

**QUESTION ORALE DE MME NIKOLIC À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR
« L'ÉVALUATION DES MESURES
TEMPORAIRES PRISES POUR FAVORISER LA
CIRCULATION CYCLISTE EN VILLE »**

**QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
DÉVELOPPEMENT DE L'USAGE DU VÉLO
COMME MOYEN DE DÉPLACEMENTS
PROFESSIONNELS »**

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 Nikolic, sur « l'évaluation des mesures temporaires prises pour favoriser la circulation cycliste en ville » ;
- M. Antoine, sur « le développement de l'usage du vélo comme moyen de déplacements professionnels ».

La parole est à Mme Nikolic pour poser sa question.

Mme Nikolic (MR). – Monsieur le Ministre, la crise sanitaire a été l'occasion de donner un coup d'accélérateur à un certain nombre de projets visant à favoriser la mobilité douce en dehors des transports en commun. L'usage du vélo ou de la marche à pied a été rapidement privilégié dans les déplacements hors loisirs, entraînant une demande pour de nouvelles infrastructures.

Un certain nombre d'entre elles ont d'ores et déjà vu le jour, notamment en zones urbaines, et font l'objet de remarques, tantôt critiques, tantôt positives.

J'ai d'ailleurs vu aujourd'hui, je n'ai pas encore pu en prendre connaissance dans les détails, mais une enquête menée par Vias sur le fait que deux tiers des Belges sont favorables aux nouveaux aménagements cyclables qui se sont justement développés pendant la crise et les confinements et déconfinements successifs. C'est positif.

Cependant, de temps en temps, il y a aussi des critiques, il faut pouvoir les entendre. Je prends un exemple que je connais bien, tout près de chez moi : le quai des Ardennes a été pas mal critiqué, aussi par les riverains, parce qu'ils le pratiquent au quotidien. Parfois, il y a des critiques constructives, des remarques sur des problèmes en termes de passage pour piétons, de signalisation, de sorties de garage qui ne peuvent plus se faire en toute sécurité, ou tout simplement lorsque l'on remplit sa citerne à mazout le camion est obligé d'occuper une bande ; or, on a réduit le quai des Ardennes à une bande dans chaque sens. Vous imaginez les embarras que cela peut entraîner.

Les questions que j'aurais voulu vous poser c'est de savoir s'il y a une évaluation spécifique wallonne, puisqu'il y a celle de Vias. Vous, vos services ou le SPW prévoyez-vous une évaluation de la pertinence et de l'adéquation des infrastructures aux sites dans lesquels elle s'insère ?

Dans le cas où ces dispositifs temporaires deviendraient définitifs, ou dans le cas du quai des Ardennes, un budget est prévu au plan Infra, ce ne sont pas ces aménagements-là qui deviendront définitifs. Néanmoins, c'est l'occasion de tester grandeur nature les avantages et les inconvénients de ces aménagements pour construire l'avenir. Dans ce cadre, une consultation des riverains est-elle envisagée ?

Je découvrais l'étude Vias notamment par la publication sur Facebook du GRACQ Liège qui invite les autorités à davantage communiquer, expliquer ces projets et impliquer dès que possible les associations et les riverains. Pour la pérennisation ou des aménagements complémentaires, il faut vraiment s'inscrire là-dedans, ce qui dans certains cas n'a pas été suffisamment le cas jusqu'à présent. Voilà quelques éléments de réflexion et quelques questions que je voulais porter aujourd'hui ici. Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

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

M. Antoine (cdH). – Monsieur le Ministre, je voudrais me joindre en développant d'autres aspects, mais tout à fait complémentaires à ceux de mon excellente collègue. Selon différentes estimations et études, près de 15 % des employés se rendraient régulièrement au travail à vélo. Plusieurs obstacles découragent cependant ce type de déplacement professionnel. Certains sont naturels, comme les conditions météorologiques ou la déclivité des parcours, mais d'autres renvoient directement à des choix politiques et à l'adhésion du public concerné : principalement, comme l'a rappelé Mme Nikolic, l'investissement dans l'infrastructure et singulièrement la sécurisation entre la voie cyclable et la bande automobile. Si l'on expose le vélo directement au contact avec les véhicules, qu'ils soient des véhicules légers ou lourds, on sait malheureusement ce qui arrive, c'est le cycliste qui est la première victime.

Allez-vous donc systématiser l'isolement de la voie cyclable par rapport à la bande automobile, soit de manière végétale, soit par une clôture, soit par une barrière ? Différents types de réalisations le permettent.

Ensuite, la fiscalité et les incitants fiscaux. Pour l'heure, l'indemnité vélo peut atteindre 24 centimes par kilomètre pour les trajets domicile-lieu de travail, sans qu'il y ait d'avantage en nature, à l'inverse des voitures. Comptez-vous solliciter votre collègue fédéral des Finances pour augmenter l'indemnité kilométrique de

manière à favoriser encore l'usage du vélo, ce que réclament différentes associations, voire utiliser l'autonomie fiscale de la Région pour aménager un soustractionnel à l'IPP ?

Conditions de l'infrastructure, conditions fiscales, mais aussi la promotion. Certaines initiatives se développent aujourd'hui à grande échelle, notamment pour promouvoir l'usage du vélo électrique. Ainsi, et je veux le souligner, l'InBW, l'intercommunale du Brabant wallon, a annoncé une opération à grande échelle de partage de vélos électriques mobilisant entre 600, dans un premier temps, à 1 400 vélos électriques à terme sur l'ensemble des 27 communes du Brabant wallon.

Comptez-vous soutenir financièrement cette initiative pour en accélérer le développement à l'échelle des 27 communes, puisque aujourd'hui un plan se développe sur plusieurs années ?

Enfin, profitant de cette expérience qui me semble très heureuse.

Allez-vous sensibiliser d'autres intercommunales ou groupements d'entreprises à cette remarquable démarche qui associe flexibilité et économie d'usage ?

Je vous remercie.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Monsieur et Madame les Députés, merci pour vos questions. Concernant la pérennisation des aménagements temporaires,

une évaluation de la pertinence et de l'adéquation des infrastructures aux sites dans lesquelles elles s'insèrent est effectivement prévue par la Région dans le cadre de la subvention qu'elle a accordée aux communes concernées.

Un canevas d'évaluation est en cours de réflexion et sera envoyé aux communes sous peu.

Dans le cas où les dispositifs temporaires deviendraient définitifs, aucune consultation systématique des riverains n'a été imposée dans l'appel à projets. Chaque commune gèrera cela en fonction de sa politique propre en la matière et de la réglementation en matière de consultation.

Il va de soi que l'adhésion des citoyens aux aménagements est cruciale pour leur réussite. Je ne peux donc qu'encourager les communes dans cette démarche.

Concernant les questions de M. Antoine relatives aux incitants à mettre en place pour l'usage du vélo dans le cadre des déplacements professionnels, effectivement, un incitant fiscal existe déjà, comme vous l'évoquez. La DPR ne prévoit pas d'action fiscale en la matière au

niveau régional et vous savez que je n'ai pas la main en premier niveau concernant des réformes de fiscalité, c'est la compétence de mon collègue, M. Crucke. Cela ne m'empêche toutefois pas d'évoquer le sujet.

J'ai choisi d'agir en matière d'incitant dans mes compétences précisément pour encourager les déplacements cyclistes dans les liaisons quotidiennes que sont les déplacements domicile-travail.

En effet, le gouvernement a pris la décision l'année dernière de mettre en œuvre deux primes vélo : l'une à destination des employeurs et l'autre à destination des travailleurs. C'est l'objet d'une autre question que vous avez posée dans l'ordre du jour.

Quant à prendre un contact avec le ministre fédéral afin d'augmenter l'indemnité kilométrique, l'idée en soi est intéressante, mais le contexte financier actuel et les urgences budgétaires liées à la crise ne faciliteront sans doute pas une telle décision à ce niveau.

De mon côté, comme vous le savez, je m'emploie beaucoup au développement et à la sécurisation des pistes cyclables pour booster le cyclisme quotidien en Wallonie et cela correspond bien à la première demande des usagers, des cyclistes.

À propos de l'initiative de InBW en matière de mise à disposition de vélos électriques partagés, j'ai demandé à l'administration de préparer le dossier en vue d'enclencher un soutien financier de cette initiative. L'Inspection des finances s'est toutefois montrée réservée quant à l'octroi d'une subvention.

Nous devons donc retravailler avec l'administration sur le dossier et voir dans quelle mesure nous pourrions faire aboutir un soutien financier régional.

Sur le principe, je suis tout à fait favorable à des initiatives comme celle prise par InBW. Des initiatives pilotes comme celle-là permettent de faire avancer la réflexion et de tirer des leçons d'expériences particulières pour éventuellement les généraliser ou, en tout cas, les répliquer à d'autres endroits.

Donc, chaque chose en son temps, mais si cette expérience fait ses preuves, je ne manquerai pas d'en faire la publicité auprès d'autres acteurs, voire de soutenir un dispositif plus généralisé.

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

Mme Nikolic (MR). – Monsieur le Ministre, je suis un peu moins contente. Je trouve vos réponses un peu moins précises et complètes que précédemment, mais peut-être me suis-je mal exprimée parce que j'ai pris l'exemple du quai des Ardennes. Je me rends bien compte que, dans beaucoup de cas, cela concerne des voiries communales et il est donc normal que les autorités communales jouent leur rôle de relai.

Dans le cas du quai des Ardennes, et j'imagine que ce n'est pas le seul, ce sont des voiries régionales et j'aurais donc aimé entendre ce qui était prévu en termes d'évaluation et de consultation future sur des voiries qui relèvent de la Région. Je reste un peu sur ma faim là-dessus.

Comme j'ai une liste longue comme le bras de remarques et de critiques, mais qui se veulent constructives, je vous les adresserai par écrit et je ne doute pas qu'alors j'aurai mes réponses.

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

M. Antoine (cdH). – Trois remarques à l'égard du ministre :

Je l'encourage à poursuivre l'opération de sécurisation des voies cyclables par rapport à la bande automobile. On n'a pas eu le temps d'en débattre davantage, mais c'est un axe majeur que d'apporter cette réponse attendue par les cyclistes d'être isolés des voitures ou des camions.

Deux. L'incitant fiscal, vous semblez réservé par rapport à l'accueil que pourrait réserver le ministre des Finances, mais rien ne vous empêche d'essayer, d'autant plus que l'Union européenne engage les 27 États membres dans un pacte vert et de rendre notre continent neutre sur le plan carbone. Voilà une belle initiative, me semble-t-il, qui ne doit pas être très couteuse eu égard des distances généralement courtes pour les vélos, beaucoup plus courtes en tout cas que pour les véhicules automobiles.

Enfin, pour InBW, je note avec plaisir que vous êtes disposé à l'encourager. Vous n'avez pas dit comment sur le plan financier. Il y a des remarques de l'IF. Vous et moi, on a, et vous l'êtes toujours, on a fréquenté des gouvernements très longtemps, on sait fort bien que l'on peut toujours retravailler un dossier, et que le Gouvernement peut évidemment considérer que l'avis de l'IF n'est pas d'application et...

(Réaction d'un intervenant)

Oui, mais il faut le motiver. Je le sais. Et il faut que le ministre du Budget... Mais enfin j'avais cru comprendre qu'il était particulièrement favorable à des mesures climatiques. J'espère dès lors que ce projet de financement aboutira et permettra aux 27 communes d'en bénéficier au plus vite.