

- entre la place Saint-Lambert et Fléron ;
- entre la gare des Guillemins et le domaine du Sart Tilman ;
- entre la place de la République française et Chênée via Grétry ;
- entre la place Saint-Lambert et la gare d'Ans en passant par Saint-Nicolas et le CHC ;
- entre la place de la République française et le domaine du Sart Tilman par la rive droite de la Meuse.

Des études tactiques et opérationnelles sont en cours de réalisation en partenariat entre l'autorité organisatrice du transport et l'OTW. Celles-ci devraient être finalisées d'ici début 2020 et permettront d'affiner les orientations du PUM et d'étudier leur déploiement opérationnel.

Conjointement à ces études, une planification plus précise en termes de travaux d'infrastructures, d'achat de matériel roulant et de planification de mise en service des lignes sera également définie pour début 2020. L'ambition est de pouvoir échelonner les travaux dans le temps et dans l'espace pour réduire au maximum leurs impacts négatifs sur la mobilité au sein de l'agglomération.

Je pense que vous conviendrez comme moi qu'il y a un certain nombre de chantiers qui coexistent et qui ne facilitent pas la situation dans l'immédiat, même si c'est pour aller vers un mieux dans un second temps.

La volonté est de pouvoir travailler rapidement sur la liaison gare des Guillemins-Domaine du Sart Tilman. En effet, les enjeux de mobilité en transport en commun sur cet axe nécessitent une mise en œuvre rapide.

La « tramification » de l'axe Ans-Fléron n'est pas à l'étude à ce jour. La mise en place de bus à haut niveau de service efficaces, avec des infrastructures dédiées, permet en effet d'offrir une qualité de service aux usagers s'approchant du tram avec des investissements et des coûts d'exploitation nettement inférieurs. Évidemment, on ne parle pas du même nombre de voyageurs transportés, ce qui peut permettre un développement plus important de l'offre de transport en commun dans l'agglomération liégeoise.

Pour le reste, comme vous le savez, il reste encore beaucoup de travail pour réorganiser la mobilité en transports en commun, plus largement d'ailleurs que les transports en commun, autour de l'arrivée du tram. C'est un travail tout à fait nécessaire qui doit être mené. Nous nous y attèlerons au plus vite avec la ville, l'OTW et l'ensemble des acteurs concernés.

C'est en même temps extrêmement enthousiasmant puisque c'est une période où l'on peut redéfinir beaucoup de choses. C'est vrai que maintenant le temps est compté. D'ici l'arrivée du tram, il est temps d'arrêter progressivement des choix et d'organiser la combinaison de ces différents modes de transport.

**M. le Président.** - La parole est à Mme Nikolic.

**Mme Nikolic (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses.

J'entends bien que je devrai suivre le dossier et revenir vers vous dès début 2020.

J'entends bien aussi que la ligne de tram Ans-Fléron semble abandonnée, mais remplacée par ces bus à haut niveau de service.

Vous avez parlé de priorité de la gare vers le Sart Tilman. Je me permettrai d'insister aussi sur l'importance de la ligne 148 qui rejoint aussi le Sart Tilman, mais via la rive droite, qui est un peu le parent pauvre, puisque le tram est en rive gauche, et où il y a aussi des enjeux de mobilité. J'imagine que, dans le cadre de vos concertations, la SNCB ne sera pas oubliée, puisqu'il y a aussi la réouverture de gares et le Réseau express liégeois qui est en train de se déployer. Tout cela dessine la mobilité de demain. J'y serai attentive et je ne manquerai pas de revenir vers vous.

**QUESTION ORALE DE MME NIKOLIC À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES PARTENARIATS ENTRE L'OPÉRATEUR DE TRANSPORT DE WALLONIE (OTW) ET LES COMMUNES POUR L'INSTALLATION DE BOX POUR VÉLOS »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Nikolic à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les partenariats entre l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) et les communes pour l'installation de box pour vélos ».

La parole est à Mme Nikolic pour poser sa question.

**Mme Nikolic (MR).** - Monsieur le Ministre, en 2018, l'OTW lançait un appel à intérêt auprès des communes pour l'installation de box sécurisés pour vélos. L'idée était de les installer près des lignes de bus, afin que les usagers puissent faire les premiers et derniers kilomètres de leurs déplacements réguliers à vélo, en combinaison avec le bus.

L'accueil a été très positif, mais il me revient que la mise en œuvre est parfois laborieuse, car pour pouvoir prétendre au subside les communes doivent rencontrer un cahier des charges exigeant et qui, en pratique, peut s'avérer difficile à suivre.

C'est, en effet, aux communes que revenait la charge de lancer le marché public tout en gérant les contraintes fixées par l'OTW.

Pouvez-vous nous dire combien de communes ont réagi à cet appel à projets et combien de box seront finalement installés ? Combien le sont déjà ?

Comptez-vous relancer ce projet avec un nouvel appel à candidatures ? Dans l'affirmative, n'est-il pas possible de simplifier les procédures ? Est-ce envisageable que l'OTW définisse son cahier des charges et informe peut-être mieux les communes en amont, voire que l'OTW prenne en charge un achat groupé pour les communes qui le souhaitent ?

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

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Madame la Députée, l'initiative de placement ou du remplacement des équipements pour vélos revient principalement aux villes et communes. Depuis 2013, l'OTW a la faculté de subventionner, sous certaines conditions, et via la subvention d'investissement en infrastructure qu'il reçoit de la Wallonie, le placement de tels équipements. Il ne s'agit pas d'un appel à intérêt ponctuel lancé par l'OTW, mais d'une faculté permanente de subventionnement.

Pour concevoir l'infrastructure pour vélos et juger de sa pertinence, les villes et communes ont recours à l'outil d'aide à la décision élaboré par le service Wallonie cyclable du SPW.

Les communes qui souhaitent disposer d'équipements pour vélos à proximité des installations pour autobus peuvent demander la participation financière de l'OTW à concurrence de maximum 80 % du coût de fourniture et de pose de ces équipements. Ces interventions sont limitées pour 80 % du coût moyen d'un équipement similaire. Le coût moyen de chaque équipement est déterminé par l'OTW et est révisé de manière annuelle.

Le design du matériel doit s'harmoniser avec l'environnement et la variété de l'offre est grande, de ce point de vue. Afin de permettre aux villes et communes de choisir le matériel qu'elles jugent le plus adapté à la situation, la solution d'un achat groupé par l'OTW n'a pas été retenue. C'est discutable, mais cela permet en tout cas d'adapter à chaque fois la situation. Les villes et communes élaborent leur cahier des charges et passent les marchés publics de fournitures et d'installation des équipements.

Elles transmettent ensuite les pièces justificatives des marchés publics à l'OTW pour vérification de la conformité du dossier.

Depuis 2014, quatre dossiers ont été transmis à l'OTW ; ce n'est pas beaucoup. Ces derniers englobent du matériel pour 131 emplacements vélos. Les communes concernées sont Chaudfontaine, Charleroi, Liège et Rixensart.

Au départ, la procédure et les critères de sélection des projets étaient trop stricts. Le groupe TEC, en collaboration avec le SPW et le GRACQ, les a simplifiés en 2017.

La procédure est reprise dans le « Guide des bonnes pratiques » édité par l'OTW et transmis à l'ensemble des communes wallonnes en 2014. Le guide mis à jour est téléchargeable via le site web infotec.be.

Je ne manquerai pas de me saisir plus en détail de ce dossier dans les prochaines semaines et mois.

**M. le Président.** - La parole est à Mme Nikolic.

**Mme Nikolic (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre. Effectivement, vous avez évoqué un problème de communication et un besoin de simplification. Je me réjouis d'entendre qu'au niveau de la simplification c'est en route.

Il faudra peut-être alors améliorer la communication parce que le fait que ce soit une faculté permanente, cela n'a pas l'air de percoler auprès des communes.

Le fait qu'il n'y ait que quatre dossiers interpelle aussi. Je ne manquerai donc pas de revenir vers vous pour voir comment évolue, positivement j'imagine, ce dossier dans les prochains mois et prochaines années.

#### **QUESTION ORALE DE MME NIKOLIC À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'INFORMATION RELATIVE AUX TRAVAUX DU TRAM DE LIÈGE »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Nikolic à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'information relative aux travaux du tram de Liège ».

La parole est à Mme Nikolic pour poser sa question.

**Mme Nikolic (MR).** - Monsieur le Ministre, on l'a évoqué tout à l'heure, le tram arrive à Liège et il faudrait vivre dans une grotte pour ne pas en avoir entendu parler.

Comme toujours, ce genre de chantier amène son lot de désagréments. À Liège, par rapport aux premières étapes du chantier, on constate : déviations, rues fermées, voiries éventrées. Toutes les villes qui ont réalisé un tel chantier sont passées par là.

Il existe une différence de taille entre ce que j'ai pu observer dans de nombreuses villes, notamment en France, qui menaient de tels chantiers et Liège, c'est au niveau de la communication. Si le site lettram.be reprend bon nombre d'indications utiles – sur le tracé, le phasage, les travaux –, il est encore méconnu du grand