

tickets passagers sans ce que cela ne fasse s'effondrer leur économie.

On peut également évoquer le fait que les vols entrants ou sortants de l'Union européenne ne sont actuellement pas comptabilisés dans le système ETS et que ce sont uniquement les vols intérieurs. Cela pourrait donc être une piste de réflexion.

Enfin, il faudra aussi se pencher sur le système Corsia, en cours de discussion au niveau international, qui est probablement à ce stade dans les propositions sur la table, moins contraignant et moins efficace que le système ETS en ce qui concerne l'intra-européen.

Ce sont des questions sur lesquelles je ne doute pas que nous aurons l'occasion de revenir dans les mois et années qui viennent.

**QUESTION ORALE DE M. CORNILLIE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES
PARKINGS À VÉLO À PROXIMITÉ DES
GARES »**

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 parkings à vélo à proximité des gares ».

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

M. Cornillie (MR). - Monsieur le Ministre, la presse nous relaie que la situation des parkings à vélo aux abords des gares est problématique. La cause principale est la sécurité de ces vélos ou plutôt leur insécurité.

Beaucoup de citoyens n'ont pas confiance en ces parkings où laisser leur vélo, et les retrouver dégradés au retour n'est pas rare, qui plus est lorsqu'il s'agit de vélos électriques. Cette situation en décourage plus d'un à se rendre à vélo à la gare, privilégiant ainsi la voiture, ce qui est dommageable.

En outre, il faut dire que les projets de la SNCB en matière de parkings à vélo sont faméliques, voire inexistantes, en Wallonie et certainement si l'on ose la comparaison avec la Flandre.

La réalisation de parkings à vélo sécurisés sur les sites des gares SNCB n'est pas une compétence de la Région wallonne, et j'en ai bien conscience.

Néanmoins, ne pourrait-on pas faire évoluer ensemble la situation sur des terrains communaux et régionaux et donc – osons-le – « fédéraux » ?

Cette situation n'est pas sans faire référence au projet des mobipôles qui a été pris à l'initiative de votre prédécesseur, M. Di Antonio, et qui, justement, essayait

de favoriser cette multimodalité à proximité sur un même site et notamment à proximité des gares.

Pouvez-vous nous dire où en est ce projet multimodal où l'on aurait accordé une place au vélo dans le cadre d'un maillage intelligent ?

Quelle est la place réservée aux vélos dans ces projets en interconnexion avec les gares ?

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, le Gouvernement wallon s'est engagé à mettre en place les conditions nécessaires pour doubler l'usage du vélo d'ici 2024 et le multiplier par cinq d'ici 2030.

La systématisation de la prise en compte du vélo à l'occasion des travaux d'aménagement sur les terrains régionaux est dès à présent une règle.

Des budgets ont été dédiés à la mobilité douce et vont permettre l'émergence de nouveaux itinéraires cyclables, mais également des solutions de parkings adaptés aux besoins des usagers.

La SNCB dispose également d'un plan Vélo qui vise, entre autres, à rendre les parkings vélo modulables en fonction de leur utilisation.

Concernant plus précisément les sites des gares SNCB, la Stratégie régionale de mobilité insiste sur la connexion nécessaire du territoire au réseau structurant du transport et donc, en premier lieu, aux gares.

Les places de gare sont généralement la propriété de la SNCB et leur gestion est le plus souvent remise à la commune. Il est donc nécessaire de coordonner les efforts de l'ensemble des acteurs. C'est l'objectif de la démarche sur les mobipôles que vous évoquez.

La Cellule ferroviaire du SPW pilote ainsi depuis octobre 2019 un groupe de travail sur les mobipôles dans les gares. Il est composé de la SNCB, de l'association navetteurs.be, de la Direction de la planification du SPW, de l'Autorité organisatrice du transport et de la Direction de l'aménagement local du SPW.

L'objectif de ce groupe consiste à définir des gares variées et largement réparties sur le territoire où les acteurs unissent leurs efforts pour proposer des services de qualité et où le passage d'un mode de transport à l'autre est facilité.

La méthodologie retenue consiste à déterminer des critères permettant de mettre en lumière certaines gares prometteuses sur base de pourcentages de navetteurs que l'on pourra encore potentiellement atteindre.

Ensuite, la connaissance du terrain permet de définir parmi ces gares les mobipôles potentiels.

Ces mobipôles serviront d'exemple dans le cadre de futurs réaménagements de gare.

La question de la place réservée aux vélos en interconnexion avec les gares est bien au cœur de ces réflexions. C'est d'ailleurs un des sujets que j'ai souhaité mettre sur la table lors de ma rencontre avec Mme Dutordoir, qui aura lieu cette semaine.

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

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

Je ne doute absolument pas de la volonté et de l'ambition, qui est même quantifiée et chiffrée, du Gouvernement wallon en matière d'usage du vélo. Je ne peux que m'en réjouir et j'y souscris totalement.

J'ai parfois l'impression – vous donnez toutefois des éléments de nuance – que ce n'est pas forcément la même mobilisation que l'on peut constater partout au regard de la situation de ces parkings à vélo dans diverses communes. Je n'ai pas pris le cas de nos propres communes, même si j'aurais pu le faire.

J'apprends que vous avez un contact avec Mme Dutordoir la semaine prochaine, ce qui ne manquera pas de me permettre de revenir plus tard avec une question pour en connaître les conclusions et pour peut-être aussi revenir – puisque je ne peux pas poser de nouvelle question – sur les conclusions de la réflexion sur les critères à établir pour choisir ces différents sites qui seront limités dans leur nombre ; ce que je peux comprendre en matière de budget.

Néanmoins, il faut aussi penser à une dynamique plus positive – et ce n'est pas chez vous qu'il faut plaider – pour que les autres gares puissent bénéficier de la même attention à l'égard des vélos, car c'est une mobilisation à toutes les échelles et à tous les niveaux du territoire dont on a besoin pour encourager, en tout cas pour partie, le *shift* modal sous l'angle du vélo.

**QUESTION ORALE DE MME GALANT À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES
LIGNES WALLONIA EASY LINE (WEL) »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Galant à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les lignes Wallonia Easy Line (WEL) ».

La parole est à Mme Galant pour poser sa question.

Mme Galant (MR). - Monsieur le Ministre, les lignes WEL proposées par le TEC visent à convaincre les automobilistes d'abandonner leur voiture et d'opter pour la solution durable et écologique que représente le transport en commun.

Le service a pour objectif de relier de façon rapide certaines villes en Région wallonne. Directes, rapides et confortables, ces nouvelles lignes participent à la volonté de l'ancien et de l'actuel gouvernements wallon d'augmenter, de manière significative, la part modale du bus-tram à l'horizon 2030.

Malheureusement, la ligne de bus express Mons-Athis est déjà supprimée, chacun des trajets était déserté par les navetteurs. Quarante-deux places étaient pourtant disponibles, mais les bus roulaient systématiquement sans passager.

Comment expliquer cet échec ?

Les résultats sur les autres lignes sont-ils plus encourageants ?

Les lignes WEL proposées par le TEC sont-elles remises en question ?

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, les lignes WEL, telles que lancées par mon prédécesseur, ont effectivement connu un succès mitigé. Nous en avons parlé plusieurs fois dans cette commission.

La ligne WEL 01 Athis-Dour-Mons ainsi que la ligne WEL 06 Braine-l'Alleud-Wavre étaient particulièrement peu fréquentées, avec une moyenne d'un demi-passager par bus, ce qui revenait à 250 euros le passager pour la WEL 01. Vous admettez qu'il est impossible de continuer dans ces conditions.

Le manque de succès est une combinaison de plusieurs facteurs.

Le premier est le fait que certaines de ces lignes WEL ont été lancées avec une certaine précipitation. Si elles n'ont pas rencontré de succès, c'est aussi parce qu'elles réalisaient un trajet qui ne correspondait vraisemblablement pas à nombre de voyageurs intéressés.

Un autre qui a joué est la commercialisation à part de ce produit WEL. En effet, celui-ci obligeait le passager à acheter un second titre de transport s'il voulait prendre un bus classique pour continuer son trajet, parce que l'on était dans les tarifs spécifiques pour la ligne WEL, avec en plus une réservation obligatoire via une application sur smartphone, ce qui a été rédhibitoire pour un certain nombre de personnes.