

questions plus précises par après en commission. Ceci était une question plus générique à ce propos.

**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, c'est une question importante sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir à plusieurs reprises. L'article auquel vous faites référence compare uniquement, sauf erreur, le prix des différents combustibles, des différentes sources d'énergie. Il y a évidemment d'autres questions à prendre en compte, notamment la question de la durabilité, du coût d'investissement au niveau de l'installation du chauffage, aussi la question de l'isolation des bâtiments. Le type ou la quantité de chauffage dont on a besoin est directement lié à cela.

Pour ce Gouvernement, nous avons un objectif très ambitieux en matière climatique. Un des volets principaux sera donc l'isolation des bâtiments. Un travail très important sera alors mené de ce point de vue, c'est-à-dire la capacité de réduire le besoin en énergie dans les bâtiments. En fonction du niveau d'isolation que l'on a dans un bâtiment, on va envisager d'autres sources d'énergie.

Puis va se poser la manière de soutenir et d'encadrer l'utilisation des énergies renouvelables. Vous savez que ce Parlement a adopté une position très claire de ce point de vue, c'est-à-dire que l'on va, à long terme, aux alentours du milieu du siècle, vers 100 % d'énergie renouvelable. Nous avons donc un chemin considérable à mettre en œuvre.

Cela se traduira notamment dans le plan Air-Climat-Énergie qui devra être revu dans les deux ans à la hauteur de l'ambition des 55 % de l'Accord de Paris. Dans ce cadre-là, évidemment que nous regarderons précisément le développement de chacune des énergies renouvelables, la part qu'elles peuvent prendre dans ce plan et la manière de les encadrer pour ne pas avoir des soucis quant à la durabilité, à la qualité de l'air et d'autres éléments.

Tous ces éléments sont bien dans le programme du Gouvernement, mais vont s'échelonner dans les prochains mois.

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

**M. Douette** (MR). - Merci Monsieur le Ministre. J'ai bien entendu et lu l'ensemble des objectifs.

Dernière précision, je serai également attentif, une fois que cette ligne de conduite sera clairement établie et qu'elle sera réaliste – j'insiste vraiment sur le point réaliste –, qu'il n'y ait pas de changement législatif en cours de route, parce que certains l'ont vécu de plein fouet, ont investi dans l'énergie renouvelable et s'en trouvent fortement déçus.

J'appelle ici tout un chacun – en Commission de l'énergie, on aura l'occasion d'en parler – à mettre des processus en place, réalistes et tenables sur le long terme, afin d'avoir un réel guide pour les familles qui puissent se dire : « J'investis dans tel type d'énergie, elle est durable », mais au moins que l'on ne change pas les règles en cours de route. C'est là-dessus aussi que j'aimerais attirer votre attention.

**M. le Président.** - Je félicite M. Douette pour sa première intervention dans notre assemblée.

*(Applaudissements)*

Au bout de 75, on a fini.

*(Rires)*

#### **QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. LEGASSE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'AMÉLIORATION DES PROCÉDURES EN CAS D'ACCIDENTS SUR LE RÉSEAU STRUCTURANT »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de M. Legasse à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'amélioration des procédures en cas d'accidents sur le réseau structurant ».

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

**M. Legasse** (PS). - Monsieur le Ministre, une fois n'est pas coutume, je voudrais joindre une question d'actualité à une déclaration d'intérêt régional, qui a été faite tout à l'heure, puisqu'il s'agit des difficultés que l'on rencontre face à de grands événements. Ici, en l'occurrence, il s'agit de camions qui ont versé, en début de semaine, lundi, à Wauthier-Braine et, précédemment, dans le Borinage. Ces camions ont versé et ont fait en sorte que la voirie, l'autoroute en l'occurrence, soit fermée et que les véhicules soient déversés par milliers dans les entités, les villages et les voiries adjacentes, qui ne sont pas du tout à dimension pour les recevoir ; cela va de soi.

Le problème s'est posé en ce sens que, entre le plan de crise provincial, la cellule de crise, mais aussi les services de la protection civile, qui ne sont plus si proches que cela, et aussi d'autres intervenants – et il y en a de nombreux –, il y avait manifestement des problèmes de coordination.

Ce n'est pas un fait nouveau. On a déjà pu, par le passé, se rendre compte qu'il y avait des difficultés de coordination et qu'il fallait améliorer, à tout le moins, les procédures dans pareille circonstance. Inutile de vous dire que, face à de pareils accidents, s'il n'y a pas un

minimum de *process* et de coordination, les choses peuvent très vite prendre des dimensions énormes.

En l'occurrence, ici, à Wauthier-Braine, les villages et les communes d'Ophain-Bois-Seigneur, de Wauthier-Braine, de Braine-l'Alleud et de Braine-le-Château étaient inondés de véhicules, et ce, depuis le début de la journée jusqu'à très tard dans la nuit et même le lendemain encore.

Ma question est la suivante. Qu'entendez-vous faire pour améliorer ou tenter d'améliorer la situation par rapport à de grands événements comme ceux-là, notamment en matière de cellule de crise et de coordination entre les différents acteurs ?

**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, on vient effectivement de connaître deux graves accidents.

On ne sait jamais prévoir quand peuvent se produire des accidents, même s'il y a des circonstances plus risquées, notamment en fonction de la météo. Il peut y avoir une série de mesures en amont, notamment de contrôle, pour éviter par exemple les surchargements ou d'autres non-respects de la législation, mais il est évident qu'il faut aussi être capable de gérer la situation au moment où un accident plus ou moins grave se produit.

Ce qu'il se passe dans ce genre de situation, c'est qu'il y a, comme premier intervenant, le centre Perex, qui coordonne au niveau de la Wallonie, qui doit tout d'abord qualifier l'événement et déterminer sa gravité, et probablement envoyer quelqu'un sur place directement en relation avec le district concerné. À ce moment-là, la décision doit être prise d'enclencher ou non le plan provincial d'urgence. C'est ce qu'il s'est passé dans les deux exemples que vous citez. À ce moment-là, la phase de crise est gérée au niveau du gouverneur avec les différents intervenants.

Il est tout à fait utile que l'on se réinterroge régulièrement sur ce genre de procédure et que l'on en tire les évaluations. Je demanderai ces évaluations prochainement, puisque c'est relativement récent, même si l'on a déjà eu certains contacts plus ou moins en temps réel. Il est évident que cela vaut la peine de se pencher ensuite sur la séquence des événements.

Je peux vous dire aussi qu'il y a déjà un travail en cours, au niveau de l'administration, pour un appel de marché concernant justement une remise à plat tout à fait précise des procédures pour aboutir à un manuel pour les différents utilisateurs remis à jour, bien clarifié pour améliorer encore la préparation, la gestion de ce type d'événement. Normalement, les rôles sont bien clairs ; la seule chose, c'est que quand cela se passe, connaissant l'état de congestion de notre réseau, surtout

aux heures de grande affluence, inévitablement, il y a de gros soucis, soit de poids lourds ou d'autres véhicules, qui traversent des endroits où ce n'est pas spécialement prévu pour cela, soit d'embouteillages très longs et de personnes qui doivent rester des temps très longs dans leur véhicule. Je crains que l'on ne sache pas éviter cela, mais il faut que la phase soit gérée le plus rapidement possible.

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

**M. Legasse (PS).** - J'entends dans la réponse du ministre une volonté de remise à plat et de réévaluation régulière des dispositifs.

Effectivement, de manière générale – et cela a été remis en évidence à plusieurs reprises ces derniers mois –, il y a quand même une nécessaire évaluation à faire.

On cite à titre d'exemple la France où des procédures claires et clairement définies existent, et semblent être exemplatives. Je vous invite donc éventuellement à prendre contact avec vos homologues français. Merci, Monsieur le Ministre.

**M. le Président.** - La parole est à M. le Ministre Henry.

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Je suis tout à fait d'accord avec ce que M. Legasse a dit. Nous pouvons voir ce qui existe dans les bonnes pratiques ailleurs, si l'on peut s'en inspirer. Toutefois, le premier élément déterminant est la gravité de l'accident, son moment ; s'il y a, par exemple, un épanchement sur plusieurs voies de la chaussée, forcément, les conséquences sont directement beaucoup plus graves. Pour la gestion de l'événement, il est bien entendu que l'on peut sans doute s'inspirer de ce qui existe ailleurs.

#### **QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. LIRADELFO À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA SUPPRESSION DE PARCOURS DE BUS AU TEC LIÈGE-VERVIERS »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de M. Liradelfo à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la suppression de parcours de bus au TEC Liège-Verviers ».

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

**M. Liradelfo (PTB).** - Monsieur le Ministre, il y a un mot pour décrire la situation du TEC Liège-Verviers aujourd'hui, c'est « le chaos ». Hier, pas moins de 73 voyages ont été supprimés sur seulement six lignes liégeoises. Aujourd'hui, la situation s'aggrave puisque l'on parle de plus de 100 voyages supprimés.