

**QUESTION ORALE DE MME NIKOLIC À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR
« L'INTERMODALITÉ ENTRE LE TRAM ET LE
VÉLO DANS LE PROJET 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'intermodalité entre le tram et le vélo dans le projet du tram de Liège ».

La parole est à Mme Nikolic pour poser sa question.

Mme Nikolic (MR). - Monsieur le Ministre, nous sommes le 3 juin et c'est aujourd'hui la Journée mondiale du vélo, une journée décrétée par l'ONU, il y a deux ans, reconnaissant par là la contribution du vélo aux 17 objectifs fixés en matière de développement durable, mais aussi son rôle en tant que mode de transport à part entière. C'est donc la journée idéale pour poser la question de son intermodalité avec d'autres modes de transport, comme le futur tram à Liège.

C'est une demande récurrente des associations représentant les cyclistes. À l'heure où la Ville de Liège envisage de plus en plus d'aménagements cyclables, à l'heure où il en a été question, vous recommandez des aménagements pour inciter et répondre aussi à l'usage accru du vélo dans le cadre de cette crise, mais de manière générale aussi. À l'heure où c'est un enjeu particulièrement pour les villes, les centres urbains, je viens vous poser la question. C'est une question qui a déjà été abordée, notamment avec votre prédécesseur : pourra-t-on embarquer avec des vélos dans le tram de Liège ?

Ce n'était pas prévu à la base. Il semble que l'OTW a infléchi sa position et l'étudie. Je ne vais pas revenir sur tous les avantages, les bénéfices de pouvoir embarquer avec son vélo dans le tram. Cela tombe sous le sens.

Mes questions, je ne vous jette pas la pierre, cela n'avait pas été réfléchi avant votre prise de fonction comme ministre de la Mobilité. Je me tourne vers vous.

Selon vos informations, l'OTW a-t-il étudié la question ? Éventuellement, vos services ont-ils pu le soutenir, les orienter dans ce sens ? Dans l'affirmative, quelles sont les conclusions de l'OTW ? Des contacts ont-ils pu être pris, par exemple, avec la STIB, qui autorise, sous conditions, les cyclistes à monter avec leur vélo dans le métro et le tram notamment ?

Cette question pourrait-elle avoir un impact sur la convention avec Tram'Ardent, par exemple, au niveau de la hauteur du tram ou des quais ? J'imagine que, si c'est prévu pour les personnes à mobilité réduite, cela doit pouvoir accueillir aussi les vélos.

De manière complémentaire ou – ce n'est pas ce que je souhaite – comme alternative le cas échéant, qu'en est-il des box vélo sécurisés le long du parcours du tram ? Est-ce une charge reportée uniquement sur la Ville de Liège ou est-ce quelque chose qui a été prévu dans le cahier des charges et dans les obligations de Tram'Ardent ou de l'OTW ?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

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'intermodalité entre le tram et le vélo a été particulièrement soignée dans le cadre du projet du tram de Liège. En effet, de nombreux aménagements cyclables ont été prévus dans le cadre du projet, en complément des infrastructures existantes. On peut citer les pistes cyclables marquées, une promenade aménagée le long de la Meuse depuis le giratoire avec la rue de la Cité jusque Coronmeuse, qui sera connectée, via un projet financé par le FEDER, aux aménagements existants du port des Yachts au pont de Fragnée ;

- un agrandissement des trottoirs en faveur des cyclistes pour la traversée du pont Atlas ;
- des raccordements à des itinéraires existants ;
- une promenade entre le pont d'Avray et les Guillemins ;
- des zones avancées pour cyclistes aux carrefours à feux.

De plus, des arceaux vélos seront implantés dans l'environnement direct des différentes stations, en fonction des disponibilités d'espaces.

Des emplacements pour vélos sont également prévus dans les parkings relais gardiennés.

Concernant la possibilité de permettre les vélos dans le tram, comme j'ai déjà eu l'occasion d'en faire part au GRACQ notamment, les rames, commandées par l'OTW sous le Gouvernement précédent, ne comportent pas d'emplacements adéquats pour les vélos.

Par ailleurs, les études prévoient que la fréquentation du tram risque d'être importante tout au long de la journée. Ces deux éléments conjugués rendent donc difficile la possibilité d'embarquer les vélos dans le tram pour le confort des passagers, en particulier pour les personnes à mobilité réduite.

L'expérience bruxelloise que vous évoquez, où la pratique est autorisée, tend en effet à démontrer que la cohabitation avec les cyclistes et les autres usagers dans le tram est compliquée et que cela a un effet négatif sur le temps de parcours des trams dans une ville où, je vous le rappelle, il y a beaucoup plus qu'une ligne de tram. On n'est évidemment pas dans la même situation que celle dont nous allons disposer dans un premier temps à Liège.

Tous ces éléments ont amené à la décision de n'autoriser l'accès dans les trams qu'aux vélos pliables, comme dans les bus.

Nous pouvons toutefois – et c'est bien mon intention – prévoir une évaluation après l'entrée en fonction du tram pour éventuellement réexaminer le sujet et voir ce qu'il en est effectivement de l'espace à l'intérieur du tram, de la manière dont les usagers utilisent le tram aux différentes heures de la journée et de la façon dont il est éventuellement imaginable ou pas de faire évoluer cette question.

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

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

Pour les aménagements cyclables à côté du tram, j'ai envie de dire que l'on va dans le bon sens et j'en prends bonne note. Pour les mesures complémentaires, notamment en termes d'arceaux ou autres possibilités de stationner son vélo, on va dans le bon sens, mais sur le fait d'embarquer avec son vélo dans le tram – je ne me suis pas étendue dans ma question –, on peut avoir un problème technique à un moment donné, on peut aussi avoir un problème physique et se retrouver là, en plan, avec son vélo. L'HORECA va bientôt rouvrir, le secteur culturel aussi, on prend son vélo pour aller en ville. Je suis une femme, je n'ai pas spécialement envie, lorsqu'il fait nuit, de me balader dans certaines zones où je pourrais me sentir moins en sécurité. Je me sentirai peut-être plus en sécurité dans le tram avec mon vélo. On est là en dehors des heures de pointe. Je pense qu'il y a quand même moyen d'infléchir un peu la position.

J'entends bien, et les associations de cyclistes entendent bien ne pas monter dans le tram lorsqu'il est bondé, mais je pense qu'il y a moyen de s'adapter, de déplacer un peu le curseur. C'est dommage que cela n'ait pas été envisagé en amont, mais je ne vous jette pas la pierre par rapport à cela, je l'ai dit. Ce n'était pas vous qui étiez à la manœuvre.

Maintenant, j'ai pu visiter, comme beaucoup de Liégeois, une rame de tram qui était exposée au centre-ville et il y a peu de places assises. Cela a d'ailleurs été souligné par certains et même critiqué par certains. Il y a énormément d'espace et je pense qu'il y a là, dans cet espace, l'espace en tout cas de la réflexion pour autoriser les vélos à certains moments de la journée.

Vous avez fait part d'un retour d'expérience à Bruxelles. Je crois qu'il faut aussi aller voir dans énormément de villes françaises dont on s'inspire beaucoup quand il s'agit du tram. À Bordeaux, on peut monter sous certaines conditions dans le tram avec son vélo et pas uniquement pliable.

Je pense qu'il faut continuer à chercher et faire preuve de créativité pour permettre cette solution, peut-

être pas tout le temps, mais en tout cas à certains moments.

**QUESTION ORALE DE MME NIKOLIC À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA
LUTTE CONTRE LA PROLIFÉRATION DES
RENOUÉES ASIATIQUES ET LEUR
DISSÉMINATION LE LONG DES VOIRIES
RÉGIONALES ET DU RAVEL »**

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 « la lutte contre la prolifération des renouées asiatiques et leur dissémination le long des voiries régionales et du RAVeL ».

La parole est à Mme Nikolic pour poser sa question.

Mme Nikolic (MR). - Monsieur le Ministre, les circonstances ont amené les Wallons à utiliser sans doute encore plus qu'à l'habitude le réseau RAVeL à pied ou à vélo. Ils ont pu remarquer, comme moi, les hautes tiges de renouées du Japon qui bordent désormais la plupart d'entre eux.

Au printemps, la croissance de ces plantes est très rapide et leurs tiges aériennes peuvent s'allonger de plus de 10 cm par jour, me dit-on.

Les rhizomes peuvent s'accroître d'un mètre par an et peuvent s'étaler latéralement sur plus de cinq mètres autour des tiges aériennes. Bref, c'est une plante invasive, c'est un peu comme pour ceux qui ont déjà eu des bambous dans leur jardin, quelque chose qui s'étend, qui s'étale très rapidement.

Le problème n'est pas neuf, certains de mes collègues ont interpellé la ministre de l'Environnement et ses prédécesseurs sur ce sujet, sans qu'une réponse efficace ait jamais été apportée à ce problème, pourtant abondamment documenté. Plusieurs fiches explicatives des traitements possibles sont d'ailleurs disponibles sur la plateforme biodiversité.

Les renouées asiatiques se reproduisent principalement par bouturage au départ de fragments de tiges ou morceaux de rhizomes. Ceux-ci sont le plus souvent produits par la gestion liée à l'entretien des bords de routes et le déplacement des terres. On coupe, en fait, ces plantes et ce sont les déchets qui font repartir de nouvelles plantes.

C'est donc dans vos compétences spécifiques, plutôt que dans celles de la ministre de l'Environnement, que je voudrais connaître la façon de procéder. J'ai pu constater lors de la fauche de portions d'autoroutes que les zones peuplées de renouées étaient soigneusement épargnées par le fauchage. Il y a donc bien une approche