

non-clients ou anonymes puisqu'ils intervenaient par un achat à bord, MOBIB basic ou via les tickets sans contact.

Les mesures de quasi-gratuité seront suivies régulièrement tant sur leur efficacité que sur leur coût – je partage tout à fait votre objectif à ce sujet – afin d'encourager le report modal et d'atteindre les objectifs de la vision FAST. Il me semble dès lors essentiel de poursuivre les investissements en matière de transports en commun afin d'en faire une alternative de premier choix face à la voiture individuelle.

**M. le Président.** – La parole est à M. Desquesnes.

**M. Desquesnes** (Les Engagés). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Vous annoncez une amélioration des chiffres pour 2023 et un retour au seuil de 2019. Malgré les moyens injectés dans l'augmentation de l'offre et dans la réduction des tarifs, le résultat reste un résultat de rattrapage de la période covid. Je ne peux que regretter ces éléments, quand bien même beaucoup de moyens ont été mis dans la réduction des tarifs.

Vous dites qu'il y a davantage d'abonnements. Cependant, ces abonnements sont-ils utilisés ? Je vais rentrer chez moi en train dans quelques minutes, mais, malheureusement, de la gare à mon domicile, il y a en principe une ligne de bus. Je ne pourrai toutefois pas l'emprunter parce qu'il n'y a plus de bus qui roulent après 19 heures. Vous devez également travailler sur l'amplitude horaire et l'amélioration de la desserte le week-end. Ce sont des points faibles du réseau de bus qui font en sorte que, malgré des prix bas et des abonnements à prix cassés, l'usage n'augmente pas à la hauteur des espérances ; les objectifs fixés ne sont pas atteints.

**QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
INFRASTRUCTURES, SUR « LE RAVEL DE  
L'AMBLÈVE »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le RAVeL de l'Amblève ».

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

**M. Dodrimont** (MR). – Monsieur le Ministre, je me permets de revenir sur ce dossier du RAVeL de l'Amblève en évoquant le plan RAVeL 2020-2024 et aussi en se rappelant les échanges que nous avons déjà eus sur la question, notamment certaines réponses que vous nous avez apportées. Vous nous demandiez de tenir

compte de l'achèvement du RAVeL de l'Ourthe de façon complète, pour évoquer ensuite celui de l'Amblève.

Aujourd'hui, on peut le dire avec succès, les tronçons qui restaient encore à perfectionner sur le RAVeL de l'Ourthe ont été réalisés. Donc, on peut considérer qu'il est pleinement opérationnel. Dès lors, j'ai aujourd'hui envie de vous questionner sur votre volonté et celle du Gouvernement de continuer à investir dans ce projet du RAVeL de l'Amblève, qui a déjà fait l'objet de plusieurs études, puisqu'il remonte à plusieurs années.

Dans vos réponses, vous évoquiez aussi – c'est important – que les budgets prévus pour ce projet de RAVeL restaient mobilisés. C'était votre réponse de l'année dernière, puisque je venais sur cette question en septembre 2022. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Je vois que d'autres projets, peut-être moins médiatisés à une certaine époque, sont aujourd'hui sur la table, comme un projet de piste cyclable pour améliorer l'accessibilité des étudiants qui rejoignent l'Université de Liège dans les installations du Sart Tilman.

On peut évidemment s'en réjouir pleinement, mais doit-on considérer aujourd'hui, puisqu'il y a émergence d'autres projets, que le RAVeL de l'Amblève est aux oubliettes et que cette législature 2019-2024 pourrait être considérée comme une législature blanche pour un projet réellement utile ? Nous le pensons, tout comme les autorités locales des communes concernées : Comblain-au-Pont, Sprimont, Aywaille.

J'aimerais donc que l'on puisse faire le point sur ce projet et, je l'espère, donner quelque espoir à celles et ceux qui croient à sa pertinence.

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

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, je n'ai pas à vous rappeler que le développement des modes actifs est une de mes priorités et que le Gouvernement, dans sa Déclaration de politique régionale, s'est engagé à mettre en place, je cite : « une stratégie de développement de l'usage du vélo comme moyen de déplacement utilitaire, de façon à doubler son usage d'ici 2024 et même le quintupler d'ici 2030. » C'est l'objectif de la stratégie FAST 2030.

C'est dans ce cadre que se situent les différents chantiers des cyclostrades que j'ai initiés, qui sont complétés par le développement des différents RAVeL, qui avaient jusqu'ici une portée plus touristique qu'utilitaire, dont parfois les deux dimensions s'additionnent de manière plus ou moins importante. Il est clair que nous visons dans un premier temps, en tout cas au niveau du département de la mobilité, vraiment

l'objectif utilitaire vu cet objectif d'augmentation de la part modale dans les déplacements quotidiens.

Mon ambition est bien de renforcer et d'accélérer le développement des itinéraires cyclables, que ce soit en ville ou en zone rurale. Mais forcément, il a bien fallu établir des priorités en fonction des budgets et des ressources disponibles. L'une des principales priorités du plan RAVeL 2020-2024, adopté par le Gouvernement wallon le 9 juillet 2020, est de finaliser les itinéraires déjà en cours, c'est à dire entamés, notamment le RAVeL de l'Ourthe, que vous avez cité, entre Liège et Durbuy, qui est aussi voisin.

Bien que cet itinéraire soit désormais continu entre Liège et Hamoir, ce qui nous réjouit tous, il reste cependant deux segments en cours d'étude, l'un entre Hamoir et Scy et l'autre entre Palogne et Bomal. Ces tronçons doivent encore être aménagés avant que l'on puisse considérer que le travail soit achevé.

Une autre priorité est le transfert modal, dont le potentiel est plus significatif près des grandes villes. Cela nous amène à discuter de la liaison cyclable que vous évoquez dans votre question, qui permettra de relier le Sart Tilman depuis le RAVeL de l'Ourthe, améliorant ainsi grandement l'accessibilité du campus pour les modes de déplacements actifs et donc un grand nombre d'utilisateurs potentiels quotidiens.

J'en viens alors à votre question sur le RAVeL de l'Amblève, qui est toujours en cours de planification. Comme je l'ai déjà expliqué, bien que l'administration ait élaboré, en collaboration avec les communes, un tracé divisé en six tronçons, une étude détaillée du projet reste à réaliser et est envisagée à partir de 2024, donc l'année qui arrive. Le budget total à la charge de la Région est substantiel puisqu'il est estimé, pour l'instant, à près de 10,5 millions d'euros.

Ce projet n'est donc pas du tout abandonné même si, comme je vous le disais, il y a un ordre de priorité dans les projets et que, par ailleurs, il reste encore un travail important sur ce projet.

Bien que le potentiel de transfert modal soit plus élevé dans les grandes villes, le plan d'action Vélos vise également à encourager l'utilisation du vélo dans les zones moins densément peuplées.

Des solutions existent et doivent être mises en œuvre en complément des transports en commun afin d'encourager les habitants à utiliser le vélo pour leurs déplacements quotidiens, que ce soit pour se rendre au travail, à l'école ou pour faire leurs courses. Je suis convaincu que les RAVeL plus touristiques peuvent également jouer un rôle dans cette perspective.

Ma volonté est donc bien de continuer à promouvoir le développement de ce RAVeL, comme de tous les autres itinéraires cyclables, même si je comprends une certaine impatience pour les riverains de cet itinéraire.

**M. le Président.** – La parole est à M. Dodrimont.

**M. Dodrimont (MR).** – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse. Je partage en tous points l'ensemble des considérations et des attendus, si je puis les qualifier ainsi, de votre propos.

Quand vous parlez d'itinéraires utilitaires qui peuvent être considérés comme des priorités, je suis tout à fait d'accord. S'il y a bien un itinéraire utilitaire que l'on peut considérer, c'est ce lien entre Comblain-au-Pont et Aywaille, voire entre Aywaille et Comblain-au-Pont, voire l'ensemble de la Région liégeoise si l'on est un tout petit peu informé sur les lieux, ce qui est évidemment votre cas.

Monsieur le Ministre, entendre toutes ces considérations me réjouit. Néanmoins, par rapport aux conclusions, laissez-moi vous dire que je reste quelque peu sur ma faim. Les réponses que vous formulez aujourd'hui sont celles que j'ai déjà entendues à plusieurs reprises et l'on n'a pas le sentiment qu'il y ait eu une volonté réelle affichée par votre administration pour prendre en main ce dossier.

Vous savez tout ce qui a été fait notamment par la communauté de communes liégeoises pour apporter une aide financière : 500 000 euros qui ont été mobilisés pour que l'on puisse participer à l'étude. Ces 500 000 euros dorment sur un compte en banque. Quand on dit que l'on va activer ce levier, les réponses qui sont données nous disent que l'administration n'a pas suffisamment de temps pour passer à une étude plus pratique et plus conventionnelle sur le sujet.

Dès lors, Monsieur le Ministre, je reste en effet vraiment sur ma faim par rapport à cette réponse et compte vraiment sur vous pour relancer l'administration sur ce projet. J'espère le voir aboutir « de notre vivant ». J'ai 59 ans, j'espère que ce RAVeL sera effectif et que je pourrai l'utiliser un jour.

**QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À  
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE  
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES  
INFRASTRUCTURES, SUR « LA LIGNE DE BUS  
ÉVASION DES TEC »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la ligne de bus Évasion des TEC ».

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

**M. Fontaine (PS).** – Monsieur le Ministre, le 8 juillet dernier, le TEC lançait une ligne de transport appelée Évasion dans la vallée de la Semois.