énergie ou à contacter l'administration via la nouvelle adresse courriel dédicacée uniquement aux questions relatives au nouveau régime de primes.

Ce questionnement montre tout d'abord l'intérêt des citoyens pour le sujet. À cet effet, des outils ont été mis en place par l'administration afin de les diriger dans leur choix de rénovation. En effet, celle-ci a rédigé plus d'une dizaine de fiches exemplatives reprenant, en fonction du type de logement et des travaux effectués, le nombre de kilowattheures économisés et le montant potentiel des primes proméritées.

Ces fiches permettent de rassurer les citoyens et d'avoir une vision plus claire du processus d'octroi des « primes habitation ».

Par ailleurs, l'audit logement vise à encourager le citoyen à effectuer une rénovation cohérente de son logement et met donc en lumière les travaux prioritaires à réaliser.

Après six mois d'existence, mon administration m'informe qu'elle a reçu 614 demandes de primes « audit », alors qu'elle en avait réceptionné à peine 209 sur l'année 2018.

Parmi ces 614 demandes, elle constate qu'environ 50 % émanent du public dit « précarisé », à savoir les catégories de revenus R1 et R2.

Nous ne manquerons évidemment pas de revenir sur le sujet dans les prochaines semaines.

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

M. Sahli (PS). - Je voulais juste remercier M. le Ministre pour les réponses claires par rapport à cette question.

Effectivement, nous devons rester vraiment attentifs pour que cette disposition puisse être la plus accessible possible. Pour qu'elle le soit, il faut qu'elle soit la plus claire et la plus simplifiée. Je compte sur vous pour que ce soit le cas à l'avenir.

QUESTION ORALE DE M. BASTIN À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES IMPACTS DE L'ABANDON DU « TRIDENT LIGHT » »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bastin à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les impacts de l'abandon du « Trident light » ».

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

M. Bastin (cdH). - Monsieur le Ministre, merci de votre disponibilité, cela nous permet d'avoir une réponse à nos questions et j'entendais que l'on parlait même de zones de secours ici, Monsieur le Ministre. Quelle polyvalence, c'est incroyable !

La récente annonce de l'abandon de la réalisation du Trident light au sud de Charleroi a relancé le débat sur les alternatives à cette connexion entre le débouché de l'E420 et les axes routiers situés plus au nord.

Le développement de ces alternatives est d'autant plus nécessaire que l'ouverture de l'E420 et le gain de temps potentiel que cet axe représente pour le trafic de poids lourds reliant le nord et le sud de l'Europe vont engendrer une augmentation de trafic camions sur la périphérie sud de Charleroi que les infrastructures actuelles ne permettront pas d'absorber.

Parmi les options évoquées, deux impactent la Province de Namur. Il s'agit de la « rocade namuroise », soit une déviation partant de Walcourt, passant par Mettet pour ensuite rejoindre l'E42 à hauteur de Sambreville, et le report de la circulation vers l'E411 vers Achêne, en contournant la très belle Commune d'Onhaye.

Ces deux idées ne peuvent manquer d'étonner, au regard de l'ambition climatique affichée par ce Gouvernement. En effet, l'une comme l'autre n'aurait comme effet que d'allonger le temps de parcours et donc les rejets de gaz à effet de serre, impacter des zones rurales et de renforcer un trafic camions sur des voiries qui ne sont pas prévues pour absorber cet afflux. Je ne parle même pas du coût exorbitant pour la réalisation d'une de ces deux possibilités. Enfin, elles ne font certainement pas l'unanimité au niveau des autorités locales.

Pouvez-vous nous indiquer quel est l'état de vos réflexions sur les alternatives au Trident light et en particulier concernant le trafic poids lourds ?

Pouvez-vous affirmer que l'option de la « rocade namuroise » ou celle d'un report de la circulation sur Achêne ne sont pas et ne seront pas retenues ?

Si ce n'était pas le cas, comment pouvez-vous, notamment au regard des objectifs climatiques forts fixés par ce Gouvernement, retenir des projets dont l'impact environnemental, notamment en termes de rejet de gaz à effet de serre, serait désastreux ?

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

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Merci, Monsieur le Député, pour votre question qui me permet de vous répondre dans un autre cadre à d'autres questions, puisque l'on a l'habitude d'échanger – comme avec M. Douette, notamment.

Je vous remercie aussi de rappeler également que l'abandon du projet de Trident s'inscrit, rappelons-le encore, dans la volonté générale du Gouvernement de ne plus réaliser, sauf exception, d'extension du réseau routier existant.

Par ailleurs, le projet Trident n'était pas sans impact du point de vue environnemental ainsi que pour les populations riveraines.

À l'heure actuelle, à la suite de la décision d'abandon du projet Trident light, aucun autre projet n'est encore en cours d'étude. Je rappelle que le Gouvernement vient à peine de s'installer. Il est évident que nous examinerons avec l'administration, dans les prochains mois, les meilleures solutions, souvent multiples et complémentaires, qu'il est possible de mettre en œuvre en remplacement du projet d'extension du réseau là où ces projets ont été abandonnés.

En particulier, comme vous le savez, le Gouvernement prévoit une augmentation des budgets en faveur des alternatives à la voiture individuelle. Une concertation au niveau local doit avoir lieu dans les prochains mois afin de déterminer quelles alternatives seront envisagées.

De la même façon, une réflexion doit être opérée quant au charroi des camions. Nous pouvons tout d'abord chercher à le diminuer, notamment en rendant notre économie beaucoup plus circulaire.

Nous pouvons aussi transférer la plus grande part possible vers le transport fluvial ou ferré. Nous pouvons aussi agir sur les itinéraires.

Pour revenir à votre question, la création d'un bus à haut niveau de service sur la N5 et la N53 est également prévue. Une concertation importante avec les populations locales est actuellement mise en œuvre par l'OTW, le SPW la Ville de Charleroi à cet effet.

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

M. Bastin (cdH). - Merci pour ces différentes réponses, Monsieur le Ministre.

Vous parlez, bien sûr, de plus ou moins rassurer, puisque vous dites qu'il n'y aura rien de créé, sauf exception. J'espère que ni la rocade ni la E411 ne feront partie de ces exceptions.

Vous dites que c'est une alternative à la voiture, mais c'est principalement le charroi des camions. Il est vrai que, si l'on passe par le bateau – cela vient principalement de la France –, il ne serait pas évident de faire remonter la Meuse sur la E411.

En tous les cas, je resterai très attentif à la suite de ces différentes études pour voir l'option qui sera reprise.

QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA PROMOTION DE L'USAGE DU 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 « la promotion de l'usage du vélo électrique ».

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

M. Matagne (cdH). - Monsieur le Ministre, la Déclaration de politique régionale dit, en sa page 39, que « le Gouvernement mettra en place une stratégie de développement de l'usage du vélo comme moyen de déplacement utilitaire, de façon à doubler son usage d'ici 2024 et à le multiplier par cinq d'ici 2030 ». Le vélo électrique est indéniablement, dans le cadre de la politique que vous prévoyez, un type de vélo qu'il convient d'encourager.

Cependant, l'achat d'un tel vélo représente un réel investissement et n'est donc pas accessible facilement à tout un chacun. Nous avons compris votre volonté d'opérer un transfert modal, qui plus est, d'une manière assez radicale, en stoppant les augmentations du parc routier wallon – on vient d'en parler –, mais il est indispensable d'aider nos concitoyens à opérer ce transfert.

Je suis désolé, ma question s'adressait à M. Henry, mais merci beaucoup d'y répondre, Monsieur Dermagne.

Comment envisagez-vous d'intégrer les spécificités du vélo électrique dans la politique cyclable que vous allez mettre en place ? Le considérez-vous simplement comme un vélo plus rapide ou une politique d'incitation spécifique de ce type de vélo est-elle envisagée ?

Par ailleurs, la DPR indique : « Pour convaincre les citoyens d'utiliser davantage les alternatives à la voiture, le Gouvernement soutiendra significativement les connexions entre les divers moyens de transport ». Or, en ce qui concerne l'intermodalité « vélo/train », je constate que la SNCB impose un tarif complémentaire de 4 euros pour pouvoir prendre son vélo, non pliable bien sûr, à bord du train. Or, le prix des vélos électriques pliables est également assez élevé. La DPR prévoit aussi que le Gouvernement « soutiendra le développement d'une offre ferroviaire attractive **…** et plaidera en ce sens auprès du Gouvernement fédéral ».

Dès lors, comptez-vous défendre une suppression de ce tarif complémentaire auprès du ministre fédéral de la Mobilité en vue de promouvoir la multimodalité, à tout le moins, au moins pour les vélos électriques ?

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

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Monsieur le Député, comme vous le savez, la stratégie de développement du vélo à assistance électrique, VAE, sera effectivement envisagée dans le cadre du futur plan « Wallonie cyclable 2030 ».

Des actions déjà été menées par la Wallonie ces dernières années.

Dans le cadre du projet « Tous vélo-actifs », destiné à favoriser l'usage du vélo dans le cas des déplacements domicile-travail en collaboration avec les entreprises, il a été proposé aux entités « Tous vélo-actifs », depuis l'année 2012-2013, de faire tester le vélo à assistance électrique à ses travailleurs.

Lancée en mai 2017, l'action « Je teste l'électrique » permet, quant à elle, aux citoyens de tester un vélo à assistance électrique pendant 15 jours. On totalise actuellement plus de 7 000 participants au projet, avec un taux de satisfaction de 80 % des utilisateurs.

Le vélo à assistance électrique est un véritable levier pour les distances plus longues et les zones plus accidentées de notre Région. Il est donc important de continuer à le soutenir.

Les modalités des actions qui seront mises en œuvre devront encore être précisées.

Concernant l'intermodalité vélo-train, le matériel roulant de la SNCB n'est pas fait pour un transport quotidien des vélos et la priorité reste le transport de passagers pour lesquels les conditions de transport sont d'ailleurs parfois compliquées, comme vous l'avez évoqué il y a quelques instants.

Par ailleurs, fort heureusement, les vélos pliables, même avec une assistance électrique, se démocratisent et leur usage prend une ampleur de plus en plus grande, notamment dans le cadre des déplacements en train.

Comme vous le savez, je n'ai pas la tutelle sur la SNCB, cela ne nous empêchera évidemment pas de rester attentifs sur ces questions dans le cadre des concertations prévues entre le Gouvernement fédéral et les Régions.

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

M. Matagne (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces précisions. J'entends que beaucoup d'utilisateurs du vélo électrique en sont satisfaits – 80 %, vous l'avez mentionné. C'est vrai que c'est un transport adéquat pour se déplacer efficacement et confortablement à vélo.

Néanmoins, qu'il soit satisfait, c'est très bien. Que l'on organise des campagnes de tests, c'est très bien aussi. Mais cela ne répond pas à la facilité d'achat que l'on pourrait octroyer aux utilisateurs. J'espère que, pour la suite des projets du Gouvernement wallon, vous pourrez faire en sorte que le vélo électrique devienne beaucoup plus démocratique.

En parallèle, en ce qui concerne la dynamique que l'on pourrait implémenter au sein de la SNCB, je pense que nous avons des administrateurs qui peuvent défendre nos points de vue, nos positions et qui, je l'espère, sauront convaincre les responsables afin que le vélo puisse aussi trouver sa place dans les trains.

QUESTION ORALE DE M. FRÉDÉRIC À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA CRÉATION DE LIGNE DE BUS EXPRESS ENTRE VERVIERS ET SAINT-VITH »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Frédéric à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la création de ligne de bus express entre Verviers et Saint-Vith ».

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

M. Frédéric (PS). - Monsieur le Ministre, souvent, vous nous emmenez faire du tourisme imaginaire dans l'arrondissement de Verviers qui, à mes yeux, est certainement un des plus beaux de Wallonie, si pas le plus beau.

Pour permettre aux habitants des communes rurales et semi-rurales de rejoindre rapidement les centres urbains, les TEC ont mis en place des lignes de bus express. Un nombre d'arrêts limités et un itinéraire direct assurent un gain de temps appréciable pour les voyageurs. Depuis peu, le TEC propose également six nouvelles lignes WEL, pour « Wallonie Easy Line ». Ces nouvelles lignes garantissent également un voyage confortable dans des bus climatisés équipés du WiFi.

Depuis plusieurs années, les communes de Saint-Vith et Malmedy, deux villes reprises comme pôles secondaires dans le Schéma de développement territorial de la Wallonie, réclament une ligne reliant Saint-Vith à Verviers en passant par Malmedy.

En effet, un grand nombre de navetteurs et d'étudiants du sud de l'arrondissement de Verviers pourraient emprunter cette ligne pour se rendre à Verviers, chef-lieu de l'arrondissement. À cela s'ajoutent des étudiants du supérieur qui transitent par la gare de Verviers centrale pour se rendre à celle de Liège-Guillemins.

En outre, ces communes sont deux pôles de développement touristique. La mise en place de cette ligne permettrait un accès plus simple, plus aisé ainsi qu'une attractivité plus importante aux villes concernées.

À l'heure actuelle, il faut compter environ 50 minutes pour effectuer le trajet Malmedy-Verviers. La mise en service de cette ligne – empruntant l'autoroute – réduirait la durée du trajet de 50 %.

Ce projet, qui se trouve dans les cartons du TEC depuis de nombreuses années, tarde à se concrétiser. La ligne pourrait aussi se poursuivre vers Herve et permettre une connexion rapide vers Verviers.

Monsieur le Ministre, ne pensez-vous pas que cette ligne serait d'un grand bénéfice pour les usagers à l'heure où les questions de mobilité et d'environnement sont source de préoccupations ?

Dans quel délai et sous quelle forme prévoyez-vous la mise en œuvre de cette ligne ?

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

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Monsieur le Député, l'étude d'évaluation des lignes WEL est toujours en cours. Une première partie centrée sur la fréquentation et le taux de couverture des coûts sera présentée au conseil d'administration de l'OTW en novembre. Une deuxième partie s'attachera à la satisfaction des clients. Elle sera terminée pour fin de l'année 2019.

Je ne peux donc malheureusement pas encore vous en fournir les résultats, que ce soit de manière spécifique pour la ligne Marche-en-Famenne - Liège ou pour l'ensemble des lignes.

Néanmoins, nous pouvons déjà dire que la période de deux semaines de gratuité des lignes WEL a eu un effet positif sur leur fréquentation.

L'analyse sur le nombre de clients qui ont été « conquis » par cette action, ceux ayant continué par la suite à prendre le WEL, sera disponible fin d'année.

En ce qui concerne les améliorations à apporter, leur ampleur découlera bien entendu de l'évaluation en cours. Je précise que certaines adaptations locales – ajout d'un arrêt par exemple – ont déjà été appliquées par l'OTW.

À ce jour, 17 lignes express sont en service sur le territoire wallon : 11 lignes TEC et 6 nouvelles lignes WEL (Wallonia Easy Line).

En ce qui concerne plus spécifiquement les liaisons Saint-Vith–Malmedy et Malmedy–Verviers, elles seront évidemment intégrées dans la réflexion que nous aurons sur l'ensemble des lignes structurantes, à la suite de l'évaluation des lignes WEL. Néanmoins, je peux vous confirmer dès à présent mon souhait d'amplification de l'offre de transport public, comme annoncé par la DPR.

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

M. Frédéric (PS). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Il fait une évaluation, bien. Nous allons attendre de voir quelles seront les conclusions de celle-ci. Il s'inscrira dans la Déclaration de politique régionale, je m'en réjouis. La question qui reste en suspens est de savoir si effectivement dans l'extension de cette mise en place de ces lignes WEL, il y aura bien la ligne qui passe par Saint-Vith–Malmedy–Verviers et je peux vous assurer – vous pouvez dire à votre collègue – que je vais y être extrêmement attentif. Je ne vais pas me satisfaire de cela. J'aime beaucoup les évaluations – je suis instituteur de formation –, j'en ai fait beaucoup, mais j'aime bien quand elles mènent à des concrétisations par la suite. Je vais continuer à être très attentif à ce dossier.

QUESTION ORALE DE M. DOUETTE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES CRÉDITS D'IMPULSION EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DOUCE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Douette à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les crédits d'impulsion en matière de mobilité douce ».

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

M. Douette (MR). - Monsieur le Ministre, la DPR énonce que « le Gouvernement soutiendra significativement la mobilité douce et active – marche, vélo, micromobilité douce – et le développement d'une infrastructure adaptée. L'attention sera portée en particulier sur les déplacements quotidiens, notamment vers les écoles ».

Vos prédécesseurs à la mobilité avaient initié des crédits d'impulsion afin de soutenir les efforts des communes en matière de mobilité douce en mettant l'accent sur la sécurisation des infrastructures de déplacement des cyclistes, piétons et personnes à mobilité réduite afin de protéger ces usagers les plus vulnérables.

Vu le nombre de projets émis par les pouvoirs locaux lors de la dernière phase, la nécessité d'accompagner les communes dans la sécurisation des écoles et l'accès aux services publics et aux zones d'activités sportives et de loisirs, utiliseriez-vous des crédits d'impulsion ? Comptez-vous relancer ces appels à projets et également les appels à projets « Plan escargot » ?

Si oui, quel accent ambitionnez-vous de donner à ce futur appel à projets ? Va-t-on rester aux abords des écoles comme par le passé ?

Enfin, avez-vous déjà quelques indications sur l'enveloppe budgétaire de ces crédits, s'ils existent ? Je sais que la question arrive un peu tôt au niveau des crédits budgétaires, mais elle est importante parce que – je le redis – bon nombre de communes ont pu développer des infrastructures grâce à ces projets.

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

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Monsieur le Député, merci pour votre question qui touche à la mobilité, mais aussi aux investissements communaux, on reste dans les thèmes que l'on aborde régulièrement ensemble.

L'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locale, dans le cadre des financements communaux complémentaires, précise en effet que le ministre ayant les Transports et la Mobilité dans ses attributions peut consacrer des moyens budgétaires pour soutenir financièrement les investissements communaux destinés à concrétiser les résultats d'études de mobilité.

Ces subventions aux communes sont affectées à la réalisation d'aménagements favorisant les modes alternatifs de déplacement. Les crédits d'impulsion s'inscrivaient dans ce cadre.

Pendant 15 ans, la Wallonie a soutenu financièrement la mise en œuvre des cheminements piétons et cyclables dans les communes ayant réalisé un plan communal de mobilité.

Ces crédits d'impulsion ou « plans escargots » assuraient une cohérence entre les études PCM cofinancées par la Région, à hauteur de 75 %, et par la commune, 25 %, et la mise en œuvre des actions reprises dans les plans actions de ces mêmes PCM. Ils constituaient également une incitation à la réalisation de ces plans.

Depuis 2016, l'appel à projets « crédits d'impulsion » n'a plus été lancé par mon prédécesseur. Il a été remplacé par un appel à projets cyclable ou cyclopiéton concernant toutes les communes, en ce compris celles qui n'avaient pas de Plan communal de mobilité.

Ma volonté est de revoir dès 2020 le fonctionnement de ce soutien financier aux communes, en partenariat avec mon administration, sur base de critères objectifs et dans une optique de renforcement des dispositifs conformément aux orientations prises dans la DPR.

Il est trop tôt à ce stade pour pouvoir en dire davantage sur les modalités, mais nous aurons sans aucun doute l'occasion d'y revenir dans les prochaines semaines et dans les prochains mois.

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

M. Douette (MR). - Je vous remercie pour votre réponse.

C'est très important, vous l'avez cité, l'ensemble des communes, pour obtenir ces subsides, devaient faire des plans de mobilité et des plans cyclables. Une cohérence a été réalisée.

Malheureusement, une dizaine de communes qui entourent la mienne ont reçu des subsides, mais ont fait qu'une petite partie de ces plans cyclables. Il serait dommage de n'avoir qu'un dossier par commune, de l'arrêter et de ne pas avoir une continuité dans les infrastructures.

Avoir des infrastructures parsemées, mais ne pas avoir de lien entre elles serait vraiment dommage. Je suis donc ravi de voir que le travail va être remis sur le métier.

QUESTION ORALE DE M. DUPONT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE NOUVEAU RÉGIME DE TAXATION DES VÉHICULES AUTOMOBILES »

QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA RÉFORME DE LA FISCALITÉ AUTOMOBILE »

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

- M. Dupont, sur « le nouveau régime de taxation des véhicules automobiles » ;
- M. Matagne, sur « la réforme de la fiscalité automobile ».

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

M. Dupont (PTB). - Monsieur le Ministre, nous avons abordé tout à l'heure la zone de basses émissions et un peu le régime de taxation automobile. Je vais revenir plus en profondeur là-dessus.

Dans la DPR, vous avez annoncé que vous voulez revoir le régime de taxation des véhicules automobiles.

Dernièrement, dans la presse, vous avez indiqué que la nouvelle taxe de mise en circulation et la taxe de roulage en Wallonie se baseront sur deux nouveaux critères, le rejet de CO_2 et la masse-puissance, qui vont remplacer les chevaux fiscaux.

Il est primordial de prendre des mesures pour réduire les émissions de CO_2 produites par notre parc automobile.

Cependant, il s'agit de se questionner sur les modalités de cette réduction. Le nouveau régime sera-t-il juste socialement et efficace écologiquement ?

Ce type de taxe est antisocial parce qu'il vise particulièrement les familles aux revenus les plus modestes. En effet, ce sont les familles aux revenus les plus bas qui possèdent les voitures les plus vieilles, et donc les plus polluantes.

De plus, au niveau écologique, pousser les ménages à remplacer leurs vieilles voitures par des neuves n'est pas non plus forcément efficace. En effet, le renouvellement du parc automobile augmente les émissions en raison des rejets supplémentaires pendant la fabrication, le recyclage et l'élimination des anciennes.

Vous souhaitez réduire notre parc automobile d'un tiers d'ici 2030, c'est un objectif ambitieux, mais qui doit s'accompagner de mesures ambitieuses et pas seulement d'un nouveau régime de taxation des automobiles qui va toucher les ménages aux revenus les plus bas.

Comptez-vous mettre en place des mesures d'accompagnement pour les ménages les plus fragiles et qui possèdent de vieilles voitures polluantes et qui ne peuvent pas aussi facilement acheter une nouvelle voiture ? Si oui, quelles mesures envisagez-vous ?

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

M. Matagne (cdH). - Monsieur le Ministre, pour compléter la question posée par mon collègue, d'abord, je regrette un peu, car ma question était orientée vers M. le Ministre Crucke concernant la fiscalité, qu'elle soit passée à M. le Ministre Henry, et c'est M. le Ministre Dermagne qui aura l'honneur d'y répondre.

(Réaction d'un intervenant)

(Rires)

C'est un « Grand Chelem », effectivement !

Je me contenterai de poser la question de savoir qui va s'occuper de la fiscalité automobile. Est-ce le ministre de la Fiscalité ou le ministre de la Mobilité ?

J'espère que, entre les deux ministres, il y aura une collaboration, des discussions.

Enfin, quand serons-nous informés de cette nouvelle fiscalité automobile, qui concerne à peu près tous les ménages en Wallonie ?

C'est important que les personnes qui souhaitent adapter leur façon de se déplacer ainsi que les personnes qui n'ont pas l'opportunité d'opérer un transfert modal immédiat et qui doivent acheter un nouveau véhicule, qu'il soit d'occasion ou neuf, soient guidées en matière de fiscalité.

Quand cela touche à notre portefeuille, c'est important.

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

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Messieurs les députés, je vous remercie pour vos questions sur un sujet très important, pour lequel M. le Ministre Henry s'est déjà exprimé à plusieurs reprises, que ce soit ici au Parlement ou dans les médias et pour lequel il craint de ne pas avoir grand-chose de neuf à vous apprendre.

La réforme que nous envisageons se basera essentiellement sur deux critères : le niveau d'émission de CO_2, la masse-puissance du véhicule, comme annoncé par la Déclaration de politique régionale.

L'objectif de la réforme est d'encourager les voitures moins polluantes, moins puissantes et moins lourdes.

En toute logique, la réforme n'est pas encore élaborée et il n'est pas possible de déterminer précisément le niveau de taxation auquel conduira un véhicule donné.

Par contre, les deux critères annoncés par la DPR donnent déjà de très bonnes indications quant au type de véhicule privilégié.

Comme vous le rappelez à juste titre, il faudra évidemment faire attention à l'ensemble des publics et notamment éviter des effets pervers envers les ménages aux revenus les plus bas. Cela sera pris en compte dans l'élaboration de la réforme par le Gouvernement.

En ce qui concerne le transfert modal annoncé par la DPR, il ne se réalisera évidemment pas d'abord par la révision de la taxation automobile annoncée, mais par les autres mesures annoncées par le Gouvernement : investissements d'infrastructures, développement de l'offre et mise en œuvre de la gratuité pour certains publics. La révision du système de taxation vise, quant à lui, surtout à rendre le parc automobile moins polluant.

Ce dossier est un dossier à la fois prioritaire et complexe. Comme vous l'avez fait remarquer vous-même, il a de nombreuses implications : sociales, économiques et environnementales. C'est aussi un dossier pour lequel la Wallonie doit tenir compte encore d'autres paramètres. Que font les autres régions, les autres pays ? Qu'est-il possible au niveau de la réglementation européenne ? Ce ne sera donc pas un dossier qui sera réglé en quelques mois.

MM. Crucke et Henry auront à cœur de tenir compte de tous ces aspects pour proposer une taxation répondant aux objectifs de la DPR.

C'est un travail de grande ampleur qui nécessite des travaux préparatoires et des analyses techniques et juridiques. Nous pourrons, bien sûr, nous appuyer sur les travaux déjà menés sous la précédente législature, à savoir une étude et de multiples auditions dans ce Parlement. C'est un sujet dont nous ne manquerons pas de reparler dans les prochaines semaines et prochains mois.

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

M. Dupont (PTB). - Je ne vais pas vous faire l'affront de citer à nouveau mon exemple de tout à l'heure. Effectivement, je serai très attentif là-dessus, notamment sur la chronologie des événements, en particulier sur les transports en commun.

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

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

Il n'y a pas grand-chose de neuf à nous apprendre. Non, effectivement, c'est pour cela que j'orientais ma question vers M. Crucke, mais elle est revenue vers M. Henry.

Je l'avais déjà dit à M. Henry, mais pour taper sur le clou, je pense que sa proposition de considérer le poids des véhicules et le CO_2 – la puissance n'a, de mon point de vue, n'a pas beaucoup d'intérêt – est très bonne, mais insuffisante. Cela ne répond, en effet, pas à la question des vrais gaz polluants que sont le monoxyde de carbone, les hydrocarbures imbrûlés ou encore les NOx.

J'aimerais, comme je lui avais demandé, qu'il planche sur la possibilité d'introduire ces critères dans sa formule de calcul. J'espère qu'il ne passera pas à côté de cette demande.

QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES RÉSERVES ÉMISES PAR INTER-ENVIRONNEMENT WALLONIE (IEW) SUR LA GRATUITÉ DES TEC »

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 « les réserves émises par Inter-Environnement Wallonie (IEW) sur la gratuité des TEC ».

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

M. Matagne (cdH). - Monsieur le Ministre, le 4 novembre dernier, en radio, une représentante d'Inter-Environnement Wallonie a eu l'occasion de s'exprimer à propos du souhait du ministre Henry de rendre gratuit l'usage des bus TEC pour les populations jeunes, âgées et précarisées.

Inter-Environnement Wallonie émet deux réserves à propos de la réforme envisagée, en ce sens que la gratuité enverrait tout d'abord un mauvais signal : se déplacer n'aurait pas d'impact ! Il est en effet plus que probable que l'usage du bus augmentera naturellement dans le cadre de la gratuité.

Plusieurs études ont aussi démontré que les bus se dégradent plus vite lorsqu'ils sont gratuits, les usagers étant moins regardants.

Ma question est donc la suivante : la gratuité sera-t-elle accompagnée d'une campagne de sensibilisation visant à encourager la population à ne pas surutiliser le bus lorsqu'il est possible d'utiliser d'autres moyens de transport plus propres ?

Par ailleurs, dans ce même reportage, Inter-Environnement Wallonie émet également des réserves sur la capacité des TEC en ce qui concerne l'offre de transport. L'association pointe un possible problème lors des heures de pointe – on le constate déjà à ce jour – et affirme qu'un investissement en matériel roulant sera nécessaire à brève échéance.

Le Gouvernement et l'OTW comptent-ils acheter de nouveaux bus pour faire face à l'effet de la gratuité ? Si oui, à quelle échéance ? Quelles régions pourront-elles en bénéficier en premier lieu ?

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

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Monsieur le Député, je vous remercie pour votre question.

Effectivement, la gratuité des transports publics amène un certain nombre de questions complémentaires. Il ne s'agit pas de simplement décréter celle-ci, mais il faut également l'accompagner, notamment en termes de communication aux voyageurs.

Vous avez raison de souligner, comme le fait Inter-Environnement, que le transport en commun n'a pas un impact environnemental nul. Il est préférable, de ce point de vue, de se déplacer à pied ou à vélo lorsque cela est possible.

L'objectif est toutefois de multiplier la disponibilité d'une offre multiple et alternative pour permettre à chacune et à chacun de faire les choix qui lui conviennent le mieux en diminuant fortement la place de la voiture individuelle.

En matière de gratuité, nous avons fait le choix, dans l'accord de Gouvernement, de cibler les jeunes, les personnes défavorisées et les seniors. Il s'agit donc d'une mesure de mobilité, qui viserait particulièrement les jeunes adultes au moment crucial de leur accès à la vie professionnelle, et donc de l'installation de certaines habitudes du point de vue des déplacements domicile-travail, mais également d'une mesure à vocation sociale.

Il s'agit d'une gratuité qui se veut progressive.

Nous allons pouvoir baisser les tarifs pour les publics cibles dès 2020 et avoir ainsi un premier retour quant à l'effet de cette mesure sur la demande supplémentaire de voyageurs. Cela nous permettra donc d'adapter l'offre en parallèle.

Je vous rappelle également que la Déclaration de politique régionale prévoit des moyens accrus pour le transport en commun, que ce soit au travers de la politique d'investissement ou de l'augmentation de l'offre.

Quant à la surcharge des bus, elle est bien réelle, vous avez raison. Il est clair que la diminution et la gratuité des tarifs ne vont pas améliorer la situation de ce point de vue, même s'il faut relativiser cet élément, dans la mesure où une partie du public visé ne va pas nécessairement se déplacer aux heures d'hyper pointe.

Parmi les mesures d'accompagnement à mettre en place, une évaluation de l'effet de la gratuité sur la fréquentation sera mise en place. D'une manière générale, je suis conscient du problème actuel de saturation de certaines lignes à l'heure de pointe. C'est pourquoi j'ai notamment introduit les montants nécessaires pour de nouvelles commandes de bus au budget 2020. Il est par contre trop tôt pour vous donner des précisions quant aux communes qui bénéficieront de ces nouveaux bus ; l'OTW doit encore objectiver et arbitrer les besoins les plus criants en termes de surcharge.

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

M. Matagne (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, pour toutes ces précisions. J'espère que les communes ou en tout cas les régions qui en bénéficieront en premier seront celles où les lignes sont déjà saturées. La réponse se trouvait déjà dans ma question. Merci pour ces précisions. Je ne manquerai pas de revenir sur le sujet prochainement.

QUESTION ORALE DE M. DUPONT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE COÛT DES ACCIDENTS DE LA ROUTE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dupont à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le coût des accidents de la route ».

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

M. Dupont (PTB). - Monsieur le Ministre, le nombre de victimes d'accidents de la route chaque année dans le monde est de 1,350 million, indique l'Organisation mondiale de la santé dans un rapport ce vendredi.

L'Institut belge de la sécurité routière (V IAS) déclare que la Belgique est au-dessus de la moyenne européenne avec 58 tués par million d'habitants alors que la moyenne est de 48 pour les autres pays de l'Union européenne comme les Pays-Bas et l'Allemagne, et que les décès en raison d'accidents de la route, en plus d'être des drames humains effroyables, coûtent près d'un milliard d'euros et demi d'euros pour la société belge.

Pour diminuer le coût des accidents de la route et sauver des vies, nous avons besoin d'un vrai transfert modal de la voiture vers les transports en commun. Le plus efficace pour arriver à ce transfert, c'est la gratuité d'un service de qualité. Pourtant, vous avez rejeté cette option.

Mes questions sont donc les suivantes : comment comptez-vous diminuer le nombre de morts sur nos routes wallonnes ?

Que comptez-vous faire pour améliorer l'accessibilité des TEC ?

Comment comptez-vous provoquer un transfert entre la voiture et les transports en commun ?

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

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Monsieur le Député, la DPR a pour ambition d'arriver à un transfert modal massif. Pour rappel, les objectifs 2030 sont d'augmenter la part modale de la marche de 3 % à 5 %, celle du vélo de 1 % à 5 % et celle des transports en commun de 13 % à 25 %.

Outre son bénéfice clair en termes de mobilité, cette politique est un des éléments visant l'objectif wallon de réduction de 55 % des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030.

N'oublions pas que le développement des alternatives à la voiture individuelle et l'utilisation moindre de celle-ci se fera effectivement également au bénéfice de la sécurité routière.

Les mesures prévues par la DPR pour atteindre ces objectifs sont ambitieuses.

Nous investirons dans des infrastructures adaptées pour les modes doux, en se concentrant sur les déplacements du quotidien. En ce qui concerne les transports en commun, nous nous engageons à aménager des bandes de bus, des sites propres et autres équipements afin d'améliorer l'attractivité de ceux-ci.

Nous entendons également renforcer l'offre de transport public, tant pour le réseau structurant que secondaire. Nous voulons améliorer la fréquence et l'accessibilité horaire sur la base des besoins de la population.

Enfin, la DPR prévoit d'arriver à une gratuité progressive des transports en commun pour les jeunes jusqu'à 25 ans, pour les 65 ans et plus, et pour les publics précarisés. Dans cette optique, dès 2020, je compte diminuer sensiblement le prix des abonnements TEC pour ces différentes catégories de population, afin d'améliorer dès à présent l'accessibilité des TEC pour ces publics cibles.

En ce qui concerne la stratégie à mettre en place pour diminuer le nombre de victimes sur la route, il s'agit effectivement d'une problématique primordiale. Néanmoins, je vous renvoie vers ma collègue Valérie De Bue, Ministre en charge de la Sécurité routière, afin qu'elle puisse pour apporter des précisions sur ce point.

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

M. Dupont (PTB). - Monsieur le Ministre, effectivement, la gratuité n'est qu'une gratuité partielle même si elle est très juste socialement, c'est évident et je ne conteste pas cela. Je conteste son usage et son intérêt écologique puisque l'on se consacre sur les jeunes et les seniors, qui sont les personnes qui utilisent le moins les véhicules. Effectivement, elle est juste socialement et elle n'est pas juste écologiquement.

QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES CRAINTES DE FERMETURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE CHARLEROI-MAUBEUGE »

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 « les craintes de fermeture de la ligne ferroviaire Charleroi-Maubeuge ».

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

M. Matagne (cdH). - Monsieur le Ministre, depuis décembre 2018, la SNCB a développé une nouvelle offre de liaison ferroviaire entre Charleroi et Maubeuge avec, comme destination finale, Paris. Cette offre est une réponse très insuffisante à la suspension du Thalys wallon depuis le 1er avril 2015.

Malheureusement la presse s'est fait l'écho dernièrement, d'un document interne de la SNCB qui inscrivait la ligne dans les projets d'économie du Plan de transport 2020-2023 avec une suppression de la ligne dès 2020 en raison du peu de succès qu'elle rencontre.

On sait l'intérêt que le nouvel exécutif régional a marqué en faveur du développement d'une offre ferroviaire attractive et permettant de développer le réseau ferroviaire européen.

La liaison de la première ville wallonne au sein de ce réseau est un enjeu de développement économique et territorial essentiel. Il est dès lors inconcevable que le Gouvernement régional ne réagisse pas à une nouvelle réduction de l'offre ferroviaire.

Disposez-vous d'informations sur la volonté de la SNCB de maintenir cette liaison ferroviaire ?

Les informations faisant état d'une possible suppression sont-elles exactes ?

Avez-vous interpellé le Gouvernement fédéral, en particulier votre homologue en charge de la Mobilité, sur le sujet ?

Si ces informations devaient s'avérer exactes, allez-vous défendre, dans l'attente du retour d'une liaison Thalys, le maintien de la ligne Charleroi-Maubeuge-Paris ?

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

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Monsieur le Député, merci pour votre question. La liaison entre la Wallonie et Paris revêt une importance stratégique, car, comme vous le soulignez, elle inscrit la Wallonie dans le réseau des relations ferroviaires longue distance.

J'aimerais rappeler que, en février 2015, le Gouvernement fédéral prenait la décision de suspendre le Thalys de la dorsale wallonne, tout comme le Thalys vers Ostende. En décembre 2018, pour pallier cette suppression, deux allers-retours entre Namur et Maubeuge via Charleroi, et deux allers-retours entre Mons et Aulnoye ont été mis en place. Tant à Maubeuge qu'à Aulnoye, ces trains sont en correspondance avec des trains SNCF vers ou en provenance de Paris.

Cette offre a le mérite d'exister, mais elle n'est pas une réponse complète à la suppression du Thalys de la dorsale wallonne. Elle oblige à réaliser une correspondance, les temps de parcours sont supérieurs à ceux via Bruxelles, l'offre est insuffisante et les heures ne correspondent pas nécessairement aux besoins puisque l'on parle de départs à 5 heures 19 minutes et à 16 heures 13 minutes depuis Namur.

Je ne dispose pas de l'étude de potentiel réalisée par la SNCB – cette étude étant confidentielle – mais les échos qui me reviennent font effectivement état d'une fréquentation très faible de ces trains.

Outre tous les obstacles que je viens de mentionner, la visibilité de cette offre sur les outils de communication et de vente de la SNCB est également très faible.

La SNCB s'était engagée à évaluer la ligne deux ans après la mise en service. Je ne peux donc que l'encourager à prendre en compte les éléments que j'ai évoqués pour améliorer l'offre pour l'année à venir et procéder à l'évaluation de la ligne à la fin 2020.

À ma connaissance, cette ligne n'est pas en danger pour le prochain plan de transport SNCB 2020-2023. La volonté affichée de la SNCB lors de la mise en place de cette liaison était d'ailleurs que ces trains deviennent des trains directs de et vers Paris d'ici 2020-2021. Je veillerai à ce que cette promesse – indispensable pour la réussite de la ligne – soit tenue par la SNCB avec l'appui de mon homologue au Fédéral.

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

M. Matagne (cdH). - Monsieur le Ministre, merci pour ces précisions. Voilà qui me rassure évidemment, si cette ligne n'est pas en danger pour le prochain plan de transport. Quant à son utilisation, je pense qu'il y a un domaine dans lequel on investit peu dans les projets publics et c'est le plus souvent la communication. Si on pouvait faire la promotion de toutes ces lignes et en particulier de ces lignes qui sont sous-exploitées ou certainement méconnues, je pense qu'elles seraient davantage utilisées par nos citoyens au quotidien pour se rendre au travail ou à l'école.

QUESTION ORALE DE MME VANDORPE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE PROJET DE ROUTE D'ACCÈS À PAIRI DAIZA N56B »

QUESTION ORALE DE M. CORNILLIE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA FUTURE ROUTE D'ACCÈS AU PARC PAIRI DAIZA (N56B) »

QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA RN54 »

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

- Mme Vandorpe, sur « le projet de route d'accès à Pairi Daiza N56B » ;
- M. Cornillie, sur « la future route d'accès au parc Pairi Daiza (N56B) » ;
- M. Matagne, sur « la RN54 ».

La parole est à Mme Vandorpe pour poser sa question.

Mme Vandorpe (cdH). - Monsieur le Ministre, je suis désolée que cette question tombe sur vous puisque, au départ, c'était une question que j'avais posée par écrit. Mais, n'ayant pas reçu la réponse, je me suis permise alors de la déposer en oral pour répondre aux inquiétudes des citoyens et des communes aux alentours de cet N65B.

Vous le savez, l'annonce qui a été faite de l'abandon de la réalisation de certaines liaisons routières a interpellé de nombreux élus locaux confrontés au quotidien à des problèmes de mobilité et de sécurité routière.

Les élus de la Commune de Brugelette se sont notamment exprimés sur l'importance de la réalisation du projet de la N56B, qui doit permettre l'accès au parc Pairi Daiza, parc qui est devenu, au fil des années, un moteur économique et touristique de notre Région, induisant un important trafic de transit qui impacte les villages environnants.

Afin de réduire ces désagréments, la Wallonie a financé la réalisation de voies d'accès au parc.

Si le contournement du village de Cambron est aujourd'hui réalisé et démontre toute son utilité, le projet de N56B est également indispensable et doit être réalisé. Ce projet est repris dans le plan Infrastructures que le Gouvernement wallon sortant a adopté. Les travaux sont programmés en trois phases, dont la première doit permettre de contourner le village de

Gages. Le permis d'urbanisme pour la réalisation de ce projet a été octroyé.

Mes questions, Monsieur le Ministre, sont les suivantes.

Pouvez-vous nous confirmer que le projet de réalisation de cette route est toujours bien prévu par le Gouvernement wallon ?

Pouvez-vous faire le point sur l'état d'avancement du projet ? Quelles sont les prochaines étapes ?

Un calendrier des travaux est-il déjà établi ?

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

M. Cornillie (MR). - Le souhait du Gouvernement d'abandonner une série de projets routiers suscite une flopée d'interrogations.

En effet, ces futurs chantiers étaient déjà établis sous la précédente législature. Plus important encore : la plupart visaient à améliorer la qualité de vie des citoyens, tout simplement, en désengorgeant des voiries encombrées par l'activité économique de la région ou en desservant le potentiel de développement économique d'une région.

La phase 1 de la future route d'accès au parc sur le territoire de la Commune de Brugelette s'est d'ores et déjà vu accorder son permis d'urbanisme. Cette phase est également inscrite au Plan Infrastructures 2019-2024.

Vu les 3 millions de visiteurs annuels du parc et le réel intérêt économique de cette entreprise qui rejaillit au-delà de la seule région de Wallonie picarde, les nouveaux chantiers de mobilité qui concernent ce dernier sont d'une importance significative. Ils permettent ainsi aux habitants des villages situés aux alentours du parc de respirer à nouveau tout en assurant un accès fluide et permanent aux visiteurs du parc.

À l'heure du dépôt de la question, tant les autorités communales de Brugelette que les responsables du domaine animalier étaient dans le flou, aucune information ne leur ayant été transmise quant à l'abandon ou la poursuite du chantier en question.

Le dossier et ses différentes phases – et je peux comprendre que les dossiers soient phasés et que, par rapport à d'autres dossiers traités, les phases n'ont pas le même degré d'importance dans le cadre d'une solution totale que l'on met en place –, les nouveaux accès au parc, sont-ils considérés comme un de ceux destinés à être abandonnés ?

Votre cabinet a indiqué que les divers projets en gestation seront étudiés en temps et en heure. Dans le cadre du développement et du cadre de vie autour de ce pôle, le temps presse.

Comment appréhendez-vous les dossiers qui ont été dès le départ phasés, mais dont les phases sont à des stades juridiques et d'évolution différents ?

Indépendamment du sens de votre décision, les autorités de Brugelette et de Pairi Daiza peuvent-elles espérer prochainement une réponse à leurs interrogations ?

Qu'en est-il des riverains, qui sont tributaires des différentes phases et de leur concrétisation, ou non d'ailleurs, sachant que l'impact est différent selon le scénario retenu ?

Des solutions seront-elles garanties pour désengorger le trafic des villages et communes se situant sur les itinéraires menant au parc et ainsi permettre aux résidents de retrouver la sérénité ?

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

M. Matagne (cdH). - Monsieur le Ministre, la RN54 est un projet dont nous avons parlé plusieurs fois déjà dans cette assemblée et qui continue d'alimenter les débats. C'est un projet qui fait la quasi-unanimité un peu partout, non pas contre le ministre, mais contre sa politique de supprimer tous les projets d'aménagements routiers.

Ces doléances viennent aussi de l'étranger. Le président des Hauts-de-France, Xavier Bertrand, et le président de l'agglomération Maubeuge-Val de Sambre, Benjamin Saint-Huile, ont interpellé directement le ministre-président sur le manque de coordination de cette annonce, alors que les projets de développement des infrastructures étaient menés en parallèle des deux côtés de la frontière.

Voilà une première chose que l'on peut regretter.

D'autre part, le président de la Conférence des bourgmestres de Charleroi Métropole, notre collègue, Paul Furlan, a réaffirmé la nécessité de réaliser cette liaison, tant pour des raisons de mobilité, de développement économique que de sécurité routière. On peut le lire tous les jours sur les réseaux sociaux. Lui aussi estime que tous les éléments sont réunis pour mener à bien ce projet de RN54.

Sur un plateau télévisé, le Bourgmestre d'Erquelinnes a rappelé au ministre Henry l'ensemble des arguments des élus locaux et l'a invité à se rendre sur place pour constater de visu l'impérieuse nécessité de réaliser cette voirie.

Au vu de ces appels multiples, le ministre Henry envisage-t-il enfin de se rendre sur le terrain pour constater les dégâts ?

Va-t-il répondre à l'appel des élus locaux, à la fois belges et français, pour, enfin, créer une véritable coordination entre nos réseaux routiers ?

Enfin, les habitants des Communes d'Erquelinnes et de Lobbes subissent actuellement un important report de la circulation de camions sur des voiries locales.

Comment entendez-vous concrètement améliorer la qualité de vie de tous ces riverains sans la réalisation de ce projet dont toutes les études prouvent la nécessité ?

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

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Madame la Députée, Messieurs les députés, je vous remercie pour vos questions.

Comme cela a déjà été expliqué devant cette assemblée, la nouvelle majorité s'est donné des objectifs très ambitieux en matière climatique.

Le transport, comme vous le savez, représente plus d'un cinquième de nos émissions de gaz à effet de serre.

Dans le cadre de cette politique ambitieuse, il y a une ligne très claire pour réorienter la mobilité et, par conséquent, pour réorienter le plan Infrastructures adopté par le précédent Gouvernement.

Cette réorientation porte sur plusieurs points, dont notamment la décision d'ajouter un budget de 400 millions d'euros en vue de réaliser le transfert modal vers les modes doux et le transport en commun.

Dans le plan Infrastructures, les négociateurs ont également examiné la liste des projets d'extension du réseau avec l'administration et ils ont décidé de l'abandon d'un certain nombre de projets d'extension en limitant le développement de nouvelles routes essentiellement à l'accès aux gares ou à certaines zones d'activité économique.

Pour le reste, le plan Infrastructures sera examiné et ajusté sur une série de dossiers et adopté, dans une version modifiée, par le Gouvernement wallon. Je précise également cependant que des réponses aux problèmes de mobilité devront être apportées à ces endroits. C'est aussi dans ce sens qu'il faut comprendre que ces projets seront réexaminés.

Cette approche sera menée également, Monsieur le Député, pour la RN54, à Lobbes.

De façon générale, il existe une panoplie de mesures qui peuvent être mises en œuvre, comme des aménagements, des actions sur le trafic des poids lourds, sur les navigateurs qui réorientent trafic et, bien sûr, sur l'offre de transport en commun et sur l'offre de pistes cyclables.

En combinant celles-ci, je suis convaincu qu'il est possible d'aboutir à une situation plus acceptable pour les usagers.

Un dialogue avec les parties prenantes locales doit, bien évidemment, également être mis en place.

En outre, il faut ajouter que la liaison entre Lobbes et Erquelinnes est un projet qui devrait coûter 51 millions d'euros au total. C'est plus que tout autre projet actuellement repris au plan Infrastructures. Nous rêvons tous, bien entendu, de disposer de moyens budgétaires sans limites, je vais pourtant devoir travailler à la mise en ouvre d'un plan Infrastructures en cohérence avec les moyens budgétaires disponibles.

Par ailleurs, je ne partage pas votre approche, Monsieur le Député, de considérer que la création de voiries demeure la seule solution possible. Il faut pouvoir changer lunettes ; si l'on prend les mêmes lunettes, on va juste continuer à augmenter la quantité de routes, et cela va mener à plus de voitures, plus de congestion, plus de frais d'entretien et plus d'émissions de gaz à effet de serre. Tout le monde se rend bien compte aujourd'hui que le système est saturé. Il faut pouvoir changer d'approche et c'est, convenons-en, compliqué, que ce soit à l'échelle régionale ou à l'échelle locale.

En ce qui concerne maintenant le projet de route d'accès à Pairi Daiza, N56B, je confirme que ce dossier est bien repris dans le plan Infrastructures 2019-2024 sous l'intitulé « Construction de l'accès nord au parc Pairi Daiza, première phase » pour un montant de 3,5 millions d'euros TVA comprise. Le projet est toujours à l'étude.

Voilà, Madame la Députée, Messieurs les députés, une série d'éléments de réponse à vos différentes questions. Je ne doute pas que nous aurons l'occasion d'y revenir à différentes reprises, dans les prochaines semaines et les prochains mois, que ce soit dossier par dossier ou concernant une approche générale adoptée par ce Gouvernement en termes de réorientation des investissements en matière de mobilité et de transfert modal souhaité.

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

Mme Vandorpe (cdH). - Je suis assez surprise parce que, une nouvelle fois, je suis désolée que ce soit à nouveau vous qui entendiez ces doléances. On se retrouve comme dans le dossier de Lessines, dont on a parlé il y a 15 jours, avec un dossier toujours à l'étude, alors que, en fait, ici, clairement, le permis d'urbanisme pour la réalisation a été octroyé. On dit : oui, il est là et il restera dans les limbes encore une année, deux années, peut-être cinq ans. Sans doute que dans cinq ans, peut-être comme à Lessines, ce sera un statu quo.

Franchement, je trouve que c'est une politique incorrecte par rapport au travail qui a déjà été effectué,

que ce soit par les communes, que ce soit par l'administration. Le projet est réellement sur les rails. Il y a un réel besoin de pouvoir mettre cette route en place. En parallèle, bien tendu, il faut aussi pouvoir développer le rail. Là aussi, il y a un travail à faire pour avoir un accès beaucoup plus facile à Pairi Daiza par le train, parce qu'aujourd'hui, c'est beaucoup trop compliqué pour certains de pouvoir y accéder, mais, s'il vous plaît, réfléchissez un peu, que ce soit en référence au tourisme ou à l'économie, pour que l'on ait vraiment en tête ces dossiers-là et que l'on ne fasse pas fi de tout ce qui a été travaillé et préparé auparavant, avec, en plus, une volonté essentielle de la part des élus locaux et des citoyens d'avoir un contournement des villages pour ces citoyens qui vivent dans des situations, à certains moments, vraiment catastrophiques.

Je ne manquerai pas de revenir sur ce dossier-là, car je trouve que cette manière de procéder n'est vraiment pas cohérente dans le monde d'aujourd'hui.

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

M. Cornillie (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments de réponse.

J'entends de votre réponse ce que les partisans de ce dossier pouvaient craindre. Je ne pense pas – ou alors c'est mon arrivée trop rapide – avoir posé la question en sous-entendant que seule la voiture pouvait être une solution. Simplement, je constate que Pairi Daiza investit notamment massivement dans le parking superposé de panneaux photovoltaïques – ce qui est une bonne chose –, mais cela répond à un besoin. Ces voitures viennent de quelque part. Dès lors, ces solutions doivent être étudiées.

La voiture, très certainement, mais il faut quand même que la clarté soit faite sur ces dossiers pour que l'on ne perde pas son temps dans des projets qui ne verront finalement sans doute pas le jour dans les cinq ans qui viennent.

Je peux aussi entendre qu'une partie du projet ne voit pas le jour parce que ce projet, dans sa totalité, est parfois redondant sur certains aspects. Il y a certaines infrastructures qui peuvent être utilisées, voire renforcées et améliorées pour répondre, pour partie, aux besoins de mobilité plus fluide et plus sécurisée, mais il faudra alors aussi, en parallèle, tenant compte de ce que vous avez dit, que l'on prenne son bâton de pèlerin pour convaincre les autres opérateurs de transport.

Pour le transport en bus, ce ne sera pas difficile a priori, puisque c'est la même maison, mais pour le transport ferroviaire, là aussi, il y a matière à travailler, sans vouloir entrer dans le débat – pas ici, en tous les cas – d'une nouvelle gare ou pas dans la région, parce que je sais que c'est aussi une question qui se pose en termes de mobilité autour de ce parc.

À n'en pas douter, nous reviendrons sur le sujet.

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

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

C'est assez amusant de voir comme certains projets sont poursuivis et d'autres rapidement abandonnés, mais on ne fera pas de polémique autour de cette table, en tout cas, pas maintenant.

Réorienter la mobilité, moi je veux bien, mais mettre des poids lourds dans les bus, pour l'instant, ce n'est pas possible. Or, au niveau de la RN54, c'est ce qui pose le problème, ce sont les poids lourds qui doivent emprunter les centres de villages à des heures de pointe et tout au long de la journée, en l'absence d'infrastructures.

On me parle de 51 millions d'euros, pour être précis, sur le projet. Je pense que le problème n'est pas le coût, c'est l'empressement du ministre Henry à vouloir réaliser ses projets en faisant fi de tout ce qui a été étudié par le passé et qui a aussi coûté. Abandonner ces projets tout bonnement et simplement, c'est aussi gaspiller de l'argent public qui a été investi au préalable.

Moi, je veux bien changer de lunettes, comme M. Henry me le suggère pour la deuxième fois, mais seulement et uniquement à condition de regarder dans la même direction. Or, la direction dans laquelle nous devons regarder, nous, les élus, c'est la direction du souhait des citoyens. Les citoyens des communes concernées, dont celle de Monsieur Furlan, qui fait partie de la majorité, réclament de la sécurité, du confort et du bien-être, et nous sommes là pour représenter ces citoyens. C'est en cela que je plaide.

Par ailleurs, si le manque d'infrastructures pénalise nos citoyens, en tout cas leur confort et leur sécurité, il pénalise aussi les entreprises, qu'elles soient privées ou publiques, en l'occurrence l'intercommunale de ramassage de déchets de la région thudinienne Ipalle réalisé par le passé, le ramassage des déchets sur cinq communes par jour. Aujourd'hui, elle ne sait plus en traiter que quatre dû à l'augmentation du trafic dans cette région. On constate donc concrètement que les entreprises sont fragilisées par ce manque d'infrastructures.

On a dit que l'on pouvait faire des exceptions dans le « stop béton ». Je pense que la RN 54 doit faire partie de ces exceptions.

Monsieur le Ministre Dermagne, encore mes excuses de vous adresser ce discours, il s'adresse à M. le Ministre Henry et donc j'espère qu'il changera d'avis pour la suite. Je compte bien lui reparler de nombreuses fois, s'il s'entête.

QUESTION ORALE DE MME VANDORPE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'AMÉNAGEMENT DE LA RN50 »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Vandorpe à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'aménagement de la RN50 ».

La parole est à Mme Vandorpe pour poser sa question.

Mme Vandorpe (cdH). - Monsieur le Ministre, encore une question qui avait été déposée en écrite pour essayer de ne pas polluer les commissions, mais à laquelle je n'ai pas eu de réponse dans le mois. Voilà pourquoi, je reviens ici en séance de commission.

Depuis plusieurs années, les responsables de la brasserie Dubuisson et les autorités de Leuze-en-Hainaut interpellent le SPW au sujet de la sécurisation de la chaussée de Mons – RN50 - à proximité de la ladite brasserie.

Ce tronçon est confronté à un double phénomène :
- d'une part, la fréquentation touristique sans cesse grandissante de l'établissement, plus de 4 000 visiteurs par mois, et le flux de véhicules de livraisons, 10 à 15 camions par jour ;
- d'autre part, un nombre important d'accidents, pour certains malheureusement mortels.

Au terme de longues et complexes négociations, un accord est intervenu entre le SPW, la Ville de Leuze et la brasserie pour implanter un aménagement sécurisé avec un feu de signalisation au carrefour de la chaussée de Mons et de la rue de Vezon.

Vous le savez l'inauguration officielle du nouveau site du château de Ghyssegnies, situé en face de la brasserie, à eu lieu le 7 novembre en présence de Sa Majesté le Roi. Il avait été annoncé que cet aménagement allait être réalisé avant l'inauguration officielle. Quand j'ai posé la question écrite, cela aurait encore pu être possible, malheureusement on n'y est pas.

Ma première question était de savoir si les aménagements seraient réalisés pour la date prévue. J'ai déjà la réponse puisque cela n'a pas été fait.

J'ai pu lire dans la presse que des discussions avaient eu lieu depuis lors.

Les autorités communales de Leuze-en-Hainaut et les responsables de la brasserie seront-ils tenus informés de l'avancée de ces aménagements ?

D'autres aménagements de sécurité sont-ils prévus sur cet axe, notamment en vue de réduire la vitesse de circulation sur cette longue ligne droite ?

Je rappelle, c'est en lien finalement avec le dossier précédent, qu'en Wallonie Picarde, il y a un gros travail de tourisme qui est mis en place.

On sait qu'en Wallonie les brasseries font leur petit effet et attirent du monde. Le succès de l'inauguration avec la présence du Roi a montré encore l'aspect positif des choses. C'est positif d'avoir réfléchi au-delà du tourisme à un aménagement correct pour que tout puisse se passer dans de bonnes conditions.

Donc, j'espère réellement que l'on pourra voir ce projet aboutir et j'attends impatiemment vos réponses.

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

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Madame la Députée, ce n'est pas au bourgmestre en titre d'une grande commune brassicole de Wallonie et de Belgique que vous devez expliquer l'attrait d'une telle production pour l'attractivité du territoire, sa renommée et son rayonnement.

Je vous informe que les aménagements envisagés, comme vous l'avez évoqué, n'ont malheureusement pas pu être mis en place pour ce 7 novembre, soit pour l'inauguration officielle du nouveau site du château de Ghyssegnies, siège de la brasserie Dubuisson.

En effet, des concertations visant à optimiser les aménagements ont encore lieu actuellement.

Les autorités communales et la brasserie Dubuisson ont bien entendu été informées de ces éléments. Un courrier a d'ailleurs été transmis à la Brasserie en date du 4 octobre dernier.

La sécurité routière de tous les usagers me tient particulièrement à cœur. Je serai donc attentif à la problématique que vous soulevez, dans les infrastructures qui seraient mises en place.

Concernant la dernière partie de votre question, je vous confirme que divers aménagements sont bien prévus sur cet axe en vue de réduire la vitesse de circulation sur cette longue ligne droite, à savoir :
- des modifications en profondeur au niveau du carrefour à feux ;
- un calcul des feux tricolores par la Direction des Transports Intelligents ;
- un accotement sécurisé pour le cheminement le long de l'axe et de la bande axiale ;
- et la pose d'un radar.

Je ne manquerai pas de suivre l'évolution de ce dossier dans les prochains mois. Je ne doute pas que vous en ferez de même.

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

Mme Vandorpe (cdH). - Je suivrai attentivement l'évolution de ce dossier puisque je suis bien entendu en contact aussi avec les autorités locales. J'espère qu'enfin un dossier aboutira positivement. Je vous remercie pour vos réponses.

QUESTION ORALE DE MME SCHYNS À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ACCESSIBILITÉ DU ZONING DES PLÉNESSES À THIMISTER-CLERMONT AU MOYEN DES TRANSPORTS EN COMMUN »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Schyns à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'accessibilité du zoning des Plénesses à Thimister-Clermont au moyen des transports en commun ».

La parole est à Mme Schyns pour poser sa question.

Mme Schyns (cdH). - Monsieur le Ministre, je viens ici avec une question qui m'a été relayée par différents acteurs de mon arrondissement. Un projet pilote de mobilité est en route chez nous, avec pour objectif de permettre à des travailleurs qui sont sans véhicule ou sans permis et qui habitent Verviers ou Dison, vraiment le centre de l'arrondissement, de rejoindre un zoning situé dans une zone plus rurale à Thimister-Clermont.

Quel est le projet ? Il y a tout d'abord une ligne de bus TEC qui a été déviée en journée, la ligne 717. Le projet est en cours depuis le 1er mars de cette année. La ligne fonctionne entre 6 heures 47 et 18 heures 33. Les horaires sont assez réduits, comme vous le voyez. La phase-test dure jusque fin 2020.

Une navette gratuite a été mise en place pour les travailleurs qui commencent à 6 heures ou 22 heures. Il s'agit du deuxième projet. Cette navette se fait en collaboration avec le Club Entreprises et le GAL Pays de Herve. On a vraiment des acteurs locaux qui au départ n'étaient peut-être pas forcément destinés à cela, mais qui se sont réunis autour de ce projet pour vraiment permettre à des travailleurs, qui parfois sont assez éloignés de l'emploi, de rejoindre ce zoning. C'est un subside de 50 000 euros de la Région wallonne qui a permis de démarrer le projet.

La plupart des acteurs font aujourd'hui une analyse très positive de la démarche. La navette gratuite, donc qui roule de nuit, a été lancée très récemment, le 16 septembre. Il y a déjà 62 utilisateurs enregistrés. Tout le monde souhaite que la ligne TEC puisse être pérennisée ou encore laissée plus longtemps en phase-test.

Au niveau des navettes, deux autres boucles sont envisagées pour permettre des liens vers d'autres zones reculées, et toujours pour rejoindre ce même zoning qui n'arrête pas de s'agrandir. Ce sont les zones de Limbourg, Baelen et Herve.

Le GAL et le Club Entreprises ont présenté ce projet de navettes élargies à la Conférence des bourgmestres de l'arrondissement de Verviers et ils sont arrivés, évidemment, avec une demande financière. Je comprends tout à fait la logique de ces acteurs. Je comprends aussi la réaction des bourgmestres qui est de dire que ce sont toujours les communes qui doivent mettre la main au portefeuille alors qu'il y a un élément interpellant dans ce projet qui, je pense, est intéressant de prime abord, et notamment parce que ce sont des travailleurs assez éloignés de l'emploi : la navette est gratuite parce qu'elle ne peut être payante. Pourquoi ? C'est ce que les réglementations transmises aux deux organisateurs de la navette ont dit. On ne peut pas être en concurrence avec le service public, donc le TEC. Or, les bus du TEC ne roulent pas pendant les heures de nuit.

Je me pose beaucoup de questions par rapport au projet. L'administration a-t-elle analysé le projet pilote ? Si oui, quelles sont les conclusions ou une première analyse ? Le nouveau Gouvernement compte-t-il prolonger ce type de projet ? Si oui, de quelle manière ?

Enfin, sur la règle de concurrence qui s'applique alors que les services TEC ne fonctionnent pas dans les mêmes plages horaires, personnellement, cela m'interpelle. N'est-ce pas un des rôles du TEC, dans le cadre de sa mission de service public, de mettre en place un moyen de transport par rapport aux différents zonings ? Celui-là, mais peut-être d'autres aussi, dans d'autres zones.

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

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Madame la Députée, merci pour votre question qui pointe la complexité de cette matière, et notamment la législation sur le transport de personnes, dont les compétences sont partagées entre les Régions et le niveau fédéral.

La Wallonie a opté pour le maintien des autorisations pour les services réguliers et irréguliers spécialisés sur l'ensemble du territoire. L'exigence d'une autorisation donne sa pleine mesure à la décision du Gouvernement, en exécution du décret du 21 décembre 1989, de désigner le Groupe TEC – actuellement OTW – comme opérateur unique. Il s'agit de la volonté d'organiser l'offre de transport et donc de la maîtriser en évitant une concurrence inefficace entre services réguliers et services réguliers spécialisés.

Néanmoins, et c'est l'option suivie pour la mise en place de la navette des Plénesses, un service de transport gratuit n'est pas soumis à autorisation en ce qui concerne l'accès au marché avec des nuances liées à la caractérisation du transport commettant pour compte

propre ou pour compte d'autrui - encore une spécificité de notre législation

L'évaluation du projet pilote du zoning des Plénesses doit être menée d'ici la fin d'année par l'administration. Cette évaluation sera notamment menée sur la base des chiffres de fréquentation et des recommandations qui seront fournis par l'OTW et aura pour objectif de proposer au Gouvernement de pérenniser tout ou partie des améliorations de l'offre de transport en commun et ainsi assurer la pérennité du financement. Étant dans l'attente de cette évaluation je ne peux dès lors pas encore vous dire si le Gouvernement souhaite soutenir ce genre de projet. Néanmoins, je pense que cela vous réjouira, je peux d'ores et déjà vous affirmer être ouvert à des initiatives innovantes de transport public, comme le prévoit d'ailleurs la Déclaration de politique régionale.

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

Mme Schyns (cdH). - Je reviendrai vers le ministre Henry au mois de janvier, puisque l'évaluation sera sans doute arrivée. D'ici là, par rapport à l'expérience pilote du TEC et par rapport aux initiatives créatives, je ferai rapport de tout cela à mes collègues mandataires et bourgmestres de l'arrondissement de Verviers. C'est vrai que l'on a réfléchi à d'autres solutions mais, franchement, cette question de la concurrence nous interpelle quand même. Je me demande donc si on ne va pas aussi creuser de ce côté-là.

QUESTION ORALE DE M. CORNILLIE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES NUISANCES SONORES LE LONG DE L'AUTOROUTE A8 »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Cornillie à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les nuisances sonores le long de l'autoroute A8 ».

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

M. Cornillie (MR). - Monsieur le Ministre, les nœuds autoroutiers peuvent amener des nuisances en termes de pollution ou des nuisances sonores. C'est ce cas précis que je voudrais évoquer autour du nœud autoroutier de l'A8 à hauteur de Tournai, Kain, Froyennes, voire même Lamain.

Lors d'une récente rénovation, qui fit passer cette portion d'autoroute de 2 à 3 voies, des panneaux antibruit furent installés et pour certains tronçons seulement d'un seul côté. A priori, on peut raisonnablement penser que le bruit est homogène et vous entoure des deux côtés.

Pourtant, le trafic sur cette autoroute est de plus en plus dense chaque année, avec notamment une augmentation du passage de camions, sans doute due à certains choix faits côté français. Peut-être qu'un jour on reparlera du contournement de Lille dans cette assemblée.

Par ailleurs, des arbres abattus récemment par le SPW - et on l'on peut l'entendre ou comprendre qu'ils valorisent et exploitent cela en en replantant par ailleurs – n'aident pas pour l'absorption du bruit. Tout cela entraîne des nuisances sonores importantes pour les riverains, ou en tout cas la perception de les subir, certes différemment selon qu'il y ait ou non des panneaux et l'endroit où l'on se trouve.

La Ville de Tournai demande, depuis déjà plusieurs années, l'installation de panneaux antibruit de l'autre côté de l'autoroute. L'idée de prolonger le tronçon existant est parfois aussi évoquée ; le tronçon de panneaux évidemment.

Une étude acoustique semble avoir été réalisée, en mars dernier, sous la précédente législature, par la SOFICO et votre prédécesseur – en tout cas celui de M. Henry.

Cette étude a-t-elle bien été réalisée ? Les résultats sont-ils aujourd'hui disponibles et vous ont-ils été communiqués ? Que disent-ils ? Comment objectivent-ils les nuisances ?

Comment le Gouvernement va-t-il tenir compte de ces informations et notamment des contributions des citoyens, qui ont été nombreuses, pour que ceux-ci ne soient plus concernés demain par des nuisances vraisemblablement importantes ?

L'installation de panneaux antibruit réclamée par les autorités communales et les riverains est-elle sur la table ? Si oui, où, à hauteur de quelle section de la Commune de Tournai ? Dans quelle mesure et dans quel délai ?

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

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Monsieur le Député, comme vous l'avez évoqué, lors de la rénovation de l'autoroute A8 à hauteur de Kain et de Froyennes, il a été installé, en 2017, 7 500 mètres carrés d'écrans antibruit. Les besoins pour couvrir l'ensemble du site étaient de 10 000 mètres carrés - 2 500 mètres carrés dans le sens France-Belgique et 7 500 mètres carrés dans le sens Belgique-France. En effet, le sens France-Belgique était caractérisé en catégorie 3 - soit jamais de dépassement des valeurs limites. Dès lors, mon prédécesseur a décidé de ne pas installer de panneaux antibruit sur cette zone.

Depuis l'intervention d'entretien des massifs arborés en 2018 qui ont entraîné le recépage d'une grande partie

des massifs, la visibilité de l'autoroute a augmenté. Cet état augmente la sensation de gêne due au bruit autoroutier.

Conformément à la Directive européenne, les cartographies stratégiques du bruit sont déterminées sur la base d'un modèle de calculs reprenant l'ensemble des données de terrain : trafic, relief, et cetera. Ce modèle est ensuite vérifié par la prise de mesures in situ qui permettent de valider les résultats.

L'identification des sites d'action repose sur une méthodologie développée par l'administration se basant sur les valeurs-guides définies par l'arrêté du Gouvernement wallon du 22 décembre 2016.

Une mise à jour de la cartographie stratégique du bruit routier a été finalisée en février 2019 et approuvée par le Gouvernement précédent. La cellule Bruit de la Direction des études environnementales et paysagères de l'administration a confronté les données issues des modèles mathématiques aux réalités de terrain. Ces mesures ont confirmé les données issues de la modélisation.

Cette méthodologie appliquée pour le tronçon de Kain place le site en priorité 2 – soit avec un dépassement des valeurs limites la journée ou la nuit – classé 246e sur 413 sites de priorités 2 et 488e sur 979 sites d'actions identifiés. Ce tronçon ne fait donc pas partie des sites prioritaires du plan Infrastructures, doté de 23 millions d'euros pour la thématique du bruit entre 2020 et 2024.

La prochaine révision de la cartographie de l'ensemble de la problématique du bruit lié aux infrastructures est prévue pour 2022.

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

M. Cornillie (MR). - Elle sera courte parce que les informations sont très claires. Ces données, je crois qu'il faut les communiquer aux parties prenantes dans ce dossier, autorité communale comme aux riverains.

Il faut faire preuve de pédagogie ou de patience, bien que celle-ci voudrait dire que la situation se détériore, ce qui est possible aussi, mais n'est pas souhaitable pour eux. En tout cas, il faut faire preuve de pédagogie pour leur expliquer, comme c'est parfois le cas aussi dans des dossiers de vitesse ou la perception de la sécurité n'est pas toujours la même. Ces informations sont nécessaires pour que ceux-ci acceptent cette situation qui, à ce stade, malheureusement pour eux, leur semble tout à fait insupportable.

QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA QUALITÉ DU RÉSEAU ROUTIER WALLON »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la qualité du réseau routier wallon ».

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

M. Dodrimont (MR). - Monsieur le Ministre, le rapport annuel de compétitivité du World Economic Forum pointe une nouvelle fois l'infrastructure routière défaillante en Belgique. Notre pays classé 46e en 2017 perd 10 places pour se retrouver à la 56e place mondiale. Ces rapports, ces études sont évidemment à prendre avec beaucoup de précautions. Néanmoins, et on le constate tous les jours, on ne peut pas dire que notre réseau routier ne se dégrade pas et que son état n'est pas déplorable. Cela nous est souvent rappelé par les professionnels de la route qui, malheureusement, ne voient pas nécessairement des améliorations. Il n'est pas dans l'objectif de cette question de stigmatiser une partie prenante ou une autre, mais bien de faire un constat global. Il incombe, je pense, à toutes celles et tous ceux qui ont eu des responsabilités ou en ont aujourd'hui de tirer les conclusions de la situation.On le sait, beaucoup de chantiers sont en cours, mais il reste un retard que l'on souhaite voir se résorber.

Monsieur le Ministre, quelles sont les priorités à court terme et pour quel résultat escompté ?

Quels sont les grands chantiers à planifier ?

Quelle photographie du réseau routier entendez-vous obtenir au terme de cette législature ?

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

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Monsieur le Député, effectivement, c'est une question importante et qui préoccupe une partie importante de notre population. Comme vous le disiez, l'étude, de type généraliste, est à prendre avec une certaine réserve.

Des relevés systématiques sont effectués au sein du SPW. Ceux-ci montrent un statu quo dans la qualité globale des chaussées en Wallonie. Une légère amélioration est observée sur les autoroutes et une légère détérioration est observée sur les autres voiries. Les importants efforts de réfection récemment consentis, combinés au fait que le trafic n'arrête pas d'augmenter et que le temps et les conditions atmosphériques font leur œuvre, aboutissent à ce résultat.

Comme vous le savez, d'importants budgets ont été consacrés aux routes ces dernières années pour maintenir la qualité de notre réseau routier et de ses ouvrages d'art et l'améliorer progressivement.

Le plan Infrastructures constitue actuellement la colonne vertébrale permettant l'organisation des chantiers prioritaires nécessaires. Comme annoncé par la Déclaration de politique régionale, le Gouvernement en adoptera la version définitive dans les prochains mois.

Mon administration a mis en place divers concepts pour améliorer la situation que vous décrivez, avec notamment :

- une approche très structurée pour l'étude des projets routiers visant à atteindre la qualité totale dans ces projets ;
- des enveloppes budgétaires importantes réservées aux chantiers de « raclages-poses » qui se font selon la méthodologie « Pavement Management System », PMS, sur base de la qualité résiduelle du revêtement. Cette démarche est généralisée à l'ensemble des voiries de la Région wallonne tant sur le réseau structurant que sur le réseau non structurant ;
- une priorité mise sur les actions d'entretien préventives, plus efficientes que des actions curatives et aussi souvent moins coûteuses à long terme.

Comme vous le savez, s'il est très important d'assurer la meilleure qualité possible de notre patrimoine routier, et le ministre Henry y veille au quotidien, il est également indispensable de l'enrichir avec l'infrastructure nécessaire pour la mobilité active, dont la part sera importante pour le futur.

Enfin, c'est aussi pour limiter les très importants budgets nécessaires au bon entretien de réseau que l'accord de Gouvernement a prévu de limiter au maximum les extensions de ce même réseau.

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

M. Dodrimont (MR). - Je vous remercie, Monsieur le Ministre, pour les explications qui sont données.

Je peux lui assurer que je reviendrai sur ces différents points, notamment lors de l'adoption du plan Infrastructures, puisque la version définitive de celui-ci nous est annoncée dans les prochains mois.

ORGANISATION DES TRAVAUX
(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. - Les questions orales de :

- M. Demeuse, sur « l'évaluation de la ligne de bus Wallonia Easy Line (WEL) reliant Marche-en-Famenne à Liège » ;
- M. Cornillie, sur « la mise en place de lignes de bus rapides entre Tournai et Lille » ;
- M. Botin, sur « la réforme de la fiscalité automobile » à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sont transformées en questions écrites.

Interpellations et questions orales retirées

M. le Président. - Les questions orales et interpellation de :

- M. Desquesnes, sur « le Plan national intégré Énergie-Climat » ;
- M. Maroy, sur « la technologie de pile à combustible pour les véhicules à hydrogène » ;
- M. Legasse, sur « l'accessibilité des bus pour les personnes souffrant d'un handicap » ;
- Mme Goffinet, sur « la mobilité transfrontalière et l'abandon du parking P+R d'Arlon » ;
- M. Desquesnes, sur « la réorientation des projets routiers » à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sont retirées.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- *La séance est levée à 11 heures 7 minutes.*

LISTE DES INTERVENANTS

M. Christophe Bastin, cdH
M. Hervé Cornillie, MR
M. Pierre-Yves Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville
M. Philippe Dodrimont, MR
M. Manu Douette, MR
M. Jori Dupont, PTB
M. Jean-Philippe Florent, Ecolo
M. Eddy Fontaine, PS
M. André Frédéric, PS
M. Antoine Hermant, Président
M. Laurent Léonard, PS
M. Julien Matagne, cdH
M. Mourad Sahli, PS
Mme Marie-Martine Schyns, cdH
Mme Mathilde Vandorpe, cdH

ABRÉVIATIONS COURANTES

Arewal	société réalisant des marchés en correspondance avec l'activité des GRD et le réseau intelligent (SCRL)
CNG	compressed natural gas (gaz naturel comprimé)
CO2	dioxyde de carbone
CPAS	centre public d'action sociale
CREG	Commission de régulation de l'électricité et du gaz
CWaPE	Commission wallonne pour l'énergie
DPR	Déclaration de politique régionale
GAL	groupe(s) d'action locale
GRD	gestionnaire(s) des réseaux de distribution
IEW	Inter-Environnement Wallonie
Ipalle	Intercommunale de propreté publique de Wallonie picarde
KUL	Katholieke Universiteit Leuven
NOx	terme générique qui englobe un groupe de gaz hautement réactifs, tous contenant de l'azote et de l'oxygène dans des quantités différentes
ORES	Opérateur de réseaux d'énergies
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
PCM	Plan communal de mobilité
PME	petites et moyennes entreprises
PMS	Pavement Management System
PWEC	Plan wallon Énergie-Climat 2030
RenoWatt	filière du GRE-Liège
Resa	gestionnaire de réseaux de distribution d'électricité et de gaz
RN	route nationale
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures
SPW	service public de Wallonie
TEC	Société de transport en commun
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
TWEED	Technologie wallonne énergie, environnement et développement durable (cluster)
UMons	Université de Mons
UREBA	rénovation énergétique des bâtiments (subventions)
VAE	vélo à assistance électrique
WEL	Wallonia Easy Line