d'annoncer : augmentation du nombre de trains et des plages horaires. Le RER, on l'attend tous et je regrette qu'il ne soit pas effectif côté Wallon. Faut-il attendre que les pouvoirs publics déploient un train, un tram, un bus devant chaque maison wallonne avant de tenter de lutter contre la congestion de Bruxelles via une redevance kilométrique, c'est une position absurde et intenable.

La question que nous devons nous poser est la suivante : quelles sont les solutions concrètes et financées ou finançables que vous proposez, que les Wallons proposent à la région bruxelloise pour diminuer réellement la congestion ? En attendant, cette concertation doit avoir lieu et le Gouvernement doit amener ses propres balises.

J'en viens à mes questions. Où en est le processus de concertation annoncé par la Région Bruxelloise lorsqu'ils ont officiellement annoncé la redevance kilométrique ? Savons-nous à ce stade qui du Gouvernement wallon y participera ? Sans préjudice d'une négociation qui va seulement s'initier, quels sont les points d'attention du Gouvernement wallon ? Cette concertation doit avoir lieu entre quatre yeux, entre les Gouvernements bruxellois et wallon.

M. le Président. – La parole est à M. Legasse pour poser sa question.

M. Legasse (PS). – Monsieur le Ministre, j'ai envie de dire : ni oui, ni non. Il ne s'agit pas de refus ou d'acceptation à ce stade. Comme M. Florent l'a dit avant moi, il y a lieu à présent de discuter et de négocier. En effet, il eut peut-être fallu commencer par là, je rejoins en cela d'autres parlementaires qui se sont exprimés avant moi.

L'on a peut-être inversé les séquences et mal choisi le moment, mais il n'est pas question ni d'acceptation ni de refus, c'est trop facile, on ne vit pas dans un monde binaire que le Gouvernement soit composé des uns et des autres, on n'est pas en Chine, faut-il le rappeler. Il est aussi facile, me semble-t-il, de déclarer que les partis traditionnels, parce qu'ils ont 40 ans ou plus d'existence, auraient dû sommer le problème avant qu'il n'existe, avant que la voiture automobile n'existe.

Très sincèrement, quand un parti a 40 ans d'ailleurs, il peut aussi se dire traditionnel. Ce qui est dommage c'est qu'il n'a jamais participé à aucune majorité et qu'il ne s'y invite d'ailleurs pas, au contraire, il refuse.

En ce qui concerne la problématique en tant que telle, le grand Bruxellois a son autonomie et il a, me semble-t-il, le droit d'initier, de tenter de résoudre des problèmes qui sont bien réels.

Faut-il rappeler que les pollutions liées aux voitures sont une réalité et que la pollution de l'air est responsable de quelque 11 000 décès prématurés en Belgique ? Donc le transport, effectivement, est un facteur aggravant, singulièrement le transport automobile.

Néanmoins, d'autres l'ont dit avant moi, le système fiscal belge et sa complexité font que le projet bruxellois entraînera – toutes choses restant égales par ailleurs – une surtaxation pour les navetteurs wallons, mais aussi néerlandophones. Je n'ai pas fait le calcul pour chacun de mes concitoyens de la commune de Rebecq ou de la circonscription du Brabant wallon, mais je puis vous dire que pour l'un ou l'autre calcul que j'ai effectué, en moyenne sur une année, évidemment cela varie de la puissance du véhicule et du nombre de kilomètres parcourus, on va jusqu'à 1 200 euros de moyenne, soit 100 euros par mois.

Quand l'on sait aujourd'hui les revenus, les revenus moyens et même les revenus les plus faibles, 100 euros c'est énorme.

Pour notre groupe, pour le PS, il est crucial de préserver le pouvoir d'achat et non de le diminuer par le biais d'une taxe qui, en plus, s'appliquerait sur un travailleur qui ne fait jamais que se rendre à son travail, tout simplement, et qui n'a pas forcément toujours ou peu souvent, faut-il le dire, malheureusement l'occasion d'emprunter d'autres modes de transport.

Il n'a pas non plus une voiture de société, il n'est pas cadre, il ne jouit pas d'un horaire flexible, et donc nous pensons, singulièrement, à ces travailleurs et en cela, je puis dire, non pas que nous sommes opposés, parce que la question n'est pas celle-là aujourd'hui, mais nous sommes terriblement soucieux et inquiets de la voie et de l'orientation choisies à ce stade par le Gouvernement bruxellois.

Nous serions très soucieux de savoir, effectivement, la parole qui sera la vôtre, Monsieur le Ministre, lors du CODECO du 18 décembre prochain et avec quelle alternative, proposition, demande de temporisation vous allez venir, quel est votre mandat – d'autres l'ont demandé avant moi – pour ce CODECO ? Les délais annoncés sont des délais irréalistes.

Là aussi, d'autres en ont parlé avant moi. Ils sont irréalistes, sans même parler du conflit d'intérêts, mais a fortiori, effectivement, si cette procédure devait être enclenchée, elle serait à ce point irréaliste, vous en convenez.

Sans parler – d'autres l'ont cité avant moi – d'autres modalités. Je ne parle pas d'aller en justice, le cas échéant, on n'en est pas là, mais M. Wahl a parlé aussi de tous les flux financiers existant déjà et compensatoires par rapport à cette problématique.

Il a cité les 19 millions d'euros dans la loi de financement, mais il a cité également, j'aime à le répéter, toutes ces sociétés de leasing, quand on parle de voitures de société, qui elles, sont basées sur Bruxelles.

Il est vrai que les Bruxellois, pour 50 % d'entre eux, n'utilisent pas de véhicule automobile, M. Florent l'a rappelé. Il est néanmoins aussi vrai que toutes ces voitures de société sont immatriculées et toutes ces sociétés de leasing sont sur Bruxelles.

Voilà autant d'éléments qu'il me semble qu'il faille ajouter à la discussion quitte à reprendre le projet qui est le leur, non pas là où ils l'ont laissé, mais là où l'on voudrait l'emmener pour aborder d'autres solutions, d'autres alternatives.

Telles étaient mes réflexions et mes questions.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Messieurs les Députés, je vous remercie pour vos questions. Je vais tenter d'y répondre de la manière la plus précise possible, bien que de très nombreuses inconnues subsistent encore dans ce dossier.

Comme vous, j'ai pris connaissance de l'approbation définitive par le Gouvernement bruxellois, en première lecture, du projet de réforme SmartMove, le 3 décembre dernier.

Le processus de décision du Gouvernement bruxellois a pris un certain temps puisque l'on avait entendu parler de ce projet depuis un moment, vous comme moi, mais en tous les cas, on a maintenant un texte concret et une décision formelle sur laquelle nous pouvons nous appuyer pour entamer la concertation. La concertation est très importante ; elle est appelée des vœux de tous.

Le Gouvernement bruxellois, dans sa décision du 3 décembre, a décidé d'entamer la discussion d'initiative, non seulement au Comité de concertation où le point a bien été inscrit pour la prochaine session, c'est-à-dire fin de cette semaine, mais également dans les diverses conférences interministérielles impactées comme celle sur la fiscalité où mon collègue du budget siégera ou celle sur le transport et la mobilité où je siégerai moi-même.

Il faut rappeler que les dimensions sont multiples et que les questions devront être abordées spécifiquement dans chacune de ces instances.

C'est dans le cadre de l'invitation au Comité de concertation que nous avons pu prendre connaissance de l'avant-projet d'ordonnance bruxelloise et analyser plus en détail le dispositif.

Qu'en retenir à ce stade, à part confirmer ce qu'a annoncé le ministre-président bruxellois lors de la conférence de presse qui était amplement relayée ?

Comme je l'ai rappelé à plusieurs reprises devant vous, je ne souhaitais pas avancer avec une position tranchée sans connaître les contours que prendrait la proposition d'ordonnance de réforme bruxelloise. J'avais également précisé que le choix de la Région bruxelloise était lié à ses spécificités différentes de celles de la Wallonie et rappelé le souhait d'une concertation approfondie.

Cependant, dans ses contours pour les Wallons, une approche prise sans filtre et sans concertation pourrait s'apparenter à une double taxation, comme vous l'avez évoqué à différentes reprises. L'élargissement du système bruxellois à la Wallonie, comme le suggère Bruxelles, ne me paraît pas approprié. La Wallonie dispose de spécificités territoriales qui rendent peu compatible une redevance kilométrique universelle comme certains l'entendent – ne serait-ce par exemple qu'en ce qui concerne les kilomètres parcourus annuellement par les Wallons qui sont bien plus importants qu'à Bruxelles, surtout dans les zones rurales. En tous les cas, une approche uniformisée à l'échelon national, quelles qu'en soient les modalités nécessiterait un accord de coopération qui n'est pas envisagé à ce stade, même s'il y aurait sans doute lieu de mieux inciter nos concitoyens à un bon usage de leurs véhicules de manière générale. Cela reste une priorité dans les différentes Régions.

En tout état de cause, je défendrai la ligne politique qui est celle de la Déclaration de politique régionale, en collaboration avec mes collègues, en particulier le ministre-président qui siège au Comité de concertation. À ce stade, le texte bruxellois comporte des points qui soulèvent certaines questions très légitimes. Je parle tout d'abord de la requalification du dispositif fiscal automobile bruxellois qui justifierait l'extension de l'obligation aux autres Régions et aux ressortissants étrangers. Je parle également du cas des véhicules de leasing où la réponse semble, à ce stade, peu claire et nécessiterait une révision de l'accord de coopération existant. Vous n'êtes pas sans vous souvenir que la révision de cet accord de coopération a souvent été à l'agenda politique des Régions, sans jamais aboutir des changements notables, indépendamment de la réforme bruxelloise. Il y a aussi ces situations très spécifiques auxquelles il faudra être attentif, comme les personnes à mobilité réduites ou les personnes les plus vulnérables qui doivent se rendre fréquemment à Bruxelles et pour qui les transports en commun sont difficilement adaptés.

Je pense également aux professionnels et indépendants qui sont tributaires de leurs véhicules dans le cadre de leurs activités comme la fleuriste d'Havelange, Monsieur Wahl, que vous mentionnez également avec M. Matagne. Sous ma casquette de ministre de la mobilité, je relève que le sujet, ce débat ouvre l'intérêt de renforcer les synergies à l'échelon national sur les questions de mobilité. Il y a là une volonté commune également de ma collègue flamande et du ministre fédéral. Plusieurs mentionnent la question

des alternatives pour aller vers Bruxelles ; c'est évidemment une question centrale, en pointant du doigt spécifiquement le RER. C'est clairement un des points sur lequel il sera impératif d'avancer.

Je suis heureux de constater que l'accord de gouvernement fédéral souhaite améliorer l'offre ferroviaire de manière substantielle dans les prochaines années. Au-delà, c'est toute l'articulation avec l'offre de transport wallonne qui sera améliorée, avec un focus sur l'intermodalité et l'amélioration des correspondances entre les divers modes de transport que je soutiens également du côté wallon.

Nous réfléchissons également, du côté wallon, à ces alternatives et différentes actions sont déjà en cours. Je pense par exemple aux lignes expresses de bus vers Bruxelles au départ de Louvain-la-Neuve et Wavre. Je pense aux futurs corridors cyclables qui devraient être prochainement déployés. Au-delà, la Région de Bruxelles-Capitale a indiqué vouloir investir les recettes – ou une partie – de cette redevance pour améliorer la mobilité, y compris en dehors de Bruxelles.

Toutefois, si la pression du flux entrant ou transitoire à Bruxelles diminue de manière importante – on a parlé de moitié – les rentrées fiscales forcément diminueraient également. Il est donc essentiel que les actions concertées soient menées à tous les niveaux de pouvoir pour traduire dans les faits, la concrétisation de réelles alternatives supplémentaires pour les navetteurs. À ce stade, il est encore trop tôt pour déterminer la tournure que prendront les discussions à venir comme il est trop tôt d'anticiper les conséquences économiques réelles de cette mesure. Individuellement pour la centaine de milliers de navetteurs wallons, la charge pourrait être importante à l'échelle des acteurs économiques. Je verrais plutôt un risque pour Bruxelles, plus que pour la Flandre ou pour la Wallonie. Je ne vais pas répondre à ce stade aux questions qui ne se posent pas encore. Nous sommes au tout début de la concertation. C'est donc avec une volonté d'écoute et de dialogue que je me présenterai à la table des discussions tout en ayant bien en tête la situation wallonne et en tout cas des catégories de Wallons et de Wallonnes qui peuvent être victimes de ce système. On ne peut pas reprocher – je pense comme plusieurs d'entre-vous l'ont dit – aux Bruxellois de vouloir améliorer la mobilité dans Bruxelles et en particulier également la qualité de l'air, mais il est clair que, en l'état, le dossier n'est pas du tout équilibré du point de vue wallon. Nous avons donc un premier rendez-vous ce vendredi, mais qui vraisemblablement sera un tout premier point de départ et qui aboutira sur d'autres discussions dans les prochaines semaines. Nous ne manquerons donc pas d'en reparler dans les prochains mois, je pense.

M. le Président. – La parole est à M. Nemes.

M. Nemes (PTB). – Ce que je retiens au final – je suis désolé, Monsieur Wahl – c'est que le groupe MR dans ses déclarations a clairement pris position pour cette taxe kilométrique. Je reprends simplement les paroles d'Alexia Bertrand, cheffe de file du MR, dans une interview : « La question n'est pas de savoir si nous sommes pour ou contre ; en soi la taxation kilométrique est une bonne idée ». Il s'agit donc d'une citation d'une personne de votre parti et je rappelle qu'en 2014, il y a le livre de M. Reynders qui est très clair là-dessus, je peux aussi reprendre la citation si vous le souhaitez. En tout cas, au niveau du MR, il y a clairement une position pour ce genre de taxe kilométrique.

M. Wahl (MR). – Au MR, nous avons encore une liberté de penser.

M. Nemes (PTB). – Disons que cela reste le même parti. Mais au niveau du PS, on est plutôt aussi en train de dire que l'on n'est pas contre le principe. D'ailleurs, votre parti est en majorité à Bruxelles et a choisi d'appliquer cette politique. Au niveau des colonnes, vous défendez le fait que l'on n'a pas le choix, on ne sait faire payer que les gens pour faire diminuer la pollution, donc on va faire payer les gens. Je ne comprends pas que vous me taxez. Est-ce du conservatisme d'aller chercher 430 millions d'euros dans la poche des gens dans le cadre de la lutte contre la pollution et contre les embouteillages ? Non, c'est simplement une question de bon sens. Ce n'est pas aux gens à payer. Ils sont mis devant des choix impossibles : « Soit tu paies, soit tu arrêtes de travailler ». Mais cela, on ne peut pas laisser faire, l'on doit effectivement s'opposer à cela sur le fond, avant même toute chose.

Monsieur Florent, vous parlez des villes où ce genre de taxation est déjà en place, mais comment font les gens pour se déplacer là-bas ? C'est cela la question et ici la réponse c'est que les gens ne sauraient pas aller à Bruxelles travailler. Il n'y a pas d'alternative. La seule alternative c'est : « Tu vas payer ». Cela ne va pas et c'est pour cela que l'on dit qu'il faut s'opposer sur le fond à cette taxe. Par rapport à l'augmentation de transports en commun, dans le même temps où on nous annonce qu'il va y avoir 5 % d'augmentation de trains, mais dans le en même temps, on nous annonce que les tarifs vont augmenter. M. Gilkinet, ministre de la Mobilité au niveau fédéral, avant de revenir sur ce qu'il avait annoncé à cause de la pression qu'il y a derrière, avait aussi annoncé que l'on allait payer plus cher les tickets en heures de pointe et cela ne va pas ! Effectivement, on revient en arrière là-dessus, mais c'est parce qu'il y a de la pression, c'est parce que les gens ne sont pas contents et ne sont pas d'accord de dire : « Ce n'est pas à nous de payer pour ces changements de modalités, et cetera ». Effectivement, ce n'est pas aux travailleurs de payer et c'est pour cela qu'avec le PTB, l'on dit : « Oui, le Gouvernement wallon, sa priorité serait de développer l'offre ; tout doit être mis là-dessus ». Monsieur le ministre, j'aimerais bien que vous puissiez aller avec tel mandat, je ne dis pas qu'il ne faut pas aller discuter avec Bruxelles, je dis que votre mission doit être claire.

Comment va être développée l'offre de transport en commun ? Quelle balise pour le Gouvernement wallon, sans faire payer les travailleurs ? Cela doit être bien clair dans la manière dans laquelle vous allez négocier. Mais ce que j'entends ici ne me rassure pas du tout parce que nous ne sommes pas contre une taxe kilométrique. Ce n'est peut-être pas adaptable en l'état actuel. C'est ce que je disais tout à l'heure. Comment va-t-on l'adapter à la sauce wallonne ? Une taxe kilométrique qui fait payer les travailleurs, c'est non. Là-dessus, vous n'êtes pas clair. Personne ne dit clairement « Stop, non ! ». C'est la raison pour laquelle, avec le PTB, j'avais aussi déposé une motion pour vous demander clairement de prendre position via un vote.

M. le Président. – La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (cdH). – Merci à toutes les personnes qui se sont exprimées sur ce dossier complexe.

Je dois bien avouer que je suis parfois sidéré d'entendre certains politiques qui préfèrent défendre leurs ministres plutôt que de défendre leurs concitoyens.

Vous nous exposez des négociations, des concertations. Il n'y a rien de tout cela. Rien n'a commencé. Il va y en avoir, Monsieur le Ministre. Il va y en avoir ! En attendant, ils ont déjà déposé leur texte, c'est déjà sur la table. Ils vous l'imposent, ils ne négocient pas. Bruxelles vous impose une mesure, ils viennent avec un projet tout fait et vous disent : « Oui, oui, on va discuter avec vous, les Wallons, ne vous inquiétez pas » ; mais ils ne le font pas encore, ce n'est pas encore fait. Normalement, on discute d'abord et puis, ensemble, on met un texte sur la table et pas dans l'autre sens.

Je ne comprends franchement pas comment vous vous laissez marcher sur la tête comme cela, mais soit.

On nous dit qu'il y a des alternatives qui existent déjà et que l'on ne connaît pas le terrain, qu'il y a déjà des trains, que l'on va encore en mettre en plus. Franchement, vous croyez vraiment que s'il y avait des transports en commun performants, que des dizaines de milliers d'automobilistes wallons « se feraient chier » pendant des heures dans les embouteillages ? Franchement, vous le pensez ? Ce n'est pas correct de dire cela.

Il y a bien sûr une offre existante, mais elle n'est pas performante, elle ne sert à rien pour l'instant, sinon tout le monde l'utiliserait.

Alors bon, on a bien compris, Ecolo, vous êtes pour la taxe kilométrique et j'entends votre point de vue, je ne le partage pas, mais je peux l'entendre.

Je rappelle quand même que – et essayez s'il vous plaît, Monsieur Florent, de ne pas réduire mes propos par la suite lorsque vous répondrez – les assises sur le carburant, c'est déjà une taxe kilométrique. Plus vous consommez, plus vous payez. Il y a donc déjà une taxe sur les kilomètres que vous parcourez. Je pense honnêtement qu'il faut faire attention dans toutes ces mesures que l'on veut mettre en œuvre. Par ailleurs, puisqu'Ecolo, et je l'entends, est pour cette taxe kilométrique – je sais que l'on n'a pas le droit de poser de questions dans nos répliques, mais j'interpelle le ministre et il répondra lorsqu'il le souhaitera. Je présume donc que vous allez proposer à votre collègue, M. le Ministre Crucke, cette taxe kilométrique pour votre réforme de la fiscalité automobile que vous nous avez annoncée en début de législature ? Rappelez-vous, vous nous aviez annoncé une réforme de la fiscalité automobile. Je présume que c'est l'idée que vous allez défendre devant ou peut-être avec M. Crucke, puisque j'entends que le parti Ecolo défend cette idée.

Enfin, Monsieur Florent, je confirme que ce péage urbain ne va pas améliorer la mobilité. Il va apporter des rentrées financières à Bruxelles sur le compte des Wallons et des Flamands. Il ne va pas améliorer la mobilité. Alors on peut toujours me dire que les moyens serviront peut-être plus tard à améliorer la mobilité. En attendant – M. Wahl l'a rappelé – des crédits sont déjà envoyés à Bruxelles. Que fait Bruxelles avec ces crédits ? Je vous pose la question. Pourquoi aujourd'hui n'y a-t-il pas d'alternatives crédibles qui sont mises en œuvre ? Des parkings de délestage, par exemple ? Moi aussi, j'ai envie que nos villes soient moins envahies par l'automobile, mais soyons quand même cohérents. Aujourd'hui pour se déplacer efficacement, l'automobile est un outil extraordinaire. Bien entendu, l'on peut dire qu'elle pollue, qu'elle consomme des carburants fossiles, mais pour l'instant c'est une forme de liberté qui permet de se déplacer efficacement.

Moi aussi, je veux bien que l'on ait des transports en commun performants, mais qu'on les fasse alors avant de demander au contribuable de mettre la main au portefeuille pour se rendre à Bruxelles. C'est scandaleux. Je ne suis pas en train dire qu'il faut rejeter toute idée, je dis juste qu'aujourd'hui la concertation n'est pas faite. Bruxelles veut nous imposer une mesure. Moi, je défends mes citoyens, je suis contre le fait que l'on nous impose cette mesure, tout simplement.

Je vous ai déjà fait signer une motion il y a plusieurs semaines pour que l'on engage les discussions, motion signée à l'unanimité, et c'est pour cela que je redéposerai une motion pour que, tous ensemble et sans a priori, on défende nos citoyens contre des projets qui vont les impacter financièrement sans apporter de plus-value sur la mobilité.

M. le Président. – La parole est à M. Wahl.

M. Wahl (MR). – Je remercie M. le Ministre pour ses réponses qui sont tout à fait pertinentes. Il prend manifestement bien conscience de l'émoi que ce type d'annonce faite par le Gouvernement bruxellois a causé en Wallonie, a causé dans ma province.

On sait que le problème n'est pas simple.

Vis-à-vis du PTB, vous dites qu'il ne faut pas que les travailleurs paient, il faut solutionner le problème de la pollution et du trafic trop dense à Bruxelles, mais vous ne donnez pas de solution. On ne sait pas ce qu'il faut faire avec vous. Vous dites les problèmes, vous dites ce qu'il ne faut pas faire, mais dire ce qu'il faut faire, je ne l'ai pas entendu.

Refuser même que l'on étudie les différents modes envisageables ne me semble pas très raisonnable. Après avoir fait une étude un peu cohérente poussée, l'on pourra décider, ce qui n'est manifestement pas fait. Il faut le reconnaître, le Gouvernement bruxellois, vous leur direz de ma part que ce qu'ils ont fait, c'est du « brol », un « bazar », et ils ont joué au vogelpik, ils comprendront.

Ceci dit, c'est vrai qu'il faut avant toute solution les moyens alternatifs. C'est vrai que depuis ces dernières années le RER a avancé, mais il ne faut pas se faire d'illusion non plus : le RER ne va pas partout en Belgique, il ne va même pas partout en Brabant.

À Jodoigne, pour les gens de ma commune, le RER n'était pas prévu au moment où on l'a conçu aux alentours de 2000.

Je suis d'accord avec vous, mais pas tout à fait. On ne peut pas faire semblant de croire que cela va, alors que cela ne va pas. Si je prends l'habitant de ma commune de Jodoigne qui veut se rendre à son travail à Bruxelles. C'est une majorité de ceux qui ont eu boulot qui vont à Bruxelles. Il doit prendre le bus jusqu'à Tirlemont – cela va assez bien, il y en a beaucoup – ou la voiture avec un parking qui est devenu payant et qui est fort souvent complet, parce que c'est toute une partie du Brabant flamand et de l'est du Brabant wallon qui y va. Puis, il prend le train jusqu'à Bruxelles, puis le tram ou le métro jusqu'à son lieu de travail. Cela lui prend déjà beaucoup de temps.

Mais si je prends l'exemple de celui qui habite le village d'à côté de Jodoigne, Ramillies – à un peu moins de 10 kilomètres de Jodoigne – il prend un bus jusqu'à Jodoigne. Je ne compte pas les heures de correspondance, il lui faut déjà une demi-heure. Puis, il prend le bus de Jodoigne jusqu'à la gare de Tirlemont : 35 minutes. Puis, il prend le train de Tirlemont à Bruxelles : 40 minutes. Puis, il prend son transport en commun. Vous multipliez cela par deux tous les jours, le type, il prend sa « bagnole ».

Tout le monde veut plus de transports en commun, c'est le phénomène NIMBY à la voiture. Tout le monde veut plus de transports en commun pour être tout seul dans sa voiture, et arriver plus facilement à Bruxelles. C'est là qu'est le problème.

Par contre, parmi les jeunes Bruxellois, et cetera, l'optique de ne plus avoir qu'une voiture par ménage, l'optique d'utiliser les transports en commun, l'optique d'avoir les voitures partagées. « La voiture, c'est ma liberté » était un slogan quand j'étais jeune.

En conclusion, sur les motions qui vont être déposées, nous allons déposer une motion pure et simple, parce qu'elle se justifie plus que jamais. Nous avons pris une motion à l'unanimité, et le Gouvernement l'a suivie. Pourquoi voulez-vous prendre une autre motion ? Cela ne sert à rien. Donc, cette motion-ci que je signerai sans aucun problème, je ne l'ai pas lue, mais je peux deviner ce qu'il y a dedans. Je peux probablement partager un certain nombre de trucs. Quand je dis sans aucun problème, c'est excessif, mais peut-être sans trop de problèmes.

Par contre, nous avons adopté une motion en séance plénière à l'unanimité. Je constate que le ministre et le Gouvernement l'exécutent, et je les en remercie.

M. le Président. – La parole est à M. Florent.

M. Florent (Ecolo). – Très rapidement, je remercie M. le Ministre pour ses réponses : place à la concertation. Nous ne manquerons pas – personne ici – de poser les questions, pour assurer le suivi après cette concertation. C'est évident.

Ecolo ne s'oppose pas au principe pour le principe, mais ne trouve pas la proposition actuelle acceptable. Je suppose que c'est compréhensible, même si l'on a parfois du mal dans les nuances. Vous disiez que vous ne remettiez pas bien mes propos. Je trouve que c'est surtout cela la position d'Ecolo.

Oui, « La voiture, c'est ma liberté » : OK. Mais quid de la liberté des Bruxelloises, des Bruxellois, de trouver des solutions pour la congestion dans la ville, pour la pollution ?

Je regrette, mais il est vrai que l'on est dans l'état dans lequel on est. Les Régions ont maintenant la possibilité de penser leur propre fiscalité automobile, c'est comme cela. On peut regretter – et nous le regrettons – que le Gouvernement bruxellois ait agi sans concertation préalable. Je trouve cela dommage.

Néanmoins, en même temps, dire que l'on marche sur la tête ou sur les pieds du ministre, c'est excessif. Tout ce qui est excessif est insignifiant.

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

M. Legasse (PS). – Je voudrais tout d'abord que l'on n'oppose pas les citoyens les uns aux autres. On ne leur rendrait pas service, ni aux uns ni aux autres, et l'on peut être socialiste à Bruxelles et socialiste en Wallonie et respecter ses électeurs tout en respectant ses convictions.

Donc, on fait œuvre utile dans la majorité où l'on est, quand on choisit d'être dans la majorité, parce que

l'on peut aussi choisir d'être dans l'opposition et ne rien faire, critiquer sans proposer de solution. C'est ce que d'aucuns font, je ne parle pas de vous, Monsieur Wahl, mais c'est ce que d'aucuns font ; sans cesse critiquer sans apporter de solution, c'est un peu trop facile. Il faudrait de temps en temps se noircir les mains.

Je remercie également M. le Ministre parce que – comme M. Wahl l'a fort justement dit – il s'agit de mettre en œuvre une motion votée à l'unanimité. Ce n'est pas utile d'en voter une à toutes les séances plénières, je ne pense pas que cela aidera. Cela musclera, cela fera un peu de papier, de publicité, certes, mais cela n'aidera pas nécessairement.

Il vaut mieux, à ce stade, attendre au moins la première réunion de cette concertation qui, il est vrai, – et j'aime à le répéter, d'autres l'ont fait avant moi – aurait dû avoir lieu préalablement. En ce qui me concerne, je le regrette vraiment. Il eut fallu avoir une concertation préalable.

Monsieur le Ministre, si je peux encore ajouter un mot, vous disiez tout à l'heure « écoute, dialogue, défense ». Peut-être malgré tout défense, sans opposer les citoyens, mais défense malgré tout de nos navetteurs, de nos contributeurs, de nos électeurs, de nos concitoyens.

Je ne m'attendais pas à ce que vous nous disiez ce que vous pensiez personnellement du projet SmartMove, donc, la question que je ne vous l'ai pas posée, même si elle était reprise initialement.

Cependant, je me pose des questions et je vous en fais part sans attendre une réponse à ce stade puisque ce n'est pas prévu dans le règlement. Ce dispositif n'est-il pas contraire au principe d'égalité et de non-discrimination ? Je crains que oui.

Qu'en est-il en termes de proportionnalité ? Poser la question, c'est y répondre.

M. le Président. – Des motions ont été déposées en conclusion des interpellations de MM. Nemes et Matagne. La première, motivée, a été déposée par MM. Matagne et Desquesnes (Doc. 389 (2020-2021) N° 1), la deuxième, motivée, a été déposée par MM. Nemes et Hermant (Doc. 390 (2020-2021) N° 1) et la troisième, pure et simple, par MM. Florent, Legasse, Mme Mathieux et M. Fontaine (Doc. 391 (2020-2021) N° 1).

L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA LIGNE RAPIDE DE BUS ENTRE LIEGE AIRPORT ET LA VILLE DE LIÈGE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la ligne rapide de bus entre Liege Airport et la Ville de Liège ».

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

M. Dodrimont (MR). – Monsieur le Ministre, différents projets de lignes rapides, à l'état de projets pilotes aujourd'hui, sont à l'étude dont notamment un projet qui relierait la Ville de Liège à Liege Airport.

C'est une liaison dont nous avons déjà souligné respectivement la pertinence puisque l'on peut imaginer le succès qu'elle pourrait rencontrer compte tenu des deux éléments de mobilité qui se trouvent à distance raisonnable. Cette navette entre la Ville de Liège et Liege Airport était envisagée dans le cadre du Plan wallon d'investissements.

Dès lors, au moment où l'on a l'occasion d'y revenir, de manière générale, estimez-vous toujours cette ligne pertinente ?

Quel est l'état d'avancement du projet si celui-ci a pu quelque peu évoluer ?

A-t-on une idée du timing qui pourrait être réservé à cette réalisation ?

Une évaluation des besoins a-t-elle été réalisée ?

Où en est, de manière un peu plus générale, la mise en place d'autres projets pilotes de lignes rapides ?

Les discussions avec les sociétés publiques de transport ont-elles avancé ?

Voilà les questions que je voulais poser sur ce projet de ligne rapide. Merci par avance pour les réponses.

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, il est vrai que la ligne 57 actuelle qui permet de relier la gare de Liège-Guillemins et le site de l'aéroport de Liège dispose d'une offre assez faible ; une fréquence d'un bus toutes les deux heures entre 7 h et 17 h du lundi au vendredi. En plus de la ligne 57, la zone est desservie par certains voyages de la ligne 53, une trentaine par semaine, ainsi que deux voyages de ligne 85 chaque jour de semaine.