

communes d'être soutenues dans l'acquisition de stationnements de vélos sécurisés.

D'autres mesures en faveur des entreprises et autres employeurs ont-elles été prises ? Dans l'affirmative, lesquelles ?

Enfin, en juin dernier, vous rencontriez Mme Dutordoir pour la SNCB afin de travailler sur l'offre de stationnement vélo au niveau des nœuds d'intermodalité. Qu'en est-il ressorti ?

M. le Président. – La parole est à Mme Grovonius pour poser sa question.

Mme Grovonius (PS). – Monsieur le Ministre, le vice-Premier ministre et ministre de la Mobilité du Gouvernement fédéral a présenté à la mi-novembre les grands axes de son action politique pour les années à venir, notamment en ce qui concerne la pratique du vélo.

Dans ce cadre, il a émis l'idée de développer un registre national des vélos pour lutter contre les vols. La gravure du numéro de registre sur le cadre permettrait d'augmenter les chances de le retrouver, ce qui constitue une forte demande des associations de cyclistes.

Il a également plaidé pour le développement d'espaces sécurisés permettant le stationnement des vélos.

Il a insisté sur le fait que la transition de la mobilité développée par l'usage du vélo nécessitait une coordination avec d'autres niveaux de pouvoir : les Régions, provinces et communes.

Monsieur le Ministre, je viens vers vous concernant la coordination avec la Région.

Quels sont, à ce stade, les contacts établis avec la Wallonie dans le cadre de cette nouvelle note de politique fédérale ?

L'augmentation de l'utilisation du vélo durant la crise sanitaire a-t-elle eu pour effet d'accélérer l'atteinte des objectifs prévus dans la Déclaration de politique régionale ?

En ce qui concerne plus précisément l'instauration de ce registre national des vélos, quelle est l'implication de la Wallonie dans ce cadre plus spécifique ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Mesdames les Députées, l'un des principaux leviers du transfert modal vers le vélo est l'augmentation et l'amélioration de l'offre infrastructurelle. Plusieurs décisions ont été prises récemment dans ce sens afin d'améliorer les conditions

**QUESTION ORALE DE MME MATHIEUX À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES
STATIONNEMENTS VÉLOS SÉCURISÉS ET LE
PLAN WACY »**

**QUESTION ORALE DE MME GROVONIUS À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA
COORDINATION INTRABELGE DE LA
POLITIQUE RELATIVE À L'USAGE DU VÉLO »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité de :

- Mme Mathieux, sur « les stationnements vélos sécurisés et le plan WaCy » ;
- Mme Grovonius, sur « la coordination intrabelge de la politique relative à l'usage du vélo ».

La parole est à Mme Mathieux pour poser sa question.

Mme Mathieux (MR). – Monsieur le Ministre, en juin, je vous interrogeais sur les initiatives wallonnes visant le déploiement d'une stratégie cyclable globale en Wallonie, plus particulièrement sur l'amélioration de l'offre en matière de stationnements de vélos sécurisés.

Vous m'évoquiez plusieurs chantiers en cours. Les études montraient clairement que le principal levier pour l'augmentation de la part modale du vélo était des aménagements de qualité. A-t-on avancé dans ce dossier ?

La piste d'inclure des stationnements sécurisés dans les abris de bus est-elle envisagée ? Le TEC a-t-il d'autres projets en cours quant aux futurs abribus et/ou facilités d'intermodalité aux abords de ces infrastructures ?

Par ailleurs, vous avez mis sur pied l'appel à projets « Communes wallonnes cyclables » pour permettre aux

de la pratique du vélo, tant sur voiries régionales que communales.

Le plan Mobilité et Infrastructures pour tous 2020-2026, adopté en juillet dernier par le Gouvernement, réserve ainsi une enveloppe de 250 millions d'euros pour des projets additionnels au plan proposé par le Gouvernement précédent pour la mobilité douce.

Pour rappel, le décret du 4 avril 2019 visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes prévoit aussi que, lors de travaux de réalisation, d'aménagement ou de réfection d'une voirie régionale, il doit être fait en sorte que la voirie concernée soit dotée d'aménagements cyclables de qualité.

Les projets sur voiries régionales sont bien entendu planifiés et hiérarchisés en fonction de leur opportunité en matière de développement du vélo utilitaire puisque l'objectif de la Région est d'augmenter significativement la part modale du vélo.

Pour rappel, le Gouvernement s'est engagé à faire en sorte que cette part modale double d'ici 2024 et atteigne 5 % minimum en 2030, conformément à la vision FAST 2030.

En ce qui concerne les infrastructures sur domaine communal, un appel à projets a été lancé au début du mois de septembre à toutes les communes de Wallonie. Doté d'un budget de 40 millions d'euros, il permettra de financer pendant deux ans des projets d'infrastructures et de stationnement vélo dans les communes pilotes Wallonie cyclable qui seront sélectionnées. Le but de cet appel est de soutenir les communes volontaristes qui ont à cœur de mettre en place sur leur territoire des conditions favorables à la pratique du vélo comme moyen de locomotion, que ce soit pour se rendre au travail, à l'école, pour faire ses courses, pour se rendre à ses activités, et cetera.

Bien entendu, le transfert modal ne pourra se réaliser que, si en plus de disposer d'infrastructures adaptées, les cyclistes ont la certitude de pouvoir garer en toute sécurité leur vélo tout près de leur destination ou au niveau des nœuds d'intermodalité.

Permettre l'intermodalité vélo-transport en commun est également un levier crucial. C'est la raison pour laquelle l'appel à projets « Communes pilotes Wallonie cyclable » insiste particulièrement sur le développement d'une offre de stationnement cohérente, suffisante, adaptée et accessible, située aux endroits stratégiques, comme les gares, les arrêts de bus des lignes structurantes, les bâtiments publics, les écoles, et cetera.

En outre, afin de promouvoir l'intermodalité vélo-bus, l'OTW subventionne, au travers de sa subvention d'investissements d'infrastructure, qu'il reçoit de la Région, les communes qui souhaitent faire l'acquisition de dispositifs d'hébergement pour vélos. Les communes

peuvent placer les dispositifs de leur choix. Le subventionnement est plafonné à 80 % du prix standard défini par l'OTW pour le type de dispositif choisi : arceau, rack, abri couvert, abri fermé et sécurisé, et cetera. Les informations sont disponibles sur le site letec.be. Les communes restent propriétaires des dispositifs et les entretiennent.

Pour obtenir cette subvention, les communes rentrent une demande auprès de la direction territoriale du TEC dont elles ressortent et cette dernière analyse la recevabilité de la demande sur base d'une grille de critères définie de commun accord avec la Région wallonne.

Par ailleurs, lors de chaque aménagement d'arrêt, de gare de bus, et cetera, l'arrêt vélo est aussi envisagé par l'OTW. J'ai abordé la question du stationnement vélo lors de ma rencontre avec Mme Dutordoir et elle s'est montrée très attentive à cette problématique.

La question de l'intermodalité est centrale pour promouvoir une mobilité alternative efficace. J'active tous les leviers possibles à cet effet.

Concernant les entreprises, il n'existe actuellement pas de mécanisme régional spécifique visant à les encourager à développer le stationnement vélo pour leur personnel ou leurs visiteurs. Cela pourrait faire l'objet d'une prochaine mesure.

Aujourd'hui, les employeurs qui réalisent des dépenses visant à stimuler l'usage du vélo auprès de leurs travailleurs bénéficient déjà d'une exonération fiscale à concurrence de 100 %. C'est, par exemple, le cas si une entreprise investit dans le stationnement vélo. Afin de stimuler l'usage de vélos en entreprise, une autre mesure a été dernièrement adoptée par le Gouvernement wallon qui permettra aux employeurs de bénéficier d'un subside pour l'achat de vélos de service. Toutes les actions que nous venons d'évoquer feront partie du futur plan Wallonie-Cyclable. J'attendais un projet par l'administration pour cet automne, mais cela n'a pas été possible par manque de personnel dédié à cette tâche. Le recrutement du manager mobilité active, en cours puisque des entretiens ont eu lieu la semaine dernière, devrait permettre d'accélérer le processus. J'ai toujours l'ambition de déposer un projet de plan au Gouvernement avant l'été prochain.

Pour terminer, Madame Mathieux, vous me demandez les premiers résultats de l'appel à projets des communes pilotes Wallonie cyclable. Le succès de l'appel est remarquable puisque environ 160 communes ont fait part de leur volonté de déposer un dossier fin décembre. Il y avait d'abord une déclaration et ensuite, le dossier en lui-même. Ce résultat montre l'ampleur des besoins en matière d'infrastructures cyclables, mais également la volonté des communes de donner plus de place au mode actif.

Il faudra bien entendu vérifier la qualité des dossiers avant de pouvoir se prononcer sur le nombre de communes retenues.

Concernant les questions spécifiques de Mme Grovonius, lors des premiers contacts que j'ai pu avoir avec mon collègue fédéral, j'ai bien entendu salué les ambitions belges et présenté nos ambitions wallonnes. Cela tombe bien puisqu'elles concordent et sont complémentaires. Nous avons également convenu que nos cabinets approfondissent les questions ensemble. Le conseiller mode actif du ministre Gilkinet est entré en fonction la semaine dernière et les contacts sont déjà enclenchés.

J'espère de tout cœur que l'utilisation du vélo – qui a augmenté durant la crise – va perdurer. Je m'y emploie, comme vous avez pu le constater par ces différentes informations.

Enfin, concernant la question du registre national vélo, les discussions à ce stade encore informelles sont en cours entre les trois Régions et le Fédéral sur le modèle de mybike.brussels. Le SPW avance bien sur le sujet également. Je m'en réjouis.

M. le Président. – La parole est à Mme Grovonius.

Mme Grovonius (PS). – Je remercie M. le Ministre pour ces éléments de réponse.

Finalement, ce n'est peut-être pas une mauvaise chose que l'engagement au niveau wallon se réalise maintenant puisque le dialogue va pouvoir s'enclencher dès l'entame avec le Fédéral qui est à présent complètement opérationnel. Le plan pourra ainsi être réfléchi de manière globale, y compris avec les priorités impulsées au niveau fédéral.

Je remercie M. le Ministre pour les éléments de réponse. J'espère que nous pourrons continuer à avancer pour faire en sorte d'avoir une politique vélo qui soit la plus large possible et qui permette une utilisation optimale du vélo et surtout, en toute sécurité pour les utilisateurs. Cela faisait l'objet d'une autre question chez votre collègue, Mme la Ministre De Bue.

M. le Président. – La parole est à Mme Mathieux.

Mme Mathieux (MR). – Merci pour l'ensemble des éléments de réponses fournis. Je sais que c'est une problématique qui vous tient très à cœur et, au vu des études, c'est un sujet très important pour toutes les Wallonnes et tous les Wallons.

Je suis contente d'entendre qu'il y a beaucoup d'initiatives qui sont prises. J'espère qu'elles porteront leurs fruits.

Je pense que la plus grosse difficulté est de trouver le bon timing en termes de coordination. Pour susciter une demande suffisante en matière de mobilité douce en

général et de vélo en particulier, il faut une offre étoffée et de qualité. Par ailleurs, pour justifier et activer la mise en place d'une offre étoffée et de qualité, il faut une demande suffisante. C'est donc là-dessus qu'il faut pouvoir travailler pour trouver le bon équilibre qui permettra le changement de mentalité globale que l'on vise en la matière. C'est loin d'être évident.

Je ne manquerai pas de revenir vers vous pour suivre de près les différents projets évoqués.

**QUESTION ORALE DE M. CORNILLIE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES
BALISES ENVIRONNEMENTALES LORS D'UN
RÉAMÉNAGEMENT DE VOIRIE POUR
MOBILITÉ DOUCE »**

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 balises environnementales lors d'un réaménagement de voirie pour mobilité douce ».

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

M. Cornillie (MR). – Monsieur le Ministre, je suis parti d'un cas pratique pour vous interroger plus largement et vous interroger en l'occurrence, même si, à la base, c'était Mme la Ministre Tellier à qui était destinée cette question. Il a plu à la Conférence des présidents de la rediriger ici. Ma foi, on était à cheval sur les deux thématiques, alors pourquoi pas.

J'ai pu constater, sur le terrain, une pétition lancée par des habitants d'une petite commune de Wallonie picarde pour dire non à un bétonnage de sentier boisé pour faciliter la mobilité douce prévue dans une convention signée entre un opérateur de développement territorial dans la région et la commune concernée. Tous les deux partaient d'un excellent point de vue, il s'agissait de mettre des infrastructures à disposition du grand public pour un usage a priori tout à fait positif.

Ce chantier est un chemin qui fait l'objet d'un réaménagement dans le cadre de la mise en œuvre d'une compensation alternative relative à la mobilité liée à une révision d'un plan de secteur dans le cadre de l'aménagement, notamment d'une zone d'activités économiques. C'est une piste cyclopiétonne en béton de 2,5 mètres de large sur une distance de 1,2 kilomètre. Finalement, c'était un cas nouveau additionné à des cas que l'on rencontre parfois lorsque l'on parle de RAVeL à aménager où le matériau choisi n'est pas forcément, ou ne recueille pas forcément, l'assentiment d'autres usagers qui ont pourtant envie d'utiliser ce tronçon.

Je viens vers vous, Monsieur le Ministre, partant de la position de chacun, de la défense de l'environnement et d'une certaine qualité de matériau et la défense de la

mobilité douce, pour savoir s'il existe des balises environnementales quant à l'aménagement de voiries dans le cadre d'un réaménagement justifié par la mobilité douce, puisque dans les deux cas, on a deux objectifs nobles.

Je pense qu'il doit être possible et indispensable d'allier mobilité douce et durable avec un respect de l'environnement, cela passe aussi par le choix des matériaux dans le cadre d'un tel aménagement pour faciliter la mobilité douce.

Existe-t-il, Monsieur le Ministre, des recommandations, des boîtes à outils, de bonnes pratiques pour éviter l'écueil dans lequel sont tombés des porteurs de projets qui partent tous d'une position positive et favorable à l'égard de la mobilité douce et du respect de l'environnement ?

Je vous remercie, Monsieur le Ministre, de faire le point sur ce sujet.

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 me permets de revenir sur l'historique de cet aménagement. En effet, ce dossier a été retenu par mon prédécesseur dans le cadre de l'appel à projets mobilité active 2019. Pour être retenus, les projets proposés devaient impérativement disposer d'un revêtement induré. Cette contrainte était rappelée à l'article 3 de l'arrêté ministériel octroyant une subvention à l'administration communale de Belceil en vue de l'aménagement du chemin numéro 27 entre le canal Nimy-Blaton et la rue des Carmes.

Étant très attentif au respect des espaces verts, je peux comprendre la crainte des habitants du village de Basècles quand on parle de bétonnage d'un sentier boisé pour faciliter la mobilité douce. Néanmoins, l'asphalte et le béton, outre le fait d'offrir un grand confort, une durabilité de plusieurs dizaines d'années de l'infrastructure et de permettre de circuler indépendamment des aléas de la météo, sont les revêtements qui répondent à l'attente de la plus grande diversité d'utilisateurs. J'entends par « utilisateurs », un piéton avec un caddie qui fait ses courses par exemple, des randonneurs, des joggeurs, une famille avec poussette éventuellement, des enfants à vélo, et cetera, des personnes à mobilité réduite, bref il y a un grand nombre de types d'utilisateur évidemment pour lesquels il est extrêmement utile d'avoir une surface en dur.

À côté de ce cheminement confortable de minimum 2,5 mètres de large, éventuellement 3 mètres, il est possible de prévoir une bande avec un revêtement plus souple si la demande des joggeurs ou des cavaliers, par exemple, est présente.

Si, durant les travaux, il y a inévitablement un impact sur l'environnement au niveau de l'assiette du

futur cheminement, il est à noter que la nature reprend aussi très vite ses droits et de plus, une collaboration efficace avec le DNF permet également de prévoir des mesures d'atténuation lors des travaux et des compensations aux abords du futur cheminement par toute une série d'aménagements, tels que la remise en ordre de fossés, de tas de bois, de plantations, de creusement de mares, et cetera.

Je citerais, pour illustrer ce travail de collaboration entre administrations, l'aménagement récent de la ligne 156 dans les Fagnes, mais il y a d'autres exemples. En vue d'allier mobilité et respect de l'environnement, plusieurs projets dans le nouveau contrat d'administration 2020-2025 contribueront activement à réduire l'impact CO₂ dans la mise en œuvre de projet d'infrastructure. Je citerai, entre autres, la réalisation de projets 100 % recyclés, le projet VALSE, projet pilote de pistes cyclables en béton incluant des produits de dragage, la réalisation de revêtement hydrocarboné avec des enrobés tièdes et l'étude d'utilisation de béton à impact environnemental réduit.

Ces projets vont améliorer la prise en compte du développement durable au niveau de missions du SPW Mobilité Infrastructures au regard des enjeux climatiques et environnementaux.

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

M. Cornillie (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour cette intéressante réponse sur le sujet.

Quand il y a un appel à projets avec un cahier des charges, il convient de le respecter. Dans ce cas, c'était un revêtement induré.

Vous avez vous-même, dans votre réponse, cité l'ensemble des nuances et des aménagements que l'on peut faire pour concilier tous les usages, la volonté de durabilité dans le temps. Aussi, vous avez ouvert la porte vers la durabilité au niveau des matériaux et de leur choix.

Je pense que si l'on peut sensibiliser les gens qui conçoivent ces cahiers des charges à cette réalité et ceux qui aménagent de telles voiries à ces possibilités, je pense que l'on fait œuvre utile pour allier à la fois respect de l'environnement et mobilité douce. J'imagine que vous avez à cœur, avec vos services, comme vous l'avez dit et le faites, de le faire à l'avenir.