

Comme vous le savez, les questions géographiques sont toujours des questions particulièrement sensibles à beaucoup de points d'entrée.

Jusqu'à ce que ce travail aboutisse, le nombre de centrales ne sera pas fixé définitivement. C'est une approche de terrain qui sera privilégiée pour couvrir l'ensemble de la Wallonie de manière efficace en matière d'offre de transport à la demande.

C'est un dossier qui me tient à cœur, mais qui était un peu au milieu du gué au moment de mon arrivée. Je pense que les premières étapes ont été faites et que maintenant on a les bases pour enclencher une plus grande vitesse dans les prochaines années.

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

M. Dodrimont (MR). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse et l'optimisme qu'il affiche à l'égard de ce dossier qu'il considère comme prioritaire.

On touche, dans ce dossier, à la supracommunalité, qu'on le veuille ou non, ce sera quand même une question pour que les acteurs locaux puissent se fédérer autour d'un projet afin que celui-ci réussisse.

J'aimerais plaider pour de la cohérence par rapport à cela. La supracommunalité est une très bonne chose quand les autorités locales peuvent se parler autour de certains projets et peuvent collaborer., mais aujourd'hui on voit une multitude de territoires différents suivant les sujets abordés. Si l'on peut avoir à l'attention que, pour que cela réussisse, cette centrale doit concerner des acteurs locaux qui ont des objectifs comparables. J'entends qu'il faut rationaliser, qu'il faut faire le moins de dépenses possible, on est tous convaincus de cela.

Si l'on devait notamment ici réduire le nombre de centrales parce que l'on veut rationaliser et uniquement pour cela, je pense que l'on passerait à côté de certains objectifs qui seraient d'avoir une cohésion entre les acteurs qui seront réunis sur un projet de centrale. Je voulais un peu plaider dans ce sens.

**QUESTION ORALE DE MME SCHYNS À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA
MOBILITÉ DOUCE ENCOURAGÉE PAR LE
DÉCONFINEMENT »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Schyns à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la mobilité douce encouragée par le déconfinement ».

La parole est à Mme Schyns pour poser sa question.

Mme Schyns (cdH). - Monsieur le Ministre, pas mal de personnes autour de nous voient dans la crise qui

nous frappe l'occasion de réinventer notre façon de vivre, de consommer, de nous déplacer.

Dans diverses communes de Wallonie et de Bruxelles, le passage en zone 30 des centres-villes est un des piliers du déconfinement. Je vois que c'est le cas très près de chez moi, à Verviers, mais il y a aussi un cas que vous connaissez bien à Liège.

Certains disent avoir retrouvé du temps ces dernières semaines pour pratiquer la marche ou le cyclisme. Sans volonté toutefois de dresser des généralités ou tirer des conclusions hâtives, il est intéressant de penser qu'une certaine tranche de la population pourrait avoir le désir ou le besoin d'adapter ses habitudes de vie afin de les rendre plus proches de celles expérimentées pendant ce confinement.

L'enjeu est d'avoir des espaces de déplacement suffisants pour les piétons et les cyclistes. Je sais que vous avez participé à la première réunion de la *task force* « Mobilité du déconfinement » à Liège, qui vise à travailler sur la mise en œuvre d'une mobilité privilégiant les modes actifs au travers de différentes mesures.

Pourriez-vous faire le point sur les mesures concrètes envisagées à Liège ? Pouvez-vous aussi nous dire si vous avez des contacts avec d'autres grandes villes de Wallonie qui ont ce type de projet ?

Pouvez-vous aussi me dire quel rôle de support pourrait avoir la Région wallonne par rapport à cet enjeu ?

Intuitivement, on se dit que l'on veut adapter ces modes de transport, peut-être plus facilement pour les grandes villes. Je viens d'une commune plus rurale, en tout cas semi-rurale, ne peut-on pas aussi sensibiliser les différentes communes à des mesures adaptables à ces communes plus rurales ? Au niveau de la Région wallonne, envisagez-vous des projets de soutien ou des incitants, quels qu'ils soient, pour justement saisir cette perche tendue par une partie de la population qui a envie de se déplacer autrement ?

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, j'ai écrit, il y a quelques semaines, aux villes et communes afin d'encourager l'affectation provisoire d'espaces publics à destination des modes actifs.

Vous avez tout à fait raison, il y a à la fois une demande et un besoin de plus d'espaces pour respecter les distances sanitaires dans le cadre de la crise que nous connaissons. Cette crise, par ailleurs, réduit la capacité des transports en commun. Il y a vraiment un intérêt multiple à encourager la pratique des modes actifs, c'est-à-dire la marche et le vélo.

C'est aussi une opportunité pour changer nos habitudes et favoriser le transfert modal de façon plus durable vers ces modes actifs, aussi en leur réservant un espace significatif dans nos villes et communes. C'est également meilleur pour la sécurité, l'attrait de ces pratiques, lorsque les espaces sont suffisamment rassurants.

On peut dire que la Ville de Liège a saisi cette opportunité de manière ambitieuse. J'ai souhaité encourager cette dynamique par ma présence à la première réunion de la *task force* entre la Ville, le SPW et les associations. Cette *task force* se réunira de manière bimensuelle. Elle s'est encore réunie hier. Sa première tâche est de prioriser les mesures en analysant leur faisabilité à court terme, afin que certaines mesures puissent être en place en début de l'été. L'idée est d'avoir un impact du maximum de mesures possible dans les trois à quatre mois qui viennent. On est toujours dans la période du confinement/déconfinement et, en même temps, dans la période d'été et des vacances. C'est clair que l'on va se retrouver à l'automne, mais une autre dynamique sera en cours. C'est très important d'utiliser cette fenêtre de très court terme, avec les difficultés de réaliser des travaux à si court terme.

Pour revenir aux questions plus générales, dans ma lettre aux communes, je fais part du soutien demandé au SPW Mobilité et Infrastructures d'apporter ses conseils en matière d'aménagements provisoires et d'avoir une attention particulièrement positive aux demandes sur les voiries régionales. Le SPW Mobilité et Infrastructures mettra également à disposition des documents types pour des procédures négociées pour l'achat et la mise en œuvre d'aménagements afin de faciliter les démarches des communes.

Des centrales accessibles aux communes sont également en réflexion. Différentes villes ont emboîté le pas. Outre Liège, on peut citer Verviers, Charleroi, Namur, Mons, Ottignies-Louvain-la-Neuve, avec des initiatives variables et d'ampleurs plus ou moins variées, mais qui constituent tout de même des démarches très importantes.

Afin de sensibiliser d'autres communes que celles déjà engagées dans la dynamique, un *workshop* sur les aménagements temporaires pour les modes actifs a été mis en ligne ce 28 mai. Il fait le point sur les initiatives existantes chez nous et aussi en Région bruxelloise et ailleurs, sur les procédures administratives et méthodologiques à suivre, sur les possibilités d'aménagement, et cetera.

En parallèle à ce *workshop*, un accompagnement est prévu avec l'appui d'un bureau d'études expert pour conseiller les villes et communes dans leur réflexion pour la mise en place de mesures en termes d'opportunités, de faisabilités, d'impacts attendus.

J'ai également prévu un coup de pouce financier très rapide, d'une vingtaine de milliers d'euros, pour les communes engagées dans ce processus d'aménagement provisoire, qui peut éventuellement être octroyé plusieurs fois dans le cadre des grandes communes. Les communes peuvent, dès à présent, introduire un dossier auprès du SPW. J'espère que d'autres villes et communes, tant urbaines que rurales, continueront d'emboîter le pas.

Un travail aura lieu en parallèle sur l'opportunité de pérenniser certains de ces aménagements au-delà de la période de déconfinement et de l'été.

L'ensemble de ces initiatives a pour objectif de donner à la population les moyens de se déplacer autrement.

Par ailleurs, j'étudie, à l'instar d'autres régions et pays, d'autres mesures de soutien pour renforcer cette dynamique. Nous la poursuivrons tout au long de la législature, mais dans l'immédiat il s'agit surtout d'utiliser les mois qui sont devant nous à la fois pour offrir un meilleur service à la population et pour initier des changements de pratique de déplacement.

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

Mme Schyns (cdH). - J'aimerais remercier M. le ministre pour sa réponse très complète, parce qu'il a pu faire le point sur des actions encore très récentes, comme le *workshop*. Je ne doute pas que les communes qui n'avaient peut-être pas pris le « premier train » – sans vouloir faire de jeu de mots sur la mobilité –, qui n'avaient pas pris la première vague de mise en place de mesures pourraient, avec ces *workshops*, avec l'accompagnement prévu, mais aussi et surtout – et c'est vrai – avec le petit coup de pouce financier, qui est parfois nécessaire pour que certaines communes se mobilisent. Il faut qu'elles sachent qu'il y a un incitant.

L'accompagnement est très important, mais c'est vrai que l'incitant financier peut aussi jouer. Cette fenêtre d'opportunité que l'on a pour le moment est une plus-value et il faut se servir de la crise comme d'un levier par rapport à ces modes actifs. J'espère simplement que les communes plus rurales vont aussi percevoir leur intérêt. C'est vrai qu'avec les trois mesures que vous avez citées – le *workshop*, l'accompagnement et l'incitant financier – cela devrait permettre d'en convaincre certaines.

Ce que je trouverais intéressant, c'est qu'il y ait une évaluation, après la période de l'été, comme vous l'avez cité – j'imagine qu'elle est peut-être prévue par vos services –, évaluation de ce qui a été mis en place par les communes les plus proactives et sur comment ces bonnes pratiques pourraient rayonner dans des communes de moindre taille ou avec des profils qui ne sont pas exactement les mêmes en termes de circulation.