

Confiance au président et au rapporteur

M. le Président. - La confiance est accordée, à l'unanimité des membres, au président et au rapporteur pour l'élaboration du rapport.

(M. Hermant, Président, reprend place au fauteuil présidentiel)

La séance est suspendue.

- *La séance est suspendue à 21 heures 31 minutes.*

REPRISE DE LA SÉANCE

- *La séance est reprise à 21 heures 40 minutes.*

M. le Président. - La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

**QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES
AUTOROUTES POUR VÉLOS ENTRE LA
WALLONIE ET BRUXELLES »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les autoroutes pour vélos entre la Wallonie et Bruxelles ».

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

M. Matagne (cdH). - Monsieur le Ministre, le 6 janvier dernier, le ministre-président déclarait en commission, je cite : « Nous avons plaidé pour que soient assurées de bonnes connexions entre la Wallonie et Bruxelles. Ainsi, il s'agira de prévoir de telles connexions entre les autoroutes de vélos que la Wallonie va créer et le réseau de pistes cyclables à Bruxelles ».

Avez-vous pris contact avec vos homologues bruxellois et flamand à ce sujet ? Si oui, à quand remonte la dernière discussion ? Quand est prévue la prochaine réunion à ce sujet ?

Combien de connexions sont nécessaires et à quels endroits ?

Quel budget est nécessaire pour assurer de telles connexions ?

Les chantiers ont-ils débuté ? Si oui, à quelle échéance ceux-ci seront-ils terminés ?

Je vous remercie d'avance pour vos précisions.

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, les services du SPW Mobilité et Infrastructures ont eu plusieurs réunions avec leurs homologues flamands qui étudient les corridors vélos de Bruxelles vers le Brabant wallon. Ces entrevues se font en étroite collaboration avec les services de la Province du Brabant wallon.

La dernière réunion en présentiel s'est déroulée le 12 mars avec le cabinet, les services de la province, la SOFICO, le Département de la mobilité et la Direction des routes du Brabant wallon.

En raison de la pandémie, la réunion suivante s'est déroulée par vidéoconférence le 14 mai.

Les points de jonction des *fietssnelwegen* venant de Flandre sont au nombre de cinq :

- un corridor qui rejoindra le RAVeL le long du canal de Charleroi à Tubize ;
- un corridor le long de la E411 avec une jonction entre Overijse et Rixensart ;
- un corridor le long de la chaussée de Bruxelles avec une jonction à La Hulpe ;
- un corridor le long de la ligne ferroviaire L124 aménagé par Infrabel avec une jonction vers Braine-l'Alleud en passant par Waterloo ;
- un corridor le long de la RN5 traversant Waterloo.

Concernant les corridors le long de la N275 et de la E411, des repérages et principes d'aménagement de tracés et esquisses ont été élaborés. Les études proprement dites vont faire l'objet des marchés d'étude nécessaires.

Les corridors cyclables auront également des interactions avec d'autres projets du plan Infrastructures tels que l'aménagement des échangeurs de Rosières et de Bierges ou les aménagements de carrefours et pistes cyclables le long de la nationale 5. Certaines études seront donc interdépendantes.

Les études techniques n'ayant pas encore commencé, il n'est pas encore possible de déterminer la planification des travaux et leurs échéances. Ceux-ci dépendront d'un ensemble d'études et de permis d'urbanisme pour certains aménagements.

Ma volonté est toutefois d'avancer le plus rapidement possible.

Par ailleurs, des contacts ont eu lieu avec Infrabel au niveau d'un tronçon le long de la L124 entre la Flandre et à proximité de la gare de Waterloo pour élargir l'aménagement cyclable prévu dans le cadre du permis RER aux standards du corridor vélo.

Ce sont des dossiers de longue haleine, mais l'attitude volontariste des différents partenaires me rend optimiste sur leur concrétisation.

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

M. Matagne (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour toutes ces précisions.

Je comprends que c'est une matière complexe qui met en chantier plusieurs intervenants, mais si à l'avenir vous pouviez nous dégager un délai – je comprends que l'on ne puisse pas avoir de date – dans les grandes lignes, cela nous intéresserait de le connaître.

**QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES
ENQUÊTES TECHNIQUES ET LES CHANTIERS
RELATIFS AUX AUTOROUTES POUR VÉLOS »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les enquêtes techniques et les chantiers relatifs aux autoroutes pour vélos ».

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

M. Matagne (cdH). – Monsieur le Ministre, lors de la commission du 28 septembre 2020, je vous interrogeais sur l'élaboration d'autoroutes pour vélos et plus précisément concernant les chantiers nécessaires à leur mise en œuvre.

Vous m'aviez alors répondu que des études techniques seraient menées, mais qu'elles n'avaient pas encore débuté. Les études mentionnées ont-elles enfin débuté ? Si oui, à quel stade en sont-elles ? Sinon, à quelle date débiteront-elles ?

En ce qui concerne les chantiers, avez-vous également établi un calendrier plus précis de mise en œuvre ? Si oui, pouvez-vous nous le communiquer ?

Avez-vous pris soin de contacter les communes concernées par de tels chantiers ? Je présume que oui.

Quels sont leurs avis concernant la mise en place de ces infrastructures ?

Quelle position le Gouvernement entend-il défendre si des communes ou associations venaient à remettre en cause la validité du projet ?

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, les corridors cyclables ont plusieurs interactions avec d'autres projets du plan Infrastructures et Mobilité pour tous. Il fallait donc que celui-ci soit établi de façon définitive pour pouvoir élaborer les fiches d'études du projet définissant la demande d'étude.

Aujourd'hui, les études à proprement parler n'ont pas encore débuté, car il fallait que les esquisses préalables aux projets soient élaborées. Cette première étape a été finalisée dernièrement par mon administration. L'étude débutera donc début janvier 2021 pour le corridor cyclable longeant la N4 et la E411.

Pour celui empruntant la N275 et reliant le parc Solvay de La Hulpe à Watermael-Boitsfort, le début de l'étude est prévu au 1er semestre 2021, car les esquisses doivent encore être élaborées.

Je vous confirme par ailleurs que l'étude pour la Vesdrienne – le long de la Vesdre autour, en amont et en aval de Verviers – est lancée en cette fin d'année 2020. Il en est de même pour le RAVeL des Sources, nom donné au corridor reliant Spa à Pepinster le long du Wayai et de la Hoegne.

Pour Liège, l'étude du PUM de Liège avait déjà identifié certains corridors et une étude plus précise a été lancée, les résultats sont attendus pour mi-2021.

Enfin, j'ai donné instruction à d'autres directions territoriales d'étudier en détail l'opportunité d'autres corridors.

En ce qui concerne le calendrier de chantiers, ce sont les études qui détermineront le début des travaux en fonction des étapes préalablement définies telles que l'introduction de permis, l'acquisition d'emprises, les déplacements d'installations, le phasage éventuel, et cetera.

Une programmation des travaux du corridor cyclable de la N275 semble envisageable pour fin 2021, début 2022, tandis que celui de la E411-N4 beaucoup plus complexe sera phasé et débutera probablement en 2022 pour se finir en 2023.

Pour la Vesdrienne, il s'agira d'un projet de plus longue haleine, mais dont les premiers travaux pourront se concrétiser dès 2022.

Il est évident que, pour de tels projets, les communes seront consultées dans le cadre des études. Elles sont d'ailleurs déjà au courant du processus en cours, notamment à travers les discussions concernant les échangeurs de Rosières, de Bierges et à Wavre où il y a également un projet Infrabel pour la fermeture du passage à niveau.

Nous travaillons également en étroite collaboration avec les associations cyclistes telles que le GRACQ. Leurs avis sont positifs et, à ma connaissance, personne ne remet en cause la validité de ces projets ambitieux de mobilité alternative. Au contraire, leur accueil et leur enthousiasme nous témoignent que ces dossiers évoluent enfin.

Comme je vous l'ai indiqué, une phase de concertation est prévue, tant avec les associations qu'avec les communes. La validité des projets ne devrait dès lors pas être remise en cause. D'après les retours que j'ai à ce stade, c'est plutôt l'inverse : ces projets sont très attendus.

M. le Président. – La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (cdH). – Je remercie le ministre pour sa réponse très complète.

QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES AUTOROUTES VÉLOS ET LEURS ALTERNATIVES VERS BRUXELLES »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les autoroutes vélos et leurs alternatives vers Bruxelles ».

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

M. Antoine (cdH). – Monsieur le Ministre, je voulais m'inscrire dans la droite ligne de l'excellente intervention de mon collègue et ami, Julien Matagne, puisque nous avons assisté en Brabant wallon à une sortie qui a défrayé la chronique. Vous le connaissez bien, c'est M. Henri Detandt, qui a été très longtemps responsable de TUC RAIL et qui a porté le dossier RER pendant de très nombreuses années. Lorsque j'occupais votre fonction, j'ai eu l'honneur d'œuvrer à ses côtés.

Il a poussé une double « gueulante », puisqu'il est aujourd'hui échevin de la Mobilité à Braine-l'Alleud, comme vous le savez.

La première – elle est pleinement d'actualité – concerne la fermeture du bois de la Cambre, et l'autre renvoie aux autoroutes pour vélos vers la capitale. Plusieurs autoroutes pour vélos sont envisagées, dont deux le long des lignes de chemin de fer 124 et 161 : l'une à partir de Nivelles et l'autre à partir d'Ottignies vers Bruxelles.

L'idée est d'élargir le tracé existant pour ajouter une plateforme afin de faire circuler les vélos. M. Henri Detandt, étant responsable de ce projet de 2002 à 2014, reconnaît que cette possibilité avait été envisagée en début de dossier, mais qu'elle a été très vite écartée.

Selon lui, si l'on veut une autoroute pour vélos, il n'a pas tort, il faut des entrées ou des sorties qui permettent de desservir les localités et les quartiers traversés, sinon on rate l'objectif. Il faut aussi des bretelles pour vélos. Il poursuit : « Vous imaginez les travaux à réaliser pour cela ? C'est du délire ». Pour lui,

« à beaucoup d'endroits, il n'est pas possible d'élargir la plateforme de quatre ou cinq mètres. Ailleurs, il faudrait passer par de nouvelles expropriations. Le coût de tout cela serait colossal, avec le risque supplémentaire de paralyser à nouveau le dossier du RER, pour mener des études de faisabilité qui ne serviront à rien ». Le propos est sentencieux, je vous ai prévenu que c'était un « coup de gueule ».

Cela m'a l'air plus intéressant, il propose une alternative plus raisonnable et certainement moins coûteuse : utiliser l'espace public le long de grandes chaussées qui mènent elles aussi vers Bruxelles. Vous les connaissez comme moi, il y a la chaussée d'Alsemberg à partir de Braine-l'Alleud – utilisée du reste par la Flèche brabançonne, pour le sport – la chaussée de Waterloo, ou encore celle de la Hulpe qui sont, lorsqu'on regarde bien, bordées de très larges zones enherbées qu'il suffirait d'aménager en trottoirs partagés pour les cyclistes et les piétons.

C'est moins coûteux, plus simple et certainement plus rapide, puisque – vous le savez, comme ancien ministre responsable du CoDT – il n'est pas nécessaire de disposer d'un permis.

Monsieur le Ministre, au-delà de la polémique lancée par M. Henri Detandt, je retiens toujours la partie solution, la version proposition. Je pense qu'à partir d'Alsemberg, de la Hulpe, de Waterloo il y a un intérêt à pouvoir disposer de ces autoroutes vélos. Je ne sais pas si le mot « autoroute » convient le mieux, mais de grands couloirs cyclistes qui auraient un grand succès, d'autant plus qu'ils régleraient plus aisément le problème de bretelles qu'il dénonçait dans son « coup de gueule ».

C'est avec beaucoup de plaisir que je vais vous écouter par rapport à ces axes d'investissements majeurs pour le vélo.

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, je ne vous cache pas que je regrette que la maturité politique concernant l'intérêt des aménagements cyclables n'ait pas été présente de la même façon qu'aujourd'hui au début des années 2000 parce que c'est clair que certains projets auraient été conçus différemment. Je ne dis pas cela pour vous personnellement, mais d'une manière tout à fait générale. Je veux dire par là que l'on a pris beaucoup de retard et qu'un certain nombre d'approches n'ont pas toujours intégré les modes actifs.

Bien évidemment qu'il aurait fallu réaliser des aménagements le long des lignes 124 et 161 dans le cadre des permis RER. Tant la ligne 161 que la ligne 124 connectent les centralités des zones les plus denses dans le Brabant wallon, avec des pentes réduites au minimum, idéales donc pour les trajets à vélo. Ces

aménagements, tout comme les corridors qui sont envisagés aujourd'hui, n'auraient pas eu comme seul intérêt de connecter la Wallonie à Bruxelles, mais auraient constitué une vraie épine dorsale au sein des pôles brabançons. Je sais que cela vous tient à cœur.

Il y a eu suffisamment d'ouvrages d'art à construire pour élargir des ponts, par exemple pour la circulation automobile, pour ne pas se dire que les connexions avec un aménagement cyclable auraient également pu être réalisées afin de permettre une bonne connectivité de l'aménagement.

Je vous invite – mais j'imagine que vous avez déjà eu l'occasion de le faire – à circuler sur des infrastructures vélos de nos voisins et amis hollandais. On ne se pose pas ce type de question chez eux, mais c'est mis en œuvre depuis déjà très longtemps.

Évidemment, cela aurait coûté plus cher. Toutefois, le retard d'action ou, pire, l'inaction à l'égard des enjeux environnementaux coûtera toujours beaucoup plus cher encore.

De plus, comme j'ai déjà pu l'indiquer, l'argent investi dans la politique cyclable est un investissement qui rapporte à la société, tant les bénéfices liés à la santé et à l'environnement sont importants. On estime qu'un kilomètre parcouru en vélo rapporte 0,23 centime d'euro tandis qu'un kilomètre parcouru en voiture coûte 0,87 centime d'euro à la société. Évidemment, ce ne sont pas toujours les mêmes budgets, mais, au global, c'est le genre de chiffre auquel on arrive. Sans oublier l'impact évident sur les embouteillages, ce qui, dans le cas de l'accès à Bruxelles, est loin d'être secondaire.

Aujourd'hui, concernant les lignes 161 et 124, nous en sommes réduits à étudier les possibilités restantes et une continuité totale et sécurisée avec une largeur confortable ne sera malheureusement plus possible.

Nous n'allons pas, a priori, nous lancer dans de nouvelles expropriations le long de ces lignes, sauf éventuellement de manière ponctuelle.

Une rencontre est prévue avec Infrabel pour faire un inventaire de ce qui peut encore être réalisé de manière utile le long de ces deux lignes.

Vu le contexte historique, les priorités budgétaires ne seront dès lors pas sur ces axes, mais sur les corridors de la N275, comme je l'évoquais justement avec votre excellent collègue, comme vous l'avez vous-même dit, le long de la E411 jusqu'à Louvranges, puis la N4 jusqu'à Louvain-la-Neuve.

La N5 sera également aménagée dans le cadre du plan Infrastructures et nous avons profité des travaux d'Infrabel pour mettre à gabarit « corridor » l'aménagement le long de la L124 entre la frontière flamande et Waterloo.

La continuité vers Braine-l'Alleud sera également étudiée puisque l'itinéraire le long de la ligne 124 est plus intéressant en termes de densité de l'habitat que la chaussée d'Alseberg.

Les corridors cyclables, tant en Brabant wallon qu'ailleurs en Wallonie, seront connectés au reste du réseau cyclable des voiries régionales et communales. L'important est de créer des infrastructures collectrices avec le plus de continuité possible. En effet, un corridor ne doit pas servir qu'aux déplacements longs, mais également pouvoir être une infrastructure utile aux petits déplacements à vélo, qui sont plus nombreux.

Voilà, Monsieur le Député, pour cette question que vous avez présentée comme polémique, en tout cas au départ d'une intervention polémique sur les vélos en Brabant wallon.

M. le Président. – La parole est à M. Antoine.

M. Antoine (cdH). – Monsieur le Président, vous aurez bien remarqué que je partageais les propositions émises par M. Detandt sans épouser son propos critique.

Je fais voix commune avec vous et je rends hommage, au passage, à un de nos conseillers mandataires, Philippe Mathys qui avait forcé le passage même en voulant aller à vélo pour démontrer toute l'utilité de cette plateforme jointe.

Je salue votre pragmatisme. Je pense que là où c'est possible, compte tenu du caractère moins pentu du tracé du RER, profitons-en. Là où cela n'est plus possible, tant pis.

Je pense qu'il faut alors imaginer des alternatives ; en cela, M. Detandt n'a pas tout à fait tort. On en a pointé quelques-unes et je pense que systématiquement, le long de voies nationales, nous devrions avoir des aménagements cyclables de qualité.

J'insiste parce qu'aujourd'hui il y a une barrière importante à l'usage du vélo : le risque des accidents. Si bon nombre d'entre nous, parce que le vélo électrique est venu à notre secours, pouvons envisager des déplacements tout à fait sécurisés, ce qui bloque un grand nombre de nos concitoyens aujourd'hui, c'est la crainte de l'accident. Encore hier, on a appris qu'un cycliste avait été fauché par un chauffard, décédé. Monsieur le Ministre, je pense souvent à vous parce que, prenant une bretelle 11bis vers l'E411, si vous la connaissez un peu, où la piste cyclable est sécurisée par une barrière en bois, il n'y a pas moyen pour un camion ou une voiture d'aller menacer le vélo. Cela, c'est le modèle idéal. Et lorsque nous aurons ce type d'infrastructure, même les plus réticents d'entre nous utiliseront le vélo.

Là où je vous suis, c'est qu'il faut aussi penser, non pas à des déplacements longs, mais à des déplacements plus courts. Je pense que si nous avons – en j'en

termine, Monsieur le Président – pour toute notre Région, une piste cyclable bien aménagée pour aller à Louvain-la-Neuve, peut-être qu'un certain nombre d'étudiants ne seraient même plus obligés de koter, ou de devoir acquérir une voiture qui n'est pas toujours à leur portée. Je ne peux donc que vous encourager, et j'espère que vous trouverez au passage – puisque ma question n'a pas été retenue, allez savoir pourquoi – une solution sur la N4 avec le nouveau giratoire diamant ou indonésien, parce qu'il y a là de grosses préoccupations pour le vélo, mais, j'espère, Monsieur le Président, y revenir. Nous allons donc enfourcher le tandem, le ministre et moi, en espérant que de la parole on passe à l'acte au plus vite.