

**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 brabançonnaises 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 CO<sub>2</sub> 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 Grovonijs 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 Grovonijs pour poser sa question.

**Mme Grovonijs (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