

Cette prime – qui sera unique, précisons-le – sera cofinancée par les SISF, à concurrence de 120 euros, et le budget du Logement de la Région, à concurrence de 180 euros. Les locataires qui ont droit à cette prime seront informés personnellement par leur SISF dans le courant du mois de juin. Cela concerne quand même quelque 23 000 logements sociaux, ce qui est assez conséquent.

Monsieur le Ministre, vous le savez, de trop nombreux logements en Wallonie sont des passoires énergétiques et c'est le cas des logements sociaux.

Nous trouvons dommageable que les prix de l'énergie ne soient toujours pas bloqués. Le Plan de rénovation en cours ne va pas se réaliser du jour au lendemain ; on en est tous conscients. Certains logements ne seront malheureusement même pas rénovés.

Face à ce constat, pourquoi ne pas attribuer une prime énergétique pour les locataires de logements sociaux, comme la Région bruxelloise le prévoit ?

Qu'est-ce qui empêcherait objectivement la mise en place de cette prime de manière structurelle ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, il n'existe actuellement aucune base légale en matière d'énergie qui permette l'octroi d'une prime Énergie aux ménages bénéficiant d'un logement social en Wallonie. Les aides existantes s'appuient sur l'octroi du tarif social ou sur l'octroi de moyens pour améliorer la performance énergétique des logements, dont le mécanisme MEBAR.

En ce qui concerne le caractère vétuste de certains logements sociaux, la Wallonie investit massivement dans la rénovation énergétique profonde du parc de logements publics, mais également dans le renforcement de l'offre de logements dont les performances atteignent à minima la norme Q-ZEN.

Pour rappel, les efforts consentis par le Gouvernement visent à rénover d'ici 2030 quelque 50 000 logements publics, ce qui devrait permettre d'atteindre le label B en moyenne sur l'ensemble du parc, alors qu'il est actuellement de niveau E, soit trois fois plus énérgivore.

Mon collègue, le ministre Collignon a déjà eu l'occasion de vous présenter les nombreuses mesures adoptées pour aider les ménages bénéficiaires d'un logement public, que ce soit en termes d'accompagnement technico-social, de développement d'outils d'information, de sensibilisation, et cetera.

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

M. Beugnies (PTB). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Vous dites qu'il n'y a aucune base légale – c'est un constat –, mais les lois se changent.

Il est révoltant que des locataires de logements sociaux soient victimes du fait que leur logement est une passoire énergétique. À cause de cela, soit leurs charges explosent, soit ils ne peuvent pas se chauffer faute d'en avoir les moyens. Ils vivent donc dans le froid et l'humidité. Vous ne faites rien pour les aider.

Vous parlez de rénovation. D'accord, il faut rénover, c'est essentiel, mais nous sommes tous conscients que cela prend du temps. Les maisons ne seront pas rénovées du jour au lendemain. En attendant, que fait-on pour aider ces gens ? On ne fait rien. C'est regrettable.

QUESTION ORALE DE M. FLORENT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « L'AMBITION DE LA WALLONIE EN MATIÈRE DE POLITIQUE CYCLABLE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Florent à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'ambition de la Wallonie en matière de politique cyclable ».

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

M. Florent (Ecolo). – Monsieur le Ministre, depuis le début de la législature, les politiques visant à accélérer le développement du vélo en Wallonie se sont multipliées. Je pense notamment au WaCy – le plan Wallonie cyclable –, à la prime à l'achat d'un vélo musculaire ou électrique dans le cadre des trajets domicile-travail, ou encore à tous les investissements dans les infrastructures cyclables. La Wallonie s'est aussi dotée d'un plan d'action Wallonie cyclable 2030.

Au niveau budgétaire, la DPR prévoyait de dédier à la politique du vélo au moins 25 euros par an et par habitant. Le budget 2023 dépasse ce montant puisqu'il atteint 27 euros par habitant et par an.

Au niveau européen également, le vélo passe à la vitesse supérieure. En effet, la Commission du transport et du tourisme du Parlement européen vient d'adopter une résolution pour une véritable stratégie européenne du vélo, l'objectif étant de rendre le vélo accessible et d'en doubler l'usage d'ici 2030 – par exemple, en réduisant la TVA, en favorisant l'indemnité kilométrique ou en prévoyant des voies sécurisées pour les vélos.

Je ne peux qu'appuyer les recommandations des députés européens et encourager, le cas échéant, leur application au niveau wallon. L'impulsion a clairement

été donnée par le Gouvernement en faveur du vélo, mais ici aussi par les eurodéputés.

Y a-t-il des étapes ultérieures dans le sillage de la résolution qui seraient opportunes pour le territoire wallon ? La définition, par exemple, de nouvelles futures cyclostrades en Wallonie.

Le revers de la médaille de cet engouement grandissant pour le vélo en Wallonie est que certaines procédures pour l'obtention des primes semblent prendre du temps. C'est ainsi que certains citoyens relayent dans la presse que leur prime à l'achat d'un vélo électrique se fait attendre. Six mois après l'envoi de la demande, ceux-ci restent pour l'instant sans réponse malgré le respect de critères d'octroi. Selon le SPW, ce retard s'explique par le nombre important de demandes que l'administration doit traiter. Êtes-vous au courant d'un retard à l'octroi de cette prime ? Y a-t-il de nombreux retards ? Comment quantifier ce problème ? Que mettez-vous en œuvre pour fluidifier la situation et continuer à favoriser le déploiement du vélo en Wallonie ?

Enfin, la recommandation européenne amène-t-elle de nouvelles impulsions au plan d'action Wallonie cyclable 2030 ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, concernant la résolution de la Commission du transport et du tourisme du Parlement européen pour une véritable stratégie européenne du vélo, nous pouvons franchement nous réjouir d'avancées en faveur du vélo au niveau de l'Union européenne. Cela doit permettre d'embarquer un plus grand nombre d'États et régions dans une politique cyclable ambitieuse, mais aussi je l'espère, pour dégager des moyens budgétaires spécifiques, en particulier pour les infrastructures cyclables.

Au niveau de notre ambition en Wallonie, cela ne change fondamentalement pas beaucoup dans l'immédiat. Un véritable changement d'échelle s'opère déjà depuis la mise en place de cette majorité en 2019, et aussi au niveau fédéral en 2020. L'indemnité kilométrique dont vous parlez est par exemple une compétence fédérale qui vient de connaître une belle avancée puisqu'elle sera maintenant d'application dans toutes les entreprises.

À notre niveau, les recommandations européennes auront peu d'impact sur le plan d'action Wallonie cyclable, car elles se retrouvent dans la philosophie du Plan. Les investissements pour les infrastructures cyclables régionales et communales ont largement augmenté à travers le PIMPT. Vous le traduisez d'ailleurs dans les chiffres globaux : l'appel à projets « Communes pilotes Wallonie cyclable » pour

61,2 millions d'euros, et maintenant le droit de tirage PIMACI, à concurrence de 210 millions d'euros. On a ainsi pratiquement quintuplé les montants d'investissement par rapport à la mandature précédente.

Au niveau des autres thématiques liées à la politique cyclable, depuis le vote du plan d'action Wallonie cyclable, de nouveaux projets sont en cours tels que : le financement de stationnement vélo dans les écoles – un appel à manifestation d'intérêt va prochainement être envoyé aux écoles – ; de nouvelles formations manager vélo à destination des pouvoirs publics ; un observatoire du vélo avec la mise en place de compteurs ; ainsi que la mise en place de campagnes de sensibilisation à la formation qui doivent permettre de faciliter un changement de mentalité permettant aux gens de penser positivement au vélo et de changer leurs habitudes.

Enfin, lors de la séance du 24 novembre 2022, votre Parlement a adopté le décret relatif à la politique cyclable. Ce décret va permettre de pérenniser la politique cyclable dans le temps et – je l'espère – d'éviter que le soufflet ne retombe après cette législature.

Le décret institutionnalise également le réseau cyclable structurant wallon, qui est composé de cyclostrades et de liaisons fonctionnelles supralocales. Les cyclostrades constituent l'épine dorsale du réseau cyclable structurant et relie des zones à haut potentiel de déplacements, en offrant une alternative attractive aux déplacements en voiture. La fiche technique des cyclostrades existe déjà et est inspirée directement des recommandations européennes.

Pour ce qui est des primes, je suis conscient que le délai d'obtention est actuellement long. Cela témoigne néanmoins de l'attractivité des primes puisque, si la demande a démarré lentement en 2021, elle a augmenté de plus de 60 % en 2022. Je dois également rappeler que sont uniquement éligibles des primes pour le déplacement domicile-travail afin d'utiliser les deniers publics à bon escient dans une perspective de transfert modal, mais pas pour le loisir ou pour le sport. Cela a donc nécessité une plus grande analyse des dossiers. Enfin, il y a eu une incidence par les nouvelles procédures comptables mises en œuvre au niveau de la Région qui a nécessité une période d'adaptation. Nous espérons pouvoir augmenter prochainement la cadence du traitement.

Je peux toutefois vous signaler qu'à ce jour, pour les primes citoyen, environ 8 600 dossiers ont été introduits, dont 5 300 validés. Au vu du rythme actuel, il est possible que le budget initialement prévu de 3 millions d'euros soit consommé d'ici la fin de l'année 2023. Il n'est donc pas prévu pour l'instant de modifier ce dispositif de prime pour le citoyen.

Pour les primes « vélos de service », un budget de 1 million d'euros était prévu. La demande est moins

importante ; il est donc envisagé d'adapter le dispositif afin de soutenir davantage les entreprises qui exercent spécifiquement des activités de cyclologique.

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

M. Florent (Ecolo). – Merci pour ces éléments de réponse – qui n'appellent pas beaucoup de commentaires – et pour les chiffres que vous partagez avec nous.

Un dernier élément que je n'avais pas cité dans la question : l'année 2024 devrait vraisemblablement, si la résolution est adoptée en plénière, être l'année du vélo pour toute l'Union européenne. Ce sera aussi l'occasion de sensibiliser encore davantage le public à ce mode de transport.

**QUESTION ORALE DE M. DOUETTE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LES PROBLÈMES
DE MOBILITÉ ENGENDRÉS PAR L'ACTIVITÉ
DE L'AÉROPORT DE BIERSET »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Douette à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les problèmes de mobilité engendrés par l'activité de l'aéroport de Bierset ».

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

M. Douette (MR). – Monsieur le Ministre, il y a quelques semaines, le SPW Mobilité et Infrastructures communiquait sur la signature d'une convention entre Liege Airport, la SOFICO et le SPW en vue d'objectiver les conséquences de l'activité du site aéroportuaire sur la mobilité dans et autour de Bierset.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous préciser les détails de cette convention ?

La Wallonie ne peut attendre les potentiels résultats d'une nouvelle étude pour prendre des mesures pour des problèmes existants. Alors que le Gouvernement s'est accordé sur le permis d'exploitation de l'aéroport de Liège, je n'ai rien lu concernant la mobilité autour du site et sur le territoire des communes voisines. Quels sont les éléments prévus par le Gouvernement dans le nouveau permis et quelles sont les contraintes imposées à l'aéroport dans le cadre de cette mobilité ?

Lors d'une précédente question, M. le Ministre mentionnait que « le développement de l'aéroport de Liège doit se faire en cohérence avec les objectifs de la diminution des émissions de gaz à effet de serre, c'est-à-dire -55 % d'émissions de CO₂ en 2030. Nous devons également veiller à limiter le charroi logistique et élaborer avec l'aéroport et les entreprises concernées

une stratégie privilégiant autant que possible le transport par rail et par voie d'eau ».

Comment le Gouvernement wallon compte-t-il privilégier le transport par rail et par voie d'eau depuis l'aéroport de Bierset ?

Ces éléments sont-ils inclus dans le permis, ou devront-ils aussi attendre une future étude avant d'être évoqués et peut-être être implémentés dans le futur ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, je vous rassure : je n'ai pas attendu le nouveau permis pour m'inquiéter de la mobilité autour de l'aéroport de Liège. Mon administration a collaboré étroitement avec la SOWAER pour commander et piloter une étude globale de mobilité dans cette zone. Le bureau Stratec a réalisé l'étude et a présenté ses conclusions au comité d'accompagnement début septembre 2022.

Cette étude a analysé plusieurs scénarios d'intensité de développement de la zone, afin d'en retirer les implications en matière de mobilité et d'accessibilité. Ainsi, les conclusions de cette étude pointent 29 mesures à privilégier, avec un ordre de priorité bien défini.

Le plan d'action et les mesures sont ainsi ordonnés sur base de l'échéance de leur impact : à court terme – 2 ans –, à moyen terme – 5 ans – et à long terme – 10 ans et plus. De même, elles sont réparties sur des critères de mobilité-accessibilité, d'impact environnemental et de l'impact sur l'attractivité de l'aéroport. Finalement, les coûts sont également pris en compte pour le classement.

Par exemple, une mesure telle que la mise en place de parkings d'attente pour les poids lourds sur site et hors site à moyenne distance, avec une gestion de l'accessibilité par un horaire prédéfini obtient une très bonne évaluation globale : l'opportunité d'amélioration de la mobilité et de l'attractivité de l'aéroport est grande et l'investissement est moyen. De plus, les effets se feront sentir rapidement.

À l'inverse, le projet de construction d'une nouvelle route de liaison Bierset-E40 à Crisnée obtient une faible évaluation globale : elle représente un énorme investissement financier, pour des résultats mitigés au niveau de la mobilité et de l'attractivité. De plus, les effets bénéfiques ne peuvent être obtenus qu'à long terme et d'autres mesures à court terme se révèlent bien plus efficaces pour amener des solutions dans la zone.

Je rappelle, par ailleurs, qu'en plus d'être peu pertinent, ce projet de route ne dispose pas de budget et, comme vous le savez, la Déclaration de politique régionale a choisi de privilégier l'entretien du réseau