

enfin, il ne pouvait plus en avoir ! Comment en a-t-il encore ? », le lendemain l'inspection est là, c'est réglé, il ne peut pas.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - J'entends bien, mais je pense toujours qu'il y a un vide juridique dans le sens où cette personne n'aura pas un casier judiciaire. Où pourra-t-on vraiment voir dans un fichier au niveau de la justice si la personne ne peut plus détenir un animal ?

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Il y a un fichier central dans le décret Délinquance. On instaure le fichier central accessible par les personnes autorisées qui reprendra la liste des personnes interdites de détention. Attention que l'on repart à zéro, c'est un changement de législation. Il y a des gens chez qui on a déjà saisi trois fois, ils ne sont pas interdits de détention puisqu'il y a eu jugement et l'on n'a pas interdit la détention. C'est la prochaine fois qu'ils risquent d'être condamnés en ce sens.

Mme Gonzalez Moyano (PS). - Je vous entends bien. Merci, Monsieur le Ministre.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Denis.

M. Denis (PS). - *(Absence d'enregistrement)*

Mme la Présidente. - Monsieur Denis, allumez votre micro.

M. Denis (PS). - ... quand on a fait ce genre de proposition. C'était simplement pour cela.

Mme la Présidente. - Si vous êtes d'accord, on va clôturer la discussion générale ici et on entamera l'analyse des différents articles mercredi matin.

Des amendements (Doc. 1150 (2017-2018) N° 2 et 3) ont été déposés.

Je vous propose une pause comme c'était prévu. On recommence vers 20 heures 15.

Pour information, il y a des plateaux sandwiches à la cafétéria.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 19 heures 34 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 21 heures 36 minutes.

Mme la Présidente. - Chers collègues, nous allons reprendre nos travaux avec le cinquième point de notre

ordre du jour, à savoir les questions orales et la première thématique dédiée aux travaux publics.

MISSION D'ÉTUDE D'UNE DÉLÉGATION DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DES TRAVAUX PUBLICS SUR LE THÈME DE LA MOBILITÉ ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DU 19 AU 22 NOVEMBRE 2017 À METZ (FRANCE), CERNAY (FRANCE) ET FRIBOURG (ALLEMAGNE) – RAPPORT PRÉSENTÉ EN APPLICATION DE L'ARTICLE 165 DU RÈGLEMENT PAR MME WAROUX (DOC. 1162 (2018-2019) N° 1)

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'examen de la mission d'étude d'une délégation de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des travaux publics sur le thème de la mobilité et de l'aménagement du territoire du 19 au 22 novembre 2017 à Metz (France), Cernay (France) et Fribourg (Allemagne) – Rapport présenté en application de l'article 165 du règlement par Mme Waroux (Doc. 1162 (2018-2019) N° 1).

L'examen de ce point a été reporté à la prochaine réunion.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE M. PRÉVOT À M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LA CRÉATION D'UNE AUTOROUTE POUR VÉLOS DANS LA RÉGION DE MONS-BORINAGE ET DES HAUTS-PAYS »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Prévot à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la création d'une autoroute pour vélos dans la région de Mons-Borinage et des Hauts-Pays ».

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

M. Prévot (PS). - Monsieur le Ministre, il y a quelques jours, dans la presse, vous annonciez la création d'une autoroute pour vélos dans la région de Mons-Borinage et des Hauts-Pays pour l'année 2019. Ce projet reprendrait les tronçons RAVeL déjà existants dans la région tout en les rénovant et en les élargissant à

certains endroits. L'objectif de ce projet est de relier toutes les entités de la région et ainsi permettre aux utilisateurs de vélos d'aller à l'école ou au travail en toute sécurité.

Pouvez-vous nous en dire davantage sur ce projet ? À quel montant estimé vous à ce projet ? Quelles échéances vous êtes-vous fixées ? Pourquoi avoir choisi cette région spécifiquement ? D'autres autoroutes pour vélos sont-elles prévues ailleurs en Wallonie ? Si oui, à quel endroit et pour quand ?

Je vous remercie d'avance de vos réponses.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, ce sont quatre projets pilotes qui ont été annoncés. Comme j'étais à Mons-Borinage, c'est celui-là qui a été mis à l'avant. Tout d'abord, à travers la Vision FAST, on a largement exposé, notamment dans cette commission, la nécessité de renforcer l'usage utilitaire du vélo pour les déplacements quotidiens, notamment via l'infrastructure du RAVeL ainsi que la promotion du vélo à assistance électrique.

Pour relever le défi du report modal vers le vélo, il faut en effet améliorer les infrastructures. Le RAVeL, par son aspect autonome, caractérisé par un site propre, rectiligne et revêtu, constitue l'épine dorsale d'un réseau cyclable apte à servir aux liaisons directes et rapides vers les pôles multimodaux.

Je sais que l'on nous compare souvent, à ce niveau-là, à la Flandre qui a choisi une autre stratégie que le RAVeL. Il faut insister sur le fait que l'on a maintenant près de 1 700 kilomètres de RAVeL. On a vraiment une base intéressante pour avoir une utilisation quotidienne du vélo plus fréquente.

Aujourd'hui, le RAVeL a une image très ou trop connotée loisirs que je souhaite changer puisqu'il offre tous les avantages pour devenir une alternative pour se rendre au travail ou à l'école. En effet, il traverse les cœurs de toutes les grandes villes wallonnes. Je souhaite que des tronçons du RAVeL soient aménagés dans cette optique en pilote sur les principales agglomérations de Wallonie, à savoir Mons-Borinage, Charleroi, Namur et Liège. C'est la localisation des quatre projets pilotes.

Mon ambition est d'assurer, grâce au RAVeL, des liaisons directes vers les gares et les centres-villes. Dans la région de Mons-Borinage, le RAVeL lignes 98, 98a, 98b et 98c constitue un maillage idéal vers les gares de Mons, Frameries, Saint-Ghislain et Quiévrain. Si la gare de Frameries est déjà accessible directement par le RAVeL du PASS, il faut encore améliorer la liaison entre Cuesmes et la gare de Mons. J'ai déjà octroyé un

subside pour cela il y a deux ans. Il faut que les travaux soient réalisés par la ville entre Boussu et la gare de Saint-Ghislain ainsi que l'arrivée en gare de Quiévrain.

Il faut améliorer qualitativement le RAVeL pour renforcer son attractivité. Signalisation claire, élargissement ponctuel, revêtement coloré au carrefour, éclairage public, parking sécurisé pour les vélos dans les gares. Il faut aussi aider les communes à assurer l'entretien du RAVeL qui leur incombe, et ce, par exemple, par l'octroi de subsides pour acquérir du matériel de nettoyage. Un des problèmes de l'usage au quotidien de ces RAVeL, c'est l'état qui, pour le loisir est peut-être suffisant, mais pour l'usage quotidien, il faudrait pouvoir avoir avec les communes un entretien plus fréquent, plus efficace et plus professionnel.

Enfin un volet important : la communication. En effet, l'essentiel de ces RAVeL urbains existe déjà aujourd'hui, comme je l'ai évoqué dans le Borinage, mais aussi à Charleroi avec la Houillère, à Namur avec la ligne 142 entre Daussoulx et la gare de Namur ou encore les quais de Meuse à Liège. Vous avez comme cela, la localisation des quatre projets pilotes pressentis. Ces RAVeL sont encore trop peu connus dans leurs dimensions utilitaires et donc pratiqués par des usagers quotidiens.

Concrètement, les études de ces opérations pilotes vont démarrer encore cette année. Mon intention est d'engager les premiers marchés en 2019. Le budget devrait rester raisonnable, de l'ordre de quelques millions en plus des autres budgets déjà consacrés aux RAVeL qui font partie notamment du Plan wallon d'investissement puisqu'une part importante de ces budgets est mise sur la mobilité douce et les transports collectifs.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Prévot.

M. Prévot (PS). - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses, notamment d'avoir appelé qu'il y a quatre projets pilotes Mons-Borinage, Charleroi, Namur et Liège et comment ce Borinage a été mis en avant, notamment de par votre proximité géographique.

Sur papier, l'idée est plaisante. Mon seul souci est pour que cela ne reste pas un énième effet d'annonce. Il faut le financer. Vous avez dit que cela représenterait quelques millions d'euros, que cela devrait être un budget raisonnable. Si j'ai toujours peur dans ce genre de projet, c'est qu'à un moment donné, lors du conclave, par exemple du Gouvernement, ces projets passent prioritairement à la trappe alors que l'idée semble plaisante. La communication a été bonne – mais cela on sait vous savez communiquer – le retour a été bon parce que cela va dans le bon sens des déplacements doux, des villes et villages vers les gares des différentes régions retenues.

J'attire vraiment votre attention sur la vigilance que vous devrez avoir pour éviter justement que cela reste

un effet d'annonce. Il faudra les financer à hauteur raisonnable. On sait – pour l'utiliser quelques fois dans ma région – que parfois les RAVeL sont mal, peu, ou très peu, voire jamais entretenus, cela fait partie des griefs des utilisateurs. Dès lors, le projet est ambitieux, le projet est plaisant, mais attention à la manne financière qui sera dégagée pour que ce projet reste justement plaisant et attractif pour les utilisateurs, auquel cas, malheureusement cela n'aura pas le succès escompté.

**QUESTION ORALE DE MME BALTUS-MÖRES À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR
« L'INSTALLATION DE RÉFLECTEURS
OPTIQUES ANTI-GIBIER »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Baltus-Möres à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « l'installation de réflecteurs optiques anti-gibier ».

La parole est à Mme Baltus-Möres pour poser sa question.

Mme Baltus-Möres (MR). - Monsieur le Ministre, les routes wallonnes plus rurales sont sujettes à des collisions entre des véhicules et du gibier. Pour lutter contre ces phénomènes, des réflecteurs optiques de couleur blanche ou rouge sont déjà présents depuis des dizaines d'années sur nos routes. Les accidents arrivent encore aujourd'hui et rien n'empêche de trouver de meilleures solutions.

En 2016, les accidents entre des véhicules et du gibier ont fait deux morts et 49 blessés en Wallonie, sans compter les nombreux animaux impliqués et les dégâts de voitures conséquents. C'est pour cela que les États comme la Suisse et le Luxembourg ont installé durant ces phases-tests, des réflecteurs optiques anti-gibier de lumière bleue parce que c'est la couleur bleue qui fait peur aux gibiers apparemment. Bien que ces expériences ne soient pas chiffrées, les résultats semblent fortement positifs selon le personnel de terrain. D'après ces essais, la lumière bleue aurait un effet positif sur le gibier dit « à poil » puisque ces derniers ne traversent plus les routes lors des passages de véhicules et, depuis, c'est un système fonctionnant sans énergie parce que c'est bien les lumières des voitures qui brillent à travers ces réflecteurs bleus et qui illuminent les forêts et qui sont aussi un signe d'alerte pour le gibier « à poil ». Le Luxembourg a décidé de

remplacer progressivement les vieux réflecteurs blancs et rouges par des réflecteurs bleus à partir de cette année. En effet, ces coûts semblent relativement peu élevés et permettent de remplacer le réseau actuel à une vitesse élevée.

Des essais ont-ils été faits ou sont-ils planifiés sur le réseau routier wallon ? Je pense surtout à des routes comme les Hautes-Fagnes, les N68 ou 676 qui seraient idéales pour des tests et des phases de pilotage.

Serait-il légitime d'envisager cette technologie sur nos routes ? Avez-vous connaissance du coût de remplacement des réflecteurs actuels par des réflecteurs bleus ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Madame la Députée, il est vrai que des collisions entre du gibier et des véhicules surviennent en Wallonie comme partout ailleurs.

Toutefois, bien que ce type d'accident soit rare, dans ses rapports, la police ne faisant pas la distinction entre le gibier et les chiens par exemple, l'administration n'a pas d'informations pertinentes et récentes en termes d'accidentologie.

Concernant les « réflecteurs blanc-orange » auxquels vous faites référence, il s'agit plus précisément de délinéateurs équipés de rétroreflecteurs – à savoir un film plastique – ou de catadioptrés. Ces délinéateurs sont présents sur les voiries pour délimiter les routes par faible luminosité. Ceux-ci sont bien nécessaires pour sécuriser nos voiries.

Par ailleurs, la Direction des routes connaît bien les réflecteurs optiques bleus auxquels vous faites référence. Ceux-ci ont déjà été installés dans divers tronçons de voirie en Wallonie tels que la N97 à Florennes ou la N68 entre Eupen et la Baraque Michel, par exemple. Ils ont pour objectif de maintenir le gibier hors des voiries et d'éviter ainsi d'occasionner des accidents. Toutefois, l'administration n'a pas encore eu un retour d'expérience suffisant pour estimer leur apport bénéfique. En outre, d'après certaines études, il semblerait que ces dispositifs – avec une couleur bleue – ne semblent pas avoir un réel impact sur le comportement des gibiers à poils. Certaines études vont même jusqu'à les déconseiller.

C'est le même type de cataphote triangulaire qu'habituellement utilisé, mais un réflecteur sur la face du cataphote côté forêt est ajouté. Le coût de ce réflecteur est d'environ 8 euros par pièce en fourniture auquel il faut ajouter la pose.