

conducteurs mieux formés. Il ne semble pas opportun de réduire les exigences d'aptitude que doivent avoir les chauffeurs de bus. Toutefois je prends bonne note de votre préoccupation et c'est tout à fait souhaitable que nous continuions de trouver des solutions à ces différentes questions.

M. le Président. - La parole est à M. Douette.

M. Douette (MR). - J'entends bien vos réponses, Monsieur le Ministre. Une partie m'apporte de grandes satisfactions. Pour d'autres, j'ai vraiment été étonné du discours. Sur l'ensemble du Brabant wallon, les services des TEC m'ont répondu qu'il y avait deux bus de réserve. Nous avons dans cette région une augmentation de la population scolaire de 5 % annuellement. Les TEC m'ont répondu qu'ils étaient, en septembre et octobre, incapables de dire combien d'élèves allaient prendre le bus.

À ma connaissance, on prend un abonnement et on sait, une fois qu'il y a l'abonnement, le nombre d'élèves qui va monter dans ce bus. Je me demande comment ils vont réussir à savoir combien d'élèves vont prendre le bus quand tout sera gratuit. Ils n'y arrivent déjà pas quand il y a des abonnements.

Il restait deux bus sur l'ensemble de la Province du Brabant wallon, et il fallait passer aux bus articulés. Ils ont un contrat avec un privé qui a obtenu le marché pour l'ensemble des lignes. La réponse de ce sous-traitant a été la suivante : « J'ai répondu à un marché public avec un bus simple. J'achèterai un bus articulé quand mon bus simple serait arrivé à l'échéance de son amortissement ». Et donc, tous les jours, actuellement, sur toutes les lignes de ces communes, il y a 5, 10, 20 élèves qui restent à l'arrêt de bus et qui voient passer le bus parce qu'il est surchargé et parce que l'on ne sait pas passer à l'achat d'un bus articulé. Une solution a été trouvée : cette société a été chercher un bus qui était déclassé, que l'on a réparé, que l'on a fait repasser au contrôle technique. Malheureusement, après 15 jours de fonctionnement, ce bus est tombé en panne.

Je voulais juste attirer votre attention sur cette difficulté. On en parlera certainement dans le cadre du budget : les montants qui sont mis au budget ne sont pas, à mon sens, suffisants pour arriver à combler ce manque. Je sais que Rome ne s'est pas faite en un jour, mais je voulais vraiment attirer votre attention sur ces points. En tant que mandataire local – parce que je suis également bourgmestre d'une commune –, je suis tombé de ma chaise quand j'ai entendu les réponses que l'on m'a données au niveau du TEC.

QUESTION ORALE DE MME DE COSTER-BAUCHAU À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES AUTOROUTES POUR CYCLISTES »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme de Coster-Bauchau à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les autoroutes pour cyclistes ».

La parole est à Mme de Coster-Bauchau pour poser sa question.

Mme de Coster-Bauchau (MR). - Monsieur le Ministre, pour réduire l'usage de la voiture, vous avez annoncé vouloir mettre en place des autoroutes pour cyclistes. Dans le Brabant wallon, cinq tronçons sont identifiés : la liaison Wavre-Bruxelles qui permettra de rejoindre l'UCLouvain et tout le potentiel étudiant. La deuxième « autoroute pour vélos » est celle de la N25, qui passe devant La Hulpe pour s'en aller vers Groenendael. Trois autres projets existent également, comme celui du Canal à Tubize, celui de la N5 Genappe-Waterloo et le dernier projet qui longe la ligne de chemin de fer Bruxelles-Charleroi, en passant par la gare de Waterloo.

Ces cinq autoroutes, c'est une vraie aubaine pour la Province du Brabant wallon. Je pense que la province a déjà fait ses preuves en termes de mobilité douce. Nous pouvons citer les points nœuds, qui est ce maillage cyclable entre les 27 communes, qui en plus ont déjà amorcé votre projet qui visait à développer un réseau cyclable cohérent au-delà des frontières communales, qui permettent de réaliser des itinéraires supracommunaux et de relier différentes entités et les pôles d'attraction du Brabant wallon. La province consacre déjà chaque année 1,7 million d'euros aux cheminements cyclables.

Monsieur le Ministre, je voulais vous interroger par rapport au calendrier pour mener à terme ce projet en coordination non seulement avec la Province du Brabant wallon, mais avec les communes concernées et la Région flamande. Quels tronçons prioritaires auriez-vous mis en avant, puisque tout ne pourra pas se faire en une fois ?

D'autre part – et j'aurais pu en parler dans le cadre du budget, mais j'aime mieux le faire dans le cadre de la question –, avez-vous déjà estimé le budget nécessaire pour mettre en place ces autoroutes ? Dans l'affirmative, allez-vous allouer ce budget à la Province du Brabant wallon ou devront-ils travailler avec la Région wallonne ?

Dernier point, avez-vous l'intention de vous appuyer sur les points nœuds qui ont déjà été réalisés par la Province du Brabant wallon ?

Je vous remercie pour vos informations complémentaires.

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, la réalisation de plus d'infrastructures de qualité pour les vélos constitue un levier pour réduire l'usage de la voiture. À ce titre, des voies plus prioritaires constituent une solution pour rejoindre la Région bruxelloise depuis le Brabant wallon, dont une dénomination plus appropriée qu'« autoroute vélo » devra sans doute être adoptée pour ne pas créer de confusion de sens. Il y a évidemment un point commun avec la notion d'autoroute, à savoir que l'on souhaite relier rapidement deux points de longue distance, mais il y a aussi d'autres différences avec les autoroutes que nous connaissons pour les voitures. Quoi qu'il en soit, c'est effectivement un objectif.

À ce stade, cinq itinéraires ont été identifiés. Toutefois, tous les tracés précis n'ont pas encore été étudiés.

Nous débutons une concertation avec les régions voisines – parce qu'évidemment il ne s'agirait pas d'avoir un tronçon qui s'arrête, comme on peut le connaître pour d'autres situations à la frontière linguistique –, afin d'étudier les mêmes itinéraires avec les régions voisines et d'offrir aux cyclistes une continuité dans l'aménagement. Cette concertation se fera également sur le type d'infrastructure à prévoir.

C'est la direction de la planification du SPW, Mobilité et Infrastructure, qui sera chargée de mener cette coordination avec les autres Régions. La Province du Brabant wallon, les communes concernées et la Direction territoriale du Brabant wallon seront également associées au processus.

Il est trop tôt pour vous communiquer un calendrier et des axes prioritaires.

Le coût de ces infrastructures sera estimé également dans les prochains mois, mais il est clair que c'est une priorité. Nous en parlerons d'ailleurs dans quelques instants dans le cadre du budget, puisque le Gouvernement a dégagé des moyens importants, en particulier pour la politique cyclable. Il y aura forcément des choix à faire quant au planning des travaux en fonction de l'analyse des différents projets, mais ce travail-là doit encore se mener dans les prochains mois.

M. le Président. - La parole est à Mme de Coster-Bauchau.

Mme de Coster-Bauchau (MR). - Pour répondre à votre question d'autoroutes, on pourrait peut-être se référer à l'expérience hollandaise qui, depuis 1990, possède déjà ce type d'infrastructure, qu'ils appellent « vélotoroute » – j'allais faire une erreur aussi –, qui montre la pertinence de l'infrastructure, mais en le

différenciant comme vous venez de le faire ; c'est peut-être une suggestion que je glisse à votre oreille.

Deuxième élément, j'entends que dans le budget il y a un budget important qui se trouve réservé pour tout ce qui est planification cyclable. J'imagine que quand vous avez lancé ce projet, vous aviez déjà une réflexion et que cela fait partie d'une de vos priorités. J'en suis très satisfaite et encore plus si c'est en concertation tant avec la province, que les communes concernées, que les Régions. C'est l'un des atouts pour arriver à une finalité efficace le plus rapidement possible.

QUESTION ORALE DE MME GREOLI À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA SÉCURISATION DU RAVEL LIERS-ROCOURT-ANS »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Greoli à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la sécurisation du RAVeL Liers-Rocourt-Ans ».

La parole est à Mme Greoli pour poser sa question.

Mme Greoli (cdH). - Monsieur le Ministre, vous venez de dire à ma collègue que vous comptiez investir des moyens conséquents pour le vélo et surtout pour la mobilité douce. Sans doute mes collègues y reviendront-ils largement dans le budget. J'ai envie de vous poser une question très précise, raison pour laquelle elle est hors des discussions budgétaires, en matière de sécurité et en matière d'accessibilité.

Vous le savez, le RAVeL est un moyen non seulement de loisirs, mais de déplacement important aujourd'hui. Si je prends celui qui démarre de la gare de Liers et qui traverse Rocourt...

(Réaction d'un intervenant)

C'était Liers évidemment. Ce qui me fait plaisir, c'est qu'il y a au moins une attentive : la bergère de la majorité est attentive.

(Réactions dans l'assemblée)

Je veux y voir une attention.

(Réactions dans l'assemblée)

Puis-je poser ma question ou fait-on un débat sur la prononciation ? J'en reviens à ma question.

Donc, ce RAVeL, qui traverse entre autres Rocourt et qui rejoint Ans, est fréquenté – vous le savez ou je vous l'apprends – par de très nombreuses familles de manière quasiment quotidienne.