

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

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

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

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

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

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

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Monsieur le Député, l'étude d'évaluation des lignes WEL est toujours en cours. Une première partie centrée sur la fréquentation et le taux de couverture des coûts sera présentée au conseil d'administration de l'OTW en novembre. Une deuxième partie s'attachera à la satisfaction des clients. Elle sera terminée pour fin de l'année 2019. Je ne peux donc malheureusement pas encore vous en fournir les résultats, que ce soit de manière spécifique pour la ligne Marche-en-Famenne-Liège ou pour l'ensemble des lignes.

Néanmoins, nous pouvons déjà dire que la période de deux semaines de gratuité des lignes WEL a eu un effet positif sur leur fréquentation. L'analyse sur le nombre de clients qui ont été « conquis » par cette action, ceux ayant continué par la suite à prendre le WEL, sera disponible fin d'année.

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

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

En ce qui concerne plus spécifiquement les liaisons Saint-Vith-Malmedy et Malmedy-Verviers, elles seront évidemment intégrées dans la réflexion que nous aurons sur l'ensemble des lignes structurantes, à la suite de l'évaluation des lignes WEL. Néanmoins, je peux vous

confirmer dès à présent mon souhait d'amplification de l'offre de transport public, comme annoncé par la DPR.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il est trop tôt à ce stade pour pouvoir en dire davantage sur les modalités, mais nous aurons sans

aucun doute l'occasion d'y revenir dans les prochaines semaines et dans les prochains mois.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dernièrement, dans la presse, vous avez indiqué que la nouvelle taxe de mise en circulation et la taxe de roulage en Wallonie se baseront sur deux nouveaux critères, le rejet de CO₂ et la masse-puissance, qui vont remplacer les chevaux fiscaux. Il est primordial de