

Également, en marge de l'opération décidée par le Parlement, l'OTW a développé le programme C23, une ambition en commun pour accompagner le processus de fusion en trois piliers :

- le premier pilier repose sur le centre de services partagés ;
- le deuxième pilier a redéfini, d'une part, l'organigramme et, d'autre part, la gouvernance du groupe ;
- le troisième pilier s'organise autour de Fast – Fluidité, Accessibilité, Sécurité/Santé et Transfert modal – et du Plan wallon d'investissement.

Le programme C23 a entraîné des frais de communication interne et externe pour un montant de plus de 120 000 euros. Sans doute que ces montants auraient été dépensés dans le cadre d'une organisation nouvelle et d'un pilier autour du Plan wallon d'investissement.

La réimmatriculation des véhicules a coûté 130 000 euros. Vous arrivez à un total d'environ 600 000 euros aujourd'hui de coûts liés à la fusion.

Les économies nées de la fusion seront bien plus importantes. Il faut méconnaître le fonctionnement d'une société que de dire que d'en regrouper six sociétés en une seule sur un territoire aussi petit que la Wallonie ne va pas amener à des économies d'échelle et de fonctionnement bien supérieur aux 600 000 euros que l'on dépense une fois la première année de la fusion ; soyons corrects par rapport à cela. Pour tout cela, je ne sais pas vous donner un chiffre aujourd'hui parce que ce ne sera mesurable progressivement qu'à partir de 2019. Non seulement, cela ne sera mesurable que progressivement, mais va-t-on le mesurer puisque, en fait, ce sont des économies internes qui vont être opérées et qui vont permettre d'affecter les gens à d'autres missions plus transversales qui vont dégager des moyens administratifs qui vont repartir sur des choses plus fonctionnelles, des nouvelles lignes ou des renforcements de lignes existantes. La seule chose que l'on sait chiffrer aujourd'hui, c'est la réduction du nombre d'administrateurs, de 85 à 15, ce qui entraînera une économie récurrente d'un peu plus de 100 000 euros par an. Comme cela, on peut vous mettre un chiffre.

Pour le reste, les économies globalement réalisées, il faudra être un peu patient, mais l'ambition concernant les transports en commun dépasse largement le débat sur les 600 000 euros de 2019 pour réaliser la fusion. Je suis d'ailleurs persuadé que votre groupe, même s'il était en majorité absolue au Parlement la prochaine fois, ne changerait absolument rien au fonctionnement, à la fusion du groupe TEC. J'en suis absolument persuadé.

Vous êtes content qu'on l'ait fait, mais vous n'osez pas trop le dire.

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

M. Denis (PS). - Sur la fin de vos propos, Monsieur le Ministre, je vous laisserai la responsabilité de vos affirmations. En tout cas, lorsque nous étions au Gouvernement, les ministres qui avaient ces compétences dans leurs attributions n'ont pas poussé à la charrette pour qu'il y ait fusion des différents groupes au sein des TEC. Nous avons parlé d'une rationalisation, par exemple au niveau des administrateurs, mais cela, ce sont des économies. Cent mille euros par rapport au budget total des TEC, ce sont des peccadilles, des brouilles. Il y a moyen de faire ailleurs de véritables économies. Vous êtes relativement confiant par rapport à cela, vous nous vendez un beau bébé. Nous verrons à l'avenir ce qu'il en est et si vous savez tenir vos engagements financiers tel que vous venez de les développer maintenant.

**QUESTION ORALE DE M. MAROY 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 « LES
AUTOROUTES POUR CYCLISTES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy 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 « les autoroutes pour cyclistes ».

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

M. Maroy (MR). - Monsieur le Ministre, selon une enquête sur la mobilité menée par l'institut Vias, c'est en Brabant wallon que l'on trouve le plus grand pourcentage de personnes favorables à la construction d'autoroutes destinées aux cyclistes : 56 %. C'est au-dessus de la moyenne wallonne, qui est de 51 %. Aussi, je souhaiterais vous interroger à propos de ces « autoroutes » pour cyclistes.

Pour relever le défi du report modal vers le vélo, il faut améliorer les infrastructures, c'est évident. Le RAVeL constitue l'épine dorsale d'un réseau cyclable à développer. Mais, pour le moment, c'est vous-même qui le dites, le RAVeL a une image trop connotée « loisirs » et vous souhaitez qu'il devienne une véritable alternative pour se rendre au travail ou à l'école. Quatre projets pilotes d'aménagement du RAVeL sont en cours : Mons-Borinage, Charleroi, Namur et Liège. Pourriez-vous m'informer de l'évolution de ces projets pilotes ?

Ensuite, ce constat, le RAVeL est nettement moins développé en Brabant wallon, il suffit de regarder une carte des 1 700 kilomètres du RAVeL wallon. Le Brabant wallon est pourtant une région très dense au

niveau démographique, avec des pôles économiques importants, comme Louvain-la-Neuve, Nivelles, Braine-l'Alleud, par exemple, et il y en a d'autres.

Que préconisez-vous pour le Brabant wallon dont, vous l'avez compris, les habitants eux-mêmes ne demanderaient pas mieux que de laisser tomber la voiture pour enfourcher leurs vélos, fussent-ils électriques ou à assistance électrique, ce qui – on ne le dit pas assez – rend vraiment le vélo beaucoup plus attractif ? Moi-même, si je veux me rendre à la gare, par exemple – la plus proche est la gare de Tirlemont ou celle de Landen, puisque j'habite l'est du Brabant wallon –, si j'avais la possibilité d'y aller en vélo électrique, pour autant qu'il y ait des pistes cyclables, cela me permettrait d'entretenir ma forme.

Monsieur le Ministre, pourriez-vous faire le point sur cette idée que vous avez de permettre aux habitants de se rendre au travail ou à l'école à vélo ?

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. - Je me réjouis que les Brabançons wallons soient si favorables à la multimodalité et à l'usage du vélo en particulier. Cela ne fait que m'encourager dans la poursuite des initiatives qui vont être prises et qui sont en train d'être prises puisque les budgets sont là pour la mobilité en Wallonie.

Concernant les projets pilotes des « autoroutes cyclables », la Wallonie utilisera son réseau multi-usagers non motorisés, le RAVeL, qui, avec ses presque 1 700 kilomètres, sert d'épine dorsale d'un réseau d'itinéraires cyclables express. Il traverse par ailleurs toutes les grandes villes wallonnes.

L'administration m'a informé que l'étude pilote débutera concrètement dans le courant des prochaines semaines. Néanmoins, les premières réflexions ont été menées et invitent à suivre la méthode de travail éprouvée par la métropole de Grenoble dans le cadre de la mise en place de son réseau d'itinéraires cyclables à haut niveau de service, appelé Chronovélo.

Avec les administrations locales concernées et des représentants des usagers, l'objectif de travail sera de sélectionner les itinéraires pilotes qui peuvent servir dès à présent de base, donc sans nécessiter de travaux lourds, pour amplifier ensuite le système d'itinéraires cyclables express. Cela concernera dans un premier temps les villes de Namur, Liège, Charleroi et Mons.

Il s'agira de définir les principes d'aménagements, d'équipements et de promotion du système. Une expérimentation grandeur nature sera ensuite menée sur les itinéraires retenus et, si les résultats sont positifs, un déploiement à plus grande échelle sera envisagé.

Actuellement, le réseau en Brabant wallon est en effet moins développé avec une bonne cinquantaine de kilomètres de RAVeL. C'est historiquement lié au fait que l'infrastructure du RAVeL est basée sur les anciennes lignes de chemin de fer désaffectées et les chemins de halage des voies navigables, moins nombreuses en Brabant wallon.

En matière de chemins de fer, les lignes radiales vers Bruxelles sont encore, heureusement, en service ferroviaire, et il n'est pas possible de les transformer en RAVeL.

Pour moi, les alternatives cyclables sont à trouver, d'une part, dans la multimodalité train-vélo avec le développement des pôles multimodaux des gares RER incluant du stationnement sécurisé pour les vélos et, d'autre part, dans des liaisons directes en vélo vers Bruxelles, le développement du vélo à assistance électrique rendant la région Bruxelloise directement atteignable à vélo au départ de bon nombre de communes du nord du Brabant wallon.

Pour ce faire, au-delà des réalisations effectuées telles que l'excellent exemple récent d'implantation de pistes cyclables sur la N222 à Incourt, mon administration travaille sur plusieurs projets dans le cadre du futur plan Infrastructures 2019-2024. Ils visent à établir, à terme, des axes cyclables continus et sécurisés notamment :

- entre Walhain, Louvain-la-Neuve, Wavre et Bruxelles en aménageant les tronçons manquants le long de la N4 ;
- entre Genappe, Braine-l'Alleud et Waterloo en réhabilitant les pistes cyclables existantes le long de la N5 ;
- entre Rixensart, Genval et Bruxelles, le long des N271 et 275 ;
- entre Ottignies, Wavre, Grez-Doiceau, Hamme-Mille et Leuven, le long des N239-N268-N25, en réalisant des aménagements cohérents de pistes cyclables.

Par ailleurs, dans l'ouest de la province, le RAVeL du canal Charleroi-Bruxelles constitue déjà aussi un axe cyclable fort vers Bruxelles au départ de Tubize.

À côté de ces liaisons radiales vers Bruxelles, il existe aussi deux anciennes lignes de chemin de fer désaffectées, la ligne 115/2 Braine-l'Alleud-Tubize et la ligne 141 Nivelles-Ottignies, qui constituent des transversales cyclables, des « trans-brabançonnes vélo », très intéressantes pour la mobilité quotidienne, reliant les pôles emploi et multimodaux importants de la jeune province.

Ainsi cette année, dans le cadre du plan RAVeL 2014-2019, le revêtement du RAVeL de la ligne 141 sera réfectionné sur cinq kilomètres entre Genappe et Bousval. Aussi sur cette ligne 141, dans le cadre de l'appel à projets « Mobilité douce »,

49 500 euros de subsides ont été accordés à la Commune de Court-Saint-Étienne pour améliorer la qualité de la liaison cyclopiétonne le long de la ligne 141 en service entre les gares de Court-Saint-Étienne et Céroux-Mousty.

Enfin, en partenariat avec les communes concernées de Braine-l'Alleud, Braine-le-Château et Tubize, l'aménagement du RAVeL de la Ligne 115/2 entre la gare de Braine-l'Alleud et Clabecq a été initié. Ce projet a débuté par la signature, fin 2018, du bail emphytéotique de reprise de la ligne à la SNCB. Dans le cadre des appels à projets « Mobilité douce » 2017 et 2018, la Commune de Braine-le-Château a obtenu deux fois 100 000 euros en vue d'aménager deux premiers tronçons de la ligne 115/2.

Comme vous pouvez le constater, la Province du Brabant Wallon n'est pas oubliée, bien au contraire, en matière de développement du réseau cyclable, répondant ainsi aux attentes des Brabançons désireux de se déplacer à vélo, en particulier pour se rendre au travail ou à l'école.

Il est vrai que l'on a moins d'atouts RAVeL, mais vous voyez qu'à travers la liste que je viens d'établir il y a moyen d'avoir quelques beaux axes, notamment vers Bruxelles.

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

M. Maroy (MR). - Il n'y a plus qu'à, Monsieur le Ministre, parce que vous avez fait l'inventaire de ce qui est possible de développer dans la jeune province, le Brabant wallon. Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il y a du potentiel. La liste est longue. C'est évidemment très séduisant de vous entendre. Je ne dis pas que rien n'est encore fait, il y a des choses concrètement en cours de réalisation, mais il faudrait peut-être développer tout cela.

En tout cas, je vous demande d'être à l'écoute des Brabançons wallons parce que les enquêtes montrent qu'ils ne demandent qu'à gagner de précieuses minutes. En fait, très pragmatiquement, ils sont bloqués pendant des heures dans les embouteillages, puisque la plupart vont travailler vers Bruxelles ou vers les zonings comme celui de Louvain-la-Neuve. Vous devriez voir sur la E411 la file de voitures, c'est un kilomètre de file le matin. Il y a beaucoup d'embouteillages, donc les Brabançons wallons ne demandent pas mieux que de gagner de précieuses minutes et de prendre un vélo électrique pour se rendre à leur travail.

Il y a là une possibilité de rencontrer nos objectifs, par exemple, en termes climatiques.

**QUESTION ORALE DE M. STOFFELS 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 « LES
CONSÉQUENCES DE LA SAISINE DU CONSEIL
D'ÉTAT PAR UN ÉLEVEUR DE CHIENS À
REMICOURT »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels 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 « les conséquences de la saisine du Conseil d'État par un éleveur de chiens à Remicourt ».

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

M. Stoffels (PS). - Monsieur le Ministre, au printemps dernier, l'Unité du bien-être animal a saisi environ 150 chiens dans un élevage de Remicourt, car les agents estimaient que les animaux subissaient de mauvais traitements.

Suite à cette décision, l'éleveur a saisi le Conseil d'État pour annuler la décision de l'UBEA. Dans pareil cas, pendant deux mois environ, les animaux sont gardés dans les refuges puis proposés à l'adoption.

Le Premier auditeur du Conseil d'État a indiqué que l'on n'avait pas le droit d'agir ainsi. Le jugement final de cette affaire a-t-il été rendu, comme prévu, fin 2018 ? Le cas échéant, comment le Conseil d'État a-t-il statué dans cette affaire ? Dans pareil cas, peut-on, oui ou non, proposer les animaux saisis à l'adoption ?

Les animaux saisis en mai dernier ont-ils été rendus à l'éleveur mal intentionné ou ont-ils été adoptés ?

Qu'en est-il de l'agrément de cet éleveur ?

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, suite au recours introduit en extrême urgence par l'éleveur, le Conseil d'État a suspendu, en mai 2018, l'exécution de la saisie, en attendant une décision sur la requête en annulation.

Vu cette décision, la saisie continuait à exister. Dans ces conditions, les 150 chiens devaient continuer à être hébergés dans les refuges. Seul le transfert de propriété était suspendu. Ces chiens ne pouvaient pas être mis à l'adoption.