

mobilité est par ailleurs bénéfique pour le bien-être et la santé des citoyens dans leur ensemble.

L'ambition du transfert modal n'est pas simple, c'est même très compliqué, mais c'est la seule envisageable face aux enjeux devant lesquels nous nous trouvons. La quasi-absence de congestion le mercredi nous montre aussi que c'est possible. Il ne s'agit pas d'une politique de mobilité contre la voiture, mais plutôt en faveur d'un usage plus raisonné de la voiture au bénéfice de tous. Quelques pour cent, jusque dans les dizaines de pour cent, de différence en termes de trafic changent tout en termes de mobilité ; c'est ce que l'on observe notamment le mercredi.

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

Mme Galant (MR). - Merci, Monsieur le Ministre. Plusieurs éléments. Si je prends la situation de Mons que je connais plus particulièrement, je pense qu'il y a eu aussi une mauvaise collaboration et concertation entre la Région et la ville, parce qu'il y a eu plein de chantiers en même temps au sein de la ville et sur l'autoroute également au niveau de Mons qui engendraient de gros embarras de circulation. Il y avait d'ailleurs une action ce matin qui était menée par le groupe Mons en Mieux sur la ville de Mons.

Vous saurez tout : j'ai passé ma Saint-Valentin chez nos amis flamands et j'ai pu traverser les trois Régions de notre pays...

(Réactions dans l'assemblée)

Un problème de nos voiries régionales, c'est le problème des nids-de-poule que l'on peut rencontrer et de l'entretien de nos routes wallonnes qui engendrent aussi des problèmes au niveau de la mobilité, de la fluidité. Quand vous êtes en Flandre, les autoroutes sont nickel, il n'y a pas de trou. C'est propre en plus. Vous arrivez à Bruxelles et c'est déjà moins bien. Quand on arrive en Wallonie, on a l'impression de passer dans un autre pays qui est en sous-développement.

Je pense qu'il faut insister sur la concertation et la coopération entre les différentes Régions avec une meilleure planification des travaux. Par rapport à l'état de nos routes : pourquoi ne pas voir comment nos amis flamands gèrent leurs autoroutes ? Parce que ce sont des autoroutes qui restent publiques comme en Wallonie. Je ne comprends pas cette différence de gestion.

Par rapport au transfert modal, vous avez tout à fait raison. La seule chose, c'est que cela ne se fera pas du jour au lendemain. Vous savez très bien que c'est très compliqué. Le covoiturage, j'ai essayé dans ma petite commune de le mettre en place ; c'est très compliqué à mettre en œuvre. Les gens sont encore habitués à aller avec leurs voitures. De plus, si l'on veut favoriser le transfert modal et l'utilisation des transports publics, il faut une offre. Je vous ai déjà donné l'exemple de ma petite commune où il n'y a quasi pas d'offre de bus entre

celle-ci et la ville de Mons qui est la plus proche, ce qui engendre la congestion de la ville de Mons par toutes les personnes qui conduisent leurs enfants vers les écoles, notamment avec leurs voitures.

C'est un débat très vaste. Il y a plusieurs solutions et le transfert modal en est un, mais cela ne se fera malheureusement pas du jour au lendemain. Il faut trouver une solution pour tous ces automobilistes qui aujourd'hui passent des heures dans ces embouteillages.

**QUESTION ORALE DE M. CORNILLIE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
CHANGEMENT MODAL VERS D'AUTRES
FORMES DE MOBILITÉ »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Cornillie à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le changement modal vers d'autres formes de mobilité ».

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

M. Cornillie (MR). - Monsieur le Ministre, on va rester dans le transfert modal suite à la question de ma collègue, Mme Galant. Je parlais, pour ma part, de la décision de la Cour constitutionnelle qui annule la mesure fédérale *cash for car*, également connue sous le nom de « budget mobilité ».

La Cour estime que « certains aspects de la mise en œuvre concrète de la loi posent problème au regard des principes constitutionnels d'égalité et de non-discrimination » entre les travailleurs en l'occurrence. Elle a toutefois décidé de maintenir les effets de ladite loi annulée, invitant le Gouvernement fédéral à revoir sa copie et à proposer de nouvelles dispositions législatives d'ici le 31 décembre 2020.

Malgré son succès mitigé et son origine fédérale, l'annulation de cette mesure fait le constat de l'échec d'une nouvelle tentative visant à réduire la congestion automobile.

Vous vous exprimez souvent en faveur d'un transfert modal, une expression que vous semblez apprécier énormément, en faveur d'autres formes de mobilité, dont la mobilité douce et notamment le vélo. Cet objectif est d'ailleurs inscrit dans la DPR.

Considérant qu'en matière de mobilité les efforts concertés sont à privilégier, comment la Wallonie pourrait-elle contribuer à renforcer l'interopérabilité des actions prises à tous les niveaux et la démultiplication de leurs effets favorables ? Un *cash for car* wallon ou quelque chose de cet ordre est-il légalement possible ou envisagé ? Si oui, comment ? Quelles mesures viseront précisément à réduire les incitations à l'utilisation de la voiture en tenant compte des alternatives existantes ?

La Ville de Vienne, bien que je sache qu'il faut comparer des pommes avec des pommes, a récemment lancé une initiative via une application mobile permettant aux personnes renonçant à leur voiture pour effectuer leurs trajets d'avoir droit à toute une série d'avantages, en l'occurrence des avantages culturels.

Au vu des spécificités institutionnelles belges, du partage des compétences et aussi, singulièrement en matière de mobilité, une coopération avec les autres niveaux de pouvoirs, par exemple la Fédération Wallonie-Bruxelles avec le Fédéral, est-elle possible pour instaurer une initiative de ce genre en Wallonie ou simplement dans les compétences de la Wallonie avec les services dont elle dispose ?

Pour réduire la congestion automobile au sein de notre Région, indépendamment des efforts mis en place quant à l'offre de transport public, d'autres initiatives étrangères du même type ont-elles retenu votre attention ? Si oui, lesquelles ?

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 rappelle tout d'abord que le *cash for car* est une mesure d'initiative fédérale et de compétence fédérale exclusive puisqu'elle visait, à l'origine, à offrir une alternative aux bénéficiaires du système de la voiture de société, souvent qualifiée de « voiture salaire ».

Les 650 000 voitures de société représentent 11,5 % du parc total des voitures en Belgique, mais parcourent 23 % de la distance totale parcourue par les voitures immatriculées en Belgique.

Ce système peut mener à une certaine déresponsabilisation des automobilistes qui en bénéficient, les choix que ceux-ci posent n'étant pas nécessairement en phase avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment au niveau des motorisations et de l'usage.

Il renforce également les écarts sociaux, géographiques et salariaux, puisque trois quarts des travailleurs qui en sont bénéficiaires sont des hommes, dont plus de deux tiers gagnent plus de 3 000 euros par mois, ce qui n'est pas représentatif de l'ensemble de la population.

Ce système incite aussi à des choix résidentiels qui ne tiennent pas compte de l'accessibilité autre que l'automobile, ce qui est contradictoire avec la volonté d'enrayer l'étalement urbain que nous affirmons avec ce Gouvernement.

En matière de justice sociale, le manque à gagner fiscal au détriment des caisses de l'État fédéral s'est monté, en 2016, à 2,3 milliards d'euros.

Le Conseil supérieur des finances ainsi que la Commission européenne et l'OCDE tirent depuis plusieurs années la sonnette d'alarme à ce sujet et plaident pour une réforme du système.

À l'heure du bilan, on constate que le système *cash for car* a peu convaincu. Puis, comme vous l'indiquez, il a été annulé par la Cour constitutionnelle.

Un *cash for car* wallon est-il dans l'air du temps ? Très clairement, le dispositif global est de compétence fédérale. Il n'est pas à l'ordre du jour en Région wallonne.

Nous avons d'autres leviers d'action au niveau régional, que vous connaissez : la révision de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation, et le développement de l'offre alternative, avec les transports en commun, le covoiturage, les modes doux.

Vous émettez quelques suggestions de compensations potentielles en prenant exemple sur la Ville de Vienne. Vous l'avez dit vous-même, il faut rester raisonnable dans les comparaisons puisque Vienne est quasiment une ville-État de 1,9 million d'habitants, avec une densité de population de 4 580 habitants par kilomètre carré, dotée d'un budget de 16,25 milliards d'euros, soit un budget plus élevé que celui de la Wallonie.

Aucune ville en Wallonie ne joue dans cette catégorie ; les deux métropoles wallonnes rassemblaient en 2017 dans leur agglomération morphologique respectivement 290 000 habitants pour Charleroi et 500 000 habitants pour Liège. On est donc très loin de la quantité d'habitants concernés par la Ville de Vienne.

Vienne dispose d'une offre de transport en commun et de réseaux de mobilité active et partagée liée aussi à cette dimension et mène par ailleurs depuis de nombreuses années un urbanisme très volontariste, de même qu'elle a aussi développé fortement la politique culturelle puisque c'est en lien justement avec cette offre-là. Cette idée de « jeton culture » qui s'ajoute à une offre de mobilité alternative a un certain intérêt pour Vienne, mais elle est sans doute assez compliquée à transposer chez nous.

Cela ne nous empêche pas d'envisager différentes pistes et de voir de quelle façon nous pouvons, à notre manière, inciter de toutes les façons à l'usage d'autres modes de déplacements. De ce point de vue là, cette illustration est très intéressante et peut donner d'autres idées à traduire dans notre Région.

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

M. Cornillie (MR). - Monsieur le Ministre, j'avais envie de cet échange libre sur le sujet suite à la lecture de cet article dans une ville dont je conviens que, à la limite, seule Bruxelles pourrait avoir la prétention de

l'égaliser et donc peut-être que les collègues bruxellois s'inspireront de ce cas de figure.

Je ne dis pas que la mesure du *cash for car* était vouée à l'échec, mais à partir du moment où – effectivement, vous l'avez relevé – c'est une partie de la rémunération du salaire, il fallait que la compensation soit sensible pour couvrir ce qui est perçu comme étant l'avantage dont le salarié dispose.

Je pense pourtant qu'il faut continuer, malgré ce signal, à trouver au-delà de l'offre à améliorer toute une série de mesures qui visent à retirer les voitures de la route. Je voulais donc savoir si, en Wallonie, cela faisait l'objet d'une réflexion de cet ordre-là. Peut-être que la réflexion mûrira. En tout cas, j'imagine que des réflexions sur des abonnements gratuits ou des services gratuits ont déjà par ailleurs été testées, mais que manifestement cela se heurte encore à un changement de mentalité qui n'est pas suffisamment réussi.

Merci, Monsieur le Ministre, pour cet échange.

**QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA
STRATÉGIE DE HIÉRARCHISATION DES
TRANSPORTS PUBLICS EN WALLONIE »**

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 « la stratégie de hiérarchisation des transports publics en Wallonie ».

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

M. Fontaine (PS). - Monsieur le Ministre, en réponse à une motion votée par plusieurs conseils communaux pour le maintien de la ligne TEC Namur-Nismes, l'OTW, l'Opérateur de transport de Wallonie, par la voix de son administrateur général, M. Peremans, a répondu à celles-ci en confirmant, comme vous nous l'aviez indiqué précédemment, qu'aucune intention de supprimer ou transformer la ligne sur le court terme n'existe.

En revanche, celui-ci indique, en substance, que l'OTW rejoint l'avis de l'Autorité organisatrice du transport, l'AOT, sur le principe de hiérarchisation du réseau. Ainsi, nous viserions à moyen et long termes la suppression de portions de lignes, voire de lignes complètes qui coïncideraient avec l'offre des autres opérateurs de transport public présents en Wallonie.

Le TEC évoque cependant dans sa réponse les exigences qu'il aurait concernant la hiérarchisation du réseau pour que celle-ci réussisse. Je prends pour exemples la tarification intégrée qui ne pourra pas être supérieure au tarif actuel, la fiabilité renforcée des temps de parcours pour garantir les correspondances, et

la mise en place d'un système de communication et de gestion efficace des correspondances intra et interréseaux. Ce 3 février, vous avez indiqué votre décision de relancer la réflexion globale autour du redéploiement de l'offre structurante de type express et de suspendre le lancement de nouvelles lignes WEL.

Monsieur le Ministre, comment accueillez-vous la proposition relative à la hiérarchisation du réseau des transports publics en Wallonie ?

Rejoignez-vous l'avis de l'OTW et les exigences avancées pour permettre une hiérarchisation de ce réseau ?

Enfin, pouvez-vous nous indiquer quels seront les acteurs impliqués dans la réflexion globale sur le redéploiement de l'offre « express » ?

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 concept de base d'un réseau hiérarchisé est de disposer de lignes structurantes principales sur lesquelles se rabattent des lignes secondaires qui desservent quant à elles les quartiers de manière plus fine.

Ce principe est mis en œuvre dans la plupart des réseaux de transport public, qu'ils soient à caractère urbain ou plus rural, même si l'ampleur de cette hiérarchisation varie selon les spécificités locales.

Ce rabattement sur les lignes structurantes implique parfois de devoir prendre plus de correspondances, ce qui peut constituer un frein pour l'usager, mais en même temps celles-ci sont facilitées au travers d'une construction de l'horaire pensée en fonction.

L'un des avantages d'un tel réseau est qu'il augmente fortement la lisibilité de l'offre. Celle-ci restant encore trop souvent un héritage du passé avec de multiples variantes de parcours sur une même ligne. En pratique, la difficulté de cette division est de sortir d'un concept théorique très séduisant pour se confronter aux réalités et besoins locaux.

C'est ainsi que, comme l'indique l'OTW, une fiabilisation du temps de parcours ou une information complète et fiable en temps réel pour ne pas rater sa correspondance sont notamment des conditions nécessaires à la mise en place d'un réseau hiérarchisé.

En ce qui concerne le redéploiement de l'offre express, l'objectif est de créer un réseau autour de lignes de bus régulières rapides et fréquentes.

Les acteurs impliqués seront en premier lieu l'OTW et l'Autorité organisatrice du transport, l'AOT, qui sont en charge respectivement de la partie opérationnelle et de la définition tactique de l'offre de transport. La