

Je maintiens que c'est malgré tout une occasion manquée, mais aussi que vous n'êtes pas seul responsable en la matière. Pourquoi est-ce une occasion manquée ? L'accord de coopération doit pouvoir être vu dans un certain nombre de domaines ; je ne le conteste pas, et vous avez besoin de l'accord de vos collègues bruxellois et flamands. Par contre, dans les compensations, c'est-à-dire les aides économiques, il y a une liberté pour la Wallonie de décider seule. Si l'occasion est manquée, c'est que l'on n'a pas donné le signal suffisant. Inévitablement, le changement de modèle va intervenir, il n'y a pas d'autre solution, mais on peut, avec une politique bien ciblée, aider ceux qui, aujourd'hui, vont contribuer plus, et pas seulement les transporteurs wallons.

C'est une occasion manquée, et c'est pour cela que je demandais si l'on allait en parler au Gouvernement, mais vous n'avez astucieusement pas répondu à cela. Je peux comprendre entre les lignes pourquoi cela n'a pas suscité de réponse de votre part.

Enfin, je connais les études de la SOFICO, qui sont d'ailleurs intéressantes. Mais aujourd'hui, c'est l'étape suivante qui est importante, à savoir l'application des modèles étudiés par la SOFICO. Or, je ne les vois pas encore venir.

**QUESTION ORALE DE M. HAZÉE À M. HENRY,
MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA
MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR
« LE FUTUR RÉSEAU CYCLABLE
STRUCTURANT »**

**QUESTION ORALE DE M. HARDY À M. HENRY,
MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA
MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR
« LE DÉVELOPPEMENT DES CYCLOSTRADES
EN WALLONIE »**

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. Hazée, sur « le futur réseau cyclable structurant » ;
- M. Hardy, sur « le développement des cyclostrades en Wallonie ».

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

M. Hazée (Ecolo). – Monsieur le Ministre, à votre initiative, la Wallonie s'est dotée d'un cadre législatif structurant en matière de politique cyclable, avec une triple ambition : la possibilité pour les communes de bénéficier du financement par le biais du droit de tirage, l'établissement d'un réseau cyclable structurant et la conception d'une stratégie décennale.

Je souhaiterais vous interroger en particulier sur ce réseau cyclable structurant. Ainsi, le futur schéma

cyclable devrait remplacer le schéma directeur cyclable, devenu obsolète. Il sera composé d'un réseau express, appelé cyclostrade, d'un réseau supralocal fonctionnel et il appliquera une hiérarchisation du réseau. Il constituera selon vos mots « la véritable épine dorsale du réseau cyclable structurant et reliant les zones à haut potentiel de déplacement en offrant une alternative attractive au déplacement en voiture ».

Vous avez également annoncé que ce travail se ferait en concertation avec différents acteurs. On pense au GRACQ, au GAL, ainsi qu'aux pouvoirs locaux. Vous dévoiliez aussi dans la presse récemment les 10 cyclostrades appelées à mailler la Wallonie dans une première étape.

Pouvez-vous faire le point sur l'opérationnalisation du décret ? Qu'en est-il de la mise en place en vue d'avancer sur le futur réseau cyclable structurant ? Des concertations ont-elles eu lieu ? Le cas échéant, qu'en est-il ressorti ? Quel calendrier a été fixé ?

Quelle stratégie est mise en place en vue de procéder au travail de hiérarchisation du réseau ?

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

M. Hardy (PS). – Monsieur le Ministre, j'ai pris connaissance de votre plan de développement de 10 cyclostrades en février dernier. On peut se réjouir d'un tel développement. Au-delà du changement de paradigme nécessaire en matière de mobilité qu'il représente, cela permettra aussi à plein de Wallons de se saisir d'un mode de transport écoresponsable.

On voit que c'est nécessaire. Ainsi, le Service fédéral de la mobilité dévoilait, il y a peu, une enquête dans laquelle un constat important était posé : seuls 2,4 % des travailleurs utilisent le vélo comme moyen de transport. En Flandre, c'est dix fois plus. Il y a donc matière à améliorer nos infrastructures.

On peut se réjouir de l'annonce que vous avez faite. Toutefois, nous avons été un peu surpris quant au fait que ces cyclostrades ont comme objectif de mailler tout un réseau sur l'ensemble du territoire. Dans les projets qui ont été présentés, peu étaient présents en Hainaut ou dans le Luxembourg. Je comprends qu'il y ait une concertation avec d'autres acteurs, notamment au niveau de la mobilité locale.

Pourriez-vous faire le point, Monsieur le Ministre, sur l'ensemble de ce maillage ? S'il s'agit d'une première étape, quels seront les prochaines étapes et les autres projets, notamment dans les provinces qui, à la première lecture du projet, paraissent un peu oubliées.

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. – Messieurs les Députés, la politique cyclable a pris une nouvelle dimension sous cette législature. L'adoption du décret relatif à la politique cyclable par votre Parlement, le 23 novembre dernier, en est une illustration qui devra également permettre à cette dynamique de perdurer.

Ce décret prévoit le développement d'un réseau cyclable structurant, qui remplace effectivement le schéma directeur cyclable, et dont les cyclostrades constituent l'épine dorsale. Elles sont destinées à relier des zones à haut potentiel de déplacements, en offrant une alternative attractive à l'utilisation de la voiture.

Les liaisons fonctionnelles supralocales constituent quant à elles un réseau cyclable maillé d'itinéraires reliant des polarités urbaines ou rurales, d'équipements, de commerces, de services ou d'intermodalité.

Le concept de cyclostrade étant nouveau en Wallonie, mes services ont organisé trois journées de travail ciblées : une journée « inspiration », avec visite technique à Bruxelles et dans le Brabant flamand ; une journée d'échange de bonnes pratiques entre directions territoriales sur les projets cyclables structurants ; une journée d'ateliers thématiques autour des cyclostrades, afin d'en affiner le concept et de poser les bases d'un AGW d'application. Cette journée a rassemblé 70 personnes le 14 février dernier.

La rédaction d'un projet d'AGW est en cours. Il permettra, entre autres, d'affiner le concept en définissant l'identité visuelle et les éléments qualitatifs propres à une cyclostrade.

Afin de définir le réseau cyclable structurant, hiérarchisé et priorisé, des marchés de service vont être passés pour couvrir la Wallonie en une dizaine de lots. La concertation avec les communes et les acteurs locaux, y compris les usagers actifs, est prévue dans le cahier des charges. Un premier avis de marché pour trois lots sera lancé très prochainement. L'intention est d'avancer au rythme de trois à quatre lots par an, ce qui devrait permettre de couvrir la Wallonie dans un délai de trois ans.

Bien entendu, la définition du réseau cyclable structurant s'appuiera sur les réflexions stratégiques locales telles que développées dans le PUM de Liège, par les provinces du Brabant wallon ou de Namur, ou par les GAL. Le GAL « Jesuishesbignon.be » vient par exemple d'entamer une étude de réseau cyclable utilitaire pour son territoire.

La concrétisation par des aménagements du réseau de cyclostrades en tant que telles s'établit quant à elle à un horizon de 15 ou 20 ans en fonction des enveloppes qui y seront consacrées.

Les projets de cyclostrades diffusés dans la presse ne constituent en rien une liste exhaustive.

Ils seront complétés progressivement en fonction des études en cours ou à venir. Les projets identifiés dans l'article de presse ont pu bénéficier de dynamiques facilitant leur priorisation telles que des études de tracé préalables par la Province du Brabant wallon pour la cyclostrade de la Dyle, les suites d'un Plan urbain de mobilité pour l'agglomération de Liège, et d'une programmation transrégionale pour les cyclostrades vers Bruxelles.

Ce n'est toutefois pas exhaustif et il s'agit bien de développer le réseau sur l'ensemble du territoire.

Dans le Hainaut, le PUM de Charleroi Métropole est en cours d'élaboration. Une proposition de réseau de cyclostrades fera partie des délivrables et permettra notamment de confirmer la fonction de cyclostrade de plusieurs projets entamés sur le ring vélo de Charleroi par exemple. On en parlait encore ce matin – j'y suis allé – au niveau des aménagements routiers vers la gare.

Une étude de tracé d'une cyclostrade le long de la N90 entre Mons et Charleroi est prévue en 2023 et aurait pu s'ajouter à la liste.

Il est à noter également que le cahier des charges de l'étude stratégique dite « Busway » en cours, entre Mons, Boussu et Saint-Ghislain, vise également à offrir aux cyclistes une infrastructure la plus qualitative possible sur cette liaison. D'autres projets viendront s'ajouter progressivement en fonction de leur potentiel et de leur maturité.

Pour terminer, je signale également que concernant le réseau RAVeL, il s'intègre bien entendu dans le réseau cyclable structurant sur certains tronçons, en fonction de sa localisation. Une cyclostrade pourra ne former qu'un avec le réseau RAVeL. Lorsque ce n'est pas le cas, pratiquement l'ensemble des RAVeL seront compris dans le réseau des liaisons fonctionnelles supralocales.

Un développement du réseau cyclable structurant va ainsi pouvoir proposer des itinéraires bien plus connectés que le seul réseau RAVeL, limité par la seule disponibilité d'anciennes lignes désaffectées du chemin de fer et des halages. Vous mesurez bien que nous sommes face à un projet de plusieurs années qui se poursuivra au-delà de la législature.

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

M. Hazée (Ecolo). – Je prends acte des informations communiquées par M. le Ministre, en particulier les informations relatives aux cyclostrades, aux lois à venir et au travail en concertation avec les acteurs locaux. Plus largement, jamais la Wallonie n'aura développé une telle politique en faveur du vélo, tant au niveau des budgets, des plans, que du travail en cours.

En même temps, ce n'est que le début, parce que le potentiel est immense – en tout cas c'est ma conviction.

Peut-être un nota bene en marge de la question : à court terme, cela vaut la peine d'attirer l'attention de l'administration sur la nécessité d'aménager progressivement, au fil des réparations du réseau routier régional, les aménagements cyclables puisque, dans certaines contrées, ce n'est pas encore un réflexe naturel. Je vous remercie pour votre attention.

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

M. Hardy (PS). – Monsieur le Ministre, comme M. Hazée, je me réjouis de la dynamique et du début de cette dynamique pour instaurer un réseau structurant sur l'ensemble du territoire, pour assurer la sécurité et le confort des utilisateurs et surtout en amener plus à utiliser le vélo.

À Charleroi, l'échevin de la mobilité est extrêmement attentif et c'est important qu'il soit concerté, que ce soit par les usagers quotidiens ou par notre président d'assemblée dans la Wapi, parce qu'aujourd'hui, il faut vraiment développer le réseau sur l'ensemble du territoire.

Partant, j'ai hâte que l'on puisse avoir connaissance de la liste la plus exhaustive possible de projets.

**QUESTION ORALE DE M. MAROY À M. HENRY,
MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA
MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR
« L'ATTEINTE PAR LA WALLONIE DE
L'OBJECTIF EUROPÉEN DE BUS « ZÉRO
ÉMISSION » »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'atteinte par la Wallonie de l'objectif européen de bus « zéro émission » ».

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

M. Maroy (MR). – Monsieur le Ministre, l'Union européenne s'est fixé comme objectif d'atteindre en 2050 la neutralité sur le plan climatique, avec, comme jalon intermédiaire, de réduire ces émissions d'au moins 55 % en 2030, et ce, par rapport au niveau de 1990.

La verdurisation du secteur des transports est évidemment un point central dans l'atteinte de ces objectifs : les bus, les camions, les bus longue distance génèrent en effet plus de 6 % des émissions totales de gaz à effet de serre dans l'Union.

C'est dans ce contexte que la Commission européenne vient récemment de présenter une proposition de texte prévoyant notamment qu'à partir de 2030, tous les nouveaux bus mis en service dans les villes de l'Union soient zéro émission.

La Commission précise que les fabricants pourront recourir aux technologies de leur choix pour atteindre ces objectifs, par exemple l'électrification, les piles à hydrogène ou encore l'hydrogène. Précisons que ce texte européen doit désormais être négocié entre les États membres de l'Union et le Parlement européen. Nous sommes donc à ce stade encore à l'état de projet.

Sans attendre 2030, bon nombre de villes européennes ont déjà commencé à verdir leur flotte et l'on peut s'en réjouir.

J'en viens à présent à mes questions : quelle stratégie allez-vous ou êtes-vous en train de suivre afin d'anticiper ce tournant de 2030 ? Quelles technologies privilégiez-vous pour répondre à cet objectif européen de bus zéro émission ? L'OTW vise à acquérir d'ici 2025 environ 340 bus zéro émission. La technologie visée serait principalement électrique, à recharge nocturne, si j'en crois l'une de vos précédentes réponses. Or, dans le cadre du Plan de relance wallon, seuls des bus hybrides auraient été commandés. C'est ce que j'ai compris, mais j'avoue ne pas y voir tout à fait clair.

Les nouveaux bus qui seront déployés d'ici 2026, c'est-à-dire commandés maintenant, mais mis progressivement en service d'ici 2026, seront-ils hybrides, *full* électriques ou bien à pile à hydrogène ? J'aimerais en savoir plus.

Une analyse devrait être bouclée d'ici la fin de l'année concernant la stratégie relative aux commandes à partir de 2026, selon vos propres déclarations dans une précédente commission. Quels sont les principaux éléments de l'équation ?

Un bus électrique a une autonomie limitée, surtout pour des véhicules qui roulent un nombre de kilomètres important. Le relief particulièrement accidenté de nos régions peut également être un problème. Ciblez-vous uniquement les bus électriques comme solution en tenant compte des progrès qui sont attendus de la part des constructeurs ou bien est-ce que le champ d'investigation est à ce stade encore très large ? Quelles difficultés identifiez-vous éventuellement et comment allez-vous y remédier ?

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, la stratégie actuelle du TEC pour la période 2024-2025 repose en effet sur la mise en service d'environ 340 bus électriques, couvrant ainsi l'ensemble des quotas de « bus propres » et de « bus à émissions nulles » exigés par la directive 2019/1161.

Ces bus électriques seront systématiquement rechargés au dépôt et, si les conditions d'exploitation l'exigent, en certains terminus. Pour ce faire, les dépôts