

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.

Ce lieu se veut confortable – et ce lieu est d'ailleurs particulièrement agréable – mais il se fait que, en particulier à Rocourt, il est traversé par la la chaussée de Tongres. À moins qu'il traverse la chaussée de Tongres, cela dépend de la priorité. Je dirais qu'il est traversé par la chaussée de Tongres. Dès lors, à cet endroit-là, la signalisation est défaillante et le danger est tout à fait important.

Monsieur le Ministre, comptez-vous sécuriser cet endroit du RAVeL ? Par exemple, en y installant, ou en y traçant un passage pour piétons ou en y ajoutant des équipements complémentaires, tels qu'un éclairage ? Si c'était le cas, je ne pourrais que m'en réjouir.

Envisagez-vous d'introduire un radar préventif de vitesse à l'approche dudit passage, voire un casse-vitesse de part et d'autre de celui-ci ?

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, le carrefour entre la chaussée de Tongres et le RAVeL permet aux usagers du RAVeL une traversée en deux temps, via la présence d'un îlot central refuge existant sur la bande centrale de la chaussée de Tongres. Deux poteaux d'éclairage sont présents à proximité du carrefour et le RAVeL est également équipé d'un éclairage de part et d'autre du carrefour.

Cette zone n'est pas identifiée par mes services comme particulièrement accidentogène.

Toutefois, afin d'accroître la sécurité de cette traversée, il est déjà prévu de réaliser un marquage complémentaire et de revêtement coloré. Cela sera en tout cas une étape dans les prochains mois. Peut-être faudra-t-il réévaluer en fonction ? Je suis tout à fait ouvert à d'autres évaluations, mais à ce stade il n'y a pas eu d'identification d'autres mesures à prendre.

Je précise également par rapport à votre question que la compétence des radars est du ressort de ma collègue, Mme la Ministre De Bue, en charge de la Sécurité routière. Donc sur ce point-là précis, je n'ai pas de réponse particulière.

M. le Président. - La parole est à Mme Greoli.

Mme Greoli (cdH). - Je m'inquiétais de synergies entre les compétences de la Communauté française et celles de la Région wallonne. Je finirai par m'inquiéter vraiment beaucoup de la capacité à pouvoir lire aisément la répartition des compétences au sein du Gouvernement wallon.

Mme De Bue sera donc interrogée sur les radars, mais revenons-en plus particulièrement à la question du RAVeL à Rocourt et de ce carrefour.

J'entends que vous me dites que les services ne l'ont pas identifié comme dangereux. J'inviterais donc les services à aller refaire une visite et une évaluation du danger.

J'entends – et c'est un début de réponse qui me satisfait – que, dans les prochains mois, il y aura un revêtement coloré. Je propose qu'à cette occasion nous allions faire 500 mètres, un kilomètre, ou 20 kilomètres sur ce RAVeL et vous pourrez vérifier avec moi qu'il n'est pas en très grande sécurité.

QUESTION ORALE DE M. DESQUESNES À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE RETOUR DU THALYS WALLON »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Desquesnes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le retour du Thalys wallon ».

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

M. Desquesnes (cdH). - Monsieur le Ministre, depuis la suspension le 1er avril 2015 du Thalys reliant Paris à Liège via la dorsale wallonne, notre assemblée n'a eu de cesse de réclamer la réouverture de cette liaison. On sait qu'aujourd'hui les liaisons à grande vitesse sont un retour en grâce, notamment via les systèmes ou également les trains de nuit. Les ministres fédéraux successifs de la Mobilité ont avancé des arguments techniques pour expliquer la suspension de la liaison Thalys sur notre dorsale wallonne.

Cependant, en juin 2015, l'administrateur délégué de la SNCB confirmait à votre prédécesseur que l'opérateur ferroviaire THI-Factory, qui exploite les relations Thalys, avait fait le nécessaire pour que ses rames soient équipées en ECTS dans les délais prévus. Le 2 mars 2016, le Parlement de Wallonie adoptait une résolution visant à la réouverture de la liaison Thalys sur la dorsale wallonne, dont vous étiez l'un des coauteurs.

Sans refaire toute l'histoire de ce dossier, il convient de rappeler que la Wallonie a consenti de nombreux efforts afin de permettre l'arrivée du TGV en Belgique et que la liaison Thalys, via la dorsale wallonne, est inscrite dans le contrat de gestion de la SNCB.

Dans sa DPR 2019-2024, le nouvel exécutif évoque « le développement d'une offre ferroviaire attractive, sur l'ensemble du territoire ». Pourtant pas une seule fois le mot Thalys n'est évoqué. Est-ce un oubli ?

Monsieur le Ministre, voici mes questions.

Confirmez-vous que les rames prévues sont bien équipées en ECTS et que l'argument technique avancé à