

L'examen de ce point est reporté à quinzaine.

(M. Frédéric, Vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE M. BIERIN À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA QUALITÉ DES ITINÉRAIRES CYCLABLES À LIÈGE »

QUESTION ORALE DE M. HERMANT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE TRAM DE LIÈGE ET L'APPEL À LA MOBILISATION DU GROUPE DE RECHERCHE ET D'ACTION DES CYCLISTES QUOTIDIENS (GRACQ) »

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 :

- M. Bierin, sur « la qualité des itinéraires cyclables à Liège » ;
- M. Hermant, sur « le tram de Liège et l'appel à la mobilisation du Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (GRACQ) ».

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

M. Bierin (Ecolo). – Monsieur le Ministre, le GRACQ de Liège estime que le retour du tram en Cité ardente est une très bonne nouvelle et que l'espace accordé aux déplacements à pied et à vélo sera sensiblement plus important lorsque le tram sera en service.

Cependant, le GRACQ continue à émettre une ou deux critiques, dont nous avons déjà eu l'occasion de parler. Il a interpellé de façon appuyée les élus et les élus communaux et régionaux afin d'attirer l'attention sur le fait qu'à certains endroits stratégiques, les aménagements proposés ne répondraient pas aux besoins des cyclistes et aux ambitions partagées de la Ville et de la Région d'augmenter la part modale de façon significative à accorder aux vélos.

Les endroits identifiés portent principalement sur des voiries de compétence communale, mais certaines portions dépendent de la Région, à savoir les traversées des quais de la Batte, de Maastricht et Saint-Léonard, en partie les traversées du boulevard d'Avroy et du boulevard de la Sauvenière.

Vous aviez déjà répondu par ailleurs dans cette commission sur la traversée du boulevard d'Avroy, mais les autres points n'avaient pas encore été soulevés.

Quelle est votre analyse de ces critiques ? Est-il possible de les prendre en compte afin d'améliorer le cheminement cyclable à la proximité du chantier du tram ?

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

M. Hermant (PTB). – Monsieur le Ministre, depuis 2013, le GRACQ Liège, une ASBL qui se bat pour le développement du vélo à Liège, n'a cessé d'interpeller les acteurs du dossier du tram de Liège pour attirer leur attention sur la faiblesse des aménagements à certains endroits clés.

Le GRACQ interpelle régulièrement, par exemple, sur le fait qu'à certains endroits stratégiques les aménagements proposés :

- dégradent l'efficacité des déplacements à vélo, ne répondent pas aux besoins des futurs cyclistes ;
- ne sont pas adaptés à l'autonomisation des personnes de 8 à 80 ans, ainsi que des personnes à mobilité réduite ;
- ne sont pas de qualité et d'un gabarit suffisant pour une ville qui souhaite atteindre au moins 10 % de parts modales cyclables en 2030.

Je les cite : « Alors que ce projet va nous impacter pour des décennies, nous sommes étonnés de constater le nombre d'obstacles et de difficultés qui jalonnent le parcours des personnes souhaitant se déplacer à vélo ».

Qu'allez-vous mettre en place pour qu'une réelle concertation avec le GRACQ ait lieu ?

Qu'allez-vous faire pour que les cyclistes et les automobilistes aient chacun leur infrastructure de mobilité ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Messieurs les Députés, comme vous le savez, je suis convaincu autant par la réalisation du tram que par l'amélioration des infrastructures cyclables. Ce sont deux leviers forts, tous deux indispensables pour réussir le report modal attendu. Je tiens à faire avancer au mieux ces deux aspects de la mobilité, ces deux types d'infrastructures.

À mon initiative et comme il le salue lui-même, le GRACQ a été invité à pouvoir accéder aux plans en cours et à suggérer des améliorations favorables aux aménagements cyclables, qui sont alors intégrées à celles de l'OTW, dans la mesure du possible et en respectant évidemment le cadre du permis.

Par ailleurs, j'ai récemment invité le CAWaB, le collective Accessibilité Wallonie-Bruxelles, à participer à ces réunions de travail afin de disposer également de

leur expertise, avec un focus sur l'accessibilité des aménagements pour les PMR.

Quant à la problématique de la confidentialité, il faut bien se rendre compte que, sur l'ensemble du projet du tram, ce sont environ 15 000 plans différents qui seront produits. Les esquisses sont en perpétuelle évolution et, au fur et à mesure de leur amélioration dans le cadre d'un processus contractuel et itératif entre l'OTW et Tram'Ardent, les plans présentés deviennent des plans obsolètes jusqu'à ce que des plans définitifs pour exécution soient validés par toutes les parties.

Le GRACQ déplore que les avancées obtenues lors des concertations initiées avec l'OTW soient, selon eux, insuffisantes. Pourtant, le travail commun a bel et bien permis des avancées. Je remercie donc le Gracq ainsi que l'OTW pour ces avancées.

Pour prendre deux exemples en lien avec la concertation du GRACQ, la création d'un espace cyclable, double sens, sur le trottoir le long du stade du Standard est désormais acquise, de même, la possibilité de traverser le boulevard de la Sauvenière directement, dans l'axe des rues Lonhienne et Xavier Neujean, a été demandée à Tram'Ardent fin février et devrait être intégrée dans la nouvelle version des plans. Cela répond directement à l'un des points d'amélioration listés dans le courrier du GRACQ.

Vous le savez, il y a un certain nombre de contraintes importantes de la réalisation de ce projet de tram, dont celle du permis – il n'appartient évidemment pas à l'OTW de déroger au permis octroyé –, et également celle du contrat en cours avec Tram'Ardent.

La demande du GRACQ d'introduire une modification du permis ne me semble pas réaliste. Les différentes étapes d'une telle modification, dont l'enquête publique, engendreraient un arrêt et un report du chantier pendant au minimum deux ans – ce que personne ne souhaite, je pense –, ce n'est pas raisonnable ni même envisageable. Les attentes du GRACQ sont néanmoins tout à fait légitimes, mais il faut aussi reconnaître que le tram ne peut pas résoudre tous les problèmes que les cyclistes rencontrent sur le territoire de la ville de Liège. N'oublions pas que ce projet est celui d'une ligne de tram, conçue par ailleurs il y a déjà plusieurs années, et non d'un aménagement cyclable. C'est bien un projet de tram auquel viennent se greffer certaines améliorations pour les cyclistes. Il est évident que, pour le chantier du tram, c'est une occasion pour améliorer les aménagements cyclables, dans la perspective d'un cheminement cyclable cohérent sur les trottoirs de la ville de Liège.

C'est une bonne occasion, mais cela ne nous permet pas de tout faire non plus. De nombreux autres initiatives et projets sont nécessaires pour transformer la ville en ville réellement cyclable.

Je rappelle également que les dispositifs déjà prévus sont conformes au guide du gestionnaire. Réglementairement, il n'est souvent pas possible d'aller plus loin. Par ailleurs, l'analyse du GRACQ a pointé que la plupart des problématiques soulevées concernent des voiries communales, sur lesquelles la ville a bien entendu la main. De plus, un grand nombre de remarques porte sur des circulations perpendiculaires à la ligne de tram et nécessite des aménagements bien en dehors de la zone d'emprise du chantier du tram.

Plus globalement, la circulation des cyclistes sur le territoire de la Ville de Liège et la cohérence des cheminements cyclables sont principalement du ressort de la ville. Celle-ci a dernièrement reçu plusieurs enveloppes budgétaires de la part de la Région qui peuvent y contribuer.

Les choix de la ville en matière de cheminements cyclables sont essentiels pour déterminer les aménagements cyclables à mettre en place également sur le tracé du tram. Un des enjeux principaux dans le centre-ville est celui du partage de l'espace public. Chacun doit pouvoir trouver sa place, que l'on parle des transports en commun, des automobilistes, des vélos, mais aussi des piétons.

Pour l'hypercentre, les cyclistes devront cohabiter avec ces usagers encore plus faibles qu'eux et devront éventuellement rouler à plus faible vitesse, afin de respecter le principe STOP.

Afin d'aller plus vite, il conviendra d'utiliser le corridor vélo prévu sur la rive gauche de la Meuse et d'éventuellement changer ses habitudes. Je viens ainsi d'allouer un montant de 4 millions d'euros à la Ville de Liège, comme prévu dans le plan Infrastructures et Mobilité pour tous, pour compléter le budget des chaînons manquants du corridor cyclable rive gauche – le raccordement Val Benoît-quai de Rome, d'une part, et rue des Prémontrés-Grand Poste-Batte, d'autre part –, ainsi que pour assurer la connexion de ce corridor à d'autres aménagements cyclables vers et depuis le pont Kennedy, ainsi que l'accès à la passerelle Saucy.

Le chantier du tram à Liège est un projet colossal. Le cadre imposé par le permis et le contrat avec Tram'Ardent sont des contraintes, tout comme l'espace disponible, mais ils permettent néanmoins de faire un certain nombre d'améliorations. Avec la création de ce corridor cyclable, rive gauche et d'autres corridors cyclables prévus dans le cadre du PUM actuellement à l'étude, j'espère parvenir à une répartition plus harmonieuse de l'espace public au bénéfice de tous les usagers.

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

M. Bierin (Ecolo). – Merci, Monsieur le Ministre, pour les différents éléments apportés et pour votre volontarisme à répondre aux demandes, notamment ici

avec une réponse positive supplémentaire concernant la traversée du boulevard de la Sauvenière.

Vu que la plupart des voiries identifiées par le GRACQ sont des voiries communales, dans leur courrier, je pense qu'il pourrait être utile de suggérer de prendre en compte certaines idées d'amélioration à la Ville de Liège, de façon constructive et dans le respect des compétences des uns et des autres.

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

M. Hermant (PTB). – C'est quand même incroyable que le GRACQ, le groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens, soit si vif dans sa critique du projet. Le GRACQ appelle l'ensemble des forces vives liégeoises à tenter de faire bouger les lignes et à intervenir là où ils peuvent pour véritablement laisser la place aux vélos sur ce tracé.

C'est vraiment ce que critique le PTB dans le chef du Gouvernement, à savoir la prise de mesures, comme les zones basses émissions, qui excluent toute une série de gens, au lieu de partir des infrastructures, des investissements, pour véritablement laisser la place à la mobilité douce.

Il y a donc là une politique que nous ne comprenons pas. Pourquoi n'investit-on pas plus pour laisser beaucoup plus de place aux vélos dans ce type d'infrastructures au lieu de prendre des mesures pour punir les gens au niveau écologique ?

On va continuer à être attentif à ce problème et l'on reviendra certainement là-dessus plus tard.

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

QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA RÉALISATION D'UNE DORSALE VÉLO »

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 « la réalisation d'une dorsale vélo ».

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

M. Antoine (cdH). – Monsieur le Ministre, durant cette législature, vous comptez multiplier – et à raison – les actions et investissements propices à l'usage du vélo. Nous pensons à la prime à l'acquisition d'un vélo, la dynamique des communes cyclables, le développement du RAVeL et, bien sûr, l'aménagement de voies cyclables majeures.

C'est dans cette perspective que, le 19 juin prochain, le GRACQ circulera le long de la nationale 4 entre Namur, Gembloux, Louvain-la-Neuve et Wavre pour demander – et là aussi, à juste titre – plus de sécurité.

Relativement droite et, reconnaissons-le, peu accidentée, la nationale 4 pourrait être idéale pour les cyclistes qui veulent rallier le chef-lieu du Brabant wallon à la capitale de la Wallonie sans se perdre avec un itinéraire moins confortable.

Le hic, ce sont évidemment les aménagements actuels, qui ne sont absolument pas sécurisants. Peu de personnes, convenons-en, osent s'y aventurer, avance, non sans malice, le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens. Or, de nombreux pôles d'activité sont accessibles à vélo le long de la nationale 4 entre Namur et Gembloux, Louvain-la-Neuve et Wavre.

Cette action est d'autant plus pertinente qu'elle s'accorde avec l'actualité, dès lors que – c'est une belle coïncidence – toutes les communes traversées par cet itinéraire, à savoir Wavre, Ottignies, Mont-Saint-Guibert, Chastre, Walhain, Gembloux, La Bruyère et Namur, sont, depuis 2021, communes pilotes Wallonie cyclable. Cela démontre l'adhésion de tous les mandataires à l'usage du vélo sur leur territoire, mais également dans une vision transcommunale, avec un réaménagement complet de la N4 pour y faire naître un site propre réservé aux vélos.

Permettant de relier trois pôles universitaires entre Namur, Gembloux et Louvain-la-Neuve, ce corridor vélo devrait, selon moi, constituer aussi le premier tronçon pour relier les deux capitales, wallonne et fédérale : Namur et Bruxelles. Le deuxième tronçon, vous l'aurez compris, devrait relier Wavre à Bruxelles, avec un passage, il est vrai, toujours difficile – pas tellement sur le plan topographique, mais sur le plan politique – : par Overijse.

Bien sûr, au-delà des investissements nécessaires sur la partie wallonne, il faudra tenter de négocier, et surtout y parvenir, un accord de coopération, comme à l'époque. Vous en souviendrez, Monsieur le Ministre, j'étais parvenu à convaincre nos amis flamands de réserver et d'ouvrir la bande des pneus crevés aux bus qui reliaient Wavre et Bruxelles, et qui, là aussi, devaient traverser la commune d'Overijse.

Si cette négociation aboutit – il n'y a pas de raison qu'il n'en soit pas de même –, nous pourrions ainsi avoir la première dorsale wallonne reliant deux très grandes villes, Namur et Bruxelles, les deux capitales qui nous sont chères.

Monsieur le Ministre, je sais qu'il faudra du temps – nous avons encore quelques années d'ici la fin de cette législature – pour réaliser, concrétiser un axe ô combien porteur, notamment eu égard au nombre de jeunes qui s'y situent – je pense aux étudiants –, de travailleurs, mais aussi de personnes intéressées par la visite de l'un

ou l'autre de ces sites qui jalonnent Namur jusqu'à Bruxelles. Nous sommes impatients et heureux de vous entendre sur cette excellente initiative.

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, vous faites bien de souligner l'engouement des communes, celles que vous avez citées, au travers de la Wallonie, d'un grand nombre de communes, effectivement pour le déploiement cyclable. C'est une très bonne chose parce que la Région ne peut pas seule assurer un maillage convaincant pour les cyclistes quotidiens, si l'on n'a pas également le déploiement qui se fait au niveau des voiries communales. C'est une très bonne nouvelle. Cela permet de concrétiser la Déclaration de politique régionale sur ce volet et également d'utiliser des budgets déjà disponibles dans le plan Infrastructures et Mobilité pour tous, mais encore des budgets supplémentaires depuis les différents plans de relance.

Concernant les liaisons entre les grandes villes wallonnes, de nombreux projets sont en réflexion. C'est le cas effectivement de la nationale 4 entre Louvain-la-Neuve et Namur, comme le demandent les sections locales du GRACQ des différentes communes de Wavre à Namur. Cependant, plutôt qu'une dorsale vélo entre deux capitales, finalement Bruxelles et Namur, je le vois plutôt comme un corridor entre Gembloux et Namur et un autre entre Gembloux et Louvain-la-Neuve, et enfin un corridor entre Louvain-la-Neuve, Wavre et Bruxelles.

En effet, l'objectif des corridors n'est pas de faire de longues liaisons entre les RAVeL, mais on imagine bien que l'utilisation principale ne sera pas Namur-Bruxelles d'un seul tenant, mais bien d'être une infrastructure cyclable structurante, soit de rabattement vers les centres urbains, ou soit en rocade autour de ceux-ci. Ce sont plutôt des infrastructures utiles aux déplacements quotidiens de courtes à moyennes distances, généralement moins de 20 kilomètres.

Quant au calendrier d'aménagement, le tronçon entre Namur et Gembloux pourrait être réalisé à l'horizon 2023. En effet, les réalités du trafic automobile sur cet axe par rapport à la configuration de la voirie font qu'il est probablement plus facile de réaliser un aménagement entre Gembloux et Louvain-la-Neuve. La réalité du trafic automobile est différente et il faudra peut-être plus d'emprise. Je compte demander à mon administration de réaliser deux études pour chacun des tronçons.

Par ailleurs, tant à Louvain-la-Neuve qu'à Wavre, des améliorations ou la création d'aménagements cyclables sont prévues dans divers projets du plan Infrastructure et Mobilité pour tous, concernant la nationale 4, ainsi que dans le corridor de Louvain-la-

Neuve vers Bruxelles qui longera la E411 et non la nationale 4.

Enfin, pour terminer, vous évoquez les contacts avec nos homologues des autres Régions. Je pense que, sur ce sujet, ils sont tout à fait constructifs. J'espère bien que l'on pourra aboutir effectivement à des accords sur les différents endroits où c'est le cas. En tout cas, les administrations travaillent de manière constructive ensemble. Je pense que cela pourra aboutir positivement parce que cette progression, la montée en puissance des modes actifs est une réalité dans les trois Régions, avec des points de départ différents et des rythmes différents, mais c'est une volonté commune des trois Régions.

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

M. Antoine (cdH). – J'entends avec satisfaction que le ministre est favorable à cette nationale fort capitale. Le « fort » étant bien sûr renvoi à nationale 4. Je vois que le timing évidemment est étalé. Je mesure bien que le plus facile sera Louvain-la-Neuve-Wavre.

Gembloux à Louvain-la-Neuve, Monsieur le Ministre, supposera l'intégration du vélo, mais j'imagine que vous y avez pensé dans le réaménagement du carrefour N4-N25, qui est évidemment le nœud principal. Une fois que vous avez passé ce nœud, vous avez encore le carrefour de Corbais, et puis vous roulez directement vers Gembloux.

Gembloux-Namur, cela suppose des améliorations, mais qui ne sont pas insurmontables.

Dès lors, il ne vous restera plus que – si j'ose dire – la négociation avec nos amis flamands. Je vous engage à l'ouvrir très vite pour que, une fois les accords officiels du Gouvernement flamand conclus – y associer aussi Bruxelles, parce qu'il peut y avoir un intérêt évident –, je pense que vous auriez là, au terme de cette législature, la plus belle dorsale, ou une des plus belles entre...

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – La plus belle du Brabant wallon.

M. Antoine (cdH). – Et de Namur. Vous savez combien je veux défendre Namur, je fais toujours mon maximum pour Namur. J'espère que vous en ferez de même.