

**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, je vous remercie pour votre question. La mobilité transfrontalière entre le Grand-Duché de Luxembourg et la Wallonie est un enjeu important. Le nombre de frontaliers belges entrant au Luxembourg est estimé à 46 000 qui passent tous les jours la frontière avec un temps de parcours de 21 minutes en train pour l'IC Arlon-Luxembourg ; le train est tout à fait concurrentiel face à la voiture. Cependant, seul un IC par heure circule entre Arlon et Luxembourg-ville, auquel s'ajoutent jusqu'à trois trains des chemins de fer luxembourgeois avec arrêt intermédiaire en heures de pointe.

Les travaux de modernisation en cours entre Namur et la frontière luxembourgeoise avec trois tronçons à voie unique empêchent aujourd'hui toute augmentation de l'offre, y compris pour la desserte d'un éventuel futur P+R à Viville. Avec une desserte d'un train toutes les deux heures, ce P+R ne serait pas attractif par rapport à la gare d'Arlon, jouissant d'une offre nettement supérieure.

L'amélioration définitive de l'offre sur cet axe et donc de la mise en œuvre du P+R de Viville est ainsi dépendante des travaux d'infrastructure.

En ce qui concerne le parking à la gare d'Arlon, il dispose de 721 places et est aujourd'hui complet, mais la SNCB a mis à disposition un parking de 150 places à 700 mètres de la gare qui bénéficie encore de places libres.

Il ressort aussi que 50 % des automobilistes garés dans le parking de la gare habitent dans les deux kilomètres autour de celle-ci alors que les voiries d'accès sont saturées. C'est une conséquence de la gratuité du parking à destination des frontaliers.

Tant la modernisation de l'axe Bruxelles-Namur-Arlon-Luxembourg que le P+R de Viville sont tous deux des projets prioritaires de la Région. J'ai actuellement des discussions avec Infrabel sur l'avancement des travaux qui sont, pour rappel, préfinancés par la Région wallonne et devaient se terminer, comme vous l'avez dit, en 2013.

Je ne manquerai pas de mobiliser les différents niveaux de concertation pour enfin faire avancer ce dossier, en ce compris les derniers éléments que vous avez évoqués, les toutes dernières réunions, mais sur lesquelles nous devons encore nous saisir et voir de quelle façon avancer.

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

**Mme Goffinet** (cdH). - Deux choses : tout d'abord, par rapport au parking, la SNCB se retranche chaque fois par rapport au parking qui se situe près de la gare,

mais le rôle d'un P+R est justement d'éviter que les voitures rentrent dans les villes et soient proches des axes les plus importants.

Actuellement, sur le site en question, il y a 150 places de parking disponibles, mais il n'y a aucune communication, aucune information de la part de la SNCB pour déjà remplir le train qui est déjà là une fois toutes les deux heures.

Deuxième chose, par rapport à Infrabel, pour l'opérationnalité du dossier, il y a lieu de réelectrifier une voie. Je voudrais donc vous rendre attentif qu'il faudrait vraiment, dans vos discussions, sensibiliser Infrabel à réelectrifier une partie des voies pour permettre un retournement de train.

La troisième chose, c'est concernant aussi la position de la SNCB qui se retranche chaque fois par rapport aux travaux entre Lavaux-Sainte-Anne et Marbehan, mais il est tout à fait possible d'avoir une offre de chemin de fer qui commence non pas au départ d'Arlon en direct vers Luxembourg, mais au départ de Viville, s'arrêtant à Arlon et puis Luxembourg, ce qui serait totalement possible.

La réussite du projet doit passer par un arrêt de rupture de charge puisque, actuellement, si vous prenez le train à Viville pour aller à Luxembourg, il vous faut entre 35 et 50 minutes. Si l'on arrêta d'avoir une rupture de charge à Arlon, on pourrait atteindre 25 minutes.

Je resterai attentive sur ce dossier et je compte sur vous, Monsieur le Ministre, pour intensifier vos contacts, tant avec la SNCB qu'avec Infrabel.

**QUESTION ORALE DE M. CORNILLIE À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES  
RUES CYCLABLES EN WALLONIE »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Cornillie à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les rues cyclables en Wallonie ».

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

**M. Cornillie** (MR). - Monsieur le Ministre, à la fin de cette législature, la mobilité douce doit constituer une des grandes gagnantes en Wallonie.

La Déclaration de politique régionale est à ce sujet très ambitieuse, notamment en ce qui concerne la pratique du vélo. Cependant, l'aménagement du territoire wallon n'est parfois pas adaptable aux infrastructures cyclistes, pistes cyclables ou voies cyclables, notamment en milieu urbain. L'idée des rues cyclables permet dans ce cas d'y remédier.

Déjà très populaire dans le nord du pays, où c'est très répandu et une coutume, l'idée commence à se répandre en Wallonie, notamment à Mons qui teste actuellement ce concept de rues cyclables au sein de son entité et qui prévoit d'adopter une stratégie à ce sujet prochainement.

Que pense votre administration des rues cyclables ?

Peuvent-elles être appliquées en Wallonie, partout, selon la typologie du réseau ?

Un plan wallon Rues cyclables est-il à l'étude en Wallonie ? Si oui, où en est cette étude ? Sinon, une telle étude sera-t-elle commandée prochainement ?

Un document du Service public de Wallonie dit au sujet des rues cyclables qu'une rue cyclable équivaut à 1 000 cyclistes de plus et donc 1 000 voitures de moins par jour. On ne peut que s'en réjouir. Cependant, comment a-t-on calculé ce chiffre ?

L'installation de telles rues n'entraîne en principe pas de lourds aménagements puisqu'on utilise la voirie telle qu'elle est, au besoin avec des marquages et des panneaux. Cette installation ne revient-elle pas moins cher à l'installation d'infrastructures cyclistes classiques ? Si la réponse est positive, cette idée, ce concept de recyclable n'en devient-il pas prioritaire sur les autres aménagements ?

Comment la Région peut-elle soutenir les communes désirant mettre en place de telles initiatives de mobilité douce ou comment le fait-elle déjà ?

**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, les rues cyclables sont reprises au Code de la route et peuvent être mises en œuvre en Wallonie. Il s'agit d'une mesure réglementée parmi d'autres en faveur des cyclistes, à l'instar des pistes cyclables, chemins réservés, et cetera, à disposition des gestionnaires de voiries. Le principe d'une rue cyclable est une limitation à 30 kilomètres par heure et une interdiction pour les automobilistes de dépasser les cyclistes.

Il n'existe pas de plan wallon Rues cyclables. Il pourrait toutefois y avoir un volet du plan Wallonie cyclable qui intègre la question des rues cyclables.

Toutefois, bien que moins onéreuses, **les rues cyclables ne sont pas idéales dans des contextes de trafic routier important et où le nombre de cyclistes est peu important.** Si la limitation de vitesse est pertinente en milieu urbain, l'interdiction de dépasser, lorsqu'il y a des largeurs de voiries suffisantes et un nombre de cyclistes peu élevé, n'est pas toujours adéquate. C'est pourquoi les valeurs avancées pour la mise en place des rues cyclables, dans les pays limitrophes, sont de l'ordre

de moins de 1 000 véhicules motorisés par jour pour plus de 1 000 cyclistes par jour. Il ne s'agit toutefois pas d'une norme. L'objectif est d'atteindre, aux heures de pointe, une quantité de cyclistes au moins deux fois supérieure au nombre de véhicules motorisés. Souvent, il est donc préférable de garder des aménagements séparés pour la sécurité des cyclistes.

Les communes qui souhaitent mettre en place des rues cyclables, là où elles sont pertinentes, peuvent déjà aujourd'hui être soutenues par des mécanismes d'aide de la Région.

**M. le Président.** - La parole est à M. Cornillie.

**M. Cornillie** (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments de réponse.

Le Code de la route s'impose à chacun d'entre nous et aux gestionnaires de voirie ; ils n'ont donc qu'à s'en saisir.

J'entends les remarques que vous faites par rapport à la généralisation d'une telle règle, en apparence en tout cas, puisqu'elle amène également une réduction de la vitesse et un rééquilibrage de l'occupation du domaine public. Ces remarques sont tout à fait audibles et il faut agir au cas par cas. Je pense toutefois – c'est peut-être ma culture flamande pour partie – que c'est une mesure que l'on doit quand même continuer à encourager en tenant compte des remarques, notamment de sécurité, que vous avez mises sur la table.

**QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR  
« L'UTILISATION DES ABRIBUS COMME  
VECTEUR DE PROMOTION DU RESPECT DE  
L'ENVIRONNEMENT »**

**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 « l'utilisation des abribus comme vecteur de promotion du respect de l'environnement ».

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

**M. Dodrimont** (MR). - Monsieur le Ministre, c'est une question qui m'est inspirée d'une initiative prise aux Pays-Bas. À Utrecht, la municipalité a décidé de végétaliser le toit de ses abribus. C'est une initiative qui peut relever du symbole, quand on sait que les superficies végétalisées ne correspondront pas à des hectares entiers de végétalisation. Néanmoins, sur le plan de l'information, de ce vecteur de promotion du respect de l'environnement, il y a peut-être matière à réflexion.