

Le PUM approuvé le 16 mai dernier confirme la volonté de concrétiser la version longue, puisqu'il prévoit en son point 3.4.1 « Développer, optimiser et hiérarchiser l'offre TEC » : « Concrétiser le tram en version longue. Pour rappel, à l'horizon 2022, le tram de Liège sera opérationnel entre le Standard et Bressoux-Coronmeuse. En accord avec le projet de PUM de 2008, ses deux prolongements restent indispensables en deuxième étape :

- vers Herstal-Ma Campagne, en accompagnement du *masterplan* ;
- vers le pôle d'échange du Pont-de-Seraing, l'un des plus fréquentés en nombre de lignes de bus de l'agglomération ».

Le Gouvernement prendra donc différentes initiatives pour anticiper ces projets d'extension, leur planification dans le temps ainsi que leurs modalités précises. Ceci devra se faire en lien avec les discussions à venir sur la réorganisation de la mobilité liégeoise et la mise en œuvre du PUM.

Vous parliez de critères. Il y aura différents critères à prendre en compte, comme cela avait été le cas pour cette première phase, c'est-à-dire l'utilité, l'efficacité en termes du mode de transport. Il faut que cela se justifie en termes de potentiel de voyageurs.

Il y a aussi des contraintes techniques à prendre en compte. Nous devons nous inscrire dans le développement le plus optimum de la mobilité à l'échelle de la région liégeoise, mais cela nécessitera des débats avec l'ensemble des acteurs et une analyse des possibilités précises.

Je compte bien que nous y travaillions dans les prochaines années et non pas attendre la fin des travaux, la mise en œuvre de la première phase du tram puis encore plusieurs années d'évaluation. Il faut d'ores et déjà anticiper les étapes suivantes, c'est bien l'objet de la DPR.

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

M. Bierin (Ecolo). - Je souhaite remercier M. le Ministre pour ses réponses. On voit que plusieurs éléments convergent, il n'y a donc pas uniquement la DPR, il y a aussi le PUM et même l'étude d'incidence qui prévoyait déjà plusieurs versions, dont cette version longue du tracé.

On suivra attentivement la suite des travaux, mais cela a l'air plutôt d'aller dans la bonne direction.

QUESTION ORALE DE M. LEGASSE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA CIRCULATION DES TRACTEURS SUR LA N25 »

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 « la circulation des tracteurs sur la N25 ».

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

M. Legasse (PS). - Monsieur le Ministre, inutile de rappeler la décision de votre prédécesseur ni la polémique qui en a suivi, ni la réaction massive des communes brabançonnaises wallonnes concernées, sur l'interdiction de la circulation des engins agricoles sur la RN25.

Outre la décision en elle-même, c'est également et surtout la méthode utilisée qui a été critiquée. Elle était caractérisée par un manque cruel de dialogue.

J'aurais souhaité savoir si vous entendiez revenir sur la décision de votre prédécesseur d'interdire la circulation des tracteurs sur la nationale 25, si vous entendiez par ailleurs rouvrir simultanément le dialogue avec les agriculteurs et aussi avec les autorités communales concernées. Cela me paraît essentiel.

Par ailleurs, début septembre, à la faveur des festivités relatives à l'inauguration du nouveau tronçon de l'E420, des agriculteurs ont également manifesté pour faire part de leurs craintes quant à une interdiction semblable à celles sur la RN25 qui auraient lieu sur la N5 cette fois. Qu'en est-il ?

Entendez-vous prendre le même type de mesures sur la N5 que celles prises sur la RN25 par votre prédécesseur ?

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.

M. Legasse (PS). - Excusez-moi, mais j'ai manifestement « switché » mes deux questions.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Je répondrai de toute façon à vos deux questions, mais pas dans l'ordre de l'ordre du jour.

Effectivement, la question que vous abordez a été particulièrement épineuse et a suscité de nombreux débats, probablement sur la manière, en tout cas sur la possibilité de prendre en compte à la fois la sécurité routière, qui est une préoccupation que l'on peut comprendre, et la circulation agricole, qui est aussi une préoccupation très importante pour le secteur agricole.

Par exemple, on sait combien les traversées de villages ne sont pas quelque chose sans impact. C'est un sujet très délicat.

La situation est un peu particulière puisque la répartition de compétences au sein du Gouvernement wallon a fait en sorte que la sécurité routière soit attribuée à ma collègue. D'ailleurs, je pense que la question a été dispatchée dans les deux commissions. Nous nous sommes concertés à ce sujet. La sécurité routière est chez ma collègue, de même que les règlements complémentaires de circulation, mais, dès que l'on arrive sur la compétence des infrastructures, on est dans mes compétences.

D'ailleurs, certains éléments de sécurité routière préexistaient à la réforme de l'État amenant en tant que telle la sécurité routière fédérale au niveau régional, ce qui veut dire que nous avons convenu que nous devons nous accorder précisément – ce travail est en cours – là-dessus comme sur d'autres compétences. Quand il y a des regroupements dans les attributions ministérielles, il faut examiner en détail la manière de fonctionner. C'est ce que nous faisons ces jours-ci.

En tout cas, nous sommes tous les deux d'avis qu'il faut bien reprendre ce dossier et qu'il faut le gérer dans la concertation. Comme je le disais, il faut avoir une préoccupation certainement de sécurité routière, mais elle peut se faire de différentes façons, y compris dans la signalisation, dans la prévention et peut-être dans certains aménagements, l'interdiction de circulation des engins agricoles n'étant pas la seule possibilité.

Nous avons bien l'intention, d'une manière ou d'une autre, elle et moi, d'entamer cette discussion en commençant par la concertation et en veillant à ce que la solution la plus optimale puisse être définie assez rapidement. À ce jour, c'est un peu rapide par rapport à l'installation du Gouvernement pour vous donner une réponse tout à fait définitive.

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

M. Legasse (PS). - Je souhaiterais réagir puisque l'interdiction dont question, décidée par votre prédécesseur, prend cours le 1er janvier 2020, ce qui vous laisse peu de temps pour la concertation, le dialogue et la bonne coordination avec votre collègue.

Par ailleurs, bon nombre de conseillers communaux ont envoyé des motions – si je ne m'abuse, il y en a déjà au moins sept ou huit, à ce stade, des communes concernées du Brabant wallon – qui suggéraient différentes pistes à étudier. On parle de vitesse différenciée en fonction des bandes, on parle de tronçons avec des vitesses différenciées par ailleurs, ou on parle tout simplement même de limitation de vitesse sur l'ensemble du circuit ; autant de propositions qu'il serait intéressant de faire étudier, mais j'imagine que vous n'avez pas manqué de les faire étudier.

QUESTION ORALE DE M. LEGASSE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ORGANISATION DU TRANSPORT PUBLIC »

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 « l'organisation du transport public ».

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

M. Legasse (PS). - Monsieur le Ministre, la législature précédente a vu notre Parlement adopter une large réforme de la structure du transport public en Wallonie. À l'époque, ni notre groupe parlementaire ni le vôtre n'ont soutenu cette réforme. Néanmoins, et même si nous aurions agi différemment, nous devons aujourd'hui vivre avec cette nouvelle structure et la faire fonctionner. Il ne serait pas opportun de revenir sur le chantier de la fusion parce que ce n'est pas de cela dont nous avons besoin pour améliorer notre offre de transport et accroître la part modale du transport public.

Néanmoins, on sait que votre prédécesseur a laissé le chantier de la réforme inachevé. Par exemple, entendez-vous confirmer l'engagement des trois managers destinés à épauler le directeur général et le directeur général adjoint ?

De même, sous couvert de simplification, votre prédécesseur, avec l'aide du Parlement, a créé un organisme de tutelle destiné à chapeauter le transport public : l'Autorité organisatrice du transport, à ne pas confondre avec l'OTW, l'Office du transport wallon. Nous devons à la vérité de dire que nous ne percevons pas encore bien l'utilité de cette couche supplémentaire à la lasagne administrative. L'AOT a-t-elle, pour vous, une utilité ?

Enfin, d'une manière plus générale, comment entendez-vous gérer ce département ? En effet, durant la période 2009-2014, vous avez géré ce département en faisant preuve d'écoute et de sens du dialogue. Votre prédécesseur était partisan de la confrontation. Quel style entendez-vous imprimer à votre ministère aujourd'hui ?

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, cette fois-ci, je vais choisir la confrontation.

(Rires)

Non, bien entendu, je souhaite poursuivre ce travail dans la concertation. C'est la seule manière d'obtenir des résultats véritablement efficaces. Vous avez raison de souligner qu'il y a eu des évolutions importantes qui ne sont pas encore tout à fait abouties dans leur mise en