

En raison de l'abandon du projet, une révision du périmètre de réservation au plan de secteur était envisagée pour libérer les terrains réservés pour une éventuelle infrastructure ferroviaire. Ces terrains sont-ils toujours réservés ?

Dans le cas de l'aéroport de Liège, pouvez-vous faire le point sur le projet Eurocap-Rail ?

Enfin, des contacts sont-ils pris avec le niveau fédéral, Infrabel et la SNCB pour développer ces axes ?

Je vous remercie d'avance pour vos précisions, Monsieur le Ministre.

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, de nombreux aéroports en Europe sont, en effet, raccordés au rail.

Sur le site de Liege Airport existe le projet EuroCarex. Ce projet européen vise à relier les aéroports de Amsterdam-Schiphol, Liège, Paris-Roissy-CDG, Lyon-Saint-Exupéry, le bassin londonien, Cologne, l'Espagne et l'Italie. C'est un fameux projet. Il existe depuis de nombreuses années, mais il n'est pas encore concrétisé.

L'objectif est de raccorder la zone portuaire de Liege Airport à la ligne de chemin de fer Paris-Bruxelles-Cologne via une plateforme multimodale équipée afin d'accueillir, dès sa mise en service, la ligne TGV fret européenne initiée par EuroCarex. Ce projet n'est actuellement pas repris dans le plan pluriannuel d'investissements d'Infrabel. Devant certaines difficultés à concrétiser le projet de réseau TGV fret, la question de la réorientation du projet vers un système basé sur un transport conventionnel par train de marchandises est posée. Je suis attentif à ces développements.

J'ai bien pris connaissance des interventions de mon collègue, le ministre des Aéroports, et je ne peux évidemment pas préjuger de l'avenir, mais le projet de raccordement ferré de l'aéroport de Charleroi a, en effet, été abandonné précédemment étant donné son coût. Le montant en préfinancement a ainsi été réutilisé pour réactiver le projet de mise à quatre voies des lignes 161 Louvain-la-Neuve-Bruxelles et 124 Nivelles-Bruxelles.

Afin de relier l'aéroport à la région de Leuven, il a été décidé de réaménager la gare de Fleurus qui sera reliée à l'aéroport par des navettes de bus, à raison d'un bus tous les quarts d'heure. En parallèle, afin d'améliorer la desserte ferroviaire, une relation IC sera ajoutée sur la ligne 140 Charleroi-Ottignies. Cette nouvelle relation sera mise en service en décembre 2023 et reliera Charleroi-Sud à Ottignies et Leuven en faisant arrêt à Fleurus, avec une fréquence d'un train par heure par sens chaque jour.

Concernant la réservation des terrains pour une éventuelle infrastructure ferroviaire, je vous invite à vous tourner vers mon collègue, M. le Ministre Borsus, en charge de ces matières.

L'enveloppe des préfinancements était une enveloppe fermée répartie entre la Flandre et la Wallonie. Elle est dorénavant épuisée. Les cofinancements ont été décidés dans le cadre de l'accord de coopération entre l'État fédéral et les Régions relatif aux projets ferroviaires stratégiques.

Actuellement, l'objectif n'est pas de remettre en question cet accord, même si des amendements sont toujours possibles en fonction de l'évolution des projets.

M. le Président. - La parole à M. Matagne.

M. Matagne (cdH). - C'est une belle idée de vouloir connecter nos aéroports avec le rail, mais pour quel budget ? Vous l'avez mentionné dans votre intervention : ce n'est pas pour rien si, malheureusement, le projet à Charleroi a été abandonné.

Néanmoins, on devrait poursuivre la réflexion – si ce n'est pas directement par le rail, via des connexions ultrarapides – parce que l'on a deux bons outils, à Charleroi et à Liège, l'un pour le fret et l'autre pour le transport de personnes, et ce serait dommage de ne pas maximiser leur efficacité.

Je ne veux pas me mêler de vos relations avec vos collègues. Je pense que M. le Ministre Crucke a un petit peu marché sur vos plates-bandes en venant avec cette proposition. Manifestement, cela ne vous choque pas, et tant mieux.

Je me tournerai vers votre collègue, le ministre Borsus, pour avoir plus de précisions quant à l'attribution ou non des terrains.

Je vous remercie encore pour toutes ces précisions.

QUESTION ORALE DE M. NEMES À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA PLACE DU VÉLO DANS LE PROJET DU TRAM LIÉGEOIS »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Nemes à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la place du vélo dans le projet du tram liégeois ».

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

M. Nemes (PTB). - Monsieur le Ministre, ce samedi, ce sont des centaines de cyclistes liégeois qui ont manifesté pour une meilleure inclusion du vélo dans les plans du tram. Ils ont raison de faire pression pour être entendus parce que ce n'est pas tous les jours que

l'on éventre les rues de Liège pour un projet d'une telle ampleur. C'est vraiment l'occasion de faire du vélo une réelle alternative de mobilité en centre-ville, et l'on ne peut pas rater cette occasion.

Pourtant, la publication, non autorisée, il y a quelques semaines, par un collectif indépendant, des plans d'exécution du projet du tram à Liège fait craindre que la promesse du Gouvernement wallon d'un itinéraire cyclable continu le long du tracé du tram ne soit pas tenue.

De manière générale, la continuité des itinéraires est aléatoire et l'identification est parfois extrêmement légère : simples points au sol ou absence même de pictogrammes. On risque de se retrouver dans la bonne vieille vision d'une piste cyclable sous les voitures, ce qui pose des problèmes de cohabitation entre piétons et cyclistes là on veut faire cohabiter ces deux moyens de mobilité.

Ces problèmes sont le résultat, pour certains, du manque de concertation de l'OTW et de la Région wallonne, notamment avec le secteur associatif actif dans la promotion du vélo en ville.

Alors que des alternatives à la voiture, comme le vélo, sont cruciales pour la transition écologique, il apparaît que la place pour les cyclistes dans les plans du tram liégeois ne soit pas à la hauteur des attentes ni des promesses du Gouvernement wallon.

Depuis l'apparition de ces plans, le TEC est sorti dans la presse pour dire qu'ils étaient datés et incomplets, tout en ne rendant pas publics les plans actuels ; ce qui serait pourtant un bon point de départ pour des débats constructifs.

La réponse à d'autres points soulève également quelques commentaires. La porte-parole confirme que plusieurs points seront des espaces cyclopiétons alors que c'est exactement ce qu'il faut éviter, car cela met en danger les piétons en obligeant les vélos à rouler aux haies. D'un autre côté, cela oblige les vélos à rouler au pas et cela fait perdre tout l'intérêt de ce mode de transport.

Confirmez-vous l'absence d'un itinéraire cyclable continu le long du tracé du tram ?

Envisagez-vous des concertations avec les usagers et les associations actives dans la promotion du vélo en ville afin de faire des modifications du plan d'exécution ?

M. le Président. - La parole à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, permettez-moi, tout d'abord, de remettre les éléments de cette question dans leur contexte.

Le projet du tram de Liège a été confié au groupement Tram'Ardent dans le cadre d'un contrat PPP de type DBFM. De ce fait, il appartient à Tram'Ardent de réaliser les études de projet et d'exécution, sur base du permis délivré à la SRWT, devenue OTW entre-temps. Lors de l'instruction de la demande du permis du tram, les associations représentatives des cyclistes ont formulé un certain nombre de remarques. L'administration délivrant le permis a jugé pertinent d'en inclure certaines dans la décision d'octroi du permis. Celles-ci s'imposent donc à Tram'Ardent et font partie des points analysés par l'OTW qui centralise les avis des différentes autorités et gestionnaires en vue de la validation des plans de Tram'Ardent et de leur mise en œuvre.

En conséquence, les bureaux d'études de Tram'Ardent ont étudié le projet sur base du permis en se concentrant, dans un premier temps, sur les problématiques techniques liées à la voie de tram et aux voiries afin de permettre l'avancement des études de ces domaines spécifiques. Ce sont ces plans de travail de la version projet et non des plans d'exécution datant d'il y a un an qui ont été publiés. Ce sont ces versions de la version projet datant d'il y a un an qui ont été publiées.

Au moment où ces plans ont été reçus par l'OTW, les associations de cyclistes se sont manifestées en demandant à l'OTW de les obtenir. Vu l'incomplétude de ceux-ci, l'OTW a proposé aux associations de leur présenter les mesures en faveur des cyclistes une fois que les plans seraient suffisamment aboutis.

Depuis le printemps de cette année, des plans suffisamment avancés sur le sujet ont été soumis à l'OTW, qui a pu organiser des réunions avec les autorités et gestionnaires au niveau de la ville et du SPW pour concerter les avis relatifs à l'insertion cyclable. Suite à ces concertations, une rencontre avec les associations représentant les cyclistes doit être organisée par le SPW, mais la situation sanitaire a différé cette réunion qui aurait déjà dû avoir lieu et les congés ont fait en sorte qu'elle n'aura lieu qu'à la rentrée de septembre.

Des améliorations significatives ont été apportées aux premiers plans, suite notamment aux remarques écrites du GRACQ. Il serait trop long de toutes les énumérer, mais, globalement, des itinéraires sont bien prévus le long du tracé du tram et des liens avec les quartiers ont aussi été pris en compte par la réalisation de zones avancées pour cyclistes aux carrefours à feux ainsi que de traversées spécifiques pour rejoindre en toute sécurité les sens uniques limités.

Par ailleurs, les plans qui seront présentés aux GRACQ ne sont pas encore figés et ils peuvent encore évoluer. Leurs remarques pourront encore être prises en compte pour autant qu'elles soient compatibles avec le permis – sinon, il faudrait recommencer la procédure du permis – et qu'elles puissent être validées par le SPW.

Je serai également attentif à ce que du stationnement vélo de qualité soit présent, notamment au niveau des parkings-relais. J'ai pris expressément un contact avec l'OTW en ce sens et je suis convaincu de l'attitude constructive de l'opérateur à cet égard.

Compte tenu de ces éléments, je vous confirme donc que les aménagements cyclables coordonnés avec les itinéraires existants et projetés sont bien prévus le long du tracé du tram et que je serai attentif à ce que la problématique du stationnement vélo fasse part entière du projet. Ce dossier est très important pour moi et je compte y consacrer toute l'attention qu'il mérite.

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

M. Nemes (PTB). - Dans la réponse que vous me donnez, certains points n'ont pas de réponse.

Par exemple, par rapport à la manière dont le TEC a communiqué. On a des informations claires, comme la piste des bus boulevard d'Avroy en une zone cyclopiétonne. Aura-t-on oui ou non des zones cyclopiétonnes installées au niveau du tram de Liège ? Je n'ai pas eu de réponse claire. Aura-t-on un circuit cycliste unique continu ?

J'entends que vous vous inquiétez de ce projet de tram, qu'il y aura de la concertation et que c'est la crise du covid qui, malheureusement, empêche qu'elle ait lieu. Vu depuis le temps que dure ce projet de tram à Liège et qu'il faut attendre une fuite au niveau des plans pour que les gens puissent avoir accès à un plan, on se pose la question : y a-t-il vraiment une volonté de faire participer les citoyens et les associations de cyclistes sur la question ? Au niveau des associations locales, il y a un sentiment que l'on veut travailler entre soi et sans transparence. Ici, on n'a pas vraiment de réponse à cette inquiétude.

On attend de voir ce que va donner la prochaine étape de concertation. Si des plans existent, où sont-ils ? J'espère qu'ils seront rapidement communiqués aux personnes qui les demandent.

**QUESTION ORALE DE M. CORNILLIE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA
POURSUITE DES TRAVAUX SUR LA RN60 »**

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 « la poursuite des travaux sur la RN60 ».

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

M. Cornillie (MR). - Monsieur le Ministre, je voudrais d'emblée préciser que mes deux questions sont des questions écrites auxquelles il n'a pas été répondu

dans les temps. Après la récente actualité, je peux comprendre pourquoi. J'en avais demandé la conversion en question orale avant la récente actualité. Vous pourrez ainsi compléter les informations parvenues dans le cadre du plan Infrastructures. Étant donné qu'elles sont très tardives dans l'ordre du jour et que cela ne change pas la fin de votre soirée, et par respect pour votre collaborateur, je vais les développer.

En février dernier, vous m'aviez affirmé dans cette assemblée que de nombreux projets routiers étaient prévus au plan Infrastructures 2019-2024 sur l'axe Frasnès-lez-Anvaing, Leuze et Péruwelz, la fameuse RN60, pour un montant avoisinant les 17 millions d'euros. D'ailleurs, certains d'entre eux ont déjà eu lieu.

Vous est-il possible de réaliser une mise au point de l'ensemble de ces travaux et de détailler les différents projets devant encore être réalisés sur l'axe en question ? Quels types de travaux doivent encore avoir lieu en fonction des adaptations que vous aurez choisi d'y apporter ?

Vous nous révéliez également à cette occasion qu'aucun budget, malgré les anciennes promesses, n'avait été prévu dans le plan 2016-2019 pour le revêtement de la RN60 entre Leuze et Péruwelz, dont des dalles en béton dans un état lamentable dangereuses pour tous les usagers – automobilistes et cyclistes – et pour les riverains dont les maisons tremblent pour certains d'entre eux.

Avez-vous donc déjà pu étudier les pistes de financement dans ce cadre et pour ce projet spécifiquement ?

Le revêtement du tronçon sera-t-il prévu dans le plan Infrastructures 2019-2024 amendé par vos soins et par le Gouvernement ?

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, depuis février dernier, l'approbation des listes des travaux du plan Infrastructures a nécessité de nombreuses négociations avant d'être adoptée au Gouvernement ce 9 juillet 2020.

La méthodologie du plan repose en premier lieu sur une analyse de 6 000 besoins exprimés par le SPW MI ; besoins qui n'ont pas le même niveau de priorité étant donné la fréquence, la vétusté et l'accidentologie du réseau. En plus de ces critères objectifs s'ajoute le degré de maturité des projets. Sur base de ces critères, 540 projets sont ressortis et ont été budgétés par l'administration.

L'estimation est donc précise quand le projet est déjà abouti, mais moins affinée quand le projet est au stade de l'esquisse, de l'avant-projet, ou nécessite entre autres le recours à des permis et des expropriations.