

La B1 est celle qui a l'échéance la plus lointaine. Les autres ont une fin de réalisation des travaux en 2024 pour la B2, 2025 pour la B3 ou 2026 pour la B4. Ces délais tiennent compte des échéances d'utilisation des différentes enveloppes disponibles.

Par ailleurs, le dossier Busway n'étant pas un partenariat public-privé comme le tram, les chantiers seront donc menés de manière plus classique.

L'OTW a bien reçu le courrier de la ville. Les remarques y figurant seront communiquées au bureau qui réalisera l'étude d'incidences environnementales afin qu'il les intègre dans son analyse. L'OTW se basera sur le rapport final de cette étude pour adapter le projet en conséquence.

Les travaux envisagés dans un premier temps concernent la ligne B2, l'actuelle ligne 48 vers le Sart Tilman. Ils ne sont pas en relation directe avec le chantier du tram. Les autres chantiers dans Liège ne débiteront pas avant la fin du chantier du tram. Cependant, il est à souligner que la nature des travaux, et dès lors leur impact sur la mobilité et la vie des Liégeois, sera sans commune mesure avec les travaux du tram.

Une attention particulière sera accordée à l'information et à la concertation avec les riverains et commerçants préalablement à la réalisation des travaux afin d'adapter le planning de ceux-ci pour générer le moins de nuisances possible.

Le tracé, tel qu'il est envisagé actuellement pour la ligne B1, est compatible tram sur 95 % de sa longueur ; les 5 % restants nécessiteraient des expropriations, non nécessaires, à ce jour, pour le Busway.

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

Mme Nikolic (MR). – Monsieur le Ministre, je vous remercie pour la précision de votre réponse, mais j'ai peut-être « loupé » une information. Combien de temps va durer l'étude d'incidences ? Je ne sais pas si vous l'avez dit, parce que cela peut potentiellement être long. Dans d'autres projets, notamment éoliens, cela prend un an. Je ne sais pas si l'on est dans les mêmes délais. Dès lors, je m'interroge quand même sur le réalisme du planning que vous avez annoncé. Je suppose que les travaux ne débiteront pas avant la fin de l'étude d'incidences. Sinon, à quoi bon faire cette étude ?

Une fois que j'aurai votre réponse par écrit sous les yeux, il faudra confronter les éléments. Il faut être attentif par rapport aux délais de l'étude d'incidences pour être sûr que le planning que vous annoncez est tenable. Vous savez que je suis toujours très attentive aux plannings que vous annoncez et surtout au fait qu'ils soient suivis d'effets.

Pour le reste, certes, on n'est pas dans la même ampleur que le projet du tram, car cela ne va pas être un

chantier continu sur 11 kilomètres à travers toute la ville. Néanmoins, cela aura des impacts importants dans une série de quartiers. Et je ne parle pas que de la ville de Liège, mais des environs aussi. Il faudra être bien attentif à ce qui sera dit et à ce qui sera demandé dans le cadre de cette étude d'incidences par les habitants, les riverains et l'ensemble des usagers de la ville de Liège.

QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LE MANQUE DE CONSIDÉRATION DES CYCLISTES DANS LA MISE EN PLACE DE LA SIGNALISATION DES CHANTIERS »

QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LE MANQUE DE CONSIDÉRATION DES CYCLISTES DANS LA MISE EN PLACE DE LA SIGNALISATION DES CHANTIERS »

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

- M. Antoine, sur « le manque de considération des cyclistes dans la mise en place de la signalisation des chantiers » ;
- M. Antoine, sur « le manque de considération des cyclistes dans la mise en place de la signalisation des chantiers ».

La parole est à M. Antoine pour poser ses questions.

M. Antoine (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je m'en tiendrai à celle que j'avais déposée auprès du ministre Henry parce que l'autre concernait les compétences, me semble-t-il, de Mme De Bue, en matière de sécurité routière. Pour des raisons que j'ignore – le mystère du greffe est toujours très important –, on les a renvoyées chez M. Henry, à mon avis, assez injustement.

Je suis ravi d'être devant vous parce que, chaque année, la mobilité douce connaît un succès toujours plus important. Malheureusement, les infrastructures routières ne suivent pas le rythme du succès rencontré pour les deux-roues, comme l'a récemment déclaré Jacques Luyckx, célèbre cycliste wallon du quotidien, qui a le bonheur d'habiter la même commune que la mienne.

Ce dernier signale un réel problème – et je crois qu'il a raison – pour les cyclistes confrontés aux chantiers sur les voies destinées aux deux-roues, et notamment l'absence d'un SUL, un sens unique limité, temporaire sur les itinéraires intégrés au RAVeL 147, au

réseau de points-nœuds du Brabant wallon ou encore à l'EuroVelo 5.

Ainsi, toujours selon Jacques Luyckx, l'itinéraire européen EuroVelo 5 a été élu « Vélo route de l'année » au salon Fiets en Wandelbeurs d'Utrecht aux Pays-Bas. Hélas, il prenait l'exemple de la Commune de Perwez, qui ne semble pas avoir compris toute l'importance d'assurer avec soin, sur son territoire, la libre circulation des cyclistes en prenant les mesures qui s'imposent en matière de signalement de chantier.

De son côté, le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens, le GRACQ, souligne également l'importance de la mise en place d'itinéraires alternatifs ou de la mise en SUL au profit des cyclistes lors de chantiers.

Comment se fait-il que les cyclistes sont parfois oubliés ? Je ne voudrais pas dire « souvent », c'est peut-être excessif, mais ils sont parfois oubliés dans le déroulement de chantiers. Prévoyez-vous de réagir afin d'installer différents dispositifs de mobilité en faveur de ces derniers dans les chantiers existants ou futurs ?

Comptez-vous vous réunir avec votre collègue, la ministre De Bue, afin d'instaurer une stratégie commune, mêlant mobilité et sécurité, associant des dispositifs de prévention, mais aussi, le cas échéant, des sanctions pour celles et ceux qui ne respecteraient pas ces règlements ?

Ne serait-il pas opportun d'adresser une circulaire aux communes pour insister sur l'importance de l'aménagement et du marquage au sol des voiries communales afin de mieux reconnaître la position centrale du vélo dans ces rues et, pour les chantiers en cours, y compris communaux, d'assurer une juste signalisation de ceux-ci afin de sécuriser les usagers cyclistes ?

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, comme vous le savez, encourager l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens est une de mes priorités. La sécurité des cyclistes dans les chantiers est importante à mes yeux.

Le sens unique limité, le SUL, permet d'ouvrir une voirie dans les deux sens de circulation pour les cyclistes, tout en maintenant un sens unique pour les autres véhicules. La mise en place de cette signalisation offre la possibilité aux cyclistes d'éviter des détours pénalisants.

La base légale de cette disposition se trouve à l'article 6 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 décembre 2020 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique. Ce texte prévoit que le réaménagement de la circulation des piétons et des cyclistes doit être conçu en ayant soin :

- d'en assurer le confort d'utilisation ;
- de réduire la longueur du parcours de déviation au minimum ;
- de l'adapter aux personnes handicapées ou malvoyantes ;
- de sécuriser le parcours par rapport à la circulation automobile et les mouvements sur le chantier.

Le site de la Sécurothèque du SPW MI, soit le site de référence de la Région wallonne en matière d'aménagement de l'espace public, détaille les différents dispositifs de marquage et de signalisation pour la mise en place d'un SUL. Il gagnerait sans doute à être plus connu et utilisé.

Je vous rejoins sur votre proposition de rappeler la réglementation et les recommandations en faveur d'une meilleure prise en compte des cyclistes, mais aussi des piétons, dans les chantiers, et je proposerai à cet effet un courrier commun avec ma collègue, Mme De Bue, ministre de la Sécurité routière, aux différents gestionnaires de voiries.

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

M. Antoine (Les Engagés). – Merci au ministre d'avoir rappelé la réglementation. Elle existe, mais elle n'est pas nécessairement appliquée et encore moins respectée. Je ne peux vraiment que me féliciter de cet échange et de l'initiative qui sera la vôtre de rappeler à tout un chacun ses obligations, et notamment celle d'aménager des SUL dans les conditions que vous avez rappelées, qui sont de nature, me semble-t-il, à protéger les cyclistes.

Je formule le vœu que, après cette circulaire, le cas échéant, sanction à l'appui, chacun soit mieux protégé à vélo et que les autorités communales s'y engagent elles aussi, comme le SPW.