

C.R.I.C. N° 10 (2019-2020)

2e session de la 11e législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2019-2020

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance publique de commission*

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

Lundi 7 octobre 2019

SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i>	1
<i>Organisation des travaux</i>	
<i>Désignation d'un vice-président</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Léonard.....	1
<i>Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (GRACQ)</i>	
Intervenants : M. le Président, MM. Desquesnes, Florent, Mme Nikolic, MM. Léonard, Nemes.....	1
<i>Examen de l'arrière</i>	1
<i>Auditions</i>	2
<i>Pétition pour l'arrêt immédiat des travaux sur le pont des Trous à Tournai</i>	2
<i>Désignation d'un corapporteur</i>	
Intervenants : M. le Président, MM. Léonard	
<i>Échange de vues</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Desquesnes.....	2
<i>Audition de M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	2
<i>Confiance au président et au rapporteur</i>	3
<i>Rappel au règlement</i>	3
<i>Interpellations et questions orales</i>	3
<i>Question orale de M. Florent à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le Fonds vert en Wallonie »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Florent, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	3
<i>Question orale de M. Bierin à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la Charte européenne de l'énergie »</i>	
Intervenants : M. le Président, M. Bierin, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....	4

Question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'opération de mobilisation des certificats verts »

Intervenants : M. le Président, M. Desquesnes, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....6

Question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'impact de l'accord du Gouvernement flamand sur les efforts climatiques en Belgique »

Intervenants : M. le Président, M. Desquesnes, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....7

Question orale de Mme Mathieux à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les exigences de construction pour les bâtiments neufs »

Intervenants : M. le Président, Mme Mathieux, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....9

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

Intervenants : M. le Président, M. Sahli, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....9

Question orale de Mme Galant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la législation relative aux comportements inciviques dans les TEC »

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

Question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la suspension des activités du Comité RER »

Intervenants : M. le Président, M. Antoine, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....12

Question orale de M. Legasse à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le matériel roulant des TEC »

Intervenants : M. le Président, M. Legasse, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....14

Question orale de Mme Grovonius à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'impact d'un arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne sur les ports autonomes wallons »

Intervenants : M. le Président, Mme Grovonius, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité...15

Question orale de M. Legasse à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les effectifs et les conditions de travail des chauffeurs des TEC »

Intervenants : M. le Président, M. Legasse, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....16

Question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le prélèvement kilométrique et son impact en milieu rural »

Intervenants : M. le Président, M. Fontaine, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....17

Question orale de Mme Galant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les lignes Wallonia Easy Line (WEL) » ;

Question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le développement de la ligne Wallonia Easy Line (WEL) de Liège-Marche »

Intervenants : M. le Président, Mmes Galant, Cassart-Mailleux, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....18

Question orale de Mme Nikolic à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la mise en place des bus à haut niveau de service (BHNS) dans l'agglomération liégeoise »

Intervenants : M. le Président, Mme Nikolic, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....20

Question orale de Mme Nikolic à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les partenariats entre l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) et les communes pour l'installation de box pour vélos »

Intervenants : M. le Président, Mme Nikolic, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....21

Question orale de Mme Nikolic à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'information relative aux travaux du tram de Liège »

Intervenants : M. le Président, Mme Nikolic, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....22

Question orale de M. Florent à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le Schéma stratégique de mobilité transfrontalière (SMOT) »

Intervenants : M. le Président, M. Florent, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....24

Question orale de M. Bierin à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le projet de téléphérique entre le centre de Liège et le quartier Sainte-Walburge »

Intervenants : M. le Président, M. Bierin, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....26

Question orale de Mme Mathieux à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le déploiement des véhicules électriques et à carburants alternatifs en Wallonie »

Intervenants : M. le Président, Mme Mathieux, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité....27

Question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la budgétisation de la gratuité partielle de l'usage des transports publics »

Intervenants : M. le Président, M. Matagne, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....28

Question orale de Mme Goffinet à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la vignette automobile »

Intervenants : M. le Président, Mme Goffinet, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....29

Reprise de la séance.....30

<i>Interpellations et questions orales (Suite)</i>	30
--	----

Question orale de Mme Kapompole à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'abandon de travaux dans la région de Mons-Borinage » ;

Question orale de M. Furlan à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la liaison entre Lobbes et Erquelinnes » ;

Question orale de M. Heyvaert à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'abandon de la liaison entre l'A8 et la N6 à Rebecq » ;

Question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'abandon du projet de contournement de Lessines » ;

Question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'abandon du projet d'aménagement du giratoire à Saint-Ghislain » ;

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

Question orale de M. Bastin à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'annonce de l'arrêt de construction de nouvelles routes » ;

Question orale de M. Disabato à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la réorientation de certains projets d'infrastructure dans la région de Mons-Borinage » ;

Question orale de Mme Nikolic à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'absence de volonté de réfection de l'autoroute A601 » ;

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

Intervenants : M. le Président, Mme Kapompole, MM. Furlan, Heyvaert, Desquesnes, Matagne, Bastin, Disabato, Mme Nikolic, M. Tzanetatos, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....30

Fait personnel

Intervenants : M. le Président, M. Legasse.....42

<i>Interpellations et questions orales (Suite)</i>	42
--	----

Question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les conséquences des décisions de justice sur une voirie de liaison à Perwez »

Intervenants : M. le Président, M. Antoine, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....42

Question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la liaison Tihange-Strée-Tinlot »

Intervenants : M. le Président, Mme Cassart-Mailleux, M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité.....44

<i>Organisation des travaux (Suite)</i>	45
<i>Interpellations et questions orales transformées en questions écrites</i>	45
<i>Interpellations et questions orales retirées</i>	45
<i>Liste des intervenants</i>	46
<i>Abréviations courantes</i>	47

Présidence de M. Hermant, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 14 heures 4 minutes.

M. le Président. - La séance est ouverte.

Je vous souhaite la bienvenue pour notre deuxième commission.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Désignation d'un vice-président

M. le Président. - En vertu de l'article 48, § 2, du règlement, nous devons procéder à la désignation d'un vice-président.

Y a-t-il un candidat dans la salle ?

La parole est à M. Léonard.

M. Léonard (PS). - Je propose M. Frédéric.

M. le Président. - Je déclare M. Frédéric élu Vice-président.

Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (GRACQ)

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

M. Desquesnes (cdH). - Je reviens sur la demande sur laquelle chaque groupe a été interpellé, à savoir la demande du GRACQ d'organiser une activité ouverte aux parlementaires afin qu'ils rejoignent à vélo le Parlement et que l'on puisse avoir un temps d'échanges avec cette association.

Mon groupe est favorable à cette demande. Lors de la Conférence des présidents, il a été expliqué que ce point devait être débattu au sein de notre commission avant d'être renvoyé au bureau. Je souhaiterais savoir s'il y a du soutien de la part des autres groupes politiques.

M. le Président. - C'est un point pour lequel j'ai été sollicité également.

Y a-t-il d'autres avis ?

Je me permets de vous rappeler en deux mots de quoi il s'agit.

C'est une demande du GRACQ, organisation de défense des cyclistes, qui demandait à faire une petite action le 23 octobre prochain. Ils viendraient de la gare à vélo jusqu'au Parlement. Ils avaient la volonté de rencontrer des députés de manière informelle dans les locaux en dessous du Parlement.

Ils demandaient si nous étions d'accord de les recevoir pour échanger quelques mots.

Y a-t-il des avis ?

La parole est à M. Florent.

M. Florent (Ecolo). - Je ne vous étonnerai pas en vous disant que l'on accueille très favorablement cette demande de la part du GRACQ.

Le groupe Ecolo est tout à fait d'accord de les rencontrer pour cette réunion informelle.

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

Mme Nikolic (MR). - Le groupe MR n'a aucune objection, bien au contraire.

M. Léonard (PS). - Monsieur le Président, il en va de même pour le groupe PS.

M. Nemes (PTB). - Pour le groupe PTB, c'est la même chose. On est favorable à la visite des membres du GRACQ.

M. le Président. - Je vous remercie.

La Commission a décidé de solliciter l'accord du Bureau du Parlement afin d'organiser une rencontre avec le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens, GRACQ, le 23 octobre 2019.

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.

AUDITIONS

PÉTITION POUR L'ARRÊT IMMÉDIAT DES TRAVAUX SUR LE PONT DES TROUS À TOURNAI

M. le Président. - L'ordre du jour appelle les auditions sur la pétition pour l'arrêt immédiat des travaux sur le pont des Trous à Tournai.

Désignation d'un corapporteur

M. le Président. - En l'absence de M. Courard, nous devons désigner un corapporteur pour l'audition qui concerne la pétition pour l'arrêt immédiat des travaux sur le Pont des Trous à Tournai.

Y a-t-il un candidat ?

La parole est à M. Léonard.

M. Léonard (PS). - J'accepte cette fonction à la demande de mes collègues.

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

Échange de vues

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

M. Desquesnes (cdH). - J'ai pu lire que le pétitionnaire – puisqu'une seule personne a signé la pétition – a renoncé à l'invitation que nous lui avons adressée, étant donné la matérialité des faits.

Je suggère d'en tirer deux conclusions.

La première, c'est qu'à l'avenir, avant de procéder à l'ouverture du dossier, il faudrait s'assurer que la demande est encore pertinente au moment où on l'examine de la part du pétitionnaire.

La seconde, c'est de se dire que, par rapport à un dossier qui est dépassé par les faits, j'imagine que nous n'allons pas trainer dans l'examen de cette pétition qui n'est visiblement plus soutenue.

M. le Président. - L'audition de M. le Ministre est prévue et, si vous me le permettez, je peux peut-être lire le courrier adressé par la personne. Ainsi, vous serez au courant de toutes les informations.

La personne écrit : « Le pont des Trous étant détruit, il sera encore plus difficile de le classer, je pense. Il y a deux mois, cela avait encore du sens, mais aujourd'hui le mal est fait et est irréparable. Ma ville que je défendais avec passion est devenue une ville quelconque, sans saveur, sans goût et sans âme, dit-il.

Que les tours latérales restent, qu'elles soient démolies ou que l'on reconstruise un pont, arche ou pas, même au plus près de l'original, cela ne change rien. Certes, il y a la manière de discuter sur les raisons économiques, les soi-disant retombées stratégiques et politiques, mais comme le sacrifice a été fait, il n'y a pas d'autre choix que d'espérer que cela ne l'a pas été en vain.

Je n'ai pas à venir blâmer la commission, telle une Greta Thunberg du patrimoine. La commission, en m'invitant et en m'écoutant, prouve qu'elle est sensible à ma requête. Même si cela est trop tard, les responsables politiques sont ailleurs. Sans doute feront-ils tout pour faire oublier ce mal et j'espère qu'ils arriveront à tourner cette saveur désormais perdue. Outre le fait qu'il m'aurait été agréable de rencontrer et d'exposer mon point de vue, je ne comprends pas la valeur ajoutée d'une intervention devant la commission pour une cause déjà perdue dans un respect du temps de chacun. Je ne peux que décliner cette invitation. »

M. le Président. - Les conclusions sont adoptées à l'unanimité des membres.

Audition de M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - À la demande générale, je serai relativement bref. Mon administration a réalisé un petit rappel chronologique des faits. Je vous propose de déposer le document. Chacun pourra en prendre connaissance. Évidemment, il s'agit d'un dossier qui remonte assez loin. On en a déjà parlé à de nombreuses reprises, ici, au niveau du Parlement, mais également au niveau local, en particulier depuis 2009, puisqu'il y a eu la ratification par le conseil communal et le Gouvernement wallon de la mise en œuvre du projet Seine-Escaut Est et du principe de modification des arches du pont des Trous. On est ici dans le cadre de l'élargissement du pont pour permettre le passage des bateaux – tout le monde l'aura bien identifié – dans le cadre d'un réseau qui dépasse même la Wallonie.

Nous avons donc, dans le petit récapitulatif, les différentes étapes passant notamment par différentes étapes au conseil communal et également au niveau de l'administration régionale avec finalement, en juin dernier, le fonctionnaire délégué qui octroie le permis d'urbanisme pour la phase 4 et les travaux de déconstruction des trois arches programmés pour la fin du mois de juillet. Il y a encore eu d'autres étapes, y compris au Conseil d'État, mais comme cela a été dit, l'objet principal de la pétition n'était plus d'actualité, puisque la déconstruction a entre-temps eu lieu. Je me permets donc de vous déposer ce petit récapitulatif

chronologique. Je répondrai aux questions s'il y en a ultérieurement, le cas échéant, sur ce dossier.

Confiance au président et au rapporteur

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

RAPPEL AU RÈGLEMENT

M. le Président. - Petit rappel au règlement concernant le temps de parole exact. Étant donné qu'il y a nombre de questions orales aujourd'hui, l'article 141 de notre règlement prévoit que l'exposé d'une question orale ne peut dépasser cinq minutes, que le membre du Gouvernement interrogé dispose du même temps de parole et que l'auteur de la question peut intervenir à nouveau pour une durée n'excédant pas une minute.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

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

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

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

M. Florent (Ecolo). - Monsieur le Ministre, lors du sommet sur l'action climatique à New York, il y a deux semaines, le Premier ministre belge, Charles Michel, a annoncé un doublement du Fonds vert pour le climat ; fonds alimenté par les pays contributeurs pour permettre aux pays en voie de développement de mener des politiques d'adaptation à la crise climatique. Ce doublement de la part belge signifierait pour notre Région de passer de 11 millions de dollars à environ 20 millions de dollars. Nous sommes évidemment favorables à cette augmentation de la contribution belge et donc wallonne pour le financement international « climat ». Notons d'ailleurs que cette augmentation est considérée comme insuffisante par de nombreux observateurs. Si l'on voulait suivre, par exemple, les recommandations d'OXFAM, la part belge devrait passer non pas à 163 millions d'euros, mais plutôt dans une fourchette comprise entre 270 millions et 400 millions d'euros.

Toutefois, il est important de noter que le Fonds vert est loin d'être le seul vecteur et n'est d'ailleurs pas

toujours le plus efficace. Ce fonds est géré par la Banque mondiale et le ratio entre son coût de fonctionnement et l'argent effectivement versé aux projets témoigne parfois d'un manque d'efficacité.

Ainsi, pour les Régions, s'il est opportun de contribuer à l'augmentation des moyens du financement international, il serait également utile et plus efficace de contribuer à d'autres fonds, également comptabilisés dans le financement climat, qui obtiennent souvent de meilleurs résultats sur le terrain.

Monsieur le Ministre, à ce stade, quelle est votre analyse concernant la part wallonne devant être allouée au Fonds vert ?

Quelles autres pistes de financement la Wallonie envisage-t-elle pour venir en aide aux pays en voie de développement face aux défis du changement climatique ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, merci pour votre question sur ce sujet qui me tient fortement à cœur.

Je commencerai par préciser certaines informations que vous évoquez dans votre question.

Le Fonds vert pour le climat a été établi en 2010, au Mexique, lors de la COP16, par les 194 parties de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques. Il est d'ailleurs devenu, depuis l'Accord de Paris, l'une des deux entités opérationnelles du mécanisme financier de la convention. Son conseil d'administration est l'organe qui rapporte les résultats du fonds chaque année au niveau de la COP.

Le conseil d'administration s'appuie sur le travail réalisé par le secrétariat du fonds qui s'agrandit au fil du temps, pour avoisiner actuellement une centaine de collaborateurs. Je voudrais ici insister sur le fait que la Banque mondiale ne fait que réaliser de simples transactions – gestion des dépôts des donateurs, virements sur le compte des bénéficiaires, et cetera –, alors que l'opérationnalisation revient au secrétariat sur base des décisions de son conseil d'administration composé des représentants de 24 pays, nommés lors des COP.

Une évaluation récente a par ailleurs montré que le rapport coût-efficacité du secrétariat était très bon.

Je peux cependant partager certaines critiques qui ont été émises quant au fonctionnement du fonds, lesquelles sont d'ailleurs documentées dans un rapport d'évaluation indépendant téléchargeable sur le site du fonds.

Je citerai parmi celles-ci :

- le fait que le fonds n'arrive pas à allouer la moitié de ses moyens à des projets d'adaptation ;
- le fait que le processus d'accréditation pour les entités qui veulent mettre en place des projets est long.
- par ailleurs, le fait que de très nombreux projets sont mis sur liste d'attente sur base de leur date de présentation du fonds et non pas sur base d'une analyse qualitative.

Il y a d'autres exemples, mais je m'arrêterai ici.

Je reste cependant optimiste par rapport à ce fonds. Tout d'abord, parce que le rapport a également démontré que le fonds a obtenu de nombreux résultats depuis sa création récente. Avec un conseil d'administration influent, un secrétariat opérationnel, des organismes indépendants, des entités accréditées, des autorités nationales désignées, et cetera, et qu'il est devenu le fonds le plus important au niveau international.

Les problèmes exposés précédemment ne sont par ailleurs pas du tout insurmontables. Je pense donc qu'il est pertinent de continuer à soutenir ce fonds.

Ensuite, concernant les montants alloués au fonds, permettez-moi de préciser ce qu'il en est. La Wallonie a contribué à ce fonds à hauteur de 1,4 million d'euros en 2015 et 7 millions d'euros en 2016, soit 8,4 millions d'euros sur les 26,4 millions d'euros attribués par la Wallonie depuis 2011 à des organismes multilatéraux.

Vous comprendrez dès lors que la Wallonie n'a pas tout misé sur le Fonds vert pour le climat, mais également sur d'autres institutions, telles que le Fonds pour l'adaptation, l'Agence internationale pour les énergies renouvelables, le Fonds pour les pays les moins avancés ou la Coalition pour le climat et l'air propre.

Enfin, en ce qui concerne l'annonce du Premier ministre, je comprends que, en indiquant que la Belgique doublerait sa contribution, le Premier ministre s'est engagé à doubler la contribution du Fédéral, laquelle s'est élevée à 50 millions d'euros – on ne parle bien évidemment pas des mêmes ordres de grandeur budgétaire – sur la période 2014-2019. Cette annonce est donc indépendante des budgets que nous mobilisons en Wallonie et qui seraient dès lors additionnels à l'engagement du Premier ministre. Vous n'êtes pas sans savoir que dans le cadre du *burden sharing* la Wallonie s'est engagée à contribuer annuellement à hauteur de 8,25 millions d'euros au financement climatique international, raison pour laquelle je présenterai dans les prochaines semaines au Gouvernement wallon une note de programmation en la matière pour l'année 2020.

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

M. Florent (Ecolo). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces compléments d'information.

Vous aurez compris dans ma question qu'il va sans dire que, si cette question porte sur l'aide que nous devons aux pays en voie de développement pour l'adaptation climatique, notre responsabilité première et primordiale – je sais que vous la partagez – est de réduire nos émissions de gaz à effet de serre afin de réduire la cause de ce problème global. À ce niveau-là, vous aurez de notre part un allié, une véritable aide dans cet engagement de baisser de 55 % les émissions de gaz à effet de serre de notre Région. Je me réjouis également que la Wallonie participe déjà à des fonds, on va dire « alternatifs » ou « complémentaires », par rapport à ce fonds. Dernier point d'attention à mon avis qui sera important : celui de voir si à la Région flamande contribuera elle aussi, selon sa responsabilité également, à ce fonds qui est essentiel pour les pays en voie de développement, de manière à s'adapter au réchauffement climatique.

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

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bierin à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la Charte européenne de l'énergie ».

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

M. Bierin (Ecolo). - Monsieur le Ministre, le 15 juillet dernier, il apparaît que le Conseil de l'Union européenne a mandaté la Commission européenne pour les négociations de modernisation du traité sur la Charte de l'énergie, traité visant à garantir l'approvisionnement en énergie fossile et nucléaire de l'Europe, et qui est – dans sa version actuelle en tout cas – manifestement incompatible avec les objectifs de l'Accord de Paris.

Par ailleurs, il nous revient que le Gouvernement luxembourgeois voudrait mettre à l'agenda du prochain Conseil des ministres de l'Énergie la construction d'une coalition de pays climatoresponsables.

Disposez-vous de l'agenda du processus de négociation conduit par la Commission ?

Les balises de négociation sont-elles suffisantes pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris, sachant que la fin de la protection des investissements dans les énergies fossiles ne fait pas partie du mandat de négociation et que dès lors cette protection resterait dans le traité ?

Le mandat prévoit surtout de clarifier et affirmer le droit de réguler. C'est une notion que l'on avait déjà pu aborder notamment par rapport à la question du CETA. Cela signifie que la Belgique pourrait toujours être attaquée devant des tribunaux d'arbitrage par des

investisseurs dans les énergies fossiles, et que de façon générale ces investissements continueraient à être indirectement encouragés dans le cadre de ce traité.

Enfin, soutiendrez-vous ou avez-vous déjà soutenu la proposition du Luxembourg auprès de vos collègues des autres entités pour inscrire la Belgique dans cette coalition des pays climatoresponsables ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, je vous remercie pour votre question.

Pour situer le problème dans son contexte, je me permets de rappeler que le traité sur la Charte de l'énergie est un accord multilatéral qui établit un cadre pour le commerce et l'investissement dans le domaine de l'énergie. Il a été signé en décembre 1994 et est entré en vigueur en avril 1998. Pour l'heure, il compte 53 signataires et parties contractantes, dont la plupart des États membres de l'UE, l'UE elle-même et Euratom. À l'origine, l'idée était de protéger l'Europe en mettant l'accent sur la sécurité d'approvisionnement. Ses dispositions les plus importantes concernant la protection des investissements, le commerce des matières et produits énergétiques, le transit et le règlement des différends.

Malheureusement, la plupart des dispositions du traité n'ont pas été revues depuis les années 90. La situation a évolué depuis 20 ans et les questions actuelles de transition énergétique et de déploiement des énergies renouvelables remettent en cause certains concepts du traité. En effet, le mécanisme de règlement des différends permet que des entreprises du secteur fossile puissent attaquer des pays qui veulent se dégager du nucléaire ou du charbon ou qui souhaitent maîtriser les prix énergétiques dans un souci de cohésion sociale.

Dès lors, par le biais du traité, qui protège les investissements fossiles, certains États membres européens contournent les impulsions climatiques européennes, ce qui est un souci en soi.

Le calendrier de révision de ce traité prévoit un démarrage en décembre prochain immédiatement après la Conférence ministérielle annuelle qui se tiendra en Albanie. L'intention est d'y convenir de l'agenda et des groupes de sujets pour les négociations. Celles-ci sont entre-temps préparées – depuis le début de 2018 – au sein du groupe de travail sur la modernisation, un sous-groupe du groupe de travail permanent sur la stratégie, au sein duquel la Belgique est activement représentée par des experts du SPF Économie. Les négociations se dérouleraient ensuite par cycles de quatre à cinq jours, tous les trois mois. Les dates précises devraient également être fixées le 12 décembre.

Afin de préparer ce travail, au mois de juillet dernier, le Conseil a donc donné mandat à la Commission européenne pour ouvrir des négociations sur la modernisation du traité sur la Charte de l'énergie, TCE, et il a également adopté les directives de négociation correspondantes.

Le mandat vise à faire reconnaître le droit des gouvernements à réguler et à protéger les investissements dans l'efficacité énergétique. Dans les énergies renouvelables, il n'est nullement question de rouvrir les discussions sur la protection des investissements, ce qui est loin d'être suffisant.

En effet, il semble évident que la neutralité carbone nécessite de mettre un terme à la protection des investissements dans les combustibles fossiles. En juillet, le Gouvernement belge en affaires courantes a pleinement souscrit à la proposition de mandat sans la moindre divergence entre le Fédéral et les Régions. J'en prends donc acte.

Il semblerait toutefois que les Régions n'y aient été pleinement associées ; probablement vu le contexte gouvernemental particulier.

En tant que ministre de l'Énergie et du Climat, il me semble très important de suivre de près les négociations qui vont débiter à propos de ce traité et de défendre une position volontariste protégeant l'ensemble des engagements liés à l'Accord de Paris. J'ai bien entendu la position de mon collègue luxembourgeois, qui parle au nom de son pays, là où, en Belgique, les choses sont toujours un peu plus compliquées et subissent différentes étapes de concertation. J'ai d'ailleurs chargé mon administration de ce suivi.

À ce stade, nous manquons d'informations complètes du Fédéral. Je vais donc demander un état des lieux du dossier et que les Régions soient pleinement associées au processus de négociation belge. Ensuite, nous pourrions décider fondamentalement des actions futures à mener et des positions qu'il est possible de prendre à la fois dans la concertation belge, mais surtout dans les étapes suivantes dans lesquelles la Belgique sera représentée.

Je vous remercie de votre préoccupation, mais je pense que nous pourrions en dire plus encore dans les prochaines semaines, dès que le dossier sera tout à fait complet et que les contacts auront pu avoir lieu sur ce sujet-là avec mes collègues des autres niveaux de pouvoir.

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

M. Bierin (Ecolo). - Je vous remercie pour l'ensemble de ces informations et de ces réponses.

Vous ne m'avez pas répondu par rapport à la proposition du Luxembourg de créer une coalition de

pays climatoresponsables, mais l'on aura l'occasion d'y revenir.

Par ailleurs, au-delà de la négociation – enfin du mandat actuel de révision de ce traité sur les éléments que vous avez évoqués –, il faudra aussi se poser la question de manière générale de sa compatibilité avec le droit européen, au regard notamment de la jurisprudence CETA, mais aussi de façon plus générale des engagements environnementaux de l'Union européenne et notamment l'Accord de Paris.

**QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR
« L'OPÉRATION DE MOBILISATION DES
CERTIFICATS VERTS »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'opération de mobilisation des certificats verts ».

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

M. Desquesnes (cdH). - Monsieur le Ministre, les certificats verts peuvent apparaître comme étant un sujet relativement technique. Pourtant, il impacte directement la facture des consommateurs et donc des familles wallonnes.

Au mois de mai dernier, nous avons adopté dans ce Parlement le décret qui visait à mettre en place un mécanisme de mobilisation dont l'objectif était de trouver une solution globale et, nous l'espérons, définitive à l'excédent de certificats verts en Wallonie, et, par conséquent, à rétablir un équilibre sur ce marché précis.

Globalement, c'était un mécanisme de financement par un emprunt géré auprès de BNP Paribas Fortis qui avait remporté le marché, qui créait un véhicule spécial chargé de racheter les certificats verts excédentaires à Elia, le GRTL, et surtout, au bout des années d'épurement, de les annuler progressivement. C'est évidemment une opération intéressante dans le mécanisme qui est mis en place.

À l'époque, sur les bancs de l'opposition, Monsieur le Ministre, vous aviez critiqué cette mesure mise en place par votre collègue, M. Crucke, en disant que vous pensiez que l'étalement de la charge ne serait pas forcément au bénéfice du coût global.

Pouvez-vous faire concrètement le point sur ce dossier, sur sa mise en œuvre ?

L'objectif du précédent Gouvernement était d'opérationnaliser ce mécanisme pour la fin de

l'année 2019. Où en est-on dans la préparation de la mise en œuvre, puisque j'imagine qu'il n'y a pas de remise en cause ? Quels sont les termes des contacts, notamment avec tous les acteurs participant à l'opération, la CREG et la CWaPE, mais également les opérateurs que sont Elia et l'organisme bancaire désigné par la Région wallonne ? Y a-t-il d'autres investisseurs qui participent à l'opération ? Combien de certificats verts seront concernés par la première opération, puisqu'il y a plusieurs phases ?

Quels seraient les coûts pour 2019, les coûts globaux et les coûts induits sur la facture des familles ?

D'avance, je vous remercie pour vos réponses, Monsieur le Ministre.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, le mécanisme de la mobilisation effectivement prévu par l'article 42 du décret de 2001 relatif à l'organisation du marché régional de l'électricité a été modifié le 2 mai dernier, comme vous l'avez rappelé. Ce mécanisme vise à permettre au gestionnaire de réseau de transport local, Elia, de convertir son obligation de service public et la surcharge qui la compense en créances de soutien à l'énergie verte, créances SEV, dont les débiteurs sont les gestionnaires de réseau de distribution et les détenteurs d'accès.

Ces créances sont cédées à une société d'investissement en créances, qui finance l'achat de ces créances via l'émission de titres négociables sur un marché réglementé. Vous avez raison de dire que cela est très technique, mais ce mécanisme est important et il fait appel à des montants importants. Il ne requiert aucun support financier ni de garantie de la Région ni d'Elia et il a pour but d'alléger la facture d'électricité des consommateurs wallons par la réduction de la surcharge.

Ce mécanisme diffère donc des solutions temporaires mises en place jusqu'ici, comme la mise en réserve et la temporisation des certificats verts, qui avait uniquement pour objectif de reporter l'exigibilité de la dette des certificats verts. L'objectif du précédent Gouvernement était de réaliser la première opération de mobilisation avant la fin de l'année 2019. Cette volonté est traduite à l'article 42 du décret du 12 avril 2001, qui stipule notamment que « pour le 1er octobre 2019, le Gouvernement fixe dans une décision notamment la fourchette entre le taux d'intérêt minimal et le taux d'intérêt maximal pour l'émission correspondante, la fourchette entre la durée contractuelle anticipée minimale et la durée contractuelle anticipée maximale des instruments financiers concernés ». Ces conditions sont fixées sur base de la méthodologie établie par l'organisme financier de financement, la banque BNP

Paribas Fortis en l'occurrence, en collaboration avec la société émettrice, la société anonyme Greenwal.

Le Gouvernement a pris la décision, le 3 octobre dernier, sur ma proposition et celle du ministre Crucke, et sur base des prévisions de l'administration concernant l'évolution du marché des certificats verts, de la méthodologie établie par la banque BNP Paribas Fortis, et en concertation avec Elia et la société anonyme Greenwal, de confirmer le lancement de l'opération de mobilisation et de fixer les conditions requises par l'article 42/2 d'avril 2001.

En raison du caractère commercialement sensible des décisions prises et du volume de certificats verts concernés, ainsi que de la fourchette des taux, jusqu'à la finalisation du placement de l'émission, la décision est considérée comme confidentielle. Elle est notifiée à la société émettrice, à l'organisme financier, au GRTL, à la CREG, en mentionnant ce caractère. Cette décision confirme donc le lancement de l'étape de prospection par la banque BNP Paribas Fortis auprès d'investisseurs potentiels.

L'impact exact sur la facture des ménages ne sera connu qu'au terme de cette prospection en fonction des taux de placement obtenus. Nous pouvons cependant confirmer que l'objectif du Gouvernement est d'obtenir une réduction substantielle du premier terme de la surcharge qui ne sera que partiellement compensée par la mise en place d'un troisième terme. Conformément à l'article 42/2, § 18.1, il reviendra au Gouvernement ou à son délégué de confirmer le placement et les conditions finales liées aux conditions du marché applicables au moment de l'émission envisagée, notamment de la durée contractuelle anticipée et du taux d'intérêt.

Monsieur le Député, je pense que vous avez une réponse tout à fait complète et une décision du Gouvernement intervenue entre le dépôt de votre question et son développement oral, mais qui était prévue avant.

(Rires)

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

M. Desquesnes (cdH). - Merci Monsieur le Ministre. J'imagine bien que ce n'est pas pour répondre à ma question que vous avez posé le point au Gouvernement, je ne vous fais pas ce procès d'intention. Je vous remercie pour votre réponse circonstanciée à ma question qui, c'est vrai, contient des éléments techniques.

Toutefois, il y a un élément dans votre réponse – et je comprends qu'il y a la confidentialité et que la procédure n'est pas arrêtée – qui ne permet pas d'en définir et d'en mesurer l'impact pour les citoyens : le terme de l'émission. Quand cela sera-t-il clôturé ? Pour quand vous ou le Gouvernement devez-vous arrêter les résultats de cette consultation ?

Vous ne me l'avez pas précisé. Pourriez-vous être plus précis sur le délai de cette procédure de consultation ?

Vous n'êtes pas obligé de répondre, mais...

M. le Président. - En fait, réglementairement votre réplique ne peut pas comporter de questions complémentaires.

La parole est à M. le Ministre Henry, mais pour 10 secondes.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - En 10 secondes, je peux vous transmettre les éléments précis que je n'ai pas sous la main, mais l'on est de toute façon dans un délai relativement rapproché. On était tenu par un calendrier de mise en œuvre, mais la date précise, je peux vous la transmettre.

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

M. Desquesnes (cdH). - Parfait, je vous remercie, Monsieur le Ministre, de me transmettre par courriel la réponse à cette question précise qui n'est effectivement pas dans ma question originelle.

**QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR
« L'IMPACT DE L'ACCORD DU
GOUVERNEMENT FLAMAND SUR LES
EFFORTS CLIMATIQUES EN BELGIQUE »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'impact de l'accord du Gouvernement flamand sur les efforts climatiques en Belgique ».

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

M. Desquesnes (cdH). - Monsieur le Président, j'ai cru un instant que vous aviez féminisé mon prénom.

Monsieur le Ministre, on a pu prendre connaissance des objectifs en matière de climat prévus par le Gouvernement flamand dans son accord. Ces objectifs visent une diminution de 80 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 ; cela paraît ambitieux. Pour ce faire, le Gouvernement wallon souhaiterait notamment doubler la production d'énergie solaire et éolienne d'ici 2030.

À y regarder de plus près, on se rend compte que l'objectif est moins ambitieux que celui de la Wallonie qui, elle, vise 95 % de réduction des gaz à effet de serre d'ici 2050 par rapport à 1990. Ce sont des chiffres que votre Déclaration de politique régionale reprend de la

résolution adoptée à l'unanimité par notre Parlement en décembre 2018.

On peut regarder avec un peu de tristesse l'absence d'ambitions plus importantes du côté flamand à l'heure où toutes les entités doivent urgemment se mettre autour de la table en vue de redéfinir le plan national climat, le PNEC.

Ce PNEC est absolument nécessaire puisque nous avons reçu des critiques assez « vertes » de l'Union européenne.

Mes questions sont les suivantes. Comment va-t-on faire en sorte de combiner des ambitions régionales très différentes en Flandre et en Wallonie, par rapport aussi à un objectif de résultats en ce qui concerne à la fois nos engagements par rapport à l'accord de Paris, mais également sa traduction dans le nouveau PNEC qui doit, je le rappelle, être rentré pour le 31 décembre de cette année ?

J'ajouterai que, par ailleurs, le *burden sharing* – vous en avez parlé en répondant à l'un de mes collègues – est un mécanisme qui est en place, qui a mis beaucoup de temps à être conclu et qui va se terminer en 2020. On va, sur plusieurs éléments, se retrouver confronté à des niveaux d'ambition différents entre les différentes parties du pays.

Je voudrais connaître les initiatives que vous comptez prendre avec votre nouvel homologue flamand et bien sûr avec les représentants bruxellois et fédéraux, quand on les connaîtra, pour boucler l'ambition légitime qu'attendent nos concitoyens par rapport au défi climatique.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, l'accord de Gouvernement flamand prévoit un doublement de la capacité éolienne et photovoltaïque ainsi qu'un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 80 % en 2050 par rapport à 1990. Je n'ai pas davantage de détails à ce stade.

Je constate, comme vous, que ce dernier objectif est moins ambitieux que l'objectif wallon.

Pour mémoire, l'Union européenne s'était fixé les objectifs suivants en termes de réduction des gaz à effet de serre :

- 20 % de réduction en 2020 par rapport à 1990 ;
- 40 % de réduction en 2030 par rapport à 1990 ;
- 43 % de réduction par rapport à 2005 pour le secteur soumis à la directive ETS ;
- 30 % de réduction par rapport à 2005 pour les autres secteurs.

Ce dernier objectif étant décliné pays par pays en fonction de l'*effort sharing regulation*, ESR, l'objectif belge étant ainsi de 35 %. S'il y a différents objectifs par parties et différentes dates de référence aussi, il faut toujours être prudent.

Enfin, toujours pour le niveau européen, 80 à 95 % de réduction d'ici 2050 par rapport à 1990.

En matière de production d'électricité d'origine renouvelable, le Pacte énergétique belge préparé en décembre 2017 prévoit un objectif de 40 % d'électricité d'origine renouvelable en 2030. Les objectifs figurant dans l'accord du Gouvernement flamand sont donc en ligne avec les objectifs actuels européens ou belges pour la période 2021-2030.

Je considère donc que le Gouvernement flamand ne remet pas en question les objectifs européens, mais je note qu'il ne se positionne actuellement pas en faveur d'une plus grande ambition, notamment en vue de concrétiser l'Accord de Paris, contrairement à notre Région.

Les contacts avec les autres entités sont et seront menés, bien entendu, au sein des groupes de coordination existants, à savoir la Commission nationale Climat et le groupe CONCERE.

Ces groupes préparent actuellement une nouvelle version du PNEC, comme vous l'avez dit, répondant aux commentaires de la Commission européenne. Nous devons rentrer cette version finalisée pour la fin de cette année.

Enfin, sachez que je porterai, au sein des instances belges, européennes et internationales, la position de la Wallonie, à savoir l'ambition d'un rehaussement des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 55 % à l'horizon 2030, nécessaire pour réaliser, à notre échelle, le respect de l'Accord de Paris.

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

M. Desquesnes (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Rentrer un nouveau PNEC pour le 31 décembre 2019 – c'est-à-dire exactement dans trois mois – est un délai extrêmement court. Le Gouvernement flamand vient de se mettre en place ; il en va de même pour notre Gouvernement voici, quelques semaines. Il faudra mettre les bouchées doubles pour arriver à un plan crédible.

J'espère que la différence d'ambition entre la Wallonie et la Flandre ne sera pas un obstacle au bouclage de ce Plan national Énergie-Climat que nous appelons de nos vœux à être extrêmement ambitieux.

**QUESTION ORALE DE MME MATHIEUX À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES
EXIGENCES DE CONSTRUCTION POUR LES
BÂTIMENTS NEUFS »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Mathieux à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les exigences de construction pour les bâtiments neufs ».

La parole est à Mme Mathieux pour poser sa question.

Mme Mathieux (MR). - Monsieur le Ministre, à la lecture de la Déclaration de politique régionale, nous apprenons que le Gouvernement renforcera les exigences énergétiques pour les nouvelles constructions afin d'atteindre le « net zero carbon » dès 2027.

Le plan Air-Climat-Énergie, PACE, prévoit cet objectif pour 2025.

Cet objectif serait atteint en deux phases : une première phase en stimulant l'action volontaire ; une seconde phase en renforçant progressivement les exigences.

Monsieur le Ministre, quelle est votre méthodologie pour y parvenir ?

Souhaitez-vous le réaliser de manière progressive ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Madame la Députée, le plan Air-Climat-Énergie, le PACE, ne prévoit pas un objectif « net zéro carbone » pour 2025, mais considère le niveau Q-ZEN, quasi zéro énergie, pour 2021 et envisage une mise à jour des exigences PEB en vue d'un niveau ZEN, donc zéro énergie, si une logique économique est démontrée dans la révision de l'étude « cost optimum » de 2023.

La Déclaration politique régionale vise le « net zéro carbone » pour les bâtiments neufs d'ici 2027, pour autant que le renforcement des exigences n'entrave pas l'accès à un logement de qualité. L'autonomie énergétique des bâtiments neufs est un objectif commun qui doit être cohérent avec l'ensemble des mesures politiques. Il est impératif de définir en amont le niveau ZEN ou NZC – ce sont des notions, mais il y a encore des précisions à adopter pour que le niveau exact de ce que cela signifie soit déterminé – en analysant les impacts de ces choix et d'en décrire la méthodologie et les échéances.

Je ne peux donc, à ce stade, pas vous en dire plus sur la méthodologie qui sera adoptée. Bien entendu, il faut que nous instruisions les dossiers, mais il est clair que nous nous inscrivons dans une mise en œuvre de la

stratégie « rénovation des bâtiments » de la Wallonie et surtout son rehaussement par rapport à l'objectif climatique. Les bâtiments représentent, en effet, un énorme gisement d'efficacité énergétique sur lequel il est nécessaire de travailler dans le cadre de notre objectif rehaussé de 55 % d'ici 2030 et du respect de l'Accord de Paris.

Nous aurons l'occasion d'y revenir à de multiples reprises.

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

Mme Mathieux (MR). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Affaire à suivre.

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

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 pour les primes à la rénovation ».

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

M. Sahli (PS). - Monsieur le Ministre, pour rappel, le précédent Gouvernement a procédé à une privatisation de l'accompagnement dans le cadre de la réforme des primes à la rénovation.

Les estimateurs publics ont toujours effectué un travail de qualité et reconnu, me semble-t-il. Si certains retards ont été critiqués par certains, il aurait fallu renforcer ce service au lieu de privatiser ces missions.

Lors de la séance plénière, vous avez mentionné qu'un audit ne serait pas nécessaire pour l'isolation d'une toiture et pour les travaux inférieurs à 3 000 euros. Pouvez-vous nous préciser le timing de ce mécanisme ? Concrètement, à partir de quand ces mesures seront-elles effectives ? Que conseillez-vous aux Wallonnes et aux Wallons qui comptent entamer les travaux prochainement ?

Aussi, je souhaiterais élargir la réflexion. À quel moment l'auditeur est-il nécessaire s'il s'agit de remplacer, par exemple, du simple vitrage par du double ou triple vitrage ? Faut-il recourir à un auditeur pour effectuer le remplacement d'une vieille chaudière âgée de plus de 30 ans ?

Ne serait-il pas pertinent, à défaut de ne pas supprimer le recours obligatoire à un auditeur, d'envisager d'élargir les exceptions et d'augmenter le plafond, par exemple, à 6 500 euros ?

Il faudrait concentrer l'accessibilité aux primes pour ceux qui en ont le plus besoin. Envisagez-vous de réinstaurer un plafond de revenus ?

Une autre question m'anime, qui va au-delà de la question de l'audit payant : cela devient une question d'éthique et de gouvernance. Pouvez-vous nous assurer que la séparation des métiers est bien prévue ? Que va-t-on dire à un auditeur qui constate chez un particulier qu'il faut réaliser tels et tels travaux et qui, avec sa deuxième casquette, pourrait conseiller une entreprise dans laquelle lui-même ou un membre de sa famille agit en première ligne ? Cela existe. Qui est chargé de contrôler cette « séparation » et qui contrôle l'indépendance de l'audit par rapport à des intérêts économiques qui pourraient se « cacher » derrière un audit ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, je vous remercie pour votre question.

Je me permets de vous rappeler que, conformément à la Déclaration de politique régionale, l'audit énergétique, tel que prévu dans le système actuel d'octroi de primes et de prêts, sera amélioré dans un objectif de simplification et d'accélération de la rénovation du bâti. Il restera obligatoire, sauf pour l'isolation du toit et les travaux dont le montant est inférieur à 3 000 euros.

En effet, les investissements de faible ampleur ou les travaux dont la plus-value énergétique est indiscutable – comme l'isolation du toit, par exemple – ne devraient pas nécessiter un audit énergétique qui pourrait être trop lourd pour le demandeur, que ce soit financièrement ou administrativement.

Il est encore prématuré pour annoncer un agenda pour la modification des textes réglementaires et leur entrée en vigueur.

Encore une fois, selon la Déclaration de politique régionale, les aides continueront à être modulées en fonction des revenus des bénéficiaires et une attention renforcée sera exercée au bénéfice des familles précarisées, notamment sur le plan de l'accompagnement social et technique.

En ce qui concerne les plafonds de revenus, je rappelle que les mesures en la matière doivent permettre d'améliorer les performances énergétiques du bâti wallon dans sa globalité, ce qui bénéficiera à l'ensemble de la population. Le renforcement de l'accès aux primes pour les propriétaires-bailleurs et l'introduction de l'isolation de la toiture dans les critères de salubrité d'un logement mis en location bénéficieront aux locataires qui sont souvent dans le besoin.

Pour ce qui concerne le conflit d'intérêts possible, je précise que les dispositions de l'arrêté prévoient déjà ce cas de figure. Il est ainsi rappelé que l'auditeur ne peut utiliser leur base de données à une autre fin que la réalisation de l'audit et que les auditeurs ne peuvent faire aucune proposition commerciale en lien direct avec l'audit. Une équipe de contrôle des audits est en cours de constitution au sein de l'administration – c'est un travail encore en cours – en vue de contrôler les missions de l'auditeur.

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

M. Sahli (PS). - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Toutefois, il me semble important et intéressant de nous expliquer – on y reviendra peut-être la prochaine fois lors d'une séance de questions orales – les modalités pratiques pour les travaux inférieurs à 3 000 euros. À moins d'être expert, on ne peut pas faire soi-même l'estimation des travaux.

Par ailleurs, je trouve vraiment regrettable que l'ancien Gouvernement ait supprimé le plafond à 3 000 euros. Il faudrait peut-être penser à revenir sur cette question parce que, encore une fois, ce sont les plus fragilisés qui ont le plus besoin de rénover le logement. Je souhaiterais qu'il y ait une réflexion en profondeur par rapport à cela, parce que l'on répondra ainsi à celles et ceux qui en ont le plus besoin.

QUESTION ORALE DE MME GALANT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA LÉGISLATION RELATIVE AUX COMPORTEMENTS INCIVIQUES DANS LES TEC »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Galant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la législation relative aux comportements inciviques dans les TEC ».

La parole est à Mme Galant pour poser sa question.

Mme Galant (MR). - Monsieur le Ministre, ne pas céder sa place aux moins valides, aux personnes âgées, aux femmes enceintes, est puni par la loi à hauteur d'une amende de 75 euros. L'arrêté du Gouvernement wallon relatif aux amendes administratives en matière de services de transport public de personnes en Région wallonne stipule, en son article 3, les catégories de sanctions et les amendes prévues.

Dans la pratique, malheureusement, on constate bien souvent que ce type de comportements inciviques perdure malgré la législation. Pire, l'ancien ministre m'a assuré par voie écrite que ce type de comportements « n'a jamais fait l'objet d'amende administrative ».

D'après la législation en vigueur, un constat – et donc un procès-verbal – ne peut être établi que sur base des constatations personnelles du contrôleur. Lorsqu'un voyageur se plaint au chauffeur d'un tel comportement incivique, c'est le chauffeur qui intervient en premier lieu. Ce n'est que si la situation devient conflictuelle que le chauffeur va demander l'intervention d'un contrôleur. Lorsque le contrôleur monte dans le bus, il doit constater de ses yeux le comportement incivique. Il ne peut se baser uniquement sur les dires du chauffeur ou des voyageurs.

Monsieur le Ministre, un projet de décret relatif aux amendes administratives a été établi en fin de législature, mais n'a pas pu être adopté. Allez-vous vous saisir de cette thématique, notamment quant au fait qu'un procès-verbal pourra également être établi par le contrôleur sur la base de déclarations faites par un agent du TEC ou d'un voyageur ?

Quel est votre avis sur ces comportements qui pourrissent le quotidien des usagers ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Madame la Députée, le cadre légal sanctionnant les infractions relatives aux obligations du public et des voyageurs des trams, prémétros, métros, autobus et autocars est composé des éléments suivants : l'arrêté royal du 15 septembre 1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par trams, prémétros, métros, autobus et autocars, qui prévoit la liste des infractions ; le décret du 21 décembre 1989 relatif aux services de transport public de personnes en Région wallonne, qui prévoit la désignation par le Gouvernement des personnes habilitées à procéder au constat et l'arrêté du Gouvernement wallon du 22 mai 2008 relatif aux amendes administratives en matière de service de transport public de personnes en Région wallonne.

Le décret précité de 1989 prévoit ceci en son article 36ter : « le Gouvernement désigne les membres du personnel chargés de constater les infractions aux dispositions visées à l'article 36bis. Ces membres du personnel ont également qualité pour rechercher et constater les infractions visées à l'article 3, 12°, de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière. À cet effet, et sans préjudice de la compétence reconnue par ou en vertu d'autres dispositions législatives ou réglementaires à d'autres personnes, les membres du personnel désignés ont la qualité d'agent de police judiciaire. Ils sont tenus de prêter serment devant le tribunal de première instance de leur résidence. Dans l'exercice de leur mission, ces membres du personnel peuvent interroger toute personne sur tout fait dont la connaissance est utile à l'exercice de la surveillance ou à la recherche et la constatation des infractions. À leur

demande, ils se font produire sans déplacement ou recherche tous documents utiles à l'accomplissement de leur mission. Ils peuvent en prendre copie photographique ou autre, ou l'emporter contre récépissé. Pour l'accomplissement de leur mission, ils peuvent requérir l'assistance de la police communale ou de la gendarmerie. En cas d'infraction aux dispositions visées à l'alinéa premier, les membres du personnel dressent des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire ».

En ce qui concerne le projet de réforme des amendes administratives visé dans votre question, voici les éléments dont je dispose.

L'article 21.4 du contrat de service public conclu entre l'opérateur de transport wallon et la Wallonie pour la période 2019-2023 prévoit que, dans un délai de 12 mois, l'OTW remet au Gouvernement une évaluation du cadre législatif existant depuis 2008 relatif aux amendes administratives en matière de transport de service public de personnes en Région wallonne et en propose, le cas échéant, la révision. L'OTW, en exécution de ce contrat, a remis au Gouvernement wallon, le 8 janvier 2019, une note et un avant-projet de décret relatif aux amendes administratives appliquées par l'OTW. Cet avant-projet a notamment pour objectif de sanctionner plus facilement les comportements inciviques précisément en permettant à l'agent constatateur de rédiger le procès-verbal sur base des seules déclarations du chauffeur, qu'il soit membre du personnel de l'OTW ou d'un de ses sous-traitants.

Le projet de réforme a été transmis pour analyse par le ministre Di Antonio au SPW Mobilité et Infrastructures, le 13 mai 2019.

Ce projet de réforme est actuellement étudié par un groupe de travail composé d'agents du SPW, de juristes de l'OTW et qui s'est réuni la semaine dernière. La question actuellement étudiée est la mise en cohérence de l'avant-projet de décret soumis par l'OTW au Gouvernement avec le décret du 4 avril 2019 relatif aux amendes administratives en matière de sécurité routière, car certaines infractions visées par l'avant-projet de l'OTW sont des infractions de roulage. Par exemple, la circulation de véhicules sur un site propre pour les bus. Je ne manquerai évidemment pas d'examiner le dossier lorsqu'il aura pu être instruit par un groupe de travail par mon administration.

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

Mme Galant (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces réponses. J'espère que vous serez attentif à l'avant-projet de décret parce que, comme vous l'avez souligné, il existe énormément de législations par rapport aux amendes administratives, mais quand on voit pour les appliquer, c'est très compliqué, c'est très lourd administrativement et pratiquement. J'espère que l'on pourra avancer et avoir des sanctions beaucoup plus

rapides pour que ce sentiment d'insécurité ne perde pas dans les transports publics. On incite l'utilisation des transports publics, mais si, à chaque fois, on vit des désagréments de cette nature et qu'il n'y a pas de punition, on n'est pas tenté d'utiliser le transport public. J'espère que vous continuerez à avancer sur la proposition qui était sur la table.

**QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA
SUSPENSION DES ACTIVITÉS DU COMITÉ
RER »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la suspension des activités du Comité RER ».

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

M. Antoine (cdH). - Monsieur le Ministre, très heureux de vous retrouver. Nos rôles ont évolué, mais je vois avec plaisir que vous avez repris d'anciennes passions, ce qui est toujours prometteur pour la Région. Vous verrez du reste que nos parcours se sont parfois croisés, y compris dans le dossier qui nous préoccupe aujourd'hui.

Bref rappel, en 2006, votre serviteur a l'immense bonheur avec le ministre-président actuel – il l'était déjà à l'époque en 2006 – de donner le début des travaux à Ottignies. C'était au début de l'été en 2006 et, à l'époque, nous pensions lui, moi et bien d'autres qu'aujourd'hui, au moment où nous vous parlons, nous pourrions circuler d'Ottignies à Bruxelles dans le RER.

Malheureusement, depuis lors, il a connu bien des avatars, vous en conviendrez avec moi. À telle enseigne qu'aujourd'hui dans le Brabant wallon le RER ressemble davantage au réseau éternellement reporté, puisque les dates n'ont cessé d'évoluer et nous nous situons maintenant probablement plus près de 2030 que de 2020 ou 2018, tel que nous l'espérions il y a quelques années avec le ministre-président.

Nous avons connu beaucoup d'avatars et pourtant la Région wallonne a joué un rôle important dans la délivrance de ces permis. Je pense que nous avons été globalement toujours au rendez-vous. Vous et moi, si j'ose dire, nous avons d'ailleurs relancé ce dossier, vous vous en rappelez, en mars 2016, 10 ans après les premiers travaux, par une résolution qui engageait la Wallonie à être au côté du Fédéral pour l'aboutissement du RER. Nous avons connu des évolutions sur le plan financier et un comité de coordination s'est mis sur pied. Nous espérions alors que tout allait bien se passer.

Sauf que, à la mi-septembre, vous l'avez vu comme moi, le président du comité de pilotage – et non des

moindres, vous le connaissez pour sa qualité et je l'apprécie aussi –, Jean-Pierre Hansen, a décidé de suspendre ni plus ni moins les travaux du comité de pilotage pour une raison simple : faute de combattants. Parce qu'au lendemain des élections les gouvernements devaient désigner leurs représentants et manifestement cela n'a pas été le cas, cela n'a pas été une préoccupation première.

C'est évidemment fâcheux parce qu'il y a un certain nombre de problèmes qu'il faut régler et c'était tout le sens, tout l'intérêt de ce comité de pilotage.

J'ai envie de vous poser plusieurs questions. Je ne doute pas de votre bonne volonté, vous l'avez manifestée comme moi et d'autres dans ce dossier.

La Région wallonne a-t-elle désigné ses représentants ? Évidemment, avant de donner la leçon à d'autres – je sais vous venez d'arriver – vous devez, et très vite, soit dans votre cabinet, soit dans la cellule – créée auprès de la Région wallonne – de suivi du programme d'investissement de la SNCB, trouver les personnes habilitées pour nous représenter. Cela ne devrait pas causer de problèmes.

Ensuite, les autres gouvernements ont-ils à leur tour – le Gouvernement flamand vient de s'installer, mais le Gouvernement bruxellois date de quelques mois – désigné leurs représentants et, à défaut, êtes-vous prêts à les presser, les inviter, les convaincre de désigner au plus tôt leurs représentants ?

Ce qui m'amène à la troisième question – qui est importante – qui concerne à la fois les travaux et la tarification.

Sur la tarification, c'est la zone unitarifaire que je veux évoquer. Vous savez que deux périmètres ont été abordés : un périmètre plus restreint, c'est déjà bien, mais également un périmètre beaucoup plus large qui est fondamental pour les Brabançons wallons. Mme de Coster-Bauchau n'aurait pas dit autre chose et je vois M. Legasse qui remet ses lunettes ou qui les enlève, c'est selon, pour appuyer mon propos. Nous sommes très demandeurs pour que cette zone unitarifaire concerne les Brabançons wallons qui sont des clients en nombre et en importance considérable pour le RER.

Dès lors, si nous voulons à la fois réussir cette opération, il faut qu'il y ait une grille tarifaire qui soit, me semble-t-il, d'un périmètre plus large.

D'autre part, c'est la reprise des travaux. Lorsque j'évoque « reprise des travaux », d'emblée nous savons qu'il faut qu'il y ait un permis. On discute beaucoup de permis pour d'autres aspects de communication ces derniers temps, mais ici je crois savoir qu'il y a encore eu – et c'est un peu surprenant – des difficultés à hauteur de Boitsfort puisqu'il y avait ce que l'on appelle une loge de signalisation pour lequel il y a une querelle

d'un riverain et, me semble-t-il, de la commune concernée qui voulait avoir ses apaisements du côté d'Infrabel. Il y aurait aussi des difficultés de Linkebeek.

On donc bien compris que ce comité de pilotage qui est là pour essayer de dénouer les nœuds, mais aussi pour favoriser, accélérer les travaux, devrait se saisir de ces deux dossiers, mais probablement allez-vous nous en dire davantage sur cet aspect-là.

Troisième élément : ce sont les travaux eux-mêmes. On sait qu'il y a deux lignes, qu'il y en a une qui avance plus vite que l'autre, dont les calendriers ne sont pas les mêmes, mais peut-être pourriez-vous nous en dire un peu plus. Je crois savoir que, pour la ligne Ottignies-Bruxelles, on avait prévu, de mémoire, 558 millions d'euros et il en reste encore 277 à dépenser. Probablement, là aussi, pourriez-vous nous en dire davantage ?

Ma conclusion, parce qu'elle est évidemment polémique...

M. le Président. - Je me permets de vous interrompre : votre temps est épuisé.

M. Antoine (cdH). - Rassurez-vous, j'allais y venir. Je vous voyais venir et donc je conclus.

Il faut que la Région wallonne joue son rôle de moteur, de pionnier et de premier ambassadeur de ce RER parce que, si nous n'étions pas là, probablement que nous ne serions pas aussi avancés malgré le considérable retard enregistré.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, je vous remercie pour votre question.

Je souhaite d'emblée vous rassurer. Le prochain comité de pilotage RER est fixé au 22 novembre et mon cabinet y sera représenté.

Le comité de pilotage RER se compose des représentants des cabinets des trois Régions, des administrations régionales – en l'occurrence la Cellule ferroviaire du SPW –, de l'administration fédérale, des opérateurs de transport public – SNCB, OTW, STIB et De Lijn – et d'Infrabel. Il a été effectivement relancé en septembre 2017 et se réunit dorénavant au moins tous les deux mois.

Si le comité de pilotage RER s'est réuni pour la dernière fois le 21 juin dernier, il n'empêche que les travaux au sein des quatre groupes de travail continuent, à savoir :

- Pricing, c'est De Lijn qui pilote ce groupe de travail ;
- Places, ici c'est la STIB qui pilote ;

- Product, la SNCB ;
- Promotion, l'OTW.

Ce comité de pilotage n'est pas un organe où des décisions politiques se prennent puisque celles-ci se prennent, comme vous le savez, au niveau du CEMM sur base des travaux du groupe de travail. Le comité de pilotage RER, lors de sa réunion du 23 novembre 2018, a décidé de proposer au CEMM d'étendre l'intégration tarifaire à Bruxelles et sa périphérie et a proposé de nouveaux tarifs, comme vous l'avez évoqué. À ce stade, le Comité ministériel n'a pas encore pris de décision au niveau de l'avancement des travaux.

La consultation sur le GRUP, *gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan*, le projet flamand pour la ligne 124 Bruxelles-Nivelles est en cours. La décision finale et sa fixation définitive sont prévues en septembre 2020. S'en suivra ensuite la décision sur l'octroi du permis.

Je vous confirme que je serai très attentif à l'ensemble de ces questions. Tout cela va se remettre en route, enfin, de mon point de vue, mais ces groupes suivent leur cours, même s'il y a eu l'un ou l'autre avatar comme vous l'avez signalé. J'espère bien que ce n'est pas de mauvais augure pour la suite, mais, qu'au contraire l'ensemble des parties seront bien présentes et que l'on pourra avancer sur ces différentes questions.

J'entends bien votre préoccupation que je partage au niveau notamment du Brabant wallon. Il est clair que les questions tarifaires sont sur la table depuis longtemps et qu'il est nécessaire d'avancer. Il y a eu une intégration technique que vous avez connue, comme moi aussi, dans des étapes précédentes. Il faut passer maintenant à l'implémentation suivante au niveau tarifaire.

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

M. Antoine (cdH). - Sur trois interrogations fondamentales, je note une évolution positive. C'est le comité de pilotage qui va reprendre ses travaux. Par contre, nous sommes toujours dans l'expectative, M. le Ministre y a fait allusion, depuis longtemps malheureusement sur l'intégration tarifaire.

Je plaide encore pour que le Brabant wallon soit impliqué et concerné.

Troisième élément ne sous-estimons pas, Monsieur le Ministre, les dernières scories, je vais les appeler ainsi ; les intéressés seraient fâchés de m'entendre. Il n'empêche qu'il y a encore aujourd'hui des contestations sur des permis et parfois même soutenues par des localités, Boisfort n'étant pas la dernière. Là je pense que le travail du comité de pilotage et probablement du comité ministériel devra être décisif si l'on veut faire sauter ces bouchons, sinon on ajoutera du retard au retard.

**QUESTION ORALE DE M. LEGASSE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
MATÉRIEL ROULANT DES TEC »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Legasse à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le matériel roulant des TEC ».

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

M. Legasse (PS). - Monsieur le Ministre, je remercie notre collègue, M. Antoine, de m'avoir cité et je l'invite à retirer ses lunettes à son tour pour des questions un peu moins brabançonnnes wallonnes, mais néanmoins importantes.

J'écouterai par ailleurs...

(Réaction d'un intervenant)

D'accord.

J'écouterai par ailleurs avec attention la question de M. Heyvaert qui concerne aussi la mobilité.

En ce qui me concerne, je voulais vous parler du groupe TEC et singulièrement du matériel roulant des TEC.

Il y a quelques jours, le porte-parole du groupe TEC faisait état des lieux du matériel roulant de l'ensemble du groupe.

Nous apprenons ainsi que l'âge moyen d'un bus était de huit ans et quelques semaines et que l'achat de nouveaux bus hybrides en 2018 avait encore fait baisser l'âge moyen.

En effet, depuis quelques années, le groupe TEC a décidé de verdir sa flotte, d'acheter des bus moins polluants. La Déclaration de politique régionale indique à ce sujet, je cite : « Le Gouvernement continuera à développer des transports en commun plus respectueux de l'environnement, à favoriser une flotte de véhicules propres et à optimiser la performance environnementale par passagers transportés ».

On sait que, entre le moment où l'on décide de l'achat de véhicules, où l'on valide le cahier de charges, où l'on reçoit les véhicules, il peut se passer plusieurs mois, voire bien davantage, plusieurs années, parfois.

Avez-vous déjà rencontré les gestionnaires du groupe afin d'établir avec eux les perspectives d'achat des nouveaux bus pour les prochaines années afin d'atteindre les résultats environnementaux que nous nous sommes fixés.

Concernant les bus hybrides mis en circulation ces derniers mois, êtes-vous satisfait de leur performance environnementale ?

Doit-on envisager des solutions différentes pour les bus amenés à faire des grands parcours en zone rurale ou en desserte urbaine ?

Enfin, on se rappellera qu'il y a eu quelques problèmes lors de la mise en service des bus hybrides. En effet, certains bus ont connu des ennuis mécaniques divers et d'autres roulaient finalement exclusivement au diesel, faute de stations de rechargement rapide.

Ces problèmes sont-ils résolus, solutionnés ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Merci, Monsieur le Député, pour votre question. Le TEC a étudié un plan d'investissement sur la durée de l'actuel contrat de service public courant jusque fin 2023. Ce programme est en cours de validation interne et la trajectoire devra également être validée. Il vise à respecter les objectifs climatiques portant sur les émissions de gaz à effet de serre fixés par l'Accord de Paris et par le contrat de service public entre la Wallonie et le TEC, les quotas de véhicules propres et de véhicules à émission nulle imposés par la directive européenne 2019/1161. Pour information, 45 % des nouveaux véhicules achetés à partir du 2 août 2021 devront être des véhicules propres, c'est-à-dire fonctionnant au gaz naturel, au biocarburant, à l'électricité ou à l'hydrogène, dont la moitié devront être des véhicules à émission nulle, donc électriques ou à hydrogène.

La mise en exploitation des bus hybrides se poursuit. En date du 3 octobre 2019, 270 bus sont livrés et les 39 derniers seront livrés avant la fin 2019. La plupart des inévitables maladies de jeunesse ont été traitées avec satisfaction et les points résiduels sont en cours de résolution avec les différents fournisseurs.

Le dernier bilan date d'avril 2019 : 206 bus étaient en service commercial. Ils avaient parcouru ensemble environ 9 millions de kilomètres. Les économies de carburant s'élevaient à 1 250 000 litres et le rejet dans l'atmosphère de 3 300 tonnes de CO₂ a été évité.

Ce constat pourrait cependant être amélioré en agissant notamment sur les axes suivants :

- le paramétrage gérant l'énergie électrique à bord en fonction de la localisation du bus. C'est une fonction que l'on appelle le *geofencing* qui est en cours d'optimisation avec les constructeurs ;
- la généralisation de l'écoconduite, entraînant potentiellement un impact sur les temps de parcours ;
- l'accroissement du nombre de chargeurs rapides pour les bus rechargeables en ligne – à ce jour, 10 stations sont installées et quatre supplémentaires sont planifiées – ;
- l'augmentation du taux d'utilisation de ces chargeurs rapides qui pourraient nécessiter une

revue de l'organisation des horaires de prestations des conducteurs ;

- la gestation du confort pour les passagers qui pourrait permettre d'atteindre un compromis optimal entre le confort et la consommation d'énergie ;
- l'augmentation de la priorité de passage de bus aux carrefours et du nombre de sites propres, plus généralement l'amélioration de la fluidité de circulation des bus.

Il y a donc différents paramètres sur lesquels on peut travailler.

L'adéquation du bus et des lignes desservies est en effet primordiale dans le cas des nouvelles technologies potentiellement affectées de contraintes nouvelles par rapport aux bus diesel traditionnels. Par exemple, l'autonomie d'un bus sur batterie peut s'avérer plus limitée, nécessitant une réorganisation de son utilisation : recharge rapide au terminus, échange de bus au dépôt au cours d'une longue journée, et cetera. De même, un service rural ou interurbain ne conduira pas au même choix technologique qu'un service urbain. C'est pourquoi le plan de travail du TEC – évoqué plus haut – prévoit une analyse fine des conditions d'exploitation des bus livrés à partir de mi-2021.

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

M. Legasse (PS). - Je voudrais remercier M. le Ministre et relire avec attention, si je peux avoir la copie de la réponse, parce qu'il y a un terme que je n'ai pas compris.

**QUESTION ORALE DE MME GROVONIUS À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR
« L'IMPACT D'UN ARRÊT DE LA COUR DE
JUSTICE DE L'UNION EUROPÉENNE SUR LES
PORTS AUTONOMES WALLONS »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Grovonius à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'impact d'un arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne sur les ports autonomes wallons ».

La parole est à Mme Grovonius pour poser sa question.

Mme Grovonius (PS). - Monsieur le Ministre, la Cour de justice de l'Union européenne a rejeté tout récemment l'appel introduit par plusieurs ports autonomes belges contre la décision de la Commission européenne qui les contraint à payer un impôt sur les sociétés. L'exemption fiscale belge contestée par la Commission européenne constitue bien une forme d'aide d'État illégale selon la cour de justice, confirmant ainsi l'analyse faite par la Commission européenne. Cette

décision aura indéniablement un impact sur les ports autonomes wallons, puisque ces derniers seront désormais assujettis à l'impôt des sociétés.

Monsieur le Ministre, j'aimerais vous interroger sur ce point. Comment évaluez-vous l'impact de cette décision sur nos ports autonomes ? Cette décision aura-t-elle un effet rétroactif ou pas ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Madame la Députée, tant l'administration que les ports autonomes sont attentifs à ce dossier depuis plusieurs années. En l'occurrence, le SPW Mobilité et Infrastructures a, comme vous, pris connaissance de la décision du jugement de la Cour de justice de l'Union européenne rendu le 20 septembre dernier. Ce jugement confirme la décision de la Commission européenne du 19 août 2016, qui avait fait l'objet d'un recours – et non d'un appel – introduit par les ports autonomes wallons et la Région, le 27 juillet 2017, rejoint ultérieurement par le port de Bruxelles et l'État fédéral.

L'administration a régulièrement tenu des réunions avec les ports autonomes, le cabinet d'avocats VDE Legal, en charge ce dossier pour les ports autonomes et la Région, et la CIF, la Cellule d'informations financières.

La CIF a réalisé, en mars 2016, une estimation assez sommaire de l'impact de l'application potentielle à cette époque de l'ISOC aux ports.

En décembre 2017, la CIF a affiné cette estimation pour la compléter avec une estimation pour chaque port, spécifiquement pour les exercices d'imposition 2014 à 2017. Par ailleurs, la CIF a également réalisé une estimation en fonction de la réforme de l'ISOC, intervenue en 2018.

De ces notes, il ressort que seul le Port autonome de Liège est potentiellement, compte tenu des hypothèses et du contexte de l'époque – hypothèses sur l'évolution de l'ISOC et informations incomplètes –, significativement touché par l'application de cette mesure. L'impact de l'ISOC pour le Port autonome de Liège oscillerait, selon ces simulations et ces hypothèses, entre 129 000 euros et 307 000 euros, sans tenir compte des éventuelles pertes antérieures et en l'absence de postes en dépenses pour investissement.

La direction des études stratégiques et de la prospective s'applique à obtenir une mise à jour actualisée de ces simulations. Je vous informe qu'une réunion de travail avec le cabinet d'avocats en charge du dossier se tiendra à l'administration tout prochainement, afin d'analyser la décision, rendue le 20 septembre 2019 par la Cour de justice européenne, et d'évaluer l'opportunité d'un appel éventuel du jugement intervenu

ainsi que des solutions à envisager en conséquence de ce jugement.

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

Mme Grovonius (PS). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. On reviendra sur ce dossier ultérieurement.

**QUESTION ORALE DE M. LEGASSE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES
EFFECTIFS ET LES CONDITIONS DE TRAVAIL
DES CHAUFFEURS DES TEC »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Legasse à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les effectifs et les conditions de travail des chauffeurs des TEC ».

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

M. Legasse (PS). - Monsieur le Ministre, il y a quelques jours, nous apprenions que De Lijn, l'homologue néerlandophone, envisageait de rappeler des chauffeurs retraités pour combler leur manque d'effectifs.

J'aurais souhaité savoir quelle était la situation à cet égard chez nous. Le personnel est-il suffisant pour assurer le service et permettre à tous les chauffeurs de prendre leurs congés ? Quelle est la pyramide des âges parmi nos chauffeurs ?

De manière plus générale, quelle est la stratégie du groupe en matière de recrutement ? Beaucoup d'engagements sont-ils prévus au cours des prochains mois ?

La Déclaration de politique régionale est ambitieuse en matière d'augmentation de transport. Avez-vous déjà rencontré les dirigeants de l'OTW à cet égard, afin d'identifier leurs besoins en la matière, singulièrement en matière de ressources humaines ?

Enfin, on sait que conduire un bus est un métier pénible, avec des horaires parfois très compliqués. Quelle est la stratégie du groupe afin d'améliorer les conditions de travail de ces derniers ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, il y a, au sein de l'opérateur de transport de Wallonie, 3 245 conducteurs de bus au 1er octobre 2019 : 1 230 conducteurs pour la direction territoriale de Liège-Verviers ; 678 pour Charleroi ; 585 conducteurs pour Namur-Luxembourg ;

516 conducteurs pour le Hainaut et 236 conducteurs pour le Brabant wallon.

Globalement, les effectifs disponibles répondent aux besoins, c'est-à-dire assurer le service et permettre aux conducteurs de prendre leurs congés. Il convient néanmoins d'y être attentif tout au long de l'année et d'apporter les ajustements nécessaires, le cas échéant ; le moindre écart en termes d'effectifs lié, par exemple, à des incapacités de travail ou à des accidents de travail pouvant entraîner des conséquences sur l'organisation du travail et la prise des congés.

En ce qui concerne le recrutement, ce sont, en moyenne, 150 à 200 conducteurs de bus recrutés chaque année au sein de l'opérateur de Wallonie. Pour l'année 2020, il est prévu d'en recruter un peu plus de 200.

La disponibilité de candidats sur le marché du travail devient cependant, au fil du temps, de plus en plus problématique. Aussi l'OTW a-t-il prévu dans ses axes stratégiques au niveau des ressources humaines un objectif d'amélioration de l'image de marque en tant qu'employeur, en ce compris la valorisation du métier de conducteur. Afin d'améliorer les conditions de travail des conducteurs de bus, l'opérateur de transport de Wallonie a mis en place, dans le cadre de la formation continue de la certification de l'aptitude professionnelle, le CAP, des modules pour sensibiliser à l'hygiène de vie dont notamment un module relatif à la gestion du stress. Enfin, un des objectifs du plan d'entreprise 2019-2023, lequel décline les objectifs figurant au contrat de service public, est clairement orienté sur le bien-être au travail et la satisfaction des collaborateurs.

J'ai effectivement rencontré, la semaine dernière, les responsables du groupe pour un état des lieux général concernant les relations avec l'OTW et le contrat de service public et une première prise de contact. Il est évident que nous aurons de nombreuses réunions ultérieures et je resterai aussi très attentif à cette question.

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

M. Legasse (PS). - Monsieur le Ministre, peut-être ne le saviez-vous pas, mais dans une vie antérieure, j'étais aux ressources humaines du TEC Brabant wallon. En ce qui concerne la formation et notamment le CAP, mais pas uniquement, il est vrai que ce sont des formations longues et particulièrement complexes. Un chauffeur n'est pas opérationnel le lendemain de son engagement quand bien même il aurait encore le permis ad hoc. Il y a encore un autre élément que vous n'avez pas cité et qui me semble des plus important au niveau de ces derniers, c'est la sécurité. Le confort au travail passe également et singulièrement, peut-être avant tout, par leur sécurité. Certes, dans le Brabant wallon, ils n'étaient pas plus exposés qu'ailleurs – sans doute moins –, mais vous savez à quel point l'insécurité est un motif

chez eux, le cas échéant, d'arrêt de travail et pas uniquement pour faire de la grève. Je voulais dès lors attirer votre attention sur le sujet, notamment aussi au regard des sous-traitants et des loueurs, car il y a le personnel qui travaille en régie, mais il y a également le personnel qui travaille sous contrat, par le biais de loueurs.

**QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
PRÉLÈVEMENT KILOMÉTRIQUE ET SON
IMPACT EN MILIEU RURAL »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le prélèvement kilométrique et son impact en milieu rural ».

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

M. Fontaine (PS). - Monsieur le Ministre, depuis 2016, la réforme en matière de fiscalité routière a introduit, dans notre Région, le prélèvement kilométrique où la taxation ne se fait plus par le biais de la possession d'un véhicule poids lourd, mais bien par son utilisation. Cette taxe a pour but de tenir compte des frais d'infrastructures de manière plus équitable pour toutes les Wallonnes et tous les Wallons, de faire participer également les poids lourds immatriculés à l'étranger à l'entretien du réseau, tout en incluant les effets environnementaux. Malheureusement, cette mesure n'a pas été sans conséquence pour l'ensemble des Wallons et des Wallonnes vivant en milieu rural, à proximité des grands axes. En effet, les conducteurs de camions, dans un souci d'éviter cette redevance, utilisent les routes communales – anciennement les provinciales – et maintenant les nationales au lieu des autoroutes. Or, ces routes ne sont pas aussi bien adaptées au passage des poids lourds que nos autoroutes. De plus, le passage répété des camions sur toutes les routes communales entraîne un engorgement de la circulation dans nos localités et dans nos bourgades, sans compter les nuisances sonores et les effets environnementaux ainsi que les dégradations plus rapides de ces routes secondaires n'étant pas au gabarit pour accueillir autant de poids lourds.

Monsieur le Ministre, j'aurais voulu vous poser deux questions : des mesures sont-elles envisagées pour éviter que les poids lourds n'empruntent ces routes secondaires ? Est-il envisagé d'élargir le réseau soumis au prélèvement kilométrique à certaines routes secondaires ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, le suivi et la surveillance du trafic des camions sont constants depuis l'introduction de la redevance kilométrique à charge des camions. De manière globale il n'y a pas eu de report du trafic poids lourds vers le réseau non soumis au péage. Je dis bien « de manière globale ». Il serait surtout souhaitable d'orienter ce trafic autant que possible vers le chemin de fer ou la voie d'eau, sans parler de la nécessité de rendre notre économie circulaire, comme la DPR le prévoit, et donc de réduire aussi les besoins. En attendant, il y a effectivement une quantité assez importante de trafic que nous connaissons et qui n'a pas arrêté de croître. En effet, indépendamment du péage kilométrique, il y a une augmentation générale de ce trafic de camions sur l'ensemble de la Wallonie depuis le début de l'année 2017.

C'est un signe de reprise économique, qui est bénéfique en soi, mais cela a des conséquences en termes de mobilité pour les routes et également en termes d'émissions de gaz à effet de serre.

Pour revenir à votre question, le dernier rapport d'évaluation examinant une dizaine de cas date du dernier mois de mai. Aucune de ces situations n'est liée au péage kilométrique. Ce sont des circonstances locales qui expliquent les plaintes relatives à la circulation des camions, par exemple, une entreprise qui s'est implantée à proximité ou une entreprise qui se développe et augmente son charroi de poids lourds.

Notez que par le passé le réseau soumis à péage a déjà été légèrement adapté en février 2017 et une correction administrative a été prise récemment.

Par ailleurs, face aux diverses plaintes relatives à la N527 dans la région d'Ath et Belœil, des radars tronçons ont été placés, afin d'assurer le respect de la limite de vitesse et, plus généralement, du Code de la route.

Autre situation, de nombreux camions transitent par Pepinster comme liaison entre, d'une part, l'Allemagne et la région de Verviers et, d'autre part, Sprimont et l'autoroute A26-E25 pour rejoindre le sud du pays et le Grand-Duché de Luxembourg.

Une interdiction de circulation des camions de plus de 7,5 tonnes a été instaurée en plein accord avec toutes les autorités locales.

Une signalisation complète et adaptée ainsi qu'un système de contrôle automatique par lecture des plaques d'immatriculation est en cours de déploiement.

Cela fait donc une série de situations qui sont bien suivies, je dirais, précisément à chaque fois.

La Déclaration de politique régionale poursuit cette démarche, en prenant les mesures adéquates lorsqu'une situation anormale est relevée. La Déclaration de politique régionale évoquant également l'analyse du

réseau précis soumis à péage kilométrique pour l'adapter, non pas pour en modifier complètement le périmètre ou l'ampleur, mais plutôt pour éviter les effets pervers, notamment du trafic de fuite.

Soyez bien assuré que le cadre de vie des riverains et de tous les usagers sera une des priorités du Gouvernement en la matière.

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

M. Fontaine (PS). - Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse. J'entends bien que certains endroits de notre belle Wallonie sont soumis à des contrôles plus intensifs, mais je vous engagerai à demander à vos services, ou en tout cas au service ad hoc, de contrôler un peu du côté de la E420 qui est effectivement nouvelle. Je vous assure – cela a été soulevé en conseil communal, ma collègue peut d'ailleurs en attester – qu'un grand nombre de camions qui, afin d'éviter certains tronçons de l'autoroute E420, préféreraient passer par des routes communales. Vous savez que les communes sont en grande difficulté. La Commune de Couvin comporte plus ou moins 400 kilomètres de voiries communales et, en termes d'entretien et de finances, c'est très compliqué. Je ne doute donc pas que d'autres régions soient impactées de la même manière. D'ailleurs, je l'entends bien à votre réponse. J'espère donc que vous allez être attentif et je n'hésiterai pas à revenir vers vous, le cas échéant.

**QUESTION ORALE DE MME GALANT À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES
LIGNES WALLONIA EASY LINE (WEL) »**

**QUESTION ORALE DE MME CASSART-
MAILLEUX À M. HENRY, MINISTRE DU
CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ,
SUR « LE DÉVELOPPEMENT DE LA LIGNE
WALLONIA EASY LINE (WEL) DE LIÈGE-
MARCHE »**

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 Galant, sur « les lignes Wallonia Easy Line (WEL) » ;
- Mme Cassart-Mailleux, sur « le développement de la ligne Wallonia Easy Line (WEL) de Liège-Marche ».

La parole est à Mme Galant pour poser sa question.

Mme Galant (MR). - Monsieur le Ministre, les lignes WEL, Wallonia Easy Line, proposées par le TEC visent à convaincre les automobilistes d'abandonner leur voiture et d'opter pour la solution durable et écologique que représente le transport en commun.

Le service a pour objectif de relier de façon rapide certaines villes en Région wallonne.

Directes, rapides et confortables, ces nouvelles lignes participent à la volonté de l'ancien et de l'actuel Gouvernement wallon d'augmenter, de manière significative, la part modale du bus/tram à l'horizon 2030.

Monsieur le Ministre, à terme, les TEC envisagent-ils donc de mettre en service 40 de ces lignes d'ici 2020 ? Est-ce la volonté du nouveau Gouvernement, donc votre volonté ? Quels sont les résultats des différentes opérations pour l'instant ? Qu'en est-il de ces lignes pour l'avenir ?

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

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Monsieur le Ministre, les lignes WEL, Wallonia Easy Line, circulent sur le réseau TEC depuis fin avril 2019. Parmi celles-ci, la ligne Liège-Marche, qui est une excellente nouvelle pour les navetteurs de les Provinces de Liège et de Luxembourg.

Concrètement, la ligne WEL entre Liège et Marche est assurée le matin et le soir, afin de permettre aux travailleurs, aux étudiants, à toute personne souhaitant se déplacer, de faire un aller-retour au domicile, lieu de travail ou enseignement ou pôle d'enseignement. Avec un nombre limité d'arrêts, cette ligne participe à l'augmentation de la part modale des transports en commun. Bien qu'aucune statistique ne soit encore officielle, il semblerait que peu de travailleurs et d'étudiants se soient laissés tenter, pourtant la ligne WEL est une véritable opportunité pour la Wallonie et pour notre arrondissement de Waremme plus particulièrement.

Quand l'évaluation de ce projet pilote aurait-elle lieu ? Le prix, la demande, la communication, la collaboration, les premiers chiffres officiels quant à la fréquentation de ces lignes sont-ils disponibles ? Si oui, pouvez-vous me les communiquer ?

Par ailleurs, la méconnaissance de cette nouvelle offre étant peut-être à l'origine du faible taux de fréquentation, la Commune de Tinlot avait introduit une demande afin de rendre cette ligne gratuite la Semaine de la Mobilité, c'était du 16 au 22 septembre. Avez-vous déjà pu avoir des informations et voir si l'on peut faire le point par rapport à cette situation de la Semaine de la Mobilité ? À un moment donné, certaines communes se sont aussi mises pour faire la publicité de cette ligne WEL, parce que plus elle sera connue plus elle sera empruntée ; je pense qu'il y avait une méconnaissance.

Je voulais aussi revenir sur notre arrondissement de Huy-Waremme, qui est un arrondissement très rural et où les connexions sont parfois complexes. Dès lors, la ligne rapide entre Liège-Marche est un projet à

multiplier dans notre arrondissement afin d'améliorer la mobilité et les jonctions entre les gares et les différents pôles.

Partant de ce constat, est-il envisageable – on pourra en reparler à un moment donné, vous aurez peut-être une vision globale sur ces lignes WEL sur toute la Région wallonne – que notre arrondissement devienne un projet pilote, un arrondissement pilote par rapport à ces lignes WEL et que l'on puisse les multiplier pour évaluer la manière dont cela fonctionne ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Mesdames les députées, je vous remercie pour vos questions.

Les lignes express de bus WEL ont été mises en place le 29 avril dernier par l'opérateur de transport de Wallonie. Elles correspondent à 6 des 38 lignes structurantes intercommunales express prioritairement identifiées par la Région, par le Gouvernement précédent. Elles sont accessibles aux clients sur réservation, par l'intermédiaire d'une application smartphone et la tarification correspond au prix actuel des lignes Horizon+, titre appliqué sur les actuelles lignes express de l'OTW.

La volonté de la Région est que cette commercialisation converge à terme vers un seul produit unique cohérent sur l'ensemble du territoire wallon. Une évaluation, notamment en termes de tarification et de commercialisation, est en cours au sein de l'OTW. Bien évidemment je suis le premier demandeur ; il s'agit d'une expérience nouvelle qui a suscité différentes questions, mais qui présente un intérêt certain. Les résultats devraient être disponibles prochainement.

En ce qui concerne plus particulièrement la ligne Marche-Liège, une première évaluation de la fréquentation a été effectuée par l'autorité organisatrice du transport, l'AOT, qui est un interlocuteur nouveau pour nous tous, depuis quelque temps, qui intervient entre l'administration en tant que telle et l'organisme du transport, soit deux mois après la mise en service. Après quelques semaines, la ligne Marche-Liège bénéficiait de trois voyageurs en moyenne sur chaque parcours. Une augmentation était attendue à la rentrée académique, traditionnelle période de rupture des habitudes de déplacement.

Afin d'atteindre les objectifs du schéma régional de mobilité qui vise une augmentation de la part modale du bus d'ici 2030, l'offre WEL est une réelle solution, en dehors des zones urbaines pour attirer une nouvelle clientèle ; reste à voir le coût et l'efficacité de cette possible solution, mais qui peut viser les actifs largement sous-représentés dans la fréquentation du transport public régional.

Parmi les possibilités d'extension envisagées au sein de l'arrondissement de Waremme, deux liaisons peuvent être évoquées dans les mois à venir : l'une reliant Huy, Villers-le-Bouillet, Faimés et Waremme, la seconde reliant Waremme, Hannut, Burdinne, Fernelmont et Namur. Tout cela est à confirmer, mais fait partie des lignes qui ont été identifiées précédemment. Le financement régional a été effectivement rendu disponible. C'est à l'OTW désormais d'étudier le tracé, l'horaire par rapport à l'hypothèse de la mise en œuvre de cette ligne.

Malgré ce déploiement, certaines communes ne disposeront pas d'une offre structurante de transports publics. La Région dialoguera dès lors avec chacune d'elles afin de trouver une solution adéquate dans le cadre de la prochaine réunion de l'organe de consultation du bassin de mobilité Liège-Verviers. Cette méthodologie ne définit par conséquent aucun arrondissement pilote en tant que tel ; rien n'est impossible pour l'avenir et nous pouvons certainement réfléchir aux possibilités, à l'offre la plus efficace en termes de lignes, dans ce cadre-ci, dans les autres lignes, mais aussi à d'autres formules de mobilité, puisqu'on sait qu'en milieu rural c'est toujours complexe d'envisager uniquement des lignes fixes avec des lignes de grande taille.

Il peut aussi y avoir d'autres formules complémentaires, mais nous y reviendrons ultérieurement, lorsque j'aurai pu notamment avoir un état des lieux précis de la situation et des initiatives qu'il est possible de prendre dans les prochains mois.

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

Mme Galant (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses. C'est un service et des lignes qui doivent être mieux connus. La communication doit donc être renforcée pour essayer d'inciter les citoyens à emprunter ces nouvelles lignes. Il y a vraiment du potentiel.

Il y a aussi un potentiel à développer entre les communes rurales et les villes importantes. Si je prends l'exemple de ma commune, Jurbise, qui est à côté de Mons, quand on voit le nombre de citoyens qui prennent leur voiture et qui sont soit seuls ou à deux dans la voiture pour aller vers Mons, s'il y avait un plus grand développement de ces lignes, on pourrait peut-être éviter l'engorgement des villes et des voiries communales et régionales. Il y a un potentiel à développer. J'espère que c'est une solution que vous allez suivre et aussi arriver vers le développement de l'intermodalité aux sorties des gares des bus, avec des services supplémentaires pour inciter l'utilisation des transports en commun.

M. le Président. - La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Je remercie M. le Ministre. C'est un dossier dans lequel j'ai toujours cru. Ces lignes express, pour nos zones rurales, c'est une des solutions à préconiser.

Il est clair qu'elles sont peu connues à l'heure actuelle. En faire la publicité, essayer d'avoir une meilleure information avec des publics ciblés tels que les travailleurs, les étudiants, me paraît indispensable.

L'OTW est en train d'évaluer ; c'est très important d'avoir l'évaluation, de voir le taux de fréquentation au mois de septembre par rapport au mois d'avril.

Je prends plus spécifiquement l'arrondissement de Waremme. Vous parlez de deux nouvelles lignes qui vont certainement s'ouvrir, dont le financement est prévu. On suivra le dossier de près.

Je crois que ce sont des projets qui doivent être maintenus et qui doivent encore évoluer, parce que c'est une des solutions efficaces qui pourraient être mises à disposition des travailleurs et des étudiants ou du citoyen lambda afin de désengorger et de trouver des solutions sur la mobilité. Que l'on soit à Huy ou à Namur, le problème de mobilité existe dans toutes les villes à l'heure actuelle et l'on doit vraiment s'orienter vers cela. On est aussi tout à fait conscient, en tant que bourgmestre, que l'on ne va pas augmenter l'offre des TEC dans nos petites communes rurales, où il n'est pas possible d'avoir des bus toutes les demi-heures. Ceci est donc une solution à prôner.

Je reviendrai vers vous par rapport à l'évaluation qui est en cours. Cela me paraît indispensable de voir comment on pourra s'organiser par rapport au prix, par rapport aux horaires et par rapport à une meilleure communication pour que ce soit connu – Mme Galant l'a dit aussi.

Peut-être avoir aussi un contact avec les différentes communes. Nous avons un GAL des Condruses qui travaille beaucoup sur la mobilité. Donc, on a pris option de pouvoir, dans chaque bulletin communal, refaire une information complète à la ligne WEL pour qu'elle puisse être aussi un peu mieux connue du public.

**QUESTION ORALE DE MME NIKOLIC À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA
MISE EN PLACE DES BUS À HAUT NIVEAU DE
SERVICE (BHNS) DANS L'AGGLOMÉRATION
LIÉGEOISE »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Nikolic à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la mise en place des bus à haut niveau de service (BHNS) dans l'agglomération liégeoise ».

La parole est à Mme Nikolic pour poser sa question.

Mme Nikolic (MR). - Monsieur le Ministre, en Wallonie, on a appris par les médias, dans la DPR et par ailleurs, que Charleroi sera la première vitrine du BHNS, le bus à haut niveau de service, avant d'autres implantations dans la région de Mons, mais aussi sur des axes structurants liégeois.

Le calendrier carolo a débuté par les premières consultations de riverains. Les médias nous rapportent aussi que cela ne se passe pas aussi bien que prévu, mais ce n'est pas là le point de ma question. C'est par rapport au timing des travaux proprement dit. Le démarrage du chantier d'aménagement routier est annoncé en 2021 pour une durée de deux à trois ans, avec un début d'exploitation du BHNS en 2024.

Ce dossier interpelle dans les autres villes où le BHNS est annoncé.

Cela ne vous surprendra pas, je viens vous parler de Liège qui me tient particulièrement à cœur. Le délai nécessaire, à savoir au moins trois ans, si je lis bien, cela correspond à peu près à celui du chantier du tram liégeois. À mes yeux, comme aux yeux de nombreux Liégeois, il est grand temps de se pencher sur la réorganisation du réseau de bus et sur les axes sur lesquels ces bus à haut niveau de service pourraient constituer un complément de mobilité idéal à la ligne de tram en fond.

Je ne vais pas revenir en détail, peut-être le ferez-vous, sur les axes BHNS qui ont été identifiés actuellement. De mémoire, il y en a cinq : deux sur des lignes existantes et trois à créer. Ici, l'objectif est de vous dire qu'il est temps d'y penser et de vous demander où en est la réflexion au niveau liégeois. Pouvez-vous faire le point sur les lignes BHNS envisagées et sur quels axes ?

Dans les nouvelles lignées à créer, il avait été évoqué l'alternative à la ligne de tram Ans-Fléron par des bus à haut niveau de service : une ligne vers Ans, une ligne vers Fléron. L'alternative du tram est-elle complètement abandonnée ? Seuls les BHNS sont-ils actuellement envisagés ? Comment envisagez-vous le timing, le déploiement dans le temps de ces BHNS en région liégeoise ? À quel horizon peut-on espérer voir ces lignes en exploitation à Liège ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Madame la Députée, je vous remercie pour votre question.

Le Plan urbain de mobilité de l'agglomération liégeoise, adopté par le Gouvernement wallon le 16 mai dernier, prévoit la création de cinq axes BHNS, effectivement :

- entre la place Saint-Lambert et Fléron ;
- entre la gare des Guillemins et le domaine du Sart Tilman ;
- entre la place de la République française et Chênée via Grétry ;
- entre la place Saint-Lambert et la gare d'Ans en passant par Saint-Nicolas et le CHC ;
- entre la place de la République française et le domaine du Sart Tilman par la rive droite de la Meuse.

Des études tactiques et opérationnelles sont en cours de réalisation en partenariat entre l'autorité organisatrice du transport et l'OTW. Celles-ci devraient être finalisées d'ici début 2020 et permettront d'affiner les orientations du PUM et d'étudier leur déploiement opérationnel.

Conjointement à ces études, une planification plus précise en termes de travaux d'infrastructures, d'achat de matériel roulant et de planification de mise en service des lignes sera également définie pour début 2020. L'ambition est de pouvoir échelonner les travaux dans le temps et dans l'espace pour réduire au maximum leurs impacts négatifs sur la mobilité au sein de l'agglomération.

Je pense que vous conviendrez comme moi qu'il y a un certain nombre de chantiers qui coexistent et qui ne facilitent pas la situation dans l'immédiat, même si c'est pour aller vers un mieux dans un second temps.

La volonté est de pouvoir travailler rapidement sur la liaison gare des Guillemins-Domaine du Sart Tilman. En effet, les enjeux de mobilité en transport en commun sur cet axe nécessitent une mise en œuvre rapide.

La « tramification » de l'axe Ans-Fléron n'est pas à l'étude à ce jour. La mise en place de bus à haut niveau de service efficaces, avec des infrastructures dédiées, permet en effet d'offrir une qualité de service aux usagers s'approchant du tram avec des investissements et des coûts d'exploitation nettement inférieurs. Évidemment, on ne parle pas du même nombre de voyageurs transportés, ce qui peut permettre un développement plus important de l'offre de transport en commun dans l'agglomération liégeoise.

Pour le reste, comme vous le savez, il reste encore beaucoup de travail pour réorganiser la mobilité en transports en commun, plus largement d'ailleurs que les transports en commun, autour de l'arrivée du tram. C'est un travail tout à fait nécessaire qui doit être mené. Nous nous y attèlerons au plus vite avec la ville, l'OTW et l'ensemble des acteurs concernés.

C'est en même temps extrêmement enthousiasmant puisque c'est une période où l'on peut redéfinir beaucoup de choses. C'est vrai que maintenant le temps est compté. D'ici l'arrivée du tram, il est temps d'arrêter progressivement des choix et d'organiser la combinaison de ces différents modes de transport.

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

Mme Nikolic (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses.

J'entends bien que je devrai suivre le dossier et revenir vers vous dès début 2020.

J'entends bien aussi que la ligne de tram Ans-Fléron semble abandonnée, mais remplacée par ces bus à haut niveau de service.

Vous avez parlé de priorité de la gare vers le Sart Tilman. Je me permettrai d'insister aussi sur l'importance de la ligne 148 qui rejoint aussi le Sart Tilman, mais via la rive droite, qui est un peu le parent pauvre, puisque le tram est en rive gauche, et où il y a aussi des enjeux de mobilité. J'imagine que, dans le cadre de vos concertations, la SNCB ne sera pas oubliée, puisqu'il y a aussi la réouverture de gares et le Réseau express liégeois qui est en train de se déployer. Tout cela dessine la mobilité de demain. J'y serai attentive et je ne manquerai pas de revenir vers vous.

QUESTION ORALE DE MME NIKOLIC À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES PARTENARIATS ENTRE L'OPÉRATEUR DE TRANSPORT DE WALLONIE (OTW) ET LES COMMUNES POUR L'INSTALLATION DE BOX POUR VÉLOS »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Nikolic à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les partenariats entre l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) et les communes pour l'installation de box pour vélos ».

La parole est à Mme Nikolic pour poser sa question.

Mme Nikolic (MR). - Monsieur le Ministre, en 2018, l'OTW lançait un appel à intérêt auprès des communes pour l'installation de box sécurisés pour vélos. L'idée était de les installer près des lignes de bus, afin que les usagers puissent faire les premiers et derniers kilomètres de leurs déplacements réguliers à vélo, en combinaison avec le bus.

L'accueil a été très positif, mais il me revient que la mise en œuvre est parfois laborieuse, car pour pouvoir prétendre au subside les communes doivent rencontrer un cahier des charges exigeant et qui, en pratique, peut s'avérer difficile à suivre.

C'est, en effet, aux communes que revenait la charge de lancer le marché public tout en gérant les contraintes fixées par l'OTW.

Pouvez-vous nous dire combien de communes ont réagi à cet appel à projets et combien de box seront finalement installés ? Combien le sont déjà ?

Comptez-vous relancer ce projet avec un nouvel appel à candidatures ? Dans l'affirmative, n'est-il pas possible de simplifier les procédures ? Est-ce envisageable que l'OTW définisse son cahier des charges et informe peut-être mieux les communes en amont, voire que l'OTW prenne en charge un achat groupé pour les communes qui le souhaitent ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Madame la Députée, l'initiative de placement ou du remplacement des équipements pour vélos revient principalement aux villes et communes. Depuis 2013, l'OTW a la faculté de subventionner, sous certaines conditions, et via la subvention d'investissement en infrastructure qu'il reçoit de la Wallonie, le placement de tels équipements. Il ne s'agit pas d'un appel à intérêt ponctuel lancé par l'OTW, mais d'une faculté permanente de subventionnement.

Pour concevoir l'infrastructure pour vélos et juger de sa pertinence, les villes et communes ont recours à l'outil d'aide à la décision élaboré par le service Wallonie cyclable du SPW.

Les communes qui souhaitent disposer d'équipements pour vélos à proximité des installations pour autobus peuvent demander la participation financière de l'OTW à concurrence de maximum 80 % du coût de fourniture et de pose de ces équipements. Ces interventions sont limitées pour 80 % du coût moyen d'un équipement similaire. Le coût moyen de chaque équipement est déterminé par l'OTW et est révisé de manière annuelle.

Le design du matériel doit s'harmoniser avec l'environnement et la variété de l'offre est grande, de ce point de vue. Afin de permettre aux villes et communes de choisir le matériel qu'elles jugent le plus adapté à la situation, la solution d'un achat groupé par l'OTW n'a pas été retenue. C'est discutable, mais cela permet en tout cas d'adapter à chaque fois la situation. Les villes et communes élaborent leur cahier des charges et passent les marchés publics de fournitures et d'installation des équipements.

Elles transmettent ensuite les pièces justificatives des marchés publics à l'OTW pour vérification de la conformité du dossier.

Depuis 2014, quatre dossiers ont été transmis à l'OTW ; ce n'est pas beaucoup. Ces derniers englobent du matériel pour 131 emplacements vélos. Les communes concernées sont Chaudfontaine, Charleroi, Liège et Rixensart.

Au départ, la procédure et les critères de sélection des projets étaient trop stricts. Le groupe TEC, en collaboration avec le SPW et le GRACQ, les a simplifiés en 2017.

La procédure est reprise dans le « Guide des bonnes pratiques » édité par l'OTW et transmis à l'ensemble des communes wallonnes en 2014. Le guide mis à jour est téléchargeable via le site web infotec.be.

Je ne manquerai pas de me saisir plus en détail de ce dossier dans les prochaines semaines et mois.

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

Mme Nikolic (MR). - Merci, Monsieur le Ministre. Effectivement, vous avez évoqué un problème de communication et un besoin de simplification. Je me réjouis d'entendre qu'au niveau de la simplification c'est en route.

Il faudra peut-être alors améliorer la communication parce que le fait que ce soit une faculté permanente, cela n'a pas l'air de percoler auprès des communes.

Le fait qu'il n'y ait que quatre dossiers interpelle aussi. Je ne manquerai donc pas de revenir vers vous pour voir comment évolue, positivement j'imagine, ce dossier dans les prochains mois et prochaines années.

QUESTION ORALE DE MME NIKOLIC À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'INFORMATION RELATIVE AUX TRAVAUX DU TRAM DE LIÈGE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Nikolic à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'information relative aux travaux du tram de Liège ».

La parole est à Mme Nikolic pour poser sa question.

Mme Nikolic (MR). - Monsieur le Ministre, on l'a évoqué tout à l'heure, le tram arrive à Liège et il faudrait vivre dans une grotte pour ne pas en avoir entendu parler.

Comme toujours, ce genre de chantier amène son lot de désagréments. À Liège, par rapport aux premières étapes du chantier, on constate : déviations, rues fermées, voiries éventrées. Toutes les villes qui ont réalisé un tel chantier sont passées par là.

Il existe une différence de taille entre ce que j'ai pu observer dans de nombreuses villes, notamment en France, qui menaient de tels chantiers et Liège, c'est au niveau de la communication. Si le site lettram.be reprend bon nombre d'indications utiles – sur le tracé, le phasage, les travaux –, il est encore méconnu du grand

public qui cherche encore désespérément son prédécesseur, keskistram.be.

Des capsules d'information très généraliste sont prévues sur la télévision locale RTC Liège, mais ce ne sont pas forcément là les informations recherchées par le Liégeois bloqué dans les bouchons, que ce soit en voiture ou en bus ; voire en vélo, au point où l'on en est. Ce que le Liégeois veut, c'est savoir quelle rue il peut emprunter et quel itinéraire il doit éviter.

Je rajouterai qu'il est aussi important, quand on construit la mobilité de demain – parce que c'est cela qui se passe à Liège actuellement – que l'on explique aux personnes bloquées dans les bouchons pourquoi elles le sont et que c'est pour un mieux. Je ne dis pas que cela leur fera prendre plus facilement leur mal en patience, mais au moins ils en connaissent la finalité.

Je ne dis pas que rien n'est fait. La maquette d'une rame de tram est actuellement exposée au centre-ville de Liège et il y a des petites *bawetes*, comme on dit chez nous, d'information à gauche et à droite, mais il y a quand même pas mal de couacs.

Les autorités communales apprennent parfois la fermeture d'une voirie ou d'un pont quelques heures avant qu'elle ne soit effective et l'on ne trouve pas beaucoup d'informations dans l'espace public, notamment le long des travaux où l'on pourrait avoir de grands panneaux « Ici, on construit votre mobilité de demain », voilà ce qui se passe, voilà ce qui se trame.

J'en viens aux questions.

Qui est en charge de cette communication ? Ce n'est pas très clair non plus. Est-ce l'OTW, le TEC, Tram'Ardent, la ville ?

Quelles mesures de communication grand public sont prévues aux abords du chantier ? Explorez-vous d'autres pistes ? Je ne pense pas être la première à vous parler de petits couacs de communication.

Qu'en est-il de la Maison du tram ? Avez-vous des statistiques du nombre de visites ? Combien de visiteurs sont déjà passés sur le site letram.be ?

À l'heure actuelle, les réseaux sociaux ne sont-ils pas un outil qu'il faudrait plus utiliser pour fournir de l'information de manière proactive ?

Je me réjouis d'entendre vos réponses.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Madame la Députée, je vais en profiter pour être un peu précis sur toutes les questions que vous posez parce qu'il est vrai que cela rejoint pas mal

d'autres questions et l'on est au cœur de modalités très précises d'information.

Le site letram.be est la pierre angulaire de l'organisation de la communication sur le tram. Il est l'outil le plus complet en matière d'information au public et est mis à jour très régulièrement selon l'actualité depuis son lancement en avril 2019. Il s'articule avec différents outils permettant de poser des questions en ligne ou par téléphone – le numéro de téléphone gratuit 0800.88.022 – ou lors de permanences hebdomadaires sur chantier.

Courant octobre, un nouvel Espace tram sera accessible du mercredi au samedi de 10 heures à 18 heures, rue Cathédrale n° 96. Il sera un lieu d'accueil du public en contact direct avec l'équipe chargée de la communication du tram. Il proposera des supports papiers et digitaux sur les différents aspects du tram, dont l'information des chantiers par tronçon et l'actualité du tram.

Pour rester informé, chacun peut s'abonner à une newsletter sur le site de la Ville de Liège et recevoir les informations relatives aux travaux du tram par SMS ou par courriel.

Pour les déviations des lignes TEC, le site infotec.be et le numéro de téléphone 04.361.44.94 permettent d'être tenu au courant des changements. L'abonnement à une newsletter est aussi possible.

Effectivement, le site letram.be reprend des données d'ordre général présentant en détail le projet de tram – son fonctionnement futur, la politique globale de mobilité, les aménagements, le matériel roulant, l'organisation générale des travaux, la sécurité avec un dépliant spécifique – et reprend tous les moyens d'information précités.

Ce site est aussi en lien avec l'actualité : une rubrique annonce le démarrage de chantiers, les travaux en cours, les mesures de circulation, les déviations pour les autos et les bus, l'organisation de réunions d'information par quartier et tout évènement lié à ce vaste chantier, comme la présentation de la maquette aux Liégeois du 5 au 13 octobre.

Chaque fois qu'une réunion d'information est organisée dans un quartier en préalable au démarrage d'un chantier, outre le fait de présenter la situation future et les bénéfices pour la ville, cela permet d'annoncer dans le détail les mesures spécifiques par chantier en matière de circulation automobile, piétonne, cycliste et TEC, de stationnement, d'accessibilité aux habitations, entreprises ou commerces.

Tram'Ardent, qui est en charge de cette information sur chantier, organise des réunions spécifiques avec les entreprises ou les commerces sur des questions précises, comme les accès, notamment les livraisons ou le retrait de marchandises.

Les documents de présentation de la situation future et du déroulement du chantier par tronçon et par phase sont chaque fois mis en ligne sur le site après la réunion pour être accessibles à tous. L'affichage de cette information sur chantier étant peu aisée parce que sujette à des adaptations régulières, l'information est accessible via les outils précités en ligne ou en toute boîte.

Le site est aussi nourri par les questions des Liégeois, il est donc interactif. Une rubrique des questions fréquemment posées, qui reprend ces questions soit précises soit d'intérêt général, publie la réponse associée pour informer le plus grand nombre.

Depuis sa mise en œuvre au mois d'avril, plus de 80 000 vues ont été comptabilisées sur ce site.

Avant de communiquer toute information au public et d'autoriser l'ouverture d'un chantier, l'ensemble des dispositions à prendre en termes d'information, d'affichage, de signalisation, de circulation et d'accessibilité sont proposées par Tram'Ardent, selon son cahier des charges et son programme de communication. Elles sont validées par la ville et par l'OTW selon leurs responsabilités spécifiques. La ville, par exemple, pour les autorisations de police, l'OTW en tant que donneur d'ordre pour la conformité par rapport au cahier des charges, au permis et aux plans, sans oublier le SPW pour les routes régionales.

Pour répondre à la question, les autorités communales sont donc associées étroitement au processus décisionnel, peut-être parfois complexe mais nécessaire pour garantir la bonne fin de ces chantiers.

Enfin, la collaboration avec RTC permet d'aborder tout sujet d'intérêt en lien avec le chantier du tram. Ce sont des capsules hebdomadaires de six minutes qui sont en phase avec l'actualité dans la mesure du possible, mais qui ne sont pas des instantanés comme dans un journal télévisé. Les thèmes sont définis en concertation avec la ville, le TEC et Tram'Ardent. Ils traitent des avancées du chantier, des implications sur la vie des Liégeois, de l'agenda des travaux, des questions récurrentes des Liégeois, de l'information, de la sécurité, des métiers du chantier, des retombées économiques, et cetera, soit de tout sujet d'intérêt général.

L'OTW a aussi mis en place une gestion des réseaux sociaux. Le tram fait partie des thèmes qui y sont traités.

Vous voyez, Madame la Députée, qu'il y a un grand nombre de dispositifs. Évidemment, on en a fait le relevé et je vous le transmets. Je n'ai pas pu moi-même encore analyser en détail tous les éléments. Peut-être y a-t-il des choses à améliorer, sans doute, ou des choses trop complexes. Il faut bien admettre que c'est un chantier aussi très complexe à gérer et surtout mouvant dans le temps, qui nécessite toute une série de procédures et de concertation. Il est probable que ce ne

sera jamais tout à fait satisfaisant, parce qu'il y aura toujours quand même des désagréments du chantier et une certaine complexité de concerter puis d'informer tout le monde. Voilà l'état des lieux des différents outils disponibles.

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

Mme Nikolic (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse très complète, dont je me réjouis d'avoir la copie par écrit, parce que je n'ai pas pu prendre note de tout, tellement il y avait de l'information.

Je note du positif. Les réunions d'information par quartier, ce sera vraiment de nature à apporter des réponses concrètes aux habitants liégeois par rapport à leur quartier, mais sur le chantier en général.

Vous avez listé toute une série d'outils – le tram.be comme pierre angulaire, l'espace tram, les newsletters – mais qui à chaque fois demandent une proactivité du public. Or, c'est la nature humaine, peut-être encore plus la nature liégeoise, d'être un peu passif, puis de râler parce que l'information n'est pas venue jusqu'à nous. Comment monter dans ce tram de la communication ? Vous l'avez dit, des communications ciblées vers des publics spécifiques, je me réjouis aussi d'entendre que c'est le cas, notamment vis-à-vis des commerçants qui vont souffrir – on sait que c'est pour un mieux – dans un premier temps.

Maintenant, comme vous l'avez dit, la concertation existe, mais elle est manifestement perfectible. Elle peut être améliorée, au niveau de la communication aussi.

Je me permets vraiment d'insister sur ce que j'ai dit dans l'énoncé de ma question. Ce que l'on voit souvent dans les villes qui se lancent dans des chantiers exceptionnels – je vous rejoins complètement là-dessus –, ce sont aussi des mesures de communication exceptionnelles plus ancrées dans la ville, et donc pourquoi pas des palissades le long du tracé avec une information de base et surtout une information vers tous ces outils qui existent. Parce que le numéro 0800 que vous évoquez, énormément de Liégeois, dont je fais partie, l'ignoraient jusqu'à ma question d'aujourd'hui.

Je vous remercie. Nous aurons certainement l'occasion d'en parler vu le caractère exceptionnel et long du chantier.

**QUESTION ORALE DE M. FLORENT À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
SCHÉMA STRATÉGIQUE DE MOBILITÉ
TRANSFRONTALIÈRE (SMOT) »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Florent à M. Henry, Ministre du

Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le Schéma stratégique de mobilité transfrontalière (SMOT) ».

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

M. Florent (Ecolo). - Monsieur le Ministre, en juin 2015, cela fait donc quatre ans, la Wallonie et le Grand-Duché de Luxembourg signaient conjointement le SMOT, le Schéma stratégique de mobilité, pour premièrement inventorier les études existantes dans le domaine de la mobilité, ensuite définir un schéma stratégique pour la mobilité transfrontalière et, enfin et surtout, pour élaborer et prioriser un ensemble de mesures à mettre en place sur le terrain.

Force est de constater que du côté grand-ducal on a remarquablement avancé ces dernières années dans des projets d'infrastructure pour une mobilité verte : nouvelles dessertes ferroviaires, un nouveau tram, un funiculaire pour desservir la gare de Pfaffenthal, la création de nouvelles voies en gare de Luxembourg et même une autoroute pour vélos.

Côté belge, rien. Deux ou trois dossiers étaient prévus dans le SMOT, qui sont restés dans les limbes, dont le *park and ride* de Stockem, en banlieue d'Arlon.

Il était en effet question de réaliser ce *park and ride* sur le parking des anciens ateliers de la SNCB et cela devait être finalisé en 2019, cette année donc. Rien n'a été fait.

Le but était d'installer une nouvelle ligne ferroviaire et également un nouveau dépôt de bus TEC à proximité pour créer ensuite des liaisons par bus et surtout une liaison de train qui aurait permis à plus de 3 000 usagers de rejoindre le Grand-Duché via des lignes express.

Je dois préciser que chaque jour 48 880 frontaliers belges traversent la frontière principalement en voiture. On imagine donc les perspectives en matière de réduction d'émissions de gaz à effet de serre : cela représenterait de favoriser des liaisons ferroviaires.

Monsieur le Ministre, avez-vous l'intention de renouer le contact avec le ministre luxembourgeois de la Mobilité et surtout avec les opérateurs belges et les autorités compétentes pour relancer ces projets essentiels de la mobilité verte ?

Quelles perspectives voyez-vous pour améliorer le quotidien des navetteurs et notre bilan carbone ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, en 2013, j'ai eu l'occasion de lancer le marché relatif au SMOT ; c'est donc un sujet que je connais.

L'étude a été bouclée en 2015 et une liste de mesures a été élaborée.

La mobilité dans la zone transfrontalière polarisée par le bipôle Luxembourg-Esch-sur-Alzette/Belval est déséquilibrée. La grande dispersion de l'habitat du côté wallon rend difficile l'organisation d'une offre de transport collectif par bus. En 2016, les autorités luxembourgeoises ont lancé plusieurs lignes de bus au départ de la Belgique ; la plupart n'ont pas trouvé leur clientèle et ont été abandonnées, à l'exception de la ligne St-Vith-Troisvierges.

Le ministre de la Mobilité sortant a lancé une expérience de bande de covoiturage sur l'autoroute entre Arlon et la frontière qui, à ce jour, n'est pas prolongée au Grand-Duché.

Dans ces conditions, les actions les plus efficaces pour encourager une mobilité plus durable reposent principalement sur le rail, qui est de compétence fédérale.

Un tarif transfrontalier ferroviaire meilleur marché a été mis en œuvre, mais de nombreuses difficultés subsistent.

La Wallonie a toujours estimé que la liaison ferroviaire Bruxelles-Luxembourg jouait un rôle crucial dans la desserte de son territoire, mais également à l'international. C'est ainsi qu'en 2005 le Gouvernement wallon décidait d'apporter un financement pour accélérer les travaux de mise à 160 kilomètres par heure. La fin de ces travaux était prévue en 2013. Malheureusement, Infrabel annonce désormais une finalisation des travaux pour 2027.

La Wallonie assiste ainsi par voie de conséquence à une baisse continue de la fréquentation sur cet axe suite à l'allongement des temps de parcours et à la non-fiabilité du service.

L'analyse menée par la Cellule ferroviaire de l'administration régionale met aussi en exergue l'importance, dans ces conditions, d'orienter le stationnement actuel des parkings en gare d'Arlon. Cette gare dispose en effet d'une offre train attractive. Avec un temps de parcours de 21 minutes en train, le train est concurrentiel à la voiture. Il ressort cependant que le parking SNCB est saturé, mais que 50 % des automobilistes garés habitent dans les deux kilomètres autour de la gare.

Ensuite, il est important de rappeler que l'objectif premier d'un *park and ride* est de favoriser un transfert de la voiture individuelle vers le train. Il s'agit donc aussi de jouer sur le comportement des usagers. En juillet dernier, le Gouvernement wallon a à nouveau décidé de mettre l'axe 3 dans les projets prioritaires de la Région et d'y affecter éventuellement un nouveau financement pour accélérer la fin des travaux. Le *park*

and ride de Viville est également repris dans les projets prioritaires de la Région.

Dans le respect de ces décisions et en attendant la fin des travaux sur l'axe 3, je m'attèlerai à rendre la gare d'Arlon plus attractive pour les modes actifs, pour ce qui concerne les compétences de mon ressort, et je reprendrai les discussions avec les autorités compétentes pour relancer les projets essentiels à une mobilité plus verte.

Pour revenir à votre question, j'entends entretenir de bons contacts avec nos amis luxembourgeois. Pas plus tard que mercredi passé, je me suis d'ailleurs rendu à leur invitation à Luxembourg pour la présentation d'une étude approfondie, commandée de manière commune entre la Wallonie et le Grand-Duché de Luxembourg, dans le cadre aussi de la Grande Région, sur les attentes de la population en matière de mobilité, surtout pour le futur, en essayant d'avoir une approche un peu plus nouvelle d'imagination de la manière de répondre à ces attentes pour le futur en fonction notamment des évolutions technologiques et élaborer les solutions les plus efficaces.

Nous ne manquerons donc pas de réaborder ce dossier dans les prochaines années, même déjà dans les prochains mois.

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

M. Florent (Ecolo). - Merci, Monsieur le Ministre, pour toutes ces réponses. J'entends agréablement que le *park and ride* de Viville-Stockem reste une priorité pour la Wallonie. Vous l'avez dit, concernant les retards sur les travaux sur cette ligne, on passe de 2013 à 2027, cela donne aussi une idée du calvaire que les navetteurs vivent depuis de nombreuses années pour se rendre au Grand-Duché de Luxembourg. Ces retards pris dans les différents projets côté belge – j'insiste sur le côté belge – handicapent fortement les perspectives d'emploi.

Aujourd'hui, il faut savoir que le Grand-Duché de Luxembourg continue son développement et des frontaliers, principalement, c'est la France qui se taille la part du lion parmi l'emploi grand-ducal. Ajouter davantage de frontaliers sur les routes, c'est techniquement impossible ; on est à saturation. De toute façon, ce n'est enviable dans aucun aspect. Du côté climatique, on a tous bien compris que c'était une voie sans issue.

La seule solution que l'on ait actuellement, ce sera la coopération à la fois avec les autorités grand-ducales, mais aussi avec les différents niveaux de pouvoir de la lasagne institutionnelle belge pour permettre que ces projets, qui sont utiles et directement nécessaires par les frontaliers, puissent voir le jour dans les meilleurs délais.

On restera très attentifs sur ces différents dossiers.

QUESTION ORALE DE M. BIERIN À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE PROJET DE TÉLÉPHÉRIQUE ENTRE LE CENTRE DE LIÈGE ET LE QUARTIER SAINTE- WALBURGE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bierin à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le projet de téléphérique entre le centre de Liège et le quartier Sainte-Walburge ».

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

M. Bierin (Ecolo). - Chers collègues, je tiens d'abord à réagir aux propos de Mme Nikolic. Je ne peux pas la laisser dire que la nature des Liégeois serait soi-disant passive.

(Réaction de Mme Nikolic)

Monsieur le Ministre, maintenant que cette remarque a été faite, on a pu constater à de nombreuses reprises que la législature qui commence est placée sous le signe du climat. On voit que l'accord de gouvernement prévoit notamment un transfert modal important en termes de mobilité.

La Déclaration de politique régionale indique notamment que : « le Gouvernement investira massivement dans les transports publics, à la fois via les lignes classiques et des solutions innovantes. Il s'engage, en priorité, à augmenter l'offre, tant en zone urbaine que rurale et à l'améliorer en termes de qualité et de capacité. »

De plus, la DPR ajoute que : « le Gouvernement continuera à développer des transports en commun plus respectueux de l'environnement, à favoriser une flotte de véhicules propres et à optimiser la performance environnementale par passager transporté. »

Dans cet esprit, on voit que le Plan stratégique transversal de la Ville de Liège, qui a été présenté en conseil communal le lundi 30 septembre, prévoit la réalisation d'un téléphérique entre le centre-ville, plus précisément l'esplanade Saint-Georges, et le faubourg Sainte-Walburge, c'est-à-dire plus précisément l'hôpital de la Citadelle. Ce projet permettrait de relier ces lieux de façon rapide et confortable, de répondre en partie aux problèmes de mobilité du quartier Sainte-Walburge, de faciliter l'accès à l'hôpital de la Citadelle, surtout quand on sait qu'une majorité de patients provient du centre-ville, et d'accroître l'attrait touristique de la ville.

On voit, comme j'ai pu le citer dans les exemples pris de la DPR, que ce mode de transport correspond également parfaitement à ces objectifs en matière de performance environnementale.

Ce projet avait déjà été étudié à votre demande lors de votre premier mandat de ministre. Une nouvelle étude réalisée à la demande du ministre Prévot évaluait le projet à 15 millions d'euros. Si l'on compare des projets similaires à l'étranger, c'est une évaluation prudente. Cela pourrait même coûter significativement moins cher.

Comment analysez-vous ce projet de la Ville de Liège ?

Un partenariat avec l'OTW, ou avec d'autres structures régionales, et un soutien régional sont-ils envisageables ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, je vous remercie pour votre question.

Je salue l'ambition de la Ville de Liège lorsqu'elle souhaite développer une offre alternative à la voiture individuelle dans un objectif de mobilité plus durable. Il est clair que, sur ce plan, il reste beaucoup à faire, à Liège comme ailleurs.

Cet objectif coïncide en effet avec l'objectif clairement affiché dans la DPR de développer ces alternatives. Il ne faut, a priori, certainement rejeter aucune nouvelle initiative concourant à cet objectif.

Pour toute initiative, il faut toutefois évaluer quelles sont les meilleures solutions au regard des critères sociaux, économiques et environnementaux. À cet égard, et particulièrement dans le cas d'un téléphérique, il faut non seulement envisager les coûts d'investissement, mais aussi les coûts d'exploitation qui peuvent aussi se révéler être importants. C'est la même chose si l'on envisage d'autres types de navettes par bus ou par bateau, par exemple, comme cela a été le cas à d'autres moments.

Il va de soi que si la ville s'engage dans cette réflexion, je m'engage également à y prendre part et à solliciter l'OTW pour son aide dans l'examen de l'opportunité de développer une nouvelle offre de transport telle que celle-là.

Par ailleurs, comme indiqué dans le PUM, des réflexions sont en cours afin d'assurer une liaison à haut débit et rapide entre la Meuse et la Citadelle, le CHR. Elles doivent être approfondies dans la cohérence du réseau structurant liégeois.

Je ne manquerai donc pas de me saisir plus en profondeur du dossier, ce que je n'ai pas encore pu faire à ce stade de la législature. Il est clair que c'est une idée tout à fait sympathique, mais il faut la confronter à l'examen à la fois des questions techniques et des questions de nombre de voyageurs transportés par

rapport aux besoins, et de coûts, à la fois de l'investissement et de l'exploitation. C'est que nous ferons dès que ce sera possible, dans les prochaines semaines et prochains mois.

Je ne doute pas que nous en reparlerons très prochainement.

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

M. Bierin (Ecolo). - J'allais faire la même conclusion, c'est-à-dire que, comme beaucoup de questions posées à ce stade, on aura l'occasion d'y revenir dans les mois et les années qui viennent.

QUESTION ORALE DE MME MATHIEUX À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE DÉPLOIEMENT DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET À CARBURANTS ALTERNATIFS EN WALLONIE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Mathieux à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le déploiement des véhicules électriques et à carburants alternatifs en Wallonie ».

La parole est à Mme Mathieux pour poser sa question.

Mme Mathieux (MR). - Monsieur le Ministre, ma question concerne le développement rapide de la production d'électricité d'origine renouvelable, et ce, pour tous les usages de l'électricité et plus particulièrement pour les nouveaux usages tels que les véhicules électriques.

Poursuivez-vous ce développement ? Je suppose que oui.

Il en va de même pour les infrastructures de carburants alternatifs telles que les bornes de rechargement des véhicules électriques, le déploiement de stations au gaz naturel liquéfié et comprimé ainsi que les solutions de mobilité liées à l'hydrogène.

Quelle stratégie comptez-vous adopter pour promouvoir ce type de mobilité ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Madame la Députée, je vous remercie pour votre question.

La SOFICO a la gestion des aires autoroutières dont une partie peut et a été concédée. Les aires sont réparties en catégories et seule une partie d'entre elles –

les aires de type 1 et 2 – autorisent la distribution de carburants.

Une vingtaine d'aires distribuent du carburant pour les véhicules légers et les poids lourds.

Lors du renouvellement de chaque concession, la SOFICO exige que soient installées un certain nombre de bornes de recharge électrique.

Additionnellement, la plupart des concessionnaires ont pris l'initiative d'installer des bornes électriques au-delà des exigences stipulées dans les cahiers des charges historiques. À très brève échéance, l'ensemble des aires autoroutières de type 1 et 2 devraient être équipées de bornes de recharge électrique.

Notons la fréquentation mitigée actuelle qui s'explique à la fois par le faible taux de véhicules électriques sur nos routes et peut-être aussi parce qu'il faut le temps qu'il y ait suffisamment de bornes pour que les utilisateurs soient rassurés sur le fait qu'ils vont en trouver une.

À propos du SNG, la difficulté réside dans le fait que les réseaux gaziers sont très souvent très éloignés des aires autoroutières. Ce phénomène est accentué par la faiblesse du réseau au sud du sillon Sambre et Meuse, et cela contrairement à un réseau dense au nord du pays. Pour rappel, la SOFICO a étudié les possibilités en concertation avec ORES. Il s'avère que deux sites disposent d'un réseau à distance raisonnable, à savoir les aires de Saint-Ghislain et de Bierges.

Concernant ce dernier site, le concessionnaire se propose d'équiper les aires de Bierges de stations CNG et les travaux du renouvellement des infrastructures devraient débiter au printemps prochain. Les permis ont été obtenus. Par ailleurs, un déploiement voit le jour au-delà des aires autoroutières.

Enfin, en ce qui concerne le LNG, aucune aire n'est actuellement équipée de ces stations essentiellement destinées à l'usage des poids lourds. La SOFICO observe le développement de ce type de carburant au même titre que pour l'hydrogène, soit évidemment différents vecteurs, différents créneaux qui sont en cours de développement, mais où parfois différentes questions se posent encore.

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

Mme Mathieux (MR). - Merci, Monsieur le Ministre.

QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA BUDGÉTISATION DE LA GRATUITÉ PARTIELLE DE L'USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS »

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 budgétisation de la gratuité partielle de l'usage des transports publics ».

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

M. Matagne (cdH). - Monsieur le Ministre, il s'agit d'une des réformes les plus symboliques de ce nouveau Gouvernement. La DPR stipule que vous mettrez progressivement en œuvre la gratuité des transports en commun pour les moins de 25 ans, les plus de 65 ans et les publics précarisés.

À ce stade, nous n'avons pas encore eu de chiffres officiels. Tous ceux que l'on connaît, c'est via la presse. On peut suivre les statistiques d'utilisation des transports en commun via notamment l'OTW, dont on a déjà beaucoup parlé aujourd'hui. Là, on constate que les moins de 19 ans représentent 38 % des abonnements ; les moins de 35 ans 65 % et les plus de 65 ans, 18 %. Ce qui, additionné, représente une très grande partie des abonnés.

Dans l'attente de découvrir le budget pour la législature en cours, notamment consacré aux transports en commun – que nous souhaitons tous voir valorisé, mais ce ne sera pas simple – j'aimerais savoir quel est le coût de la mesure annuelle, à savoir pour la gratuité moins de 25 ans, plus de 65 ans et pour le public précarisé. Comment va se faire sa mise en œuvre et quand cette mise en œuvre sera faite, directement ou progressivement ? Pouvez nous apporter des précisions quant à la définition du public précarisé ? Enfin, cette gratuité inclura-t-elle les transports scolaires ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, la Déclaration de politique régionale prévoit effectivement la mise en œuvre progressive de la gratuité pour les moins de 25 ans, les plus de 65 ans et les publics précarisés. Vous entendez bien que, derrière cet intitulé, il reste toute une série de précisions et de modalités qui ne sont pas encore arrêtées, je ne peux donc pas répondre à toutes vos questions de ce point de vue. Le dossier va être étudié par le Gouvernement, l'administration avec l'OTW et une mise en œuvre sera élaborée sur cette base.

Quoi qu'il en soit, le principe de gratuité sera mis en œuvre progressivement d'ici la fin de la législature,

sachant que le coût total est estimé à un montant de 29 millions d'euros annuels. Nous allons mettre en œuvre cette gratuité progressivement à partir de 2020, pour ne pas avoir le coût plein annuel directement en 2020, mais bien progressivement d'ici la fin de la législature. Cette mesure est à l'analyse pour le moment dans le cadre des travaux préliminaires au conclave budgétaire notamment, puisque dans les toutes prochaines semaines, le Gouvernement devra adopter son budget 2020 et vous le proposer.

L'OTW a réalisé diverses estimations de coût des données des cartes MOBIB. Concrètement l'OTW a pris en considération la perte de recettes ainsi que l'augmentation du nombre de passagers, estimée à 20 %. Puisque, quand on change des tarifs, surtout de manière aussi importante, il y a un impact, et c'est bien le but en termes de fréquentation, que l'on peut observer dans les villes où la gratuité a été introduite. À elle seule, la gratuité pour les plus de 65 ans est estimée à 3,6 millions d'euros par an, puisqu'il s'agit de remplacer une cotisation forfaitaire. Pour les jeunes de 12 à 24 ans, diverses pistes sont à l'étude.

Enfin, d'un point de vue technique, la gratuité sera assortie à l'obligation de détenir une carte MOBIB nominative afin de pouvoir vérifier l'âge des voyageurs et aussi avoir des données statistiques très précises concernant l'utilisation des modes de transport. La gratuité ne sera pas appliquée pour la vente de dépannage sur le bus, puisqu'il s'agit évidemment de rester efficace et de ne pas avoir des pertes de temps intempestives ni pour les tickets sans contact ou pour les autres titres MOBIB Basic.

Monsieur le Député, il est évident que l'on n'en est qu'aux prémices et que c'est une réforme qui doit être élaborée dans ses modalités.

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

M. Matagne (cdH). - Monsieur le Ministre, j'apprécie beaucoup le fait que l'on envisage de travailler sur des données statistiques pour améliorer ces transports en commun.

Néanmoins, à ce stade, vous comprendrez que je reste relativement sceptique quant au développement de cette mesure puisque, à ce stade, il n'y a toujours pas de budget fixe ; vous parlez de précisions et de modalités qui ne sont pas encore arrêtées, notamment pour le public précarisé. J'espère que vous ne ferez pas la balance de vos budgets pour cette catégorie de la population.

QUESTION ORALE DE MME GOFFINET À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA VIGNETTE AUTOMOBILE »

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

La parole est à Mme Goffinet pour poser sa question.

Mme Goffinet (cdH). - Monsieur le Ministre, comme vous le savez, l'accord de gouvernement s'est enfin dégagé en Flandre. Dans cet accord, il semble que la possibilité d'instaurer la taxe kilométrique soit définitivement abandonnée par la nouvelle majorité flamande.

Ne faudrait-il pas saisir la balle au bond pour discuter de l'instauration d'une vignette interrégionale ? Je rappelle que la Cour de justice de l'Union européenne a rendu un arrêt important, le 18 juin dernier, dans lequel elle confirme que, sous certaines conditions de non-discrimination et d'égalité de traitement, le principe d'une vignette restait conforme au droit de l'Union.

Je rappelle que l'instauration d'une vignette permettrait de faire contribuer les automobilistes étrangers au financement des routes wallonnes. Ils empruntent nos routes, les dégradent sans compenser l'usage.

J'ai pu lire dans la presse que vous alliez rencontrer les autres Régions. Une rencontre est-elle programmée, notamment avec votre homologue flamand, mais aussi avec la Région, pour discuter éventuellement de l'instauration d'une vignette interrégionale qui ferait justement contribuer les étrangers au financement des routes wallonnes ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Madame la Députée, je vous remercie pour votre question.

En effet, l'accord du Gouvernement flamand, pour cette législature, ne prévoit pas d'instaurer un péage kilométrique pour les voitures. Celui-ci prévoit par contre le principe de neutralité fiscale globale. L'instauration d'une vignette immatérielle, c'est-à-dire un péage, la durée d'utilisation ou droit d'usage permet différents avantages, mais comporte aussi différents éléments sur lesquels il n'est pas évident de créer le consensus.

La Région bruxelloise a, de son côté, décidé d'envisager un tel mécanisme et annoncé des initiatives à ce sujet.

Pour ce qui concerne la Wallonie, il y a essentiellement deux voies qui ont été choisies par la coalition majoritaire, qui se retrouvent dans la Déclaration de politique régionale :

- premièrement, la révision de la taxation de circulation et de mise en circulation ;
- deuxièmement, le développement d'une offre alternative à la voiture, c'est-à-dire transports en commun, mode doux, axant principalement sur le fait qu'il fallait créer l'offre, de manière visible et suffisante, pour que le transfert modal puisse se concrétiser.

La question de la vignette n'est pour l'instant pas à l'ordre du jour. Il va sans dire qu'une concertation aura lieu entre les trois Régions, parce qu'il y a une compétence régionale, mais en même temps les frontières de nos Régions sont tellement imbriquées et les flux de voyageurs sont tellement importants entre les Régions qu'il est difficile d'imaginer de prendre des décisions dans une des Régions sans non seulement une concertation, mais sans intégration la meilleure possible entre les différents systèmes.

C'est un fait, les Régions ont, dans le cadre de leurs compétences, à leur installation, choisi des voies différentes. Il y a clairement l'objectif, en tout cas affirmé avec la Région bruxelloise, de manière très claire et de notre côté également. Nous attendrons de voir du côté de la Région flamande qui vient juste de s'installer, d'avoir un dialogue. Par conséquent, je pense que dans les toutes prochaines semaines, il y aura des réunions interrégionales, interministérielles, qui permettront d'y voir un peu plus clair sur ce qui est sur la table et de voir de quelle façon on peut envisager les choses progressivement. Nous pourrions sans aucun doute en rediscuter très prochainement.

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

Mme Goffinet (cdH). - Vous me voyez réjouie qu'il y ait une concertation avec les différentes régions, puisque la mobilité n'a pas de frontière. Comme chacun a des options différentes alors que les objectifs environnementaux sont les mêmes, il me semble qu'une concertation est importante, mais dans les éléments que vous soulevez de la DPR qui est une refonte du système de taxe de mise en circulation et d'investir massivement dans le transport public, cela ne répond pas non plus à notre fonction de pays de transit de personnes étrangères. Si l'on regarde à un certain moment, il n'y aura que le citoyen belge, que le citoyen wallon qui va investir, être taxé ou payer, mais pas l'ensemble des personnes qui occupent et qui utilisent nos routes. Je pense qu'il est important aussi d'avoir une réflexion sur cet aspect-là.

M. le Président. - Merci.

Si les membres de la commission sont d'accord, je propose une petite pause de cinq minutes.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 16 heures 24 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 16 heures 30 minutes.

M. le Président. - La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

(Suite)

QUESTION ORALE DE MME KAPOMPOLE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ABANDON DE TRAVAUX DANS LA RÉGION DE MONS-BORINAGE »

QUESTION ORALE DE M. FURLAN À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA LIAISON ENTRE LOBBES ET ERQUELINNES »

QUESTION ORALE DE M. HEYVAERT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ABANDON DE LA LIAISON ENTRE L'A8 ET LA N6 À REBECQ »

QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ABANDON DU PROJET DE CONTOURNEMENT DE LESSINES »

QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ABANDON DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DU GIRATOIRE À SAINT-GHISLAIN »

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

QUESTION ORALE DE M. BASTIN À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ANNONCE DE L'ARRÊT DE CONSTRUCTION DE NOUVELLES ROUTES »

**QUESTION ORALE DE M. DISABATO À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA
RÉORIENTATION DE CERTAINS PROJETS
D'INFRASTRUCTURE DANS LA RÉGION DE
MONS-BORINAGE »**

**QUESTION ORALE DE MME NIKOLIC À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR
« L'ABSENCE DE VOLONTÉ DE RÉFECTION
DE L'AUTOROUTE A601 »**

**QUESTION ORALE DE M. TZANETATOS À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR
« L'ABANDON DE LA PROLONGATION DE 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 Kapompole, sur « l'abandon de travaux dans la région de Mons-Borinage » ;
- M. Furlan, sur « la liaison entre Lobbes et Erquelinnes » ;
- M. Heyvaert, sur « l'abandon de la liaison entre l'A8 et la N6 à Rebecq » ;
- M. Desquesnes, sur « l'abandon du projet de contournement de Lessines » ;
- M. Desquesnes, sur « l'abandon du projet d'aménagement du giratoire à Saint-Ghislain » ;
- M. Matagne, sur « l'abandon du projet de RN54 » ;
- M. Bastin, sur « l'annonce de l'arrêt de construction de nouvelles routes » ;
- M. Disabato, sur « la réorientation de certains projets d'infrastructure dans la région de Mons-Borinage » ;
- Mme Nikolic, sur « l'absence de volonté de réfection de l'autoroute A601 » ;
- M. Tzanetatos, sur « l'abandon de la prolongation de la RN54 ».

La parole est à Mme Kapompole pour poser sa question.

Mme Kapompole (PS). - Monsieur le Ministre, on voit au nombre de questions à quel point votre sortie, et peut-être pas uniquement la vôtre, dans le cadre des différentes sorties presse relatives à la déclaration de politiques régionales peut soulever des questions. Pourquoi ? Parce que vous avez récemment indiqué votre souhait d'abandonner un certain nombre de chantiers, notamment dans la région de Mons-Borinage. Trois chantiers pour Mons-Borinage sont particulièrement visés, à savoir le prolongement de l'axiale boraine, le contournement d'Hornu et le rond-point à la sortie d'autoroute de Saint-Ghislain.

Je voudrais d'abord aborder la question des deux premiers projets, parce que l'on parle de communes desservies par ces projets d'infrastructures qui sont des communes que l'on appelle en urbanisation continue. Urbanisation continue, aux voiries irrégulières, étroites et, de ce fait, on se rend bien compte que ce ne sera plus possible d'avoir dans ces communes, dans ces voiries, un charroi dense, complexe, qui nécessite en termes de sécurité et de santé publique des habitants. On le sait, c'est quelque chose qui est également à la base de la DPR, des solutions sont nécessaires maintenant.

Le Gouvernement, dans la DPR, mettait en évidence l'importance d'investir davantage dans des zones urbaines pour favoriser un report modal, via la réalisation d'infrastructures qui améliorent la vitesse commerciale des bus, la politique de stationnement, la politique cyclable. Ces deux projets rentraient justement tout à fait dans cet objectif, notamment parce que nous avons été plusieurs élus de cette zone, dans le cadre du travail réalisé au sein de l'intercommunale de développement économique et d'aménagement du territoire dans le cas du cœur du Hainaut, à travailler sur l'idée d'avoir un bus à haut niveau de service, sur la RN51, qui est une dorsale structurante, s'il en est, de cette agglomération et sur laquelle l'ensemble des forces vives du territoire a vraiment œuvré depuis 2008, pour qu'il y ait ce projet et permette de finaliser le réseau routier du Borinage. Il est donc nécessaire de dégager les bus de l'emprise de la circulation et de leur permettre d'acquérir une vitesse commerciale, que j'appellerais compétitive, mais surtout une capacité à rendre un service le plus optimal possible aux usagers.

Je voudrais aussi revenir sur le fait que la RN51, qui relie Mons à Quiévrain en traversant les communes de Quaregnon et de Boussu, ainsi que Frameries, Dour – pour lesquelles d'ailleurs il y a l'intérêt d'avoir un transport collectif performant – est certainement une voirie trop étroite pour accueillir un site propre de bus. en ce sens, le contournement d'Hornu et le prolongement de l'axiale constituent donc des chaînons manquants pour pouvoir avoir un réseau le plus optimal à cet endroit. Je voulais, après avoir entendu différentes déclarations sur ces sorties, avoir compris qu'il n'y avait pas, au niveau du Gouvernement wallon, une décision ferme et définitive par rapport à cela. Je me demandais donc s'il y avait des mesures que vous comptiez adopter pour permettre le déploiement d'une offre attractive en transports publics, qui respecte justement cette intermodalité, vélo, mobilité alternative, nouveau urbain.

J'aimerais aussi revenir sur la nécessité de maintenir le rond-point à la sortie d'autoroute à Saint-Ghislain – cela a déjà été évoqué par d'autres collègues dans les médias – parce que c'est un rond-point sujet à de nombreux accidents. Le chef de corps de la zone de police boraine est d'ailleurs intervenu récemment pour justifier l'intérêt d'avoir un rond-point à cet endroit, sachant que trois accidents ont eu lieu le même

week-end, celui du 28 septembre. Dans ce cadre, les décisions sont-elles irrévocables ou pas ?

Je voudrais aussi revenir sur le fait que, dans la Déclaration de politique régionale, il était évoqué la nécessité de poser des choix basés sur les routes de l'emploi, à savoir des zones d'activité économique et également les hôpitaux.

Quelle est la réflexion méthodologique derrière les choix ? Quels sont ces critères « routes de l'emploi » repris dans les sorties que vous avez pu faire ?

Le contournement de Hornu, par exemple, en dégageant la RN51 que j'ai évoquée, est un élément important pour améliorer l'accessibilité à l'hôpital Epicura situé à Hornu et donc sur la RN51. Je pense aussi à la zone d'activité économique Boussu-Moulineau.

Je terminerai en rappelant que Mons-Borinage est tout de même le troisième pôle de développement de la Wallonie. Il est important de pouvoir revenir là-dessus, d'autant plus qu'il y a eu un travail effectué avec l'ensemble des forces vives de la région pour développer des projets qui vont avoir un impact en termes de réponses aux enjeux climatiques, de mobilité et de développement économique de la région.

Je vous remercie déjà pour les réponses que vous voudrez bien m'apporter.

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

M. Furlan (PS). - Monsieur le Ministre, je vous souhaite déjà bien du plaisir pour sortir des flûtes avec ce dossier des infrastructures routières. Il est clair que ce n'est pas simple, je me mets à votre place.

Je partage grandement l'avis de la DPR sur le Stop au béton qui traduit une volonté assez légitime de modifier nos comportements en termes de mobilité.

Ceci dit, il y a une série de dossiers, dont la DPR fait état, que l'on appelle les chaînons manquants ou les chantiers en cours. À partir de quel moment un chantier est-il en cours ? C'est toujours une question.

De mon point de vue – mais j'entends bien que ma consœur et d'autres développeront sans doute des points de vue similaires pour d'autres chaînons manquants ou d'autres chantiers entamés –, le chantier de la RN54 me semble relativement important.

C'est un désenclavement économique et social du Sud-Hainaut et les communes de Erquelines, Merbes et Lobbes sont concernées. Aujourd'hui, c'est un embouteillage permanent à ce niveau. Augmenter la fluidité du trafic avec la liaison avec la France, en termes de développement économique, de désenclavement, mais aussi en termes climatiques, est

sans doute une réalité sur laquelle il faut nous pencher. En termes de sécurité routière, on ne compte pas le nombre d'accidents graves ou moins graves, mais généralement graves, sur ce type de réseau emprunté par un charroi de transit.

Je comprends que l'on ne peut pas dire tout et son contraire. On ne peut pas dire le Stop au béton et puis abandonner ou ne laisser aucun chantier.

Par contre, la plus grande transparence doit être de mise dans la définition des chantiers que l'on va garder ou que l'on va abandonner. Je rejoins tout à fait les propos de Mme Kapompole : il faut sans doute objectiver tout cela et en débattre. Quels critères justifient un certain nombre de choix ? Quand il y a des critères et des choix qui peuvent apparaître comme transparents, on peut sans doute s'y rallier. Ce n'est pas votre cas, mais lorsque cela apparaît être soit dogmatique soit émaner de la volonté du prince, cela me paraît plus difficile à expliquer à la population.

De notre côté, dans un premier temps, il y a une demande. La RN54 est une voirie prioritaire et il y a une demande de transparence de ma part sur ce qui motive la prise de décision.

Franchement, je vous invite à aller sur place. Je pense que les bourgmestres vous y ont invité, parce que depuis vous vous êtes exprimé et cela n'a rien arrangé. D'autres se sont exprimés pour ou contre le dossier, mais ce qu'ils expriment pour la décision ne vous aide pas.

On donne des solutions alternatives qui ne sont pas tellement réfléchies, on va contourner Lobbes – sincèrement, moi qui y habite ou, en tout cas, à côté – pour aller où ? Cela n'a, me semble-t-il, pas beaucoup de sens.

C'est un dossier vieux de 40 ans, il aurait pu se concrétiser plus tôt sans doute. Sans doute qu'il ne s'est pas concrétisé. Il y a un certain effet NIMBY qui s'est développé à un moment. Tout le monde voulait la route et puis surtout plus personne ne voulait l'avoir chez soi ; mais devant la pollution qui s'est dégagée, devant les risques de sécurité, finalement, l'ensemble des acteurs, qu'ils soient des acteurs institutionnels, locaux ou associatifs, se sont mis d'accord et un consensus est apparu sur un tracé en 2012 ; tracé dont vous étiez finalement le père, puisque c'est sur votre premier plan Routes que ce tracé a été adopté, le gabarit même de la route.

Depuis, le SPW travaille. Dès lors, des frais sont engagés, des réflexions sont faites. La population locale est passée à un moment du découragement à l'espoir ; un dossier vieux de 40 ans, on n'arrivait pas à se mettre d'accord. En 2012 ou 2013, on finit par arrêter. Puis, régulièrement, la presse, les ministres s'expriment. Le Gouvernement fait état de l'évolution du dossier. C'est long, certes, mais on a l'impression que cela avance.

Finalement, je n'ai pas peur de vous le dire et cela ne touche pas que vous, en fait. Cela touche la confiance au monde politique, à mon sens, qui vient à nouveau d'être écornée ou de s'écrouler parce que les messages qui passent sont tout sauf des messages de transparence. Les alternatives évoquées en ce qui concerne ce dossier en particulier n'ont aucun sens. Vous prendrez un train, dont les trains se raréfient. On ferme les gares. Les TEC ne vont pas beaucoup mieux dans ces régions rurales.

Je pense même que, aujourd'hui, on est passé du stade de découragement à l'espoir et maintenant à la colère.

Je recevais un courriel, sachant que j'allais poser la question aujourd'hui, d'un collectif de citoyens qui me dit : « Nous allons bloquer la route ».

Ce ne sont évidemment pas des solutions. Je pense qu'il faut y réfléchir. Il faut aussi comprendre la colère qui se développe de la part des associations, de la part du politique dans sa globalité, de la part des riverains qui, tous les jours, sont dérangés par des tonnes de camions qui passent à des vitesses excessives dans nos quartiers.

Ma commune, qui est riveraine de cette voirie, a fait installer pas moins de sept radars répressifs. On alimente les caisses de l'État fédéral, je vous le garantis. Malheureusement, pas celles de la Région, en tout cas pas celles de la commune.

Je suis intimement persuadé que, même si l'on partage votre politique, même si l'on partage la politique du Gouvernement et même si l'on est à 100 % derrière vous, il faut, à un moment donné, que cette décision soit objectivée et que, si une route ou une voirie paraît nécessaire, il faut pouvoir la réaliser.

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

M. Heyvaert (Ecolo). - Monsieur le Ministre, les fuites dans la presse relatent l'abandon de certains projets routiers, dont la liaison A8-N6 qui passe par Rebecq, dite « la Route de la montagne ».

Pour rappel, cette route est une nouvelle voirie pour anticiper la suppression de la drève Léon Jacques, par les carrières de Sagrex.

En effet, la suppression de la drève annoncée par les carrières supprime donc une voie de transit passant par Rebecq pour les habitants d'Ittre, Braine-le-Comte et Tubize. Ce sont plus de 7 000 véhicules qui empruntent cette drève pour rejoindre l'autoroute A8.

Pour éviter tout malentendu – quand on a entendu la presse – de compréhension, pouvez-vous nous confirmer que l'accord de majorité abandonne ce projet dit « Route de montagne » ?

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

M. Desquesnes (cdH). - Monsieur le Ministre, ce sont 10 questions sur le même sujet. Il n'y a que Nethys qui fait mieux, malheureusement, dans cette assemblée. Elles viennent de tous azimuts en la matière.

Tout vient de la Déclaration de politique régionale. Dans cette DPR, on parle d'un plan infra-ajusté et l'on précise que des dossiers pour 71,4 millions d'euros en ce qui concerne les routes sont confirmés. Ces dossiers-là seront ceux sur lesquels il y a sans doute eu un engagement budgétaire. Pour le restant, on dit que l'on va revoir en fonction des différents objectifs de mobilité. Ce que l'on sait, c'est qu'il n'y a pas d'études, pas de nouvelles voiries ni d'extension de voiries pour une série de dossiers et certains sont cités explicitement : Tenneville, Bodange, CHB et Trident, et cetera. Dans la presse, petit à petit, fuient des informations qui précisent que tel et tel dossiers ne répondent pas et ne seront pas non plus dans les cartons.

Ma première question est globale et c'est aussi une question sur les chantiers dans la région de Mons-Borinage et dans le sud de Lessines. Quelle est la liste exacte des dossiers qui ne sont plus retenus, qui sont retirés du plan Infraroutes ? Est-ce que ce sont tous les dossiers qui n'ont pas été repris et déjà engagés ? Auquel cas, quels sont-ils précisément pour clarifier les choses ? Je vois qu'il y a des réactions de mandataires locaux et, suite à ces relations de mandataires locaux, vous prenez le temps, comme ministre, de donner une interview ce week-end à *La Libre Belgique*. Vous dites – j'imagine, pour planter le décor du débat aujourd'hui – : « Je ne suis pas dans le dogmatisme. Chaque dossier doit être analysé en profondeur avec les autorités locales et les acteurs de terrain ».

Comment confronter cette expression qui est la vôtre aujourd'hui avec le fait qu'une série de dossiers sont « scrapés » ? Il y a quand même un élément de question.

J'en viens maintenant au dossier particulier de Lessines. C'est un dossier que vous connaissez, Monsieur le Ministre, puisque vous avez donné le permis d'urbanisme voici quelques années – en 2010 exactement – pour les premières phases de ce projet qui vise à la fois de raccorder un important complexe économique et d'emploi lié à l'entreprise Baxter, notamment, mais également des entreprises de carrière, de transports lourds qui font un charroi rendant difficile la vie des riverains sur les boulevards urbains de la Ville de Lessines. Vous connaissez bien ce dossier. Il est aux trois quarts fait et, sur le dernier tronçon, d'à peine deux kilomètres, vous dites que cela n'aura pas lieu. J'aimerais savoir comment et pourquoi ce dernier tronçon ne pourrait pas se réaliser. Quels en sont les motifs alors qu'il y a des enjeux de sécurité routière, de mobilité, y compris de mobilité douce et bien sûr de qualité de vie pour les riverains, d'une part, et que

d'autre part vous nous dites que vous allez examiner et discuter ? Or, quand on entend les autorités de la Ville de Lessines, elles s'expriment pour dire de façon unanime, vendredi dernier au conseil communal : « On a besoin de cette route ». J'aimerais que vous réconciliez ces différents aspects de discours et de déclarations pour que les citoyens voient clair et qu'ils aient une réponse précise à ces engagements.

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

M. Desquesnes (cdH). - Monsieur le Ministre, ma question sera plus brève puisque Mme Kapompole a déjà eu l'occasion d'évoquer le dossier.

Si j'ai bien compris, dans ce dossier-là, M. le Ministre-Président a dit : « Il faut faire ce rond-point. C'est un enjeu important, bien qu'il soit ou qu'il ait été dans la liste des dossiers à ne pas réaliser ». J'entends maintenant que finalement on reviendrait sur la décision. J'aimerais vous entendre sur ce rond-point qui est une exigence de sécurité routière. Le chef de zone de police s'est encore exprimé récemment à ce sujet. Se fera-t-il, oui ou non ? Si vous avez décidé de ne pas le faire, quels sont les motifs à la prise de décision ? Je vous remercie.

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

M. Matagne (cdH). - Monsieur le Ministre, je reviens sur votre décision qui traduit l'accord du Gouvernement wallon de supprimer certains dossiers. Quand on parle d'accord, tout le monde n'a certainement pas été dans les négociations. Je constate que M. Furlan défend le même avis que moi, c'est-à-dire qu'il faut poursuivre le développement de la RN54.

Je n'avais pas la chance d'être parmi vous à l'époque, mais je rappelle à votre bon souvenir, lorsque vous étiez ministre de l'Aménagement du territoire, déjà entre 2009 et 2014, que vous déclariez à une question de mon collègue et ami M. Binon, bourgmestre d'Ham-sur-Heure-Nalinnes, sur le choix du tracé : « Je pense que c'est un bon compromis qui tient compte des différents principes à respecter en ménageant l'aménagement du territoire, la préservation des aspects liés à la biodiversité, l'agriculture, la desserte des différentes communes. Ce tracé est donc tout à fait convaincant ». On dit parfois qu'il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis. Pour avoir suivi votre travail par le passé, Monsieur le Ministre, je crois savoir que vous aviez déjà la volonté d'opérer un transfert modal sans pour autant faire fi des liaisons routières problématiques à fluidifier, à sécuriser.

Dès lors, comment expliquez-vous, après ces déclarations du passé, l'abandon de ce projet déjà bien entamé ? Allez-vous répondre à l'appel des élus locaux qui, comme vous le savez, sont tous pour poursuivre ce projet, dont M. Furlan qui fait partie de votre majorité ?

Car ce n'est pas juste un problème de mobilité, c'est aussi un problème de qualité de vie, de santé publique, de sécurité, pour des riverains qui voient passer entre 20 000 et 25 000 véhicules par jour, dont une grande proportion de poids lourds, notamment qui viennent de la France où l'on est en train d'investir plus de 800 millions d'euros aux frontières de la Belgique pour établir des connexions efficaces avec notre pays. J'aimerais vous entendre sur ce sujet.

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

M. Bastin (cdH). - Monsieur le Ministre, je vais être très bref parce que beaucoup de choses ont été dites de manière générale. Je vais certainement récupérer quelques minutes de mes collègues qui ont été un peu plus longs que les fameuses cinq minutes.

Il est vrai que vous avez lancé un fameux pavé dans la marre en annonçant que vous alliez suspendre les nouveaux dossiers, afin de prendre le temps de réflexion. Je veux simplement vous poser des questions plus précisément sur la volonté du Gouvernement de respecter son engagement de mener à bien la création de liaisons entre des zonings et les voiries existantes.

Certaines de mes questions plus générales ont été posées, mais d'autres pas. Vous parlez d'un temps de réflexion, mais quel est le délai de votre administration pour ce fameux temps de réflexion ? Sur base de quels critères ?

Confirmez-vous que les liaisons entre les zonings et les voiries existantes pourront être réalisées ?

J'ai aussi un dossier plus local, on a tous nos arguments pour le défendre. J'ai pris un témoin vivant, M. André Antoine, dans le projet que je souhaite sécuriser, qui a été victime d'un accident grave il y a quelques années ; donc, je peux vous dire que dans l'argumentation la sécurité fait partie du projet. Il existe donc un projet de création d'une zone d'activité économique à Anthée-Onhaye, en étroite collaboration avec le Bureau économique de la Province de Namur. Ce projet prévoit notamment l'aménagement de la N97 à hauteur d'Anthée pour la sécuriser et permettre un accès plus direct sur Namur et Philippeville. Ce projet sera-t-il impacté par votre décision de gel sur les investissements ?

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

M. Disabato (Ecolo). - Monsieur le Ministre, je voudrais vous poser une question sur les canaux de communication, puisque j'ai été tenu éloigné du Parlement pendant cinq ans, donc peut-être ai-je raté certaines choses. Je ne sais pas comment une note verte peut directement être transmise à un ministre précédent. Je vous avoue que c'est quelque chose qui m'a beaucoup interpellé.

Je suis un fervent défenseur de l'administration, mais elle ne se grandit pas quand elle commence à faire de la politique. Je le regrette et j'espère que des mesures seront prises ; je trouve qu'il y a une incorrection à partir du moment où même moi, en tant que parlementaire, comme tous mes collègues ici n'avions pas accès à ces informations. C'est important qu'il y ait de la transparence, mais des canaux de communication et des procédures doivent être respectés.

De manière plus globale sur le dossier, j'ai entendu qu'il y avait des décisions idéologiques, j'ai entendu une série de choses par rapport à la décision qui avait été prise. Reprenons les chiffres : le Gouvernement précédent décide de faire un plan Infrastructures – soit dit en passant, un mois avant les élections, sans majorité au Parlement –, un projet de 1,6 milliard d'euros. Si l'on rajoute les infrastructures hospitalières, qui étaient à peu près à 2,2 milliards d'euros, on a quand même dépensé beaucoup sur une période où l'on n'avait même pas de majorité.

Si l'on retire de ce 1,6 milliard les 392 millions d'euros que l'on a préservés dans les voies hydrauliques, si l'on retire les 307 millions d'euros pour la mobilité douce et la mobilité collective que l'on a maintenues aussi, on en arrive à peu près à 900 millions d'euros de projets routiers et autoroutiers, dont une septantaine de millions avaient déjà été adjudiqués.

Au final, on reste avec 50 millions d'euros de projets retirés sur 900 millions d'euros de projets au total ; ce qui pour moi est loin d'être une mesure idéologique, puisqu'on n'est pas dans des proportions où l'on a supprimé 850 des 900 millions d'euros. On est ici dans une proportion où l'on a retiré 50 millions sur 900 millions d'euros.

Je voudrais en venir au projet qui me concerne plus particulièrement, au niveau de la région de Mons-Borinage, pour pousser un petit coup de gueule sur le fait de donner des fausses informations. Je n'ai pas de problème, je suis assez respectueux de l'opposition, puisqu'on peut se retrouver à un certain moment dans la majorité, puis à un certain moment dans l'opposition ; donc il faut que l'on puisse respecter les uns et les autres dans leur rôle respectif.

Mais quand on vient donner des informations qui sont fausses, puisque si je prends l'idée de ce rond-point à la sortie de l'autoroute, il faisait partie du plan de la SOFICO à hauteur de 900 000 euros, il n'est pas dans la note verte que vous avez transmise à l'administration. Je ne sais donc pas comment on a pu mentir ; si, je sais que l'on a pu mentir, mais je ne comprends pas pourquoi on a voulu mentir par rapport à ce projet-là puisque – on le sait, Mme Kapompole l'a dit tout à l'heure – il y a de nombreux accidents. Encore aujourd'hui, je voyais un article dans Sudpresse qui indiquait qu'il y avait encore eu un accident aujourd'hui. C'est donc un endroit qui est effectivement extrêmement accidentogène.

Là-dessus, je regrette les désinformations qui ont eu cours puisque vous avez déclaré vous-même que le rond-point serait maintenu. J'espère que vous pourrez le confirmer officiellement encore aujourd'hui.

Concernant les deux autres projets, c'est-à-dire le prolongement de l'axiale boraine et le contournement d'Hornu, pour nous, en tant qu'écologistes, ce qui importe c'est vraiment la mise en place de ce fameux bus à haut niveau de service, dont Mme Kapompole parlait tout à l'heure, qui part de Mons, de Jemappes, et qui va traverser l'ensemble du Borinage pour terminer sa course à Quiévrain, juste à la frontière française. Si l'on veut développer une vitesse commerciale qui soit en concurrence avec la voiture et opérer un vrai *shift* modal, c'est extrêmement important de pouvoir mettre cela en place.

Pour l'instant, les études de mobilité que nous avions pointaient le lien entre le prolongement de l'axiale boraine, le contournement d'Hornu et la mise en place du bus à haut niveau de service.

Aujourd'hui que cette décision est prise, il me semble important de pouvoir regarder la situation particulière de la Région. À ce niveau-là, je voulais aussi pouvoir vous dire que le problème est que tout le monde est d'accord sur l'objectif global, mais à chaque fois que l'on va regarder chaque dossier particulier, tout le monde trouve un argument pour dire « celle-là, il faut la faire, celle-là, il faut la faire », à tel point que l'on ne peut alors que continuer les investissements routiers.

Ici, ce qu'il faut faire, pour moi, c'est une mise à jour de l'étude de mobilité. On avait une étude de mobilité et l'on a la chance que ce soit une des rares études intercommunales de mobilité. Généralement, on fait des études par commune. Ici, on a une étude intercommunale de mobilité qui concerne les cinq communes du Borinage et qui date un petit peu. J'ai moi-même réclamé, comme conseiller communal, que l'on puisse l'actualiser. Je pense donc que ce serait utile que l'on puisse actualiser cet outil pour voir, à partir de cette décision-là, quelles sont les meilleures options entre le contournement d'Hornu à faire, l'arrêt, mais avec des mesures compensatoires qui permettent de quand même atteindre l'objectif. Parce que, au final, c'est la chose que nous souhaitons valoriser, c'est-à-dire ce bus à haut niveau de service.

J'aimerais avoir des réponses plus précises par rapport à ces questions locales en espérant que des solutions pourront être trouvées et que l'on pourra peut-être en discuter, peut-être même sur le terrain parce que je sais que vous êtes ouvert à venir sur place et à rencontrer les élus locaux pour voir quelles solutions peuvent être trouvées pour améliorer la mobilité. Au final, et c'est peut-être là qu'il est intéressant aussi de vous entendre. On a entendu ce que l'on allait perdre, c'est-à-dire les investissements que l'on n'allait pas faire, mais c'est au bénéfice de quoi ? Pourquoi faites-

vous cela ? Je pense que c'est aussi l'élément utile à rappeler ici, c'est-à-dire que l'on a voulu arrêter du stock routier non pas par idéologie, mais pour réinvestir dans les transports en commun, dans la mobilité douce, et notamment le vélo, dont on sait qu'il manque cruellement de moyens en Wallonie. Je vous remercie.

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

Mme Nikolic (MR). - Monsieur le Ministre, je me joins au tir groupé pour vous parler de l'A601, de cette portion de route qui existe déjà.

Je rejoins tout à fait la volonté inscrite dans la DPR de ne pas condamner des hectares de nature et d'artificialiser des sols pour construire de nouvelles routes, mais le dossier de l'A601 me laisse un peu plus perplexe.

C'est une route qui existe, c'est un petit raccourci de cinq kilomètres entre l'E40 et la E313 qui permettait aux automobilistes de gagner quatre kilomètres et d'éviter un échangeur régulièrement saturé. Selon les chiffres qui circulent, 13 500 automobilistes passaient chaque jour sur cette route. Ils font donc aujourd'hui un détour de quatre kilomètres en moyenne, via des grand-routes, mais qui passent au cœur de petites communes, de villages.

Alors, 13 500 automobilistes et un détour de quatre kilomètres par jour en moyenne, cela représente 54 000 kilomètres par jour, 270 000 kilomètres par semaine et 12,42 millions de kilomètres par an avec leur équivalent en CO₂. Il faut aussi tenir compte de cela dans la réflexion.

L'investissement prévu pour la réfection de cette route en particulier – je rappelle que la DPR exclut de nouvelles routes, mais pas des travaux de sécurité ou des connexions à des infrastructures existantes –, pour la réfection de cette A601, 10 millions d'euros étaient prévus. Outre le coût environnemental, il faudrait aussi mettre cela en balance avec des mesures en termes de mobilité douce, de pistes cyclables, et cetera, qui auraient un tel impact pour éviter l'équivalent en CO₂ que cette mesure-ci.

Je me fais ici le porte-voix de plusieurs communes de la Basse-Meuse, dont Bassange, mais aussi Herstal et Juprelle, qui avaient explicitement mentionné dans leurs remarques au Plan urbain de mobilité, au PUM, que l'on remette la réouverture de la A601 à l'agenda.

Évidemment, le problème, c'est que les annonces de votre prédécesseur en fin de législature ont suscité énormément d'espoirs qui sont maintenant déçus. Je me rends compte que l'équation n'est pas simple pour vous, mais ces communes souffrent d'un trafic de transit qui a un impact évident sur la qualité de vie au sein de celles-ci.

Une situation n'est pas l'autre. On a entendu énormément de questions. J'aimerais vous entendre par rapport à ce cas spécifique de l'A601, sur les arguments qui soutiennent votre décision. Je suis ouverte à un débat sur ce dossier, ce qui n'est peut-être pas permis dans le cadre de cette commission. J'espère que nous aurons l'occasion d'y revenir. En attendant, je voudrais déjà avoir les premiers éléments de réponse.

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

M. Tzanetatos (MR). - Monsieur le Ministre, je me joins aux interpellations qui ont déjà été énoncées par deux de mes collègues concernant l'abandon de la prolongation de la RN54, décision qui a suscité, on l'a dit, de l'incompréhension, parfois même de la colère, mais également de la surprise, d'autant que c'est un dossier qui date de plusieurs dizaines d'années. M. Furlan n'a pas chiffré son passé. Il aurait peut-être pu mieux le faire, plus que moi. J'avais à l'idée que cela faisait au moins 50 ans que l'on parlait de cette problématique qui, n'en déplaise à M. Disabato, était effectivement prévue dans ce plan Infrastructures 2019-2024, peu importe la configuration du Gouvernement à l'époque, majorité ou non. S'il avait été prévu dans ce plan Infrastructures, c'est parce qu'il était nécessaire et que ce dossier présentait une réelle nécessité, on l'a dit, d'un point de vue environnemental, d'un point de vue sécuritaire, d'un point de vue logistique. On sait que cette RN54 et sa prolongation sont indispensables à plus d'un égard à l'ensemble des populations concernées, tant son réseau actuel est inadapté.

Cela a un impact forcément négatif, cette zone désenclavée. D'un point de vue mobilité, on sait aussi que la ligne 130A qui relie Charleroi à Erquennes a un avenir que l'on annonce incertain.

Pour toutes ces raisons, pour essayer de ne pas être redondant et de limiter autant que faire se peut mon temps de parole, cette extension du réseau routier présentait un intérêt. L'intérêt que j'estimais pouvoir soulever à travers cette question, c'est que vous avez annoncé que, sauf exception, il n'y aurait pas de nouvelles routes, de nouvelles extensions du réseau routier.

Au regard des nombreux avantages que représenterait et que présente certainement cette prolongation de la RN54, je voulais savoir si nous ne pouvions pas envisager que cette prolongation puisse rentrer dans le cadre des exceptions que vous laissez sous-entendre et voir si, au regard également de ce qui a déjà été investi sur ce dossier – puisqu'il y a eu des études à tout va, on a même racheté des parcelles de terrain, c'est un peu plus de 1 million d'euros qui avait été déjà dépensé pour cette prolongation et pour en tout cas l'étude et tout ce qui va avec – on ne peut pas estimer que ce dossier rentre dans les exceptions.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Mesdames et Messieurs les Députés, merci pour vos interventions.

Monsieur Desquesnes, il ne s'agit pas d'un seul dossier mais de plusieurs, raison pour laquelle il y a de nombreuses interventions qui correspondent à des situations locales vécues par rapport à des projets tout à fait particuliers.

Pour refaire une mise en contexte par rapport à l'ensemble de ces questions, je souhaitais repréciser le cadre dans lequel nous travaillons et les objectifs dans lesquels nous nous inscrivons.

Comme vous le savez, la Déclaration de politique régionale se montre particulièrement ambitieuse en matière de mobilité alternative à la voiture individuelle. Ceci est motivé par les objectifs climatiques également très ambitieux de cette majorité. C'est très ambitieux et, en même temps, tout le monde les a signés d'une certaine façon. L'objectif climatique que cette majorité s'est donné, à savoir 55 % de réduction de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990, c'est l'Accord de Paris. Je pense avoir entendu tous les partis défendre l'Accord de Paris et même le voter. Il faut évidemment mesurer ce que cela représente ; dans les émissions de gaz à effet de serre de notre Région, à peu près 25 % sont liés au transport de personnes et de marchandises.

Il n'est pas du tout possible mathématiquement d'atteindre 55 % ou l'Accord de Paris d'ici 2030 s'il n'y a pas une modification très importante de la manière dont nous nous déplaçons et de la manière dont nous transportons nos marchandises.

D'ici 2030, c'est dans 12 ans, c'est extrêmement court. J'ai entendu parler de projets parfois vieux de 50 ans ; c'est vrai que j'en connais aussi plusieurs, certains qui ont été cités et d'autres comme, par exemple, en région liégeoise, nous connaissons bien le dossier de CHB, qui a aussi à peu près 50 ans. Il est évident que des dossiers de 50 ans n'ont pas forcément été pensés par rapport à l'Accord de Paris et cela paraît tout à fait logique.

Vous allez me dire : « Oui, mais au niveau du projet que nous connaissons localement chez nous, c'est différent parce qu'il y a tel ou tel souci particulier de mobilité, parce qu'il y a tel ou tel engagement budgétaire qui a déjà été réalisé, parce qu'il y a telle ou telle nécessité de sécurité routière ». Oui, bien sûr, c'est cela qui est compliqué, à peu près partout, ces arguments-là valent.

Si l'on prend les soucis de mobilité, je ne pense pas beaucoup me tromper en disant qu'il y a un peu de Wallonnes et de Wallons qui sont heureux de leur mobilité au quotidien, très peu. Il y en a qui ne se

déplacent pas beaucoup, peut-être qu'eux n'ont pas trop de soucis, mais d'une manière générale la plupart vivent assez mal leur mobilité, que ce soit une mobilité en voiture, que ce soit une mobilité en transports en commun parce qu'il y a des soucis aussi d'embouteillage, parce qu'il y a des soucis de correspondance, de retard, de peu d'offres à certains endroits, que ce soit une mobilité en mode doux parce que les modes doux ne trouvent pas une place suffisante ou suffisamment sécurisée sur la voirie publique.

Énormément de choses doivent changer par rapport à cela. La Déclaration de politique régionale annonce des objectifs très ambitieux par rapport à cela en termes de progression de la part des modes doux, en particulier du vélo. Je pense que l'on a un potentiel totalement sous-exploité notamment dans les villes, mais aussi dans d'autres relations en matière de développement du vélo. On a des exemples ; à l'étranger par rapport à cela, on a plusieurs décennies de retard de ce point de vue, je pense que l'on peut le dire. Également par rapport aux transports en commun, également par rapport au covoiturage.

Le covoiturage est une solution importante aussi. D'abord parce qu'il ne s'agit pas de supprimer l'usage de la voiture, personne ne parle de cela. Ensuite, parce que, quand on a un taux de remplissage des voitures aussi faible... Je participais pas plus tard que vendredi dernier au colloque de l'Union wallonne des entreprises sur le transport de marchandises et ils mettaient en évidence le fait que, notamment, le taux de remplissage des voitures s'était en fait dégradé ces dernières années. Il est donc évident qu'à partir du moment où l'on a si peu de taux de remplissage des voitures, c'est-à-dire que l'on est très souvent seul dans sa voiture, on a un gros souci à la fois de pollution, mais aussi d'embouteillages et de gestion d'espace sur la voirie.

Très souvent, les encombrements, les embouteillages se jouent à une toute petite partie du trafic. Il n'y a pas besoin de diminuer de 50 % le trafic, par exemple, pour que l'on ait résolu les plus gros problèmes d'embouteillage et de difficultés de circulation. Il y a par ailleurs les problèmes d'émissions de CO₂, mais en termes de stricte mobilité, si l'on parvient à agir déjà sur 5 %, 10 %, parfois 15-20 % du nombre de véhicules, cela change tout.

Par conséquent, mon approche et celle du Gouvernement est de se dire que les solutions du passé de la mobilité individuelle qui se sont additionnées et qui ne font jamais que reporter le problème, c'est-à-dire qu'au fur et à mesure que vous construisez de nouvelles routes ou que vous commencez, car il y a différents projets qui sont dans cette situation-là, ou vous avez un démarrage de travaux, une première phase, et puis après vous êtes amenés à faire la deuxième phase et puis la troisième ou bien à faire un contournement, et c'est en réalité sans fin puisque vous déplacez les situations problématiques.

Je ne discute aucunement tous les problèmes de mobilité ou tous les problèmes de difficultés évoquées localement, ni même parfois la colère ou le sentiment d'injustice ou de frustration qui peut naître aux annonces qui ont été faites, parce qu'il y a des problèmes réels et qu'il faut les traiter.

Je n'aurais pas souhaité que le dossier émerge de cette façon. Il y a eu un accord de gouvernement, qui est tout récent, qui a donné une ligne très claire en matière d'ambition climatique, en matière d'ambition de transfert modal, et qui a donné quelques éléments par rapport à l'évolution du plan Infrastructures. M. Disabato a tout de même raison de souligner l'incohérence, l'absurdité voire l'élément problématique d'avoir un ministre en toute fin de législature, à quelques semaines des élections, qui fait adopter par le Gouvernement un plan de 1,6 milliard pour six ans. Pensez bien que, s'il y a des élections, c'est quand même pour prendre des décisions et ce n'est pas juste pour mettre en œuvre des investissements qui sont décidés à quelques semaines des élections.

Bien entendu qu'il y a eu un changement, une décision de changer, de réorienter la mobilité et par voie de conséquence notamment les priorités en matière d'infrastructures. Dès la constitution du Gouvernement – c'est repris dans la Déclaration de politique régionale, tous les détails ne sont pas forcément repris, rassurez-vous il y aura encore toute une série d'éléments qu'ils devront construire au fur et à mesure – est clairement évoqué le fait qu'il est souhaité arrêter d'étendre le réseau. C'est la raison pour laquelle il y a eu ce travail dans le cadre des négociations, en particulier sur la catégorie des extensions de réseau qui se trouvent dans le plan Infrastructures d'avril, deuxième plan Infrastructures.

Cela représente environ 150 millions d'euros, moins les budgets qui étaient déjà adjugés et qui n'ont pas été remis en question. Dans ce cadre-là, il a été décidé par les différents partis à la constitution du Gouvernement d'arrêter un certain nombre de projets. Pas tous, parce qu'il a aussi été décidé que le Gouvernement se saisirait du plan Infrastructures, l'analyserait en détail – ce qu'il n'est pas possible de faire dans le cadre d'une négociation de constitution de majorités – et que, par conséquent, le Gouvernement adopterait le plan définitif et que tout le reste serait examiné en détail. Mais pas pour tout arrêter, simplement pour réorienter légèrement à certains endroits et adopter le plan définitif.

Il a été décidé d'arrêter certains tronçons, qui ont été cités et bien identifiés, par le projet de giratoire à la sortie de Saint-Ghislain, comme cela a pu être dit. En tout cas, à mon niveau, cela n'a jamais été dit. Je ne sais pas qui a amené cette information fautive, j'espère que c'est uniquement par erreur, en tout cas elle n'a jamais figuré sur aucune liste puisque ce projet a été tout simplement adjugé. Il est donc en cours et par ailleurs personne ne remet en cause la nécessité de ce travail.

Je comprends bien les difficultés localement, et j'entends bien Mme Nikolic qui évoquait le dossier de l'A601, je connais très bien ce dossier-là aussi. Vous avez raison, cela paraît stupide, l'autoroute existe. Cependant, elle est fermée depuis plusieurs années parce qu'il y a des problèmes de sécurité, parce qu'il y a eu des dégradations très importantes avec le temps et, quand l'entretien n'est pas suffisamment régulier dans les routes, on arrive à un stade où les frais deviennent beaucoup plus importants. D'ailleurs on a connu cela en Wallonie, et moi-même je l'ai connu non pas pour les routes précédemment, mais pour la gestion du dragage des cours d'eau, des voies fluviales, où l'on avait accumulé une non-gestion de ces dragages qui ont occasionné des montages financiers tout à fait considérables qu'il a fallu rattraper en plusieurs années avec des plans de financement spécifiques pour se remettre à niveau et se retrouver progressivement dans une situation de gestion au fil de l'eau, ce qui est un jeu de mots tout à fait involontaire, mais simplement se retrouver dans un traitement normal du dragage des voies d'eau.

C'est la même chose pour les routes : si l'on accumule trop de dégradations pendant trop longtemps, on a des travaux beaucoup plus importants à financer. C'est le cas pour l'A601. Vous dites : « Dix millions d'euros, ce n'est pas grand-chose ». Ce n'est quand même pas rien, 10 millions d'euros.

Le problème est que si l'on additionne les besoins identifiés dans toutes les sous-régions ; c'est pour cela que je disais à M. Desquesnes qu'il ne s'agit pas d'une seule et même question, il s'agit d'une somme de questions liées à des situations locales...

(Réactions dans l'assemblée)

Oui, c'est une décision, qui a été prise par les négociateurs qui ont arrêté une liste de projets où ils ont décidé de concrétiser la direction générale donnée dans la Déclaration de politique régionale, à savoir de se limiter au niveau des routes nouvelles essentiellement à l'accès aux gares ou à certains zonings, et cetera.

Le problème est que sinon c'est sans fin. Vous avez toujours une bonne justification pour réaliser tels ou tels travaux ou pour réaliser telle ou telle prolongation et vous ne faites jamais que de déplacer le problème.

Changer d'approche, c'est très compliqué dans un premier temps. C'est compliqué à l'échelle régionale et c'est compliqué à l'échelle de chacune des situations locales.

Sur quels leviers d'action peut-on travailler ?

Je suis tout à fait d'accord qu'il faut repartir des plans de mobilité existants, surtout s'ils sont intercommunaux, et de chacune des situations locales.

Vous pouvez agir sur des aménagements mineurs, sur le trafic poids lourds, y compris sur l'utilisation de toutes les possibilités technologiques existantes avec le système en place au niveau du péage kilométrique des poids lourds, sur les limitations de vitesse des poids lourds ou des véhicules légers, sur les navigateurs qui réorientent le trafic et bien sûr sur l'offre de transports en commun et sur l'offre de pistes cyclables, par exemple.

Vous avez toute une panoplie de mesures possibles et qui doivent être mises en œuvre au cas par cas en les additionnant, de nouveau en visant à pouvoir solutionner le problème ou à avoir une situation plus acceptable pour les usagers sans nécessairement recourir à la situation à laquelle on a toujours recouru, c'est-à-dire la construction de routes supplémentaires.

En Wallonie, on n'a jamais fait que d'étendre le réseau routier. Ce n'est pas sur la partie régionale que c'est le plus frappant, c'est au niveau du réseau communal. Il suffit d'aller voir les chiffres, en introduction du plan Infrastructures d'avril, vous trouverez les chiffres en kilomètres : chaque année, ou tous les cinq ans, le nombre de kilomètres augmente, ce qui veut dire que les frais d'entretien et les frais d'une manière générale – de déneigement, par exemple – augmentent d'année en année et c'est un problème tout à fait majeur. C'est vrai principalement pour le réseau communal, mais c'est vrai aussi d'une manière plus limitée à l'échelle régionale.

M. Furlan – c'est bien dommage qu'il nous ait quittés – parlait de la confiance au monde politique. Excusez-moi, mais la confiance au monde politique est aussi d'avoir un minimum de cohérence et aussi d'être conséquent avec ce qui est annoncé. Comme je le disais, le souhait n'était pas de communiquer de cette façon maintenant.

Le souhait était simplement de dire à l'administration quelle était la manière dont le Gouvernement s'était constitué et entendait mettre en œuvre cette politique. L'administration continue de travailler et c'est normal. Elle a toute une série de projets en cours et il faut qu'elle sache exactement de quelle façon elle peut travailler et sur quelles priorités elle peut avancer.

Nous allons prendre le temps. Dans un délai plus long, c'est-à-dire à l'échelle des prochains mois – il ne s'agit pas de prendre la moitié de la législature pour cela –, d'avoir une analyse plus fine de l'ensemble du plan Infrastructures et de l'ensemble de tous les autres projets du plan Infrastructures pour vérifier ces priorités du Gouvernement, cette ambition de transfert modal, et adopter un plan définitif qui pourra être ainsi adopté par le Gouvernement.

Je sais très bien qu'il y a eu pour la plupart des dossiers des études parfois entamées et même parfois

des morceaux de travaux qui ont été réalisés, mais le problème est que l'on est dans un continuum. Si l'on se dit que, parce qu'il y a eu une étude ou parce qu'il y a eu un morceau de chantier qui a été entamé, un morceau de tronçon, on ne sait jamais changer d'approche et se dire que l'on va réellement organiser autrement la mobilité et donner la priorité à autre chose.

Même en ce qui concerne les permis – Monsieur Tzanetatos, vous avez cité par exemple des tracés qui avaient pu être analysés par le passé –, 10 ans après les choses ont changé. Ce n'était peut-être pas vous, c'était votre collègue du cdH, M. Matagne, excusez-moi. Dix ans après, on est toujours à 25 % d'émissions de gaz à effet de serre pour les transports. Cela doit changer. On ne doit pas juste se dire que cela va être en 2030 ou en 2050. Si cela ne change pas dans les cinq ans, on n'y arrivera pas ; pas à faire la totalité dans les cinq ans, mais à faire une partie dans les cinq ans.

J'ai effectivement dit que je n'étais pas dogmatique dans mon approche, c'est ce que j'ai voulu dire dans une communication que j'ai faite. Bien entendu, il va y avoir une analyse au cas par cas des dossiers. Il y a une nécessité de le faire, je le répète, parce qu'il y a des problèmes réels. Il faut changer de lunettes ; si l'on prend les mêmes lunettes, on va juste continuer à faire des routes, cela va juste continuer à coûter de plus en plus cher et l'on n'aura absolument pas la capacité ni de résoudre les problèmes de mobilité, d'une part, parce qu'à un moment donné on est à une limite du système, tout le monde s'en rend bien compte. Ce n'est pas juste des embouteillages sporadiques, c'est que le système est saturé. D'autre part, on n'aura certainement pas la capacité de résoudre les enjeux climatiques.

Je pense que nous aurons de très nombreuses occasions d'en reparler, y compris de reparler au cas par cas de chacun des dossiers, mais vous comprendrez qu'il nous faudra un peu de temps pour instruire l'ensemble de ces points et mettre en œuvre une série de procédures à ce sujet.

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

Mme Kapompole (PS). - Tout d'abord, vous avez évoqué la problématique de la cohérence. À partir du moment où une étude qui a été financée à l'époque, quand vous étiez ministre de la Mobilité, pour montrer à quel point le fait d'avoir un bus à haut niveau de service en site propre, sur une voirie étroite, nécessitait que l'on puisse dégager de cette voirie étroite tout un charroi qui doit du coup faire l'objet d'une autre application et qui nécessite à la fois ce contournement au niveau d'Hornu et les travaux que nécessite l'axiale boraine ; si vous me dites que cette étude est obsolète, je peux l'entendre. Si elle doit être remise à jour, il faut le faire et le faire vite.

Il y a un autre élément qui me semble problématique, encore une fois, c'est la méthodologie. Pour moi, on n'est plus à l'ère des solutions à trouver

seuls. Je pense que l'on doit être dans une logique de cocréation. Un collègue a dit tout à l'heure que l'on devait entendre les élus locaux. Pour moi, il faut faire plus que les entendre : il faut créer les solutions nouvelles avec eux, avec elles. Pourquoi ? Parce que, comme vous l'avez dit, il faut mettre de nouvelles lunettes. On ne peut pas, pour aborder des solutions nouvelles, utiliser les méthodes du passé. Je suis entièrement d'accord, mais alors cocréons avec eux et avec une méthodologie basée sur des critères clairs.

À partir du moment où je lis dans la DPR que l'on tiendra compte du critère Route, de l'emploi et donc de la proximité des hôpitaux, des zones d'activité économique, et que je me rends compte que l'on a décidé de poursuivre à tel ou tel endroit des projets qui avaient d'ailleurs été mis à mal par l'un des partenaires du Gouvernement actuel...

M. le Président. - Excusez-moi, votre temps est épuisé.

Mme Kapompole (PS). - ... il y a un problème de cohérence et de méthodologie. Je pense donc que l'on doit travailler la concertation avec les acteurs de proximité que sont les bourgmestres, les intercommunales de développement économique, avec lesquels nous avons travaillé pour que ces projets puissent exister un jour.

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

M. Heyvaert (Ecolo). - Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse. Vous confirmez que ces décisions sont dans l'accord de gouvernement. Je voudrais remercier tous les membres du MR et toutes les fédérations du PS d'avoir signé cet accord de gouvernement.

Pour rappel, dans le dossier qui nous concerne, je voudrais que vous confirmiez que c'est bien la route de la montagne, pour une compréhension de M. Legasse qui, au niveau communal, avait posé la question.

Pour rappel, dans ce dossier, il y a un tiers investisseur qui est la carrière...

(Réaction d'un intervenant)

C'est juste pour une question de compréhension.

Dans le dossier qui nous concerne, par rapport à la carrière, il y a quand même un tiers investisseur. Il faudra donc voir ce qu'ils vont faire par rapport à cette décision. J'invite alors tous les acteurs locaux du dossier à repartir d'une page blanche, parce que depuis le début, les habitants dénoncent les méthodes de travail pour concevoir cette route. Il y a quand même eu un déni démocratique parce que, peu avant les élections communales, le tracé a été présenté aux conseillers communaux, mais ils ont dû signer une clause de confidentialité pour voir le tracé, qui a empêché tout

débat. Ensuite, le tracé a été présenté aux citoyens sans aucune alternative, c'était à prendre ou à laisser. Aucun débat serein n'a été possible, car on a joué avec la peur des habitants : c'était soit cette nouvelle route soit 7 000 véhicules qui circuleront dans les petites rues de la commune, soit la fin de l'exploitation de la carrière. Heureusement, bon nombre de citoyens ont proposé des alternatives et donc je propose que les autorités locales puissent les écouter. Merci.

M. le Président. - Je demanderai aux suivants d'être concis pour respecter la minute de réplique.

La parole est à M. Desquesnes.

M. Desquesnes (cdH). - J'ai deux répliques Monsieur le Président. J'avoue que je reste très surpris par la réponse de M. le Ministre et encore plus surpris par certaines réactions de mes collègues en réplique. D'une part, vous faites un discours très général en disant, en gros : « pas de nouvelle route, on va se tenir ». Mais après, vous glissez sur un autre discours qui rejoint un peu l'interview que vous avez donnée à un quotidien de presse écrite aujourd'hui. J'ai noté ce que vous avez dit : « le Gouvernement wallon va revoir le plan pour réorienter légèrement, à certains endroits ».

Cela veut donc dire que, finalement, de la déclaration initiale de la DPR, où l'on dit : « on va juste garder les montants engagés », on revient au plan adopté par l'ancien Gouvernement que vous allez légèrement revoir, à certains endroits, si j'ai bien compris. Cela veut dire que l'ensemble des dossiers que l'on a pu croire rejetés au travers d'une série de déclarations ou de réactions dans la presse, finalement, sont tous bien encore sur la table ; ils seront réexaminés, avec un débat avec les entités locales.

J'entends effectivement l'expression de ma collègue, Mme Kapompole, j'entends que l'on revient à la raison et que l'on va réexaminer chacun des projets avec les autorités locales dans le cadre de plans communaux de mobilité, si nécessaire, pour ajuster, affiner et ne pas juste avoir une décision dogmatique sur les choses. C'est vrai – et je peux le comprendre, Monsieur le Ministre –, ce n'est pas facile de gérer ce genre de choses là, ce n'est jamais facile d'ailleurs d'être ministre, mais cela me rassure.

De ce que vous avez dit dans votre débat, il y aura un dialogue légèrement revu à certains endroits ; cela laisse de l'espoir aux habitants des communes concernées, aux autorités locales, de trouver des solutions. Où je ne suis pas d'accord avec ce que vous avez dit, c'est vrai que nous partageons l'ambition climatique, c'est vrai que cela doit être un *shift* en matière de mobilité, mais ce n'est pas parce que l'on aménage un nouvel accès routier, que l'on termine un contournement en cours, que ce n'est pas l'occasion d'offrir des solutions en matière de mobilité douce, de réduction de la circulation des véhicules, de réduction

de la circulation des poids lourds et de développement de pistes cyclables. Voilà un élément sur lequel j'aimerais insister. J'espère donc que vous vous tiendrez aux engagements que nous avons entendus aujourd'hui.

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

M. Matagne (cdH). - Merci beaucoup, Monsieur le Ministre, pour vos précisions. Simplement, je me suis permis de vous citer une citation d'il y a 10 ans et, en 10 ans, vous me dites : « les choses ont changé ». Cela veut dire que, il y a 10 ans, Ecolo n'avait pas les mêmes ambitions de réduction de gaz à effet de serre ; en tout cas, c'est comme cela que je l'interprète. Si j'apprécie votre volonté d'augmenter l'utilisation des transports en commun, elle ne répondra pas à la problématique des poids lourds sur certaines routes. Donc, si vous n'avez pas les budgets pour solutionner cette problématique des poids lourds, alors empêchez ces poids lourds de traverser nos belles communes de Lobbes, de Beaumont, d'Erquennes, de Merbes-le-Château et même de Thuin. M. Furlan, qui est dans votre majorité, vous l'a demandé précédemment dans la journée.

Plus tôt dans la journée, j'ai également entendu une réponse concernant la problématique des poids lourds, suite à la taxe kilométrique qui les lie : « Le cadre de vie des riverains sera une priorité de notre Gouvernement ». J'estime que le prolongement de la RN54 répond à votre promesse, toutes les enquêtes le prouvent, tous les élus sont d'accord. Si l'on consulte les citoyens – la consultation citoyenne, c'est très à la mode comme vous le savez –, ils seront tous d'accord également.

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

M. Bastin (cdH). - Monsieur le Ministre, je vais essayer d'être concis. Je tiens à vous dire que j'ai changé de lunettes il y a quelques semaines. Je pense que c'est bon signe. J'en ferai bon usage.

Plus sérieusement, en Wallonie, il n'y a pas que cinq grosses villes, il y a aussi le monde rural. Il est vrai que le projet qui me tient le plus à cœur est la création d'un zoning et justement une modification de voirie. Il faut aussi penser à toute la structure économique des petites communes rurales. Je suis très ouvert à vous accueillir pour vous démontrer la nécessité de cette nouvelle voirie, mais c'est une très légère, ce ne sont que quelques centaines de mètres par rapport à d'autres projets beaucoup plus coûteux, n'est-ce pas, Monsieur le Ministre ? Je vous invite d'ores et déjà à visiter ma belle commune.

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

M. Disabato (Ecolo). - Pouvez-vous juste me rappeler, avant que mon temps ne commence, de combien de temps on dispose, parce que je ne me souviens plus ?

(Réaction de M. le Président)

Une minute ? C'est vraiment très court.

Merci, Monsieur le Ministre, pour les réponses.

Très rapidement, ce que je constate sur le terrain, cela se voit à l'œil nu : les choses vont empirer. Aujourd'hui, même quand on circule en dehors des périodes de pointe, cela devient extrêmement difficile de pouvoir circuler sur certains axes. Qu'il y ait une volonté de changement, je le soutiens extrêmement fort.

Deuxièmement, si certains qui se plaignent aujourd'hui avaient fait leur part de boulot, peut-être qu'il ne faudrait pas aller aussi vite aujourd'hui et que les choses ne seraient pas aussi fortement à développer.

Troisièmement, ce qui me semble important, je suis d'accord avec la concertation locale, mais ce qu'il faut pouvoir réconcilier, c'est la cohérence individuelle avec la cohérence collective. C'est cela le problème dans ce dossier. C'est que chacun dit qu'il est d'accord au niveau global, mais après, quand on rentre dans les dossiers particuliers, plus personne ne veut faire d'effort. J'ai entendu qu'une série de partis se disaient qu'il n'y avait pas que les écologistes pour faire de l'écologie. Je veux bien entendre cela, mais il faut alors rassurer, il faut resserrer un peu cette cohérence que j'évoque, sinon alors on n'est qu'un écologiste de papier.

Dernière chose, sur le niveau local, ma question est plus précise au niveau local, je constate que vous avez dit que vous étiez d'accord de pouvoir concerter au niveau local, de voir un peu ce que l'on pouvait faire en termes de solution.

Je resterai sur cette conclusion-là parce que je pense que cela peut être très positif pour la suite.

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

Mme Nikolic (MR). - Tout d'abord une petite précision, Monsieur le Ministre, je n'ai pas dit que 10 millions d'euros, ce n'était rien. Maintenant, quand on les met en perspective avec plus de 1,5 milliard d'euros d'investissements, c'est vrai que cela ne fait pas beaucoup. Je tenais à le préciser quand même, parce que 10 millions d'euros, ce n'est pas rien.

Ce sont 10 millions d'euros qu'il faut mettre en perspective, je l'ai dit et je le répète, avec le coût du report du trafic – j'ai parlé des communes qui étaient devenues de véritables zones de transit –, mais aussi en rapport avec le coût de l'entretien de leurs voiries, qu'elles soient communales ou même régionales, avec l'impact environnemental et de santé sur ces populations et avec les solutions au niveau des alternatives de mobilité locale à proposer. Là, il faut aussi mettre en perspective – M. Disabato vient de parler de cohérence – il faut aussi voir tout simplement si les alternatives de mobilité auront une prise sur le trafic, parce que l'on ne décrète pas la fin de la voiture.

L'A601 dont je parle, c'est aussi un itinéraire de transit pour des poids lourds venant d'Allemagne, et cetera. Leur proposer plus de mobilité douce ou du train, cela ne changera rien à leur présence sur les routes. Les voitures, le trafic de manière générale, c'est comme l'eau, cela trouve toujours son chemin.

Je suis par contre rassurée de vous entendre parler d'une analyse au cas par cas. Je rejoins ce qui a été dit, tant par vous que par certains de mes collègues, il faut une analyse en collaboration avec les communes qui vont avoir besoin de soutien. Je viens de citer une série d'impacts négatifs, notamment sur les finances communales, de ce report de transit. Si l'A601 ne devait pas être rouverte, je vous exhorte vraiment à vous mettre autour de la table avec les communes concernées pour voir quelles solutions on peut leur apporter pour les soulager, parce qu'une non-réouverture de l'A601 ferait peser un poids tant financier qu'environnemental très lourd sur elles.

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

M. Tzanetatos (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse.

Je ne peux que vous encourager et espérer que votre analyse au cas par cas des dossiers puisse vous amener à avoir un regard un tant soit peu différent, parce que, si j'ai bien compris l'objectif climatique et les enjeux et surtout la volonté de l'accord de gouvernement, sur l'ensemble des dossiers en vue de cet impact environnemental réduit, en l'espèce, pour ce dossier de la RN54, il n'y a pas d'incompatibilité avec l'objectif du Gouvernement, la Déclaration de politique régionale, puisque c'est essentiellement, comme l'a dit M. Matagne, la déviation du trafic autoroutier des poids lourds qui passent à travers les villages. Si l'aspect sécuritaire est évident et saute aux yeux, c'est aussi un aspect environnemental auquel on pourra s'attaquer à travers ce dossier, car des poids lourds qui circulent en plein milieu des villages sur des routes inadaptées, cela a forcément un impact et, en termes de pollution, c'est indéniable.

Espérons que l'avenir nous permettra d'avancer sereinement sur ce point.

M. le Président. - Merci pour le respect du temps imparti.

FAIT PERSONNEL

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

M. Legasse (PS). - Je voulais intervenir pour donner une petite information et rectifier ce qui a été dit. Le conseil communal, en l'occurrence, de Rebecq s'est prononcé largement pour l'ouverture de voirie dont on

vient parler à quatre exceptions près – sur 21, ce n'est pas énorme – c'est-à-dire les écolos dissidents.

Mais qu'importe, mon propos n'est pas celui-là.

Je voulais profiter du droit de réponse ou plutôt du fait personnel pour encourager M. le Ministre à venir sur place, puisqu'il est ouvert au dialogue et à analyser les situations au cas par cas. En effet, dans le cas qui nous concerne, il s'agit bien d'une substitution à une voirie existante et il s'agit bien d'une zone d'activité économique et d'une grosse société indispensable pour la sous-région.

Je vous remercie.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

(Suite)

QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES CONSÉQUENCES DES DÉCISIONS DE JUSTICE SUR UNE VOIRIE DE LIAISON À PERWEZ »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les conséquences des décisions de justice sur une voirie de liaison à Perwez ».

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

M. Antoine (cdH). - Monsieur le Ministre, je m'inscris dans la foulée des autres collègues qui sont intervenus. Je vous ai bien entendu évoquer au préalable un PICM ou un PCM, la liaison à une zone activité économique. J'y ajoute cette phrase quelque peu sibylline du Gouvernement dans son accord qui dit : « le Gouvernement entend prendre acte des dossiers déjà adjugés ». Ce sont les principes de cette déclaration de politique régionale. Si je la confronte à la réalité que nous connaissons dans l'entité de Perwez. Je dois rappeler qu'il y a eu cinq études, dont une que M. le Ministre a commandée lui-même à un bureau international qui a conclu au tracé, qu'il a amené lui-même à délivrer un permis le 7 juillet 2011.

Ensuite, il y a eu – c'est bien normal – ce chantier qui a été lancé en 2006 après l'étude PICM de 2004. Il y a eu des recours au Conseil d'État sur l'arrêté du ministre que les agriculteurs, quelques-uns, ont combattu. Il y a eu une action en première instance, des actions en justice de paix qui ont toutes conclu par débouter les agriculteurs et donner raison, pour faire bref, à la Région wallonne avec, il est vrai – je m'en réjouis – un relèvement des indemnités qui serait dues aux agriculteurs. Puis tout cela s'inscrit dans une actualisation parce que – M. Disabato l'a rappelé et il a raison – il faut réactualiser les chiffres 10 ans après.

C'est ce que nous avons fait en 2018 à travers le bureau Agora qui conclut très simplement qu'il y a un problème majeur d'accidents, notamment par rapport à des accidents mortels qui ont eu lieu récemment sur N29 et sur la N243 et qui parlent de graves dangers sur les remontées d'autoroute et pour dire que – on parlait d'adjuger – les travaux ont commencé puisqu'une partie de la voirie a été réalisée, un rond-point a été aménagé et un pertuis attend de se voir rendre utile. On le voit de l'autoroute et si on le laisse comme tel, ce sera un monument de travaux inutiles. On voit d'ailleurs bien que la population a été consultée. Nous avons organisé des réunions dans tous les villages, qui ont conclu à la nécessité de réaliser ces travaux.

Bref, que ce soient les experts d'urbanisme, les experts de mobilité ou les tribunaux, et bien sûr la population, tout le monde est d'accord pour reconnaître l'urgence de la réalisation de ces travaux.

Je note comme vous l'impact sur le climat. Je voudrais voir les émissions que, chaque jour – je vois le matin et le soir –, des voitures à l'arrêt pendant plusieurs minutes, parfois même plusieurs dizaines de minutes où les moteurs tournent. La voiture n'avance pas, mais la pollution est avérée.

Par rapport à tout cela, je ne vous demande pas une attitude aujourd'hui puisque vous avez annoncé, ici comme ailleurs – je vous en félicite –, un certain nombre de contacts utiles, mais j'aimerais vous entendre sur un sujet précis. Quelles leçons tirez-vous des décisions de justice intervenues ? L'urgence de l'expropriation a-t-elle, oui ou non, été bien confirmée par les juges de paix ?

Quelles sont les indemnités compensatoires avancées pour les agriculteurs ?

Deuxièmement, 4,2 millions d'euros ont été engagés. Pouvez-vous dire combien de montants ont été liquidés à l'entreprise ? Pour faire bref, où en sont les travaux ? S'il devait s'avérer que l'on retient la technique d'une pose – je ne sais pas ce que veut dire une pose en matière de marché public –, j' imagine qu'il y aurait des indemnités compensatoires à verser à l'entreprise qui est sur place et qui attend maintenant de pouvoir mobiliser les terrains après la décision de la justice de paix.

Enfin, qu'est-ce que cela a coûté à la Région wallonne en frais de justice et en frais d'avocats jusque maintenant ?

Voilà les éléments que je voulais vous soumettre pour que l'arborescence de ce problème soit complète et que l'on ne prenne pas uniquement – je l'entends bien, c'est compréhensible – les quatre ou cinq agriculteurs qui manifestent depuis maintenant 12 ans.

Je rappelle que le Plan communal de mobilité, formule provisoire, n'a soulevé aucun vote négatif au

conseil communal. Aucun. Soit oui, soit unanime, soit une abstention.

Je voulais avoir les chiffres intermédiaires pour que chacun soit sur la même longueur d'onde.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, je connais ce dossier depuis longtemps, sans doute pas aussi bien que vous, mais qui a suivi de nombreuses étapes depuis très longtemps. Je ne vais pas faire le retour sur toutes les étapes judiciaires notamment qui ont jalonné ce dossier complexe. Toutefois, comme vous j'ai pu prendre connaissance de la motivation des instances judiciaires dans les derniers arrêts, principalement la question des remontées de files sur autoroute au niveau de la sortie de Thorembais-Saint-Trond, comme vous l'évoquiez.

J'attire toutefois votre attention sur le fait que la justice considère l'urgence non pas sur la question de sécurité des usagers, mais bien pour des raisons de délai de validité du permis d'urbanisme et de mise à disposition des fonds SOWAFINAL à l'intercommunale du Brabant wallon, qui est le maître d'ouvrage du chantier ; cette dernière échéance étant fixée au 30 décembre 2020.

À ce jour, le montant des indemnités compensatoires s'élève à 1 347 381,43 euros ; c'est relativement précis. Il est cependant susceptible d'évoluer, car certains montants sont des montants provisionnels fixés par le juge de paix en attente des jugements définitifs.

Le montant des états d'avancement des travaux déjà réalisés s'élève à 1 862 466 euros – ce n'est pas uniquement le pont, il y a d'autres travaux qui se trouvent ailleurs – hors TVA et hors révision, soit environ 2 millions d'euros hors TVA, révision comprise.

Il est à noter qu'à ce jour la Région wallonne n'a pas été citée pour des retards encourus. En effet, ces retards ont été le fait des procédures de justice en cours. Je vous invite à vous tourner vers l'intercommunale du Brabant wallon, le maître d'ouvrage dans ce dossier, qui a autorisé le début des travaux, afin de connaître l'état des procédures pour perte de rendement dans les travaux et pour perte de chiffre d'affaires en attendant la reprise du chantier.

Les seuls frais de justice – huissiers, avocats, experts judiciaires – relatifs au contournement de Perwez, payés ou en cours de paiement, s'élèvent provisoirement à 93 254 euros. Diverses prestations n'ont cependant pas encore été facturées.

En cas de rupture du marché, l'entrepreneur serait en droit de réclamer 10 % du montant non consommé du marché initial, soit environ 440 000 euros.

Je suis conscient que la question de la mobilité autour de Perwez est très importante, il en va de la sécurité des usagers et des riverains directs de ces voiries et aussi de l'enjeu de la mobilité elle-même.

Je tiens à rappeler que des aménagements nécessaires ont été réalisés dans l'échangeur de la E411, à la sortie 11, de même que l'élargissement du giratoire entre la RN29 et la RN243.

Avant de prendre toute décision hâtive dans le cadre de ce dossier, comme je l'ai évoqué il y a deux semaines dans le cadre de la question urgente de Mme Laruelle, j'ai sollicité de mon administration des devoirs d'information complémentaire afin d'évaluer au mieux les diverses options qui pourraient se présenter. Je ne doute pas que nous aurons l'occasion d'en reparler encore tout prochainement.

Je signale également qu'une concertation est en cours avec mon collègue en charge de l'équipement des parcs d'activité, puisque sa compétence est aussi très directement concernée.

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

M. Antoine (cdH). - Je veux réagir pour dire trois choses.

Premièrement, le maître d'œuvre est indubitablement l'in BW. Si celle-ci veut continuer les travaux, elle bénéficie d'un crédit de la Région wallonne, qui n'a pas été remis en cause. C'est donc elle qui est maître d'œuvre, le ministre vient de le rappeler très clairement.

Deuxièmement, je veux rappeler que, puisque le ministre a fait écho de l'étude Agora, celle-ci dit clairement que l'aménagement des giratoires et des sorties d'autoroutes ne suffira pas pour régler le problème. Je l'entends très souvent, mais l'étude n'a pas été contestée sur ce point.

Troisième élément, je vois les montants qui ont déjà été déboursés, parce que si l'on fait les additions des uns et des autres on va être de 2,5 millions à 3 millions d'euros, avec des travaux arrêtés et de manière incompréhensible pour l'opinion publique, alors qu'il y a congestion matin, après-midi et des décès malheureusement constatés.

Je voudrais simplement dire, Monsieur le Ministre, pour ce dossier comme pour tous les autres, que je sais que c'est très difficile et que votre tâche est ardue parce que j'ai le sentiment que l'accord politique n'est pas aussi clair qu'il n'y paraît ; le débat que nous avons eu en atteste. Attention, parce que si vous me pardonnez un jeu de mots, et vous savez que les affectionnés, une sortie de route égale toujours un accident.

QUESTION ORALE DE MME CASSART-MAILLEUX À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA LIAISON TIHANGE-STRÉE-TINLOT »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cassart-Mailleux à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la liaison Tihange-Strée-Tinlot ».

La parole est à Mme Cassart-Mailleux pour poser sa question.

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Monsieur le Ministre, la liaison Tihange-Strée-Tinlot, projet ambitieux pour le Condroz liégeois et l'arrondissement de Huy-Waremme, a déjà fait couler beaucoup d'encre. En boutade, quand je suis devenue parlementaire il y a 15 ans, j'ai entendu dire : « on a le permis, pas le budget, puis on a eu le budget, plus le permis et, maintenant, on a le permis et le budget ». Je pense donc que tout est réuni, mais c'est un dossier que j'affectionne beaucoup et qui est très important.

Pour rappel, reliant l'autoroute E42 et la route du Condroz N63, en traversant la vallée de la Meuse N90, la liaison Tihange-Strée-Tinlot constituera un accès sécurisé à la Meuse, notamment pour le trafic de transit. Elle doit permettre de résoudre d'importants problèmes de trafic local et d'insécurité, dont la traversée de Strée, l'accès à Huy par le Long Thier ou par la vallée du Hoyoux.

Actuellement, il semblerait que la phase 2 soit en cours de finalisation. Pouvez-vous me confirmer cela et m'expliquer les raisons de cet important retard ?

Qu'en est-il de la phase 3 et des expropriations nécessaires à la réalisation de celle-ci ? Sont-elles terminées ? Pouvez-vous me communiquer le calendrier global de ces travaux ?

Des contacts ont-ils été pris avec les communes de Huy et de Modave ? Dans l'affirmative, qu'en ressort-il ?

Je tiens aussi à souligner que c'est un dossier pour lequel la Conférence des élus et les quatre partis politiques démocratiques de l'arrondissement ont été sur la même longueur d'onde et c'est donc un très beau projet pour notre arrondissement. Je vous écoute, Monsieur le Ministre, parce que j'espère quand même un jour être avec vous pour inaugurer de tronçon.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Madame la Députée, ce projet traverse par ailleurs, en dehors de tout ce que vous avez déjà dit, des zones suivies de près par le Service public de Wallonie agriculture, ressources naturelles et environnement. Il est composé de quatre phases : la première, qui a été

réalisée depuis quelques années ; la seconde qui est en travaux ; et les deux dernières phases qui permettent l'achèvement de la liaison.

La phase 2 du projet touche à sa fin. Le retard est dû à des situations imprévisibles rencontrées sur le chantier et auxquelles des solutions compatibles à la meilleure préservation de l'environnement ont été mises en œuvre. Je citerai quelques exemples de réalisation comme des actes de sauvegarde d'espèces protégées qui ont été réalisés en cours de chantier, en collaboration entre le Service public de Wallonie mobilité et infrastructures et l'ARNE : création de mares à têtards, isolation d'un ruisseau du risque de coulées de boues par des bottes de foin, entre autres.

Les sols fortement compressibles en raison de la présence d'une nappe phréatique affleurante au fond du coffre initial, les zones marécageuses, ont dû être stabilisés par des techniques de surcharge et des remplacements de certaines poches de terres par des empierrements permettant un drainage des sols. Ce sont des techniques lentes, mais qui sont les moins agressives en termes de respect environnemental.

Toutes ces adaptations ont pris du temps et le chantier de la phase 2 devrait se clôturer fin octobre 2019. Concernée par des problèmes géologiques – parois rocheuses instables – et structurels – remblais en gabions réalisés avec des matériaux évolutifs, type schiste –, la phase 1 doit également subir des travaux importants de sécurisation, avant toute mise en service. Ceux-ci sont prévus dans le marché de la phase 3.

La troisième phase des travaux a été adjugée l'année passée et les travaux ne pourront être notifiés qu'une fois les expropriations réalisées. Celles-ci sont en cours et dépendent des négociations entre le Comité d'acquisition et les propriétaires. Le délai prévu pour les travaux de cette phase 3 est de deux ans calendrier.

Le dernier tronçon doit encore être adjugé. Le cahier spécial des charges est terminé et suit son circuit de validation administratif, car il doit être validé par la SOFICO. Le délai prévu pour cette quatrième phase est aussi de deux ans et une partie des travaux des phases 3 et 4 pourrait se chevaucher.

Enfin, il n'y a pas eu de réunion récente organisée avec les communes de Huy et de Modave. Des réunions seront organisées avec les autorités communales, entre autres avant démarrage des travaux, et ce, en vue de coordonner les travaux et les plannings des différents chantiers.

Voilà, Madame la Députée, à ce stade de mes informations.

M. le Président. - La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour les différents éléments.

Je reviendrai sur ce dossier, mais en tant que nouvellement élue, c'est un dossier pour lequel j'ai tellement eu d'affection et que je souhaite faire avancer que je voulais déjà faire le point avec vous.

Je comprends très bien la réponse et les différents éléments de retard que vous m'avez donnés.

Ce que je souhaite, c'est que ce dossier soit une priorité, qu'il soit suivi, que l'on ne revienne pas dans un an en me disant : « Le comité d'acquisition ou les expropriations sont en cours, mais on n'a pas eu de contacts », parce que j'ai aussi des gens qui me contactent en me disant : « On ne nous a jamais rien demandé ».

Vous dites : « Fin de la deuxième phase au mois d'octobre, voire réhabilitation de la première phase avec un chevauchement avec la troisième phase ». On parle de deux fois deux ans. Il faut mettre le curseur par rapport à ce dossier.

Je vous tiendrai au courant des éléments de terrain. Avec l'administration et avec votre cabinet, on regardera pour faire au mieux pour que ce dossier puisse avancer.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

M. le Président. - Les questions orales de :

- M. Cornillie, sur « le projet de fusion des filiales Eurostar et Thalys porté par la SNCF » ;
- M. Botin, sur « l'état des ouvrages d'art wallons » 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. - La question orale de Mme de Coster-Bauchau à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la suspension du Comité RER » est retirée.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

Un grand merci à tous et à la prochaine.

La séance est levée.

- La séance est levée à 17 heures 51 minutes.

LISTE DES INTERVENANTS

M. André Antoine, cdH
M. Christophe Bastin, cdH
M. Olivier Bierin, Ecolo
Mme Caroline Cassart-Mailleux, MR
M. François Desquesnes, cdH
M. Manu Disabato, Ecolo
M. Jean-Philippe Florent, Ecolo
M. Eddy Fontaine, PS
M. Paul Furlan, PS
Mme Jacqueline Galant, MR
Mme Anne-Catherine Goffinet, cdH
Mme Gwenaëlle Grovonius, PS
M. Philippe Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité
M. Antoine Hermant, Président
M. Laurent Heyvaert, Ecolo
Mme Joëlle Kapompole, PS
M. Dimitri Legasse, PS
M. Laurent Léonard, PS
M. Julien Matagne, cdH
Mme Françoise Mathieux, MR
M. Samuel Nemes, PTB
Mme Diana Nikolic, MR
M. Mourad Sahli, PS
M. Nicolas Tzanetatos, MR

ABRÉVIATIONS COURANTES

AOT	Autorité organisatrice du transport
BHNS	bus à haut niveau de service
CAP	certificat d'aptitude professionnelle
CEMM	Comité exécutif des ministres de la Mobilité
CETA	Comprehensive Economic and Trade Agreement (Accord économique et commercial global)
CHB	liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux-Beaufays
CHC	centre hospitalier chrétien
CHR	centre hospitalier régional
CIF	Cellule d'informations financières
CNG	compressed natural gas (gaz naturel comprimé)
CO ₂	dioxyde de carbone
CONCERE	Groupe de travail qui réunit des experts au sujet d'un thème tel l'énergie renouvelable ou l'efficacité énergétique
COP	Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques
COP16	16e conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (Conférence de Cancún 2010 sur le climat)
CREG	Commission de régulation de l'électricité et du gaz
CWaPE	Commission wallonne pour l'énergie
DPR	Déclaration de politique régionale
Elia	gestionnaire de réseau de transport d'électricité
ESR	effort sharing regulation (réglementation du partage de l'effort) ou european sharing regulation (règlement européen de partage)
ETS	Emission Trading Scheme (Système communautaire d'échange de quotas d'émission)
Euratom	Communauté européenne de l'énergie atomique
GAL	groupe(s) d'action locale
GRACQ	Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens
GRTL	gestionnaire du réseau de transport local
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (plan régional d'exécution spatiale)
in BW	intercommunale de la Province du Brabant wallon
Infrabel	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
ISOC	impôt des sociétés
LNG	liquefied natural gas (gaz naturel liquéfié)
MOBIB	Mobility in Belgium
NIMBY	not in my backyard (pas dans mon arrière-cour)
ORES	Opérateur de réseaux d'énergies
OTW	Opérateur de transport de Wallonie (précédemment appelé groupe TEC)
OXFAM	Oxford Committee for Famine Relief (Comité d'Oxford pour le soulagement de la famine)
PACE	plan Air-Climat-Énergie
PCM	Plan communal de mobilité
PEB	Performance énergétique des bâtiments
PICM	Plan intercommunal de mobilité
PNEC	Plan national pour l'énergie et le climat
PUM	Plan urbain de mobilité
Q-ZEN	quasi zéro énergie
RER	Réseau express régional
SEV	soutien à l'énergie verte
SMOT	Schéma de la mobilité transfrontalière (Luxembourg-Lorraine)
SMS	short message service (service de messages courts, texto)
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SNG	substitute natural gas
SOFICO	Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures

SOWAFINAL	Société wallonne pour la gestion d'un financement alternatif
SPF	service public fédéral
SPW	service public de Wallonie
STIB	Société des transports intercommunaux de Bruxelles
TCE	Traité sur la Charte de l'Énergie
TEC	Société de transport en commun
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UE	Union européenne
WEL	Wallonia Easy Line
ZEN	zéro énergie