

COMMISSION DE L'ÉNERGIE, DU CLIMAT ET DE LA MOBILITÉ

Présidence de M. Hermant, Président

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 17 heures 17 minutes.

M. le Président. – La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'examen de l'arriéré de notre commission. Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole sur celui-ci ?

Personne. Merci.

AUDITIONS

ÉTAT DE LA SITUATION DE MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'ACTION WALLONIE CYCLABLE 2030

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les auditions sur l'état de la situation de mise en œuvre du Plan d'action Wallonie cyclable 2030.

Je souhaite la bienvenue à M. Boris Nasdrovisky, Manager Mobilité active de la cellule Mobilité active du SPW MI, et M. Benoît Dupriez, Manager Réseaux cyclables de la cellule Mobilité active du SPW MI.

Désignation d'un rapporteur

M. le Président. – Nous devons désigner un rapporteur. Quelqu'un a-t-il une suggestion à faire ?

La parole est à Mme Delporte.

Mme Delporte (Ecolo). – Je propose M. Lomba comme rapporteur.

M. le Président. – À l'unanimité des membres, M. Lomba est désigné en qualité de rapporteur.

Audition de M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures

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. – Mesdames et Messieurs les Parlementaires, je vais commencer, puis je passerai la parole aux deux manageurs.

Le plan Wallonie cyclable a été adopté par le Gouvernement le 1^{er} juillet 2022 et, le 24 novembre de la même année, le décret Politique cyclable a été adopté par votre Parlement. Ce décret prévoit que le Gouvernement définisse un plan d'action Wallonie cyclable au début de chaque législature. Il prévoit également qu'un état de la situation de mise en œuvre du plan soit présenté annuellement au Parlement, d'où la proposition de cette présentation d'aujourd'hui.

L'année 2023 ayant été la première année complète de mise en œuvre, nous sommes donc aujourd'hui en compagnie des chevilles ouvrières de ce plan que sont le manager Mobilité active Boris Nasdrovisky et le manager Réseau cyclable Benoît Dupriez, pour vous présenter l'état d'avancement de ce tout jeune programme. J'en profite aussi pour signaler que ces deux manageurs ont été recrutés sous cette législature sur base d'un profil spécifique pour le déploiement de la politique cyclable et de tout ce qu'elle implique, avec également d'autres engagements, une vingtaine de personnes en tout sur l'ensemble de l'administration de la Mobilité et des Infrastructures.

Cet exercice, tout comme la disposition du décret invitant à définir un plan à chaque législature, est important pour la continuité de l'essor de la politique cyclable en Wallonie, qui en avait bien besoin. J'ai déjà eu l'occasion de dire à de nombreuses reprises devant cette assemblée, non sans une certaine fierté, que ce Gouvernement a opéré un basculement quantitatif et qualitatif en faveur de la politique active, avec un véritable changement d'échelle dans l'ambition, tant au niveau des ressources humaines que des budgets qui y sont alloués.

Ce serait inimaginable de ne pas continuer sur cette lancée, parce que nous avons encore beaucoup de travail pour avoir une Wallonie complètement favorable au vélo dans toutes ses dimensions. Il faut au contraire l'amplifier au cours des cinq prochaines années et les

suivantes certainement. Par ailleurs, malgré tous ces efforts – ce sera bien expliqué aussi dans le cadre de la présentation qui va suivre –, l'amélioration des conditions pour les usagers cyclistes est encore trop peu visible aujourd'hui.

Ces investissements inédits – ce qui est une réalité – sont seulement en train de se concrétiser sur le terrain, ce qui s'explique logiquement par le temps que prennent les études, les élaborations de projets, la concrétisation finalement des chantiers. Ce sont de vraies infrastructures, avec toutes les étapes nécessaires pour aboutir à la réalisation de ces infrastructures.

Ce qui est en train d'être mis en place – et qui va donc encore se poursuivre pendant deux ou trois ans sans même prendre en compte les décisions d'une prochaine majorité – va permettre d'opérer ce changement de mobilité dont les bénéfices sont multiples, tant au niveau environnemental, sociétal, qu'économique. Sans oublier également les effets positifs sur la santé physique et mentale de ceux qui choisissent la mobilité active. C'est vraiment gagnant sur tous les plans.

Le retour sur investissement, si l'on ne prend que cet angle de vue, ne fait aucun doute.

Je voulais simplement dire ces quelques mots d'introduction pour permettre aux deux managers, dont c'est le travail quotidien et qui ont la vision complète sur l'ensemble des actions qui sont en œuvre et sur l'état des lieux, de présenter l'état de la situation sous les différents aspects.

Audition de MM. Nasdrovisky et Dupriez, Manager Mobilité active et Manager Réseaux cyclables de la cellule Mobilité active du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI)

M. le Président. – Je ne sais pas qui souhaite prendre la parole en premier. Pourriez-vous vous présenter parce que je ne sais pas qui est l'un et qui est l'autre. Je vous en prie.

M. Nasdrovisky, Manager Mobilité active de la cellule Mobilité active du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI). – Je suis Boris Nasdrovisky, manager à la cellule Mobilité active.

M. Dupriez, Manager Réseaux cyclables de la cellule Mobilité active du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI). – Benoît Dupriez, manager Réseaux cyclables.

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

M. Nasdrovisky, Manager Mobilité active de la cellule Mobilité active du Service public de Wallonie

Mobilité et Infrastructures (SPW MI). – Bonjour à tout le monde. Merci de nous recevoir ici.

Comme le ministre l'a présenté, notre travail est de coordonner et mettre en place le plan d'action Wallonie cyclable, mais aussi le plan d'action Wallonie piétonne qui a été voté par le Gouvernement en octobre 2023. Ce plan répond à une vision que vous connaissez très bien, à savoir la vision FAST, qui vise à avoir un report modal de l'usage de la voiture individuelle vers d'autres modes de déplacements, notamment en augmentant la part de la marche, du vélo et des transports en commun.

Derrière cela, ce qu'il faut aussi voir, c'est véritablement où l'on va aller chercher ce report modal. Comme mon collègue Benoît Dupriez va vous l'expliquer, nous travaillons aussi à la mise en place d'un réseau structurant, notamment la mise en place de cyclostrades pour permettre aux usagers de se déplacer à vélo de plus loin. Notre objectif est aussi de montrer aux gens, de les convaincre d'utiliser le vélo aussi pour des trajets qui sont plus courts, pas simplement dans le cadre du déplacement domicile/travail.

Ce graphique est là pour vous montrer, si vous deviez être encore convaincus, que le potentiel est énorme. En fait, dans des déplacements même inférieurs à un kilomètre, déjà 17 % des personnes se déplacent en voiture et on est déjà au-delà des 50 %, même pour des déplacements de deux à cinq kilomètres. Promouvoir ces déplacements à pied ou à vélo, même pour de courtes distances, est donc très important et possible en Wallonie.

Comme l'a dit aussi M. le Ministre, c'est vrai que c'est un plan qui est piloté par la mobilité, mais c'est un plan gouvernemental qui a été voté par l'ensemble des ministres, avec aussi des objectifs, des missions sur d'autres aspects que la mobilité. C'est pour cela que pour nous, c'est aussi très important d'utiliser l'ensemble des leviers pour promouvoir la mobilité active, que ce soit pour la santé, pour le bien-être, l'environnement.

Rappelons aussi que, comme une étude européenne l'a mis en évidence il y a quelques années, investir pour un kilomètre de voirie coûte finalement à la société 11 centimes le kilomètre quand on le fait pour la voiture, mais cela rapporte 18 centimes quand on le fait pour le vélo et 37 centimes le kilomètre pour la marche. Parce qu'il y a tous ces effets en termes de santé, de bien-être, de qualité de l'air qui sont sous-jacents.

Le plan d'action Wallonie cyclable, de manière concrète, et aussi son petit frère, le plan d'action Wallonie piétonne, ont été divisés en quatre volets. Ces volets sont un peu nos objectifs. L'objectif est de faire une montée en compétence et de nous donner les outils pour développer la politique cyclable. C'est le volet 1.

Le volet 2 consiste à nous doter d'une infrastructure et d'un réseau qui vont nous permettre de circuler de

manière agréable, en sécurité et directement à vélo. Les services, c'est se donner tous les outils qui vont permettre de circuler de manière agréable. Je reviendrai sur les exemples. Relativement à la communication et la sensibilisation, il s'agit de faire parler et de convaincre les gens par rapport à cette politique cyclable.

Par rapport à la gouvernance, voici quelques exemples. Je fais un petit retour en arrière. Je vous ai montré quatre volets qui sont les objectifs vers lesquels on veut aller. Derrière cela, il y a 17 mesures réparties en près de 90 actions ; c'est le chemin que l'on va suivre pour mener à ces projets.

Par rapport à tout ce qui est la gouvernance, nous avons mis en place une *task force* gouvernementale, qui reprend l'ensemble des administrations, des différents cabinets, des partenaires externes, dans laquelle on discute de ce plan. On en est au début, on essaie de trouver la bonne manière de fonctionner pour faire en sorte que les autres partenaires, qui n'ont peut-être pas la politique cyclable directement dans leurs attributions, ou de manière indirecte, puissent prendre en charge ce travail.

On a aussi toute la montée en compétence. Il faut former les gens pour développer une politique cyclable. On l'aborde via des formations que vous connaissez peut-être, les conseillers en mobilité, les formations EMSR destinées aux enseignants, les formations « Mobility Manager » destinées aux entreprises.

On est aussi au niveau du bilan. En 2023, nous avons créé une nouvelle formation, celle de manager cyclable, qui vise à former durant cinq jours, dès 2024, une cinquantaine d'agents communaux, pour travailler à la politique cyclable. L'objectif est de répondre aussi à une difficulté des communes pour pouvoir faire le suivi des PIMACI, pouvoir implémenter ces formations.

En outre, au niveau de la gouvernance sur laquelle on travaille, il y a tout l'aspect réglementaire. On y travaille aux différents niveaux institutionnels. Bien entendu, la Région wallonne est impliquée dans l'évolution du Code de la voie publique pour prendre, de manière plus importante, les modes actifs, mais aussi des modifications dans les règlements qui nous concernent – par exemple, le décret Cyclopartage sur lequel vous avez travaillé –, des modifications aussi sur tout ce qui a trait aux normes de stationnement, par exemple dans le cadre des nouvelles constructions d'immeubles. Plutôt vers le Fédéral, il en va aussi des évolutions du Code de la voie publique pour faciliter la cyclologistique.

Une chose sur laquelle vous avez été amenés à discuter et qui a été votée par le Parlement, c'est le décret relatif à la politique cyclable, qui est un décret très important. Comme on l'a dit, cela donne un cadre légal.

La Région wallonne, l'administration, le politique ont compris l'appel des communes. On est donc passé d'une forme d'appel à projets à un droit de tirage qui permet donc à l'ensemble des communes wallonnes de bénéficier de financements pour développer leur politique piétonne, cyclable et l'intermodalité.

Il s'agit aussi de reconnaître le principe STOP dans le cadre des projets subsidiés. Ce principe STOP vient d'un acronyme flamand et veut, quand on retravaille l'espace public, que l'on réfléchisse d'abord aux besoins des piétons, puis des cyclistes, puis des transports en commun et des voitures. Ce n'est pas du tout une politique contre la voiture, mais elle change la manière de penser ; on réfléchit d'abord aux usagers les plus vulnérables pour favoriser leurs déplacements.

Toujours dans le volet « Gouvernance », il est question de s'assurer aussi du monitoring. En effet, on parle de développer une politique cyclable, une politique piétonne. Il faut savoir d'où l'on vient, vers où l'on va, puis aussi mesurer l'impact des actions.

Cette présentation au Parlement fait partie notamment de ce monitoring. L'objectif est aussi de fournir un document plus complet qui détaille bien les actions et ce qui a pu être mis en place chaque année. C'est aussi réaliser, via un monitoring des infrastructures cyclables, car on a une méconnaissance des lieux où sont les infrastructures cyclables. Nous sommes en train de travailler à un portail d'encodage des infrastructures, qu'elles soient sur voiries communales ou voiries régionales. Ce sera aussi un outil très utile pour les communes. Ainsi, elles pourront également encoder et voir où il y a des cheminements manquants.

Une autre partie du travail – c'est toujours un projet fait en 2023 – est d'avoir un aspect qualificatif, c'est-à-dire de meilleures études. En 2023, l'IWEPS a été mandaté pour réaliser une étude sur le genre et sur la mobilité active. Le rapport sera présenté prochainement pour aller vers des recommandations visant à favoriser la marche et l'usage du vélo vers d'autres publics. On est vraiment sur la question du genre et de la mobilité inclusive.

En 2023, nous avons aussi lancé un marché d'observatoire des modes actifs, qui aura pour rôle de récolter des données et de les interpréter pour faciliter l'évolution de la mobilité active en Wallonie. Ce sera aussi alimenté par un autre marché qui a été conclu en 2023, à savoir un marché d'achat de compteurs, qui vont être répartis sur le territoire wallon et qui vont venir renforcer les compteurs déjà existants, en nous offrant des chiffres en temps réel de la pratique du vélo et de la marche.

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

M. Dupriez, Manager Réseaux cyclables de la cellule Mobilité active du Service public de Wallonie

Mobilité et Infrastructures (SPW MI). – Bonjour à tous. Le deuxième volet du plan concerne l'infrastructure nécessaire pour circuler à vélo ou pour stationner. Encore une fois, le décret Politique cyclable qui est passé entre vos mains prévoit une typologie de réseau cyclable à vocation utilitaire, dont la définition doit être menée en concertation avec les acteurs locaux, en particulier les communes et les usagers cyclistes utilitaires. C'est d'ailleurs ce qui est en cours dans pas moins de quatre zones sur les dix que l'on a déterminées en Wallonie. Des ateliers avec ces acteurs locaux ont démarré. Il y en a eu un encore ce matin dans l'arrondissement de Verviers. Les six zones restantes feront l'objet d'études de marché qui seront lancées cette année et en 2025.

Afin de mettre en œuvre ce réseau cyclable utilitaire, les outils d'investissement sont nécessaires. Un appel à projets « Wallonie cyclable » a été lancé en 2020 à destination des 116 communes candidates. Depuis 2022, l'ensemble des communes bénéficie d'un droit de tirage PIMACI destiné à investir dans les modes actifs et l'intermodalité. Ce droit de tirage est inscrit dans ce décret de 2022. Il permet désormais aux communes de planifier leurs projets dans le temps.

On peut parler du PIMPT, qui a apporté un financement important aux modes actifs dans son annexe 3. Ce sont des moyens additionnels au plan d'investissement classique.

On peut également évoquer le Plan de relance wallon et le Plan national de relance et de résilience qui permettent d'accélérer la mise en œuvre de cyclostrades, qui sont des projets assez qualitatifs. Les bases de données cartographiques régionales, qui sont imparfaites, mais qui sont tout de même la meilleure base de travail aujourd'hui, comptabilisaient, à la fin 2023, 1 502 kilomètres de RAVeL, 2 248 kilomètres de piste cyclable le long de voiries régionales et 68 kilomètres d'aménagements cyclables de type mixte : bandes cyclables suggérées, couloirs « bus + vélo », et cetera.

Si l'on comptabilise l'ensemble de ce que l'on peut appeler les « actifs cyclables régionaux », ils représentent un linéaire total de 3 818 kilomètres tout compris. On peut dire aussi que l'équivalent d'un peu plus de 18 % du réseau routier régional est équipé d'une piste cyclable dans chaque sens de circulation.

Si l'on regarde dans le passé, en 2019, le réseau RAVeL comptait 58 kilomètres de moins. Les pistes cyclables le long des voiries régionales comptaient 2 088 kilomètres. Sur cette base, on peut considérer que le réseau cyclable s'est accru de plus de 300 kilomètres au total entre 2019 et 2023.

J'espère que c'est suffisamment lisible sur cette carte, mais pour la période allant de 2020 à 2023, la localisation des extensions du réseau cyclable sur les

voiries régionales est indiquée en rouge. Les rénovations et les réhabilitations opérées sont quant à elles en orange. Comme l'a rappelé M. le Ministre, il faut un certain temps entre la programmation d'un aménagement cyclable, sa réalisation sur le terrain – de deux à cinq ans bien souvent – et, enfin, sa comptabilisation dans les bases de données régionales.

Sur cette carte, vous pouvez apercevoir tous les projets qui ont fait l'objet d'un engagement budgétaire dans la période 2020-2023 et qui :

- sont terminés ;
- sont en travaux, pour la majorité d'entre eux ;
- vont démarrer sous peu et sont donc dans le *pipe*.

Vous voyez ici, sur la figure de gauche, les engagements budgétaires des enveloppes spécifiquement dédiées aux aménagements cyclables. Après une période de temps nécessaire pour assembler les équipes et faire mûrir les projets, les moyens disponibles spécifiquement pour les modes actifs ont pu être totalement exploités en 2022 et 2023. On peut parler de montée en puissance progressive. On voit, à droite, à quoi ont servi ces engagements budgétaires. Vous voyez apparaître :

- en bleu, les premières cyclostrades ;
- en vert, les projets de RAVeL ;
- en gris, les investissements sur voiries régionales.

Sur cette carte, vous pouvez voir en rouge les projets sur lesquels nos chefs de projets travaillent actuellement pour des engagements en 2024 – il s'agit, grosso modo, d'une moitié d'entre eux – ou en 2025 pour les projets qui ne pourront pas être engagés cette année. Vous voyez également en violet les projets engagés de 2020 à 2023.

Je l'ai déjà évoqué, une nouveauté apparue durant cette période est l'arrivée des cyclostrades. Vous voyez ici les images de la première cyclostrade de Wallonie inaugurée à La Hulpe l'année passée. La cyclostrade est l'épine dorsale du réseau cyclable supralocal.

On voit que, suite à cette première cyclostrade, toute une série d'autres projets sont actuellement soit en chantier – c'est le cas entre Wavre et Louvain-la-Neuve –, soit à l'étude. Le réseau va s'étoffer progressivement. Ce que vous voyez ici en bleu, ce sont les tronçons de cyclostrades qui sont sur le métier et qui vont aboutir très prochainement. Ils vont être engagés en 2024, si ce n'est pas encore le cas.

Cette dernière figure concernant l'infrastructure montre que 2024 verra se concrétiser un nombre important de projets, parce qu'ils sont arrivés à un certain niveau de maturité. Si tout se passe comme prévu, les moyens mis à disposition par le Plan de relance wallon et le PNRR pourront être épuisés cette année dans ces projets de cyclostrades. L'enveloppe SOFICO pour les modes actifs devrait être exploitée davantage que les années précédentes ; elle a été assez

peu utilisée pour différentes raisons. Cela permettra d'atteindre un environnement budgétaire jamais atteint pour l'infrastructure cyclable, en faveur de projets qui verront le jour sur le terrain essentiellement en 2025, et 2026 pour les plus gros projets.

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

M. Nasdrovisky, Manager Mobilité active de la cellule Mobilité active du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI). – J'aimerais rappeler que, pour accompagner les communes et nos chefs de projets, nous travaillons aussi sur la sécurothèque qui vise à implanter le bon aménagement au bon endroit. Des formations sont aussi réalisées pour nos agents du SPW afin de travailler sur nos voiries et accompagner les communes.

Toujours du côté des infrastructures, il y a aussi la nécessité du bon stationnement. En 2023, différents projets ont été lancés. Tout d'abord, un projet a été lancé permettant aux hôpitaux, hautes écoles et universités de bénéficier d'un financement pour installer des places de stationnement. Au total, 116 sites pour une quarantaine d'institutions ont pu bénéficier de ce financement. Ensuite, nous avons lancé un marché pour accompagner les écoles primaires et secondaires afin de définir le bon stationnement au bon endroit. J'insiste sur cet accompagnement, parce que l'on s'est rendu compte que les écoles étaient un peu submergées. L'accompagnement a permis de préciser la quantité et le type de stationnement ainsi que d'aiguiller les écoles vers le dossier administratif à mettre en place. Là, un opérateur est en train de les accompagner. J'aimerais également rappeler que, via les subventions PIWACY et PIMACI, les communes peuvent mettre en place du stationnement sur la voirie publique.

Après ce volet « Gouvernance et infrastructures » vient le volet « Services », qui est très important. Si beaucoup de cyclistes convaincus n'attendent que de voir les infrastructures se développer, beaucoup de cyclistes n'osent pas pratiquer le vélo. Ils sortent peut-être de chez eux débordant de motivation, ils font une crevasse et, finalement, ils ne trouvent pas de vélociste à proximité et ne savent pas comment réparer un vélo. Après cinq minutes d'usage, ce vélo va ainsi se retrouver dans le garage.

Une des mesures, par exemple, ce n'est pas de subventionner le stationnement pour vélos, mais bien d'aider tout ce qui relève de la mécanique vélo. Dans ce cadre – et j'en ai parlé tout à l'heure en disant que c'est un plan gouvernemental –, il y a un soutien du SPW ARNE aussi pour favoriser le reconditionnement de vélos et l'aide à la réparation, notamment en soutenant des *repair cafés*, des points de mécanique, mais aussi des projets de cohésion sociale pour aider les gens à apprendre les bons gestes, à mieux entretenir leur vélo, à effectuer les petites réparations.

Nous sommes aussi attentifs à ne pas tout focaliser sur les grandes villes. C'est pour cela que, dans l'image du milieu, vous voyez une camionnette. C'est un projet pilote qui a été fait dans l'Entre-Sambre-et-Meuse avec l'ASBL Mobil'Actifs, qui se déplace dans les villages pour proposer des formations en mécanique propre au vélo ainsi que pour montrer les différents types de vélos qui peuvent être utilisés.

Par rapport à cela, la question du *testing* est une mesure qui a été peu développée à ce jour et sur laquelle on est en retard. Elle est néanmoins très importante. Acheter un vélo représente un budget non négligeable, surtout si l'on s'oriente vers un vélo à assistance électrique ou un vélo cargo. Il est important de pouvoir montrer l'utilité de tel ou tel autre vélo. Au début de cette année, nous avons eu une rencontre avec une trentaine de vélocistes pour un peu réfléchir sur les actions qui pourraient être développées dans le futur pour renforcer cette démarche.

Toujours concernant les services, il y a tout ce qui relève de la formation et de la reformation par rapport à la pratique du vélo. À la suite de la crise du covid-19, nous avons eu une augmentation – on ne peut que s'en réjouir – des pratiquants du vélo, avec tout ce que cela a généré : certains conflits d'usage, que ce soit entre cyclistes et automobilistes ou entre piétons et cyclistes. Nous y sommes très attentifs et nous y travaillons avec les associations.

On va vers un renfort de ces formations, avec pour objectif de pouvoir offrir à l'ensemble des communes wallonnes le brevet du cycliste.

Les primes à destination des citoyens, des employeurs et, depuis peu, pour développer la cyclologistique, voilà une mesure qui a permis à un grand nombre de citoyens et d'entreprises d'acquérir des vélos. Là aussi, un rapport beaucoup plus complet sera transmis dans les semaines qui viennent, mais nous avons réalisé une enquête sur ce sujet qui démontre quand même l'effet positif de cette mesure par rapport à la pratique du vélo.

Un projet qui a été travaillé de manière très importante durant les précédentes années et en 2023 est le projet My Bike. Il sera lancé officiellement au mois d'avril. Ce projet ne se limite pas simplement à un autocollant ; il y a derrière tout un système de banque de données, de lutte contre le vol de vélo. Ce projet a été mené en coopération avec les deux autres Régions et l'État fédéral.

La dernière partie de ce volet « Services » concerne tout le développement de la cyclologistique. On vous a beaucoup parlé de déplacements des personnes, mais il y a toute la question du déplacement des marchandises. Dans les mesures de 2023, il y a l'élargissement de l'octroi des primes à l'achat de vélos servant à la cyclologistique. Il y a aussi une *CeMathèque*, une revue

propre à la Région wallonne, qui est sortie sur cette thématique pour conseiller, donner tous les points clés aux communes. Le travail a été effectué en 2023 et la parution a eu lieu en 2024.

Le quatrième et dernier volet de ce plan est aussi très important puisque, comme je le disais tout à l'heure, les cyclistes convaincus n'attendent que cela pour utiliser de nouvelles infrastructures, mais nous devons aussi travailler à sensibiliser et à convaincre ceux qui ne sont pas convaincus, ceux qui ne connaissent pas non plus tous les services et tout ce qui est mis en place en Région wallonne.

C'est là un travail très important. Cela se fait via des publications comme les sémaphores, plutôt destinées aux techniciens. Cela se fait aussi via des formations, comme des guides, comme *le Vélobus*, à destination des associations de parents, des écoles. Également via des programmes de sensibilisation et de communication. Il y a là un marché qui a été réalisé en 2023 et qui est en train de se mettre en route maintenant, c'est un projet de communication. Vous verrez les résultats dans les prochaines semaines ou mois, avec des campagnes de communication sur tous les bienfaits de la politique cyclable.

Comme je le disais tout à l'heure, on est sur un plan gouvernemental, donc nous souhaitons aussi utiliser les autres leviers de la politique cyclable, notamment tous les bienfaits que représente la mobilité active en termes de santé, donc des campagnes dans ce sens ; sur tout ce qui est aussi le reconditionnement des vélos, de la qualité de l'air, et cetera. Ce sont là aussi tous des projets à concrétiser en 2024.

Renforcer aussi la présence du vélo, des moments où l'on peut rencontrer différents partenaires. L'année dernière s'est tenu pour la deuxième fois un colloque lié à cette thématique « piétons et cyclistes », à la Bourse de Namur. Il y a deux ans, la Semaine de la mobilité avait eu comme thématique le vélo.

Comme on le disait aussi, on est sur une dynamique et l'objectif est de continuer sur cette lancée.

Le plan Wallonie cyclable est un plan assez jeune, puisque voté en 2022 ; 2023 fut sa première année. Nous avons toute une série d'autres marchés, d'autres chantiers, d'autres formations à mettre en place et aussi des actions liées au plan Piéton, puisque maintenant les deux plans sont lancés. Pour un grand nombre d'actions, on est aussi sur des actions qui concernent tant le piéton que le vélo.

En conclusion, je rappelle que ce plan d'action est divisé en quatre volets. Avec ce plan d'action, on sait véritablement vers où l'on doit aller. Ce sont 90 actions réparties en 19 mesures qui nous montrent les chemins. Quand on regarde ce que demande la société civile, comme l'a demandé par exemple le GRACQ dans son mémorandum, eux présentent l'objectif autrement. Si

l'on se réfère véritablement aux différentes actions du plan, nous sommes convaincus que ce plan reprend les différents chemins permettant aussi de répondre à ce que la société civile nous demande pour développer la pratique du vélo en Wallonie. Un grand merci à vous.

Échange de vues

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

M. Schonbrodt (PTB). – C'est effectivement une présentation très riche, donc intéressante, je vous en remercie. En plus, cela ne doit pas spécialement être facile, puisque vous devez travailler dans le cadre des infrastructures routières wallonnes et l'état dans lequel elles sont.

Vous avez aussi présenté votre stratégie STOP qui consiste à d'abord penser les choses sur la mobilité plus douce, piétonne, cycliste, en commun, puis seulement la voiture, en disant que ce n'est pas une politique contre la voiture. Je sais qu'elle est parfois fort ressentie comme cela. J'imagine bien que cela ne doit pas être évident.

D'autre part, je peux témoigner, pour l'avoir fait personnellement, que se remettre au vélo depuis la crise de l'énergie est une façon intéressante dans les conditions concrètes dans lesquelles on est. Je constate que beaucoup de personnes s'y mettent et qu'il y a toute une série de difficultés concrètes. Vous parliez de l'achat de vélo, je pense que c'est bien de mettre des solutions alternatives en place.

Ceci étant, vous parliez du GRACQ. C'est un peu l'agenda qui fait les choses ainsi : il y a quatre jours sortait le nouveau baromètre du GRACQ, dont le titre était : « Baromètre cyclable wallon 2023, des résultats encore plus mitigés qu'en 2021 ». J'entends bien, dans votre présentation, Monsieur le Ministre, qu'il y a beaucoup d'ambition et des choses qui ne se sont pas encore concrétisées, mais vous disiez aussi qu'un basculement avait été fait d'un point de vue qualitatif et quantitatif.

On a affaire ici à des experts de la chose, vraiment les praticiens du quotidien, le groupement des cyclistes. Ils ont tout de même trouvé un peu plus de 11 000 personnes qui ont pris le temps de répondre à cette enquête. C'est parce qu'ils estiment effectivement que c'est quelque chose d'important et que ce sont des connaisseurs de cette pratique.

Je note cependant que, sur les 86 communes prises en compte – eux mélangent les infrastructures régionales et communales, c'est une analyse que l'on pourra peut-être faire un peu plus finement par la suite –, il y en a quand même huit qui ont eu la cote moyenne donnée par le GRACQ sur la qualité des infrastructures vélo, huit pour lesquelles cela s'est amélioré. Il y en a

donc 69, donc 80 %, pour lesquelles cela s'est détérioré, dont la ville où nous sommes, Namur, et votre ville, Liège. Je vais reprendre la conclusion qu'ils donnent : « C'est un grand désenchantement qui s'exprime par rapport au peu de progrès des politiques cyclables à l'échelle locale. »

Quand on regarde les cinq raisons principales du frein à la pratique du vélo, pour l'une d'entre elles, les gens estiment qu'ils habitent où qu'ils étudient trop loin par rapport à leur lieu de résidence. D'ailleurs, dans ce que vous mettez en place, vous pouvez aussi indiquer que ce sont parfois des impressions que l'on a et que des pratiques peuvent permettre de couvrir de longues distances ; en tout cas des gens le vivent. Toutes les autres raisons font référence à la sécurité routière, à l'état des routes telles qu'elles sont aujourd'hui.

Je les cite à nouveau : « Des aménagements cyclables efficaces et confortables ainsi qu'une vraie politique de sécurité routière tardent à se mettre en place un peu partout. En outre, la plupart des communes semblent toujours accorder très peu d'écoute aux besoins des cyclistes, alors qu'une bonne politique vélo nécessite une réelle volonté et attention de politique locale. » Je me rappelle que, dans ma ville, à un moment donné, ils avaient voulu faire une enquête sur les pratiques des cyclistes. En même temps, le GRACQ faisait un baromètre qui disait : « Le premier problème, c'est l'état des routes. » Dans l'enquête faite par la commune, jamais l'état des routes ne sortait comme une option. Après, on demandait aux gens comment faire pour convaincre les jeunes de plus pratiquer le vélo.

On se retrouve dans cette situation où les gens disaient : « Actuellement, on ne peut pas faire du vélo parce qu'il y a un problème de sécurité. Donc je n'ai pas envie d'inciter mon enfant à faire plus de vélo aujourd'hui, dans les conditions dans lesquelles on peut pratiquer le vélo parce qu'il y a ce problème d'infrastructures ». Cela tournait un peu en rond.

Je constate que la cote donnée aujourd'hui aux infrastructures en Wallonie est 2,6, ce qui correspond à un niveau F du GRACQ « climat défavorable ». C'est une cote sur cinq. En 2021, avec 2,8, on était encore dans la catégorie « plutôt défavorable ». On voit une dégradation dans ce qui ressort de la pratique des cyclistes. Seuls 5 % des cyclistes trouvent « bonnes ou très bonnes » leurs conditions locales de circulation à vélo, et 17 % « acceptables ». Il y a tout de même des gens qui ont un point de vue positif et une pratique positive.

Je les cite encore : « Ce diagnostic global est très sévère et montre que la Wallonie est encore loin d'être une terre idéale pour les déplacements à vélo, car 78 % des cyclistes jugent leur environnement cyclable médiocre, voire très mauvais » ponctue le GRACQ.

Je vous proposais, Monsieur le Ministre, d'intégrer l'interpellation que j'avais prévue sur la cyclostrade de la Vesdrienne, parce que je pense que c'est un peu un cas concret pour discuter de cela. On voit qu'il y a des problèmes de dialogue et d'apaisement des relations entre les voitures, les vélos, mais aussi des questions très concrètes en termes d'infrastructures.

Vous parliez de convaincre. Je vois qu'une partie de la population estime que l'on ne veut pas la convaincre, mais que l'on veut lui imposer des choses. Il y a quelque temps, j'étais venu sur la question de la Vesdrienne en vous disant : « Il y a un problème avec l'enquête publique, il y a des retours sur le fait que les documents sont extrêmement lourds, extrêmement compliqués à étudier. Ne pourrait-on pas les faciliter ? Ne pourrait-on pas avoir des présentations et des discussions publiques ? » Vous aviez dit « oui, mais dans le cadre de l'enquête publique... ». L'enquête publique aujourd'hui est terminée, finie. Il n'y a eu aucune intervention publique supplémentaire par rapport à ce qui avait été fait avant. Il y a eu beaucoup de consultations internes entre les différents éléments de votre administration publique et avec le GRACQ. Au niveau du public, sauf deux petites exceptions locales, aucune consultation n'a été menée.

La consultation est tellement absente qu'aujourd'hui, alors que l'enquête est clôturée, des comités de quartier se sont mis ensemble pour interpellier eux-mêmes les politiques locaux et leur dire : « venez parce que l'on a un problème, on ne comprend pas les documents, on a besoin d'information. On entend des choses, on a des cartes, mais on ne comprend pas bien ce qui se passe ». Cela a été dit lors d'une réunion le 16 mars dernier.

L'autre message que ces comités ont voulu faire passer s'est matérialisé sous forme d'une pétition qui a récolté plusieurs centaines de signatures. Je pense qu'elle reviendra dans ce Parlement un jour. Ce message ne demande pas « pas de Vesdrienne », parce que toute personne qui pratique du vélo a envie d'avoir de meilleures infrastructures qui soient sécurisées ; c'est indispensable. Ils demandent toutefois un tout autre aménagement. Les autorités publiques locales qui étaient présentes se sont engagées face aux comités de quartier à mener de nouvelles consultations et porter la voix des citoyens dans leurs propres avis à vous remettre.

Je me demande toutefois si c'est encore possible à ce stade. J'aurais voulu savoir s'il y a encore aujourd'hui des aménagements massifs assez radicaux sur le parcours qui sont possibles et non simplement des déplacements de solutions alternatives pour du parking. Aujourd'hui, y a-t-il eu des moyens affectés à l'étude d'alternatives telles que proposées par les citoyens ? Il s'agit par exemple de passer sur les collecteurs et d'autres aménagements du genre, pour que le tracé soit

beaucoup plus dans la rivière et donc beaucoup plus éloigné de la circulation.

On arrive aux deux problèmes que je voyais. Le premier est celui du dialogue. Les gens ne se sentent pas entendus. Techniquement, ils ne l'ont pas été. Le second recouvre la question de la sécurité routière, qui est pointée ici de façon générale par le GRACQ. Il l'était déjà dans le cadre de cette commune. On se retrouve avec une piste cyclable qui existait déjà, mais qui est très dégradée et que plus personne n'utilise le long d'une nationale où il y a des usagers – y compris des poids lourds – qui sont en infraction de vitesse permanente. On veut nous faire passer là-dessus une cyclostrade protégée à certains endroits juste par un petit briquaillon. Il n'y a pas d'adhésion sur cette question.

Dans mon interpellation, j'avais plein de questions précises. Ce sont des exemples plus qu'une autre chose. Si j'ai des réponses, tant mieux, mais c'était juste pour montrer à quel point il y avait beaucoup de questions qui se posaient et qui étaient restées en suspens. Je suis obligé de constater, aujourd'hui, que 107 personnes sont venues consulter les documents et que 88 personnes ont remis des avis écrits sur ce qui s'est passé. On est loin d'avoir fini. Après cela, vous avez encore des sollicitations pour dire « non, on a besoin d'information » et « non, on veut des changements plus importants ».

J'entends que vous avez une administration qui a l'air enthousiaste, motivée, qui a les armes qu'elle a et qui veut convaincre. J'ai bien entendu qu'elle venait avec une stratégie FAST avec un « S » comme « santé », mais aussi comme « sécurité » dans des infrastructures qui sont aujourd'hui très compliquées et comprenant des perspectives qui n'ont pas l'air d'avoir toujours beaucoup d'adhésion sur certains projets, comme spécifiquement celui de la Vesdrienne.

Monsieur le Ministre, je vais être super attentif à votre réponse, même si j'ai malheureusement un conseil communal ce soir. Si je ne suis pas là pour vous écouter, ne vous trompez pas, je vous écouterai quand même à distance, parce que je suis parfaitement intéressé par votre réponse.

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

M. Lomba (PS). – J'ai aussi un conseil communal tout à l'heure. Je n'irai pas à celui-ci, je vais plutôt écouter les réponses de M. le Ministre. Je n'avais pas prévu non plus d'intégrer des interpellations particulières sur mon territoire. Je n'avais donc pas prévu de parler de la nationale de la vallée du Hoyoux. On a aussi le même genre et le même type de problème de coexistence entre le charroi qui est parfois un peu excessif et les cyclistes. On sait bien que c'est quelque chose qui reste compliqué. Encore faut-il mettre de

temps en temps les mains dans le cambouis pour faire avancer le schmilblick.

Je voudrais remercier encore les différents intervenants pour la richesse de la présentation. On apprend beaucoup de choses et c'est très intéressant de voir que l'on avance. C'est une avancée que l'on partage également. On a déjà dit à maintes reprises que le choix du vélo comme mode de déplacement au quotidien s'avère extrêmement efficace, à la fois sur le plan de la mobilité au quotidien, au niveau économique, au niveau santé et au niveau environnemental. Ceci étant, des efforts considérables restent à fournir pour modifier durablement les comportements. Il importe donc aux autorités, quelles qu'elles soient – régionales, communales ou même provinciales – de faire des choix afin d'encourager la pratique du vélo.

La mise en place de ce plan Wallonie cyclable 2030 s'inscrit dans une volonté de la majorité de miser sur le vélo pour diminuer les émissions de CO₂ et de proposer le vélo comme mode de déplacement alternatif efficace et sûr.

Par ailleurs, le développement d'infrastructures cyclables de qualité est également un atout touristique pour notre Région. On en a peu parlé ici puisqu'on est plus sur l'aspect technique, mais c'est aussi un atout et l'on sait combien le tourisme est important pour notre économie.

Les différents objectifs sont repris dans le plan Wallonie cyclable, avec un tableau de bord assez précis qui permet de jauger les avancées du ministre et de son administration en la matière. Il n'en va pas autrement de l'audition de ce jour, puisque cela nous permet d'avoir des détails sur la manière dont les choses se passent. D'aucuns verront effectivement le verre à moitié vide. On pourrait alors voir aussi le verre à moitié plein. Tout cela est une question de nuance, d'interprétation et de vision des choses. Au moins, on voit que les choses avancent, peut-être pas assez rapidement, mais il faut déjà se satisfaire de ce qui est fait.

Comme expliqué, certaines actions doivent être poursuivies, renforcées. On pense aux primes à l'achat des vélos. Par rapport aux primes, j'ai toujours une certaine perplexité parce que je pense que les primes ne sont pas toujours efficaces. Parfois, on ne fait que de l'opportunité, car la personne aurait de toute façon acheté un vélo. J'ai toujours du mal à imaginer que ce sont peut-être ceux qui avaient déjà culturellement ou économiquement eu l'envie d'acheter un vélo électrique qui ont cette prime. Peut-être faudrait-il la réorienter davantage vers des publics plus fragiles, moins favorisés. C'est plus facile à dire qu'à faire, mais c'est une vraie question que je me pose dans l'utilisation des moyens de la Région.

De manière plus générale, j'aimerais savoir s'il y a des freins plus ou moins importants, légitimes ou pas,

qui ont été rencontrés dans la mise en œuvre des différentes mesures. Je viens d'une zone rurale. Clairement, à un moment donné, je me dis que les différentes mesures qui ont été présentées sont parfois valables en milieu urbain et pas en zone rurale. Une différence peut-elle être faite ? Peut-on, à un moment donné, avoir vraiment une approche différenciée ? Il est clair que, dans ma commune, on n'utilisera pas le vélo pour se rendre à la gare, qui se situe tout de même à un certain nombre de kilomètres, de la même manière qu'en ville. Ce sont des choses qui doivent être prises en compte pour pouvoir couvrir l'ensemble du territoire.

On a parlé du PIMACI, donc on parle des différentes communes qui ont des moyens financiers. Encore faut-il qu'elles aient les ressources humaines pour arriver à monter des dossiers. Dans ma commune – d'ailleurs, elle était blanche sur la carte et il y en a beaucoup qui sont malheureusement encore blanches –, il n'y a pas eu de capacité humaine de rentrer le plan pour un tas de raisons : l'absence d'un agent, et cetera. Cela va vite dans une commune de 5 000 habitants.

Je plaide aussi pour un changement de paradigme sur la manière dont la Région peut s'adresser aux communes à certains moments. On gagnerait à avoir des agents de la Région qui peuvent venir aider les services communaux à monter les dossiers parce que l'on est parfois complètement dépassés par les 20 000 dossiers que l'on peut rentrer. On connaît la multiplication des financements.

Une autre remarque : par rapport à une carte que j'ai pu voir, les pistes cyclables sur les routes régionales sont tout de même fort concentrées sur le Hainaut et le Brabant. Je ne vais pas faire du sous-régionalisme de bas étage, mais j'ai vraiment l'impression que, sur les cartes, on était fort développé sur le côté ouest et moins sur le côté est. Est-ce une réalité de relief, tout simplement ? C'est peut-être plus facile là où les zones sont plus plates. Ou est-ce tout simplement une politique différenciée des différents services du SPW MI ? Ou peut-être qu'historiquement il y avait des gens plus convaincus notamment pour les pistes cyclables sur les routes régionales et qui ont, déjà depuis un certain temps, initié des mises en place de pistes cyclables, alors que c'est peut-être moins le cas chez certains autres services. Je n'en sais rien. C'est une question que je me pose.

Par ailleurs, estimez-vous que la trajectoire actuelle est favorable pour que nous atteignons les objectifs qui ont été fixés, donc de faire passer la part modale du vélo de 1 % à 5 % en 2030 ? Ou est-ce encore trop tôt pour le dire, puisqu'on a bien compris que c'était tout de même assez frais ? On n'a peut-être pas encore de recul. On sent bien que l'on est dans le bon *trend*, mais peut-être pas suffisamment.

Si la tendance n'était pas favorable, y aurait-il une mesure en particulier sur laquelle il conviendrait

d'insister et d'appuyer pour avancer encore davantage et plus vite ?

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

M. Douette (MR). – En guise d'introduction pour les deux collègues, ce qui est assez sympa, c'est de mettre son conseil communal le jeudi. Ainsi, cela ne pose pas de problème pour pouvoir rester en commission ici.

(Réaction d'un intervenant)

Deuxièmement, je vous remercie pour cette présentation complète de l'ensemble des projets portés par la Wallonie. En parlant de double casquette, vous savez que j'ai l'occasion d'être bourgmestre et député. Cela tombe bien puisque ma commune se trouve dans les huit communes qui ont progressé et auxquelles M. Schonbrodt faisait allusion tout à l'heure. Il y a 15 jours, j'ai remarqué que ma commune était la deuxième dans le classement – qui n'était pas un classement visiblement – du développement de la marche et de la piétonnisation de la ville. J'espère revenir dans 15 jours afin d'apporter une bonne nouvelle sur la position de ma commune en la matière. J'aimerais vous remercier pour tout ce que vous mettez en avant. Il y a pas mal de projets lancés et qui nous ont permis d'arriver dans cette huitième position.

Il y a les quatre thématiques que vous avez abordées. Quand vous avez des agents communaux ou des mandataires qui sont passionnés par la matière, on trouve quand même une partie de réponse aux projets que l'on veut développer. Cela, c'est pour les fleurs. Je vais arriver maintenant avec le petit pot et partir.

L'objectif d'avoir une double casquette est de permettre à un mandataire public d'être en séance de commission pour indiquer toutes les difficultés auxquelles il est confronté pour mener à bien ses projets. Tout d'abord, il faut savoir que, au niveau de ma commune – avant même l'actuelle législature –, nous avons décidé d'en faire un territoire guidé par une ambition « piétonne et vélo ». Nous avons mandaté nous-mêmes, sans subsides régionaux, un bureau d'études pour faire cette analyse complète et créer un maillage complet piéton et cycliste sur notre commune.

Quand je suis arrivé ici en tant que député, on a parlé des droits de tirage et des plans PIMACI. La première difficulté est survenue lorsque nous avons dû répondre à ces plans PIMACI en tant que commune. Nous n'avons pas pu utiliser les études que nous avions réalisées. Nous avons dû recommencer et nous avons dû repayer ce bureau d'études pour compléter les fiches. En tant que commune, j'aurais préféré mettre cet argent dans quelques kilomètres de pistes cyclables ou de trottoirs en plus. Il y a peut-être une amélioration à réaliser à cet égard si des communes possèdent déjà un plan.

Ensuite, au niveau de la partie PIMACI, qui a permis d'avancer fortement et de créer des liens, des espaces, des pistes cyclables, des trottoirs, voire même créer des voiries de déplacement, si l'on est sur un droit de tirage, la grosse difficulté que nous rencontrons désormais est le lien avec le PIC. Nous avons des portions qui sont reprises dans le cadre de PIMACI, mais qui ne sont pas toujours sur les voiries sur lesquelles nous travaillons au niveau du PIC. Il y a donc une difficulté – à laquelle, je suis sûr, mon collègue ou d'autres bourgmestres présents ont été confrontés – pour les communes à faire un lien entre le PIC et le PIMACI. Ainsi, on aurait bien voulu, parfois, quand on refaisait complètement la voirie, avoir une piste cyclable le long de celle-ci. Cela n'a pas toujours été faisable et l'on a donc dû adapter notre stratégie.

La situation, Monsieur le Ministre, a toutefois évolué. On constate déjà une avancée considérable dans le saucissonnage, et l'on a des droits de tirage qui commencent à évoluer. Comptez-vous encore proposer une évolution dans le cadre de ce droit de tirage ? Allez-vous permettre à l'avenir, dans votre évolution, d'avoir un plan global qui englobe un droit de tirage global ?

Nous avons également des liens avec la Région wallonne. Nous avons, par exemple, des portions de voiries communales qui ont été validées, dans le cadre d'un PIMACI, de part et d'autre d'une route régionale. Nous avons ainsi une piste cyclable qui va se créer sur la gauche, une piste cyclable qui va se créer sur la droite. Elles vont partir d'un village et rejoindre un centre-ville. Malheureusement, la traversée de la régionale peut poser des difficultés.

J'ai deux cas de figure sur ma commune où l'on nous promet dans une évolution en parallèle, en même temps, la traversée et l'aménagement de la traversée de la nationale. Il m'a été dit à deux reprises que les budgets étaient explosés, donc qu'il n'y aurait pas la traversée de cette route régionale. Ce que je vis sur ma commune, d'autres collègues le vivent. Avez-vous imaginé un lien entre ces plans PIMACI et le plan Infrastructures de la Région wallonne qui permettrait d'avoir une cohérence très importante ?

Je vais même plus loin quand je parle de lien entre les services communaux et la Région wallonne : je parle de traversées de RAVeL. Sur ma commune, un complexe aquatique à 100 mètres vient d'être construit ; au niveau touristique, il amène plus de 500 000 visiteurs par an. La réponse qui m'a été donnée pour la traversée du RAVeL sur une nationale a été de dire qu'il était hors de question de mettre une traversée ou un passage pour piétons parce que la nationale était à 90 kilomètres par heure et que pour avoir un passage pour piétons, il fallait la passer à du 50 kilomètres par heure et qu'il n'y avait pas une densité de population et de construction assez importante pour cette traversée de RAVeL. On se trouve quand même à côté d'un site touristique

important. Ce site touristique se trouve à la frontière néerlandophone. Il est construit presque sur la frontière.

La Wallonie n'a pas réussi à réaliser la traversée de cette route régionale au niveau du RAVeL. Par contre, la Flandre, elle, a réussi à faire une piste cyclable de quatre kilomètres qui amène à la gare de Landen justement pour ce développement.

Je suis un peu gêné quand je vois le lien qu'il y a entre la Région flamande et les communes flamandes. Là aussi, avez-vous imaginé, je ne l'ai pas vu dans vos *slides*, le lien qu'il peut y avoir entre les différents services, donc le lien entre des plans PIMACI supportés par les communes, un lien dans l'infrastructure régionale et quelque part, peut-être, un lien aussi avec des zones intéressantes et qui sont des produits d'appel ? Il faudrait un peu faciliter cette transversalité entre les services communaux et la Région wallonne au niveau des infrastructures.

Ici, je n'accable pas le ministre ni vos services, mais peut-être les directions provinciales ou régionales qui ont tendance à faire une sélection dans les projets que je ne comprends pas toujours. Je n'ai toujours pas compris le mécanisme de décision. La réponse qui m'a été donnée par mail par un des agents de la Région wallonne est de dire que « le projet sera peut-être fait un jour, demain, peut-être jamais.... » C'est la réponse que j'ai reçue par mail de cet agent technique quand je lui ai demandé si la traversée régionale allait être réalisée. En tant que bourgmestre, si je réponds comme cela à une question de mes citoyens, je pense qu'ils n'apprécieraient pas.

Ensuite, quand vous faites un développement piéton ou un développement cyclable, vous essayez d'aller vers du transport multimodal et vous essayez d'avoir les liaisons les plus pertinentes – cyclables ou piétonnes – vers des lignes de bus qui sont les plus pertinentes.

De manière plus générale, sur le canton dans lequel se situe ma commune, j'ai demandé à plusieurs reprises au TEC de réaliser une analyse complète des lignes qui leur semblent pertinentes avec la fréquentation afin de pouvoir vraiment faire ce lien. En effet, les citoyens changeront leur façon de fonctionner, de voir moins de véhicules sur les routes, et cetera, à condition que le vélo ou le piéton puissent se rendre à une ligne de bus pertinente qui arrive à temps et à heure à une zone desservie par une gare et un train.

Je vois que certaines régions en Wallonie ont eu l'occasion d'obtenir ces études pertinentes au niveau du TEC. Avez-vous une réflexion faite à ce niveau pour pouvoir nous parler de financer des études ? Est-ce de cela dont vous parlez, de lien entre le TEC et les transports via le mode doux ?

Un autre élément également, le lien entre le TEC, les communes et la Région wallonne. Nous avons voulu aménager sur des voiries régionales certains espaces

pour permettre à des citoyens de se rendre à vélo jusqu'à ces arrêts de bus qui se trouvent généralement le long de voiries régionales. Pendant plus d'un an et demi, nous avons eu des réunions pour demander à pouvoir mettre à côté de l'arrêt de bus des box vélos.

J'ai vu de belles photos et c'est bien qu'il y ait cette réflexion ; si vous l'avez ici, je ne l'ai pas toujours entendue de manière pertinente dans les réunions auxquelles je participe. Il faudrait peut-être avoir une espèce d'automatisme aussi à ce niveau. On y est arrivé à la dernière réunion, on a eu l'occasion d'avoir ces box vélos, mais parfois il y a une difficulté de lien entre les services communaux. Je parle de mes services, ils n'ont pas non plus toujours la même vision que les services régionaux. Puis nous avons aussi l'OTW dans le cadre d'un aménagement d'un arrêt de bus.

Quand vous avez trois services autour de la même table qui ne tombent pas d'accord, ce n'est pas toujours facile d'arriver à une conclusion. Cela a pris un an et demi pour enfin avoir des box vélos à côté de l'arrêt de bus, ce qui est intéressant, et surtout d'avoir une zone dépose-minute. On ne parle pas assez de cela, parce qu'il y a des périodes de l'année où des parents sont intéressés de déposer de manière en toute sécurité leurs enfants près de l'arrêt de bus.

À plusieurs reprises, quand j'ai posé la question de savoir si l'on pouvait faire des dépose-minute à côté des zones d'arrêt de bus, j'ai parfois eu l'impression que je parlais une autre langue. On me disait qu'il fallait absolument enlever la voiture. J'entends bien, mais en hiver avoir des dépose-minute et que les enfants ou les adolescents soient déposés en toute sécurité devant cet arrêt de bus est quelque chose de pertinent.

Allez-vous automatiser maintenant l'aménagement des arrêts de bus avec chaque fois un dépose-minute, quand c'est possible, des box vélos et in fine, si je reviens à la partie précédente de mon intervention, un trottoir ou une piste cyclable qui mène d'un point central à cette ligne de bus ?

Enfin, vous avez parlé de faire la publicité du transport vélo et du transport piétons. Je rappelle que, sur ma commune, nous avons un projet qui est une espèce de Waze pour vélos, qui a été financé uniquement par des deniers wallons à hauteur de 200 000 euros. C'est un projet qui a été construit avec deux écoles secondaires et des élèves de rhéto, avec une société privée. Nous avons reçu, à deux reprises, le prix du Digital Wallonia pour ce projet. Nous avons été à deux reprises soutenus par Liège Ardent sur ce projet. Nous avons même reçu un *award* de la Flandre, à Anvers, pour ce projet.

Malgré la qualité de ce projet qui est reconnu visiblement par toute une série d'institutions, nous n'arrivons pas à le diffuser de manière globale sur la Wallonie. Je lance donc un appel ici. Cela s'appelle

Ride & Buy, roule et achète. Quand vous prenez cette application et que vous indiquez le trajet d'un point A à un point B – ce n'est pas dans un cadre touristique, c'est dans un cadre de travail –, vous emmagasinez des points quand vous réalisez des kilomètres et ces points sont transformables en bons d'achat dans le commerce local. Il y a là un lien vertueux qui se fait sur utiliser le mode doux et acheter.

Je ne demande pas que ce soit l'application hannutoise, cela peut être une autre, mais j'estime que, à un moment donné, quand la Région wallonne a utilisé des fonds pour développer un projet, elle pourrait l'utiliser. On nous demande même que le projet soit répliquable, c'est l'objectif de Digital Wallonia. Monsieur le Ministre, vous me direz que c'est chez votre collègue Willy Borsus. Je fais un appel ici aux deux ministres pour savoir s'il y aura un jour une répliquabilité de ce projet.

Puis, pour conclure, vous avez parlé des primes Vélo ; effectivement, elles fonctionnent très bien. Avez-vous prévu également d'avoir un système de test de vélo ? J'ai pu remarquer que, accompagnés de la prime wallonne qui est très intéressante, avec quelques communes, nous avons décidé d'acheter une quinzaine de vélos électriques et de les laisser en test aux citoyens, parce que je trouve qu'il y a cette crainte d'utilisation du vélo électrique.

Je dois bien avouer que chaque citoyen qui a eu l'occasion de tester le vélo pendant quelques semaines, dans la foulée, s'est empressé d'aller chercher les primes communales ou les primes wallonnes pour pouvoir acheter le vélo. Pratiquement toutes les personnes qui l'ont testé l'ont approuvé et ont acheté un vélo dans la foulée. Avez-vous envisagé une aide pour l'acquisition de vélo pour les pouvoirs locaux afin de pouvoir lancer ces tests de manière plus importante ?

Merci déjà pour l'ensemble des projets que vous avez présentés et les projets que vous portez, aussi bien M. le Ministre que l'administration. Merci pour ces avancées considérables.

Je voulais ici, en étant un peu long, vous faire le topo. Ne le prenez pas sous l'aspect de la critique, c'est plutôt pour vous développer les quelques difficultés que peut vivre un pouvoir municipal qui tente, aux côtés de la Wallonie, de faire avancer les choses. Je vous remercie.

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

M. Crucke (Les Engagés). – Je veux également remercier les orateurs pour les éléments apportés à la commission. On ne peut pas nier qu'un certain nombre d'efforts ont été pratiqués en la matière. Disons que la thématique, telle qu'on l'aborde, est si large qu'elle permet également – et tant mieux – d'aborder différents domaines qui sont liés à la politique du vélo. Je vais essayer de synthétiser mes questionnements par

thématiques et peut-être d'abord par rapport au réseau cyclable structurant. À ma connaissance – et vous l'avez précisé également –, aucun arrêté n'est encore aujourd'hui venu consacrer le réseau cyclable structurant. Par contre, dispose-t-on d'une préliste – puisque la liste définitive n'est pas faite – des pistes cyclables qui forment le projet de réseau ? Si c'est le cas, cela peut-il être communiqué à la commission ou de manière plus publique sur un site qui permettrait aux citoyens d'en prendre connaissance ?

Toujours par rapport au réseau cyclable structurant, les subventions massives participent-elles réellement à développer en priorité le réseau cyclable structurant ? Je dis bien « en priorité ».

Sur la programmation – qui sera réglée par le prochain gouvernement, cela, c'est l'effet du temps –, comment l'administration prépare-t-elle cette prochaine programmation ? Comment se structure-t-elle par rapport à cela et de quelle manière abordez-vous cette échéance ? Quand doit formellement débiter cette prochaine programmation ?

En ce qui concerne la procédure administrative, certains collègues ont évoqué des difficultés bien concrètes et c'est également intéressant. Du côté du SPW, a-t-on constaté, dans la procédure administrative, des problèmes particuliers ou bien confirme-t-on que ces difficultés, telles qu'elles sont parfois évoquées ici, sont existantes ? Dans ce cas, quelles solutions imagine-t-on pouvoir apporter ? Quels articles du décret PIMACI devraient être revus, au regard de votre expérience ? Le cas échéant, comment les modifier ? Là aussi, ce n'est pas une critique, mais un décret, il fait sa vie. À certains moments, on peut constater qu'un certain nombre de pratiques ont évolué ou qu'un certain nombre de moyens – je parle bien d'actions en termes de moyens – doivent être, si pas prioritaires, utilisées. C'est sur base de votre évaluation que je vous pose la question.

En ce qui concerne les aménagements subventionnables, l'arrêté PIMACI fixe une série d'aménagements financables. Le SPW a-t-il constaté des demandes de communes pour des aménagements non prévus ? Si c'est le cas, de quels types d'aménagements s'agit-il ? Selon votre pratique, faudrait-il augmenter les aménagements financables et de quelle manière, à quelle échelle et dans quel délai ? Pour la convention pour les voiries régionales sur lesquelles les communes veulent faire des travaux, des conventions doivent être passées entre les SPW et la commune. Combien de communes, à votre connaissance, ont utilisé cette méthodologie de conventionnement pour le pratiquer ? Que prévoient généralement ces conventions ? L'entretien des voiries est-il, suite à cela, totalement ou partiellement à charge des communes ?

Sur ce que j'appellerais les inexécutés – les 210 millions d'euros prévus –, quel est le montant actuel

des inexécutés ou quelle est la prévision la plus réaliste dont vous êtes en possession en termes d'exécution ?

Sur la thématique de la vision stratégique, le décret PIMACI instaure une révision de la vision FAST pour 2027 et de la Stratégie régionale de mobilité pour 2029. Le SPW y travaille-t-il déjà ? Selon quelle méthodologie et dans quelle perspective ?

Sur le RAVeL, cela a été évoqué par un autre collègue, je crois que c'est une matière qui popularise l'utilisation des modes doux et qui est souvent, il faut le reconnaître, réclamée par les citoyens, me semble-t-il, à juste titre. Le décret PIMACI n'a pas réglé, à ma connaissance, le sort du réseau RAVeL. Si des tronçons de celui-ci sont intéressants pour le réseau structurant, ils l'intégreront. Mais si ce n'est pas le cas, ils continueront à être régis par les dispositions RAVeL.

Le décret PIMACI n'implique-t-il pas la suppression ou la modification en profondeur du dispositif RAVeL d'ici quelques années ? Quand je dis « quelques années », c'est peut-être à plus brève échéance au regard de votre expérience. Comment le SPW conjugue-t-il le RAVeL avec le réseau structurant ?

Sur les cyclostrades, j'en ai sept en construction dans l'inventaire, sauf erreur de ma part : la cyclostrade N275, la cyclostrade N4 entre Louvain-la-Neuve et Namur, la Vesdrienne dont on a parlé tout à l'heure, la N90 à Liège, la liaison vers le Sart Tilman, la liaison vers Liege Airport, la liaison entre Guillemains et Venne. Certains tronçons de ces cyclostrades sont-ils construits via le PIMACI ? Quel est l'état d'avancement de ces travaux ?

Comment la méthodologie de priorisation de choix de ces cyclostrades se fait-elle ? Tout à l'heure, j'entendais un collègue considérer que beaucoup de choses se faisaient à l'ouest, pas à l'est. J'ai plutôt l'impression au contraire que cela se fait plus à l'est qu'à l'ouest. Ce n'est peut-être pas la même manière de tourner la carte, mais c'est l'impression que j'ai. Ce qui est important, c'est de savoir quel est l'élément de stratégie en termes de choix. Peut-être existe-t-il des priorisations. Si oui, comment les fait-on ?

Une dernière question parce que cela a été évoqué par M. Dupriez tout à l'heure : sur la SOFICO, vous avez dit que l'enveloppe a été anormalement sous-utilisée ; c'est moi qui ajoute « anormalement ». Pour quelle raison, à votre connaissance ? Y a-t-il eu une réaction, si besoin en est, par rapport à cette éventuelle sous-utilisation ? De quel ordre est-elle par rapport aux moyens disponibles à la SOFICO ?

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

M. Heyvaert (Ecolo). – Tout d'abord, je voulais aussi vous remercier de votre présentation et de votre présence ici au Parlement. Cela montre l'importance du travail encore à réaliser dans les prochaines années.

Depuis le début de la législature, avec les moyens supplémentaires qui ont été dégagés, on a clairement changé de braquet au niveau de la politique cyclable en Wallonie, mais on se rend bien compte que mettre des moyens n'est pas suffisant. Malheureusement, il faut aussi du temps, quand on voit le temps que cela prend parfois de faire des infrastructures, de les réfléchir, de déposer des permis, de tenir compte des avis des uns et des autres pour essayer de faire le projet qui comporte le plus d'adhésions. C'est parfois vraiment une question de temps : chaque fois que l'on s'arrête, que l'on diminue les subventions pour la politique cyclable, ce sont des années de perdues.

Dans les différents points que vous avez mis en avant en termes de gouvernance, vous avez expliqué qu'il était question d'avoir un observatoire des modes actifs. Vous avez aussi dit que des compteurs allaient arriver et vous avez plusieurs actions qui consistent à essayer d'avoir un maximum d'informations. Un observatoire sera-t-il réellement créé avec un vrai monitoring sur le long terme pour les politiques cyclables ? C'est quelque chose d'important.

Plusieurs députés l'ont dit et je pense que c'est un point d'attention que l'on doit avoir : c'est le lien avec les communes et le lien des communes avec la Région ou les services de la Région de manière générale.

M. Douette l'a dit, le PIMPT à l'époque n'était pas du tout réfléchi avec la vision du vélo. PIMACI est arrivé par la suite et toute la politique cyclable s'est mise en place après le PIMPT 2020-2026. Je pense que ce sera important, maintenant que l'on commence à avoir une vision globale des cyclostrades et ce réseau, que l'on essaie d'y réfléchir. Six zones commencent à être identifiées. S'agit-il de penser que le prochain PIMPT devra tenir compte de cette vision globale et l'intégrant dans ces infrastructures ?

En effet, à certains endroits, on demande certaines modifications et l'administration dit qu'il n'y a pas les moyens, parce que ce n'était pas prévu, puisque le PIMPT avait déjà été finalisé. C'est assez embêtant, parce que des trous commencent à se créer dans la vision globale escomptée. Pour la prochaine législature, ce travail sera-t-il envisagé de cette manière ?

Ensuite, vous avez parlé de l'importance des formations. On le voit au niveau communal. On est déjà content quand on a un fonctionnaire motivé et présent, et que l'on peut engager pour travailler sur cette mobilité, mais il faut encore le former. Je vois que 50 managers cyclables pour les communes vont être formés. Y a-t-il davantage de demandes ? Quelle est la demande des communes par rapport à ces formations ? Parfois, il y a des personnes de bonne volonté, mais, on le voit au niveau communal, ce n'est pas toujours évident d'appréhender tous les aspects et les besoins des cyclistes ou des piétons lorsqu'on fait de l'infrastructure.

Ma dernière question porte sur l'aspect formation. Que ce soit des managers au sein des entreprises, mais aussi au sein des communes, vous avez parlé de l'aspect réparation. C'est un réel tremplin vers l'emploi et les nouvelles filières que l'on est en train de créer. Avez-vous des chiffres nous permettant d'envisager une perspective d'emplois, que ce soit au niveau des réparations ou des formations, en investissant dans le vélo ? On crée des emplois, et il serait intéressant d'avoir un chiffre ou un objectif.

M. le Président. – Qui souhaite répondre en premier ? L'administration ? M. le Ministre préfère-t-il commencer ?

La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Oui, ainsi je donnerai quelques éléments globaux. Ceci étant, MM. les Managers pourront compléter au maximum de leurs informations.

Premièrement, j'aimerais remercier l'ensemble des intervenants pour les différentes questions et commentaires. Je pense que l'on peut souhaiter que les choses aillent plus vite, mais on ressent dans les différentes interventions que le constat est partagé : il faut déployer la politique cyclable et, en même temps, elle est en train de se déployer. On voudrait que cela aille plus vite et que les projets prennent moins de temps.

M. Crucke demandait s'il fallait faire encore plus. Il reste beaucoup à faire, c'est une certitude, mais je laisserai certainement MM. les Managers s'exprimer sur le réseau structurant et tout ce qu'il reste à faire pour avoir un niveau de déploiement cyclable convaincant à l'échelle de la Région. Cela va durer encore plusieurs législatures, parce qu'il faut reconnaître que l'on vient de loin.

Je pense aussi pouvoir dire que nous avons mis sur cette législature un accent très important budgétairement et en ressources humaines, par l'intervention des deux managers qui sont maintenant en fonction. Je ne sais pas si l'on aurait pu faire beaucoup plus, même si l'on avait eu les arbitrages budgétaires plus conséquents – des arbitrages importants ont été faits en début de Gouvernement et ont été renforcés aussi, notamment via le Plan de relance –, parce qu'il y a aussi une capacité d'adaptation de la structure. Il faut que l'administration s'organise en fonction. C'est en train de se faire, les travaux se planifient. Il y a aussi des questions de délais et de ressources disponibles en termes de projets et de préparation.

Pour les prochaines législatures, il reste beaucoup à faire et l'on peut aussi décider du rythme. On peut continuer d'augmenter, si l'on veut atteindre plus rapidement une infrastructure cyclable complètement convaincante, les moyens qui sont injectés.

De ce point de vue, je voudrais rappeler que notre engagement de législation était d'atteindre 20 euros par an et par habitant en matière de politique cyclable. On est bien au-delà. Les circonstances ont aussi fait que la demande de la population s'est exprimée fortement, notamment depuis le covid. Les possibilités sont arrivées, avec, en partie, le Plan de relance.

On sent clairement un *trend*, une demande importante chez les citoyens et dans les communes. Vous avez d'ailleurs été plusieurs à parler du rôle des communes. Elles sont des partenaires très importants pour la politique cyclable, puisqu'on a clairement le réseau structurant régional et le maillage local, pour lequel les communes sont en première ligne. D'où, d'ailleurs, le travail sur le réseau structurant, par le plan d'action wallon et le droit de tirage communal. Les deux se complètent. On ne demande pas aux communes de faire le réseau structurant. C'est la même chose que pour les autres voiries, ce sont deux choses qui se complètent.

M. Schonbrodt a dû nous quitter, malheureusement, mais il évoquait la question du baromètre du GRACQ et de l'état des lieux général. En effet, on peut se dire que la situation n'est pas encore suffisamment positive au vu de tous ces délais de mise en œuvre et de ces travaux planifiés. On peut avoir la conviction, avec ce qui a été présenté, que, dans les deux ou trois ans qui viennent, les infrastructures vont se déployer. Néanmoins, il restera encore beaucoup à faire.

Ceci dit, je voudrais attirer l'attention sur ce baromètre et sur les éléments de méthodologie et de caractère scientifique de ce qu'il peut en ressortir. C'est un baromètre basé sur les avis des citoyens, qui se mobilisent plus nombreux que précédemment par rapport à la politique cyclable et qui ont des attentes qui augmentent. Comparer d'une année à l'autre est certainement discutable. Je ne pense pas que l'on puisse conclure que, comme cela a pu être dit par M. Schonbrodt, la situation s'est détériorée ; peut-être que les attentes ont augmenté fortement et que le ressenti, à certains endroits, s'est détérioré, mais il y a surtout plus de personnes qui se sont exprimées et des attentes qui sont plus importantes.

La réalité des infrastructures cyclables est qu'elles sont beaucoup plus importantes aujourd'hui qu'il y a quelques années, même si cela doit se poursuivre et qu'il y a des enjeux d'entretien de toutes ces infrastructures.

Sur la Vesdrienne, j'imagine que l'on aura l'occasion d'en reparler à d'autres moments, mais on est en lien avec les enquêtes publiques telles qu'elles fonctionnent et avec les conditions qui doivent être mises en œuvre dans ce genre de projets. Comme j'ai eu l'occasion de le dire précédemment, c'est une vraie infrastructure. D'ailleurs, c'est une infrastructure à l'est,

Monsieur Lomba, en l'occurrence, tout à fait à l'est. Il s'agit d'une grande infrastructure impactante.

Si l'on veut un réseau structurant et convaincant, que ce soit la Vesdrienne, les cyclostrades vers Bruxelles, toute la dorsale Namur-Bruxelles ou à d'autres endroits, il nous faut de vraies infrastructures. Ce sont des infrastructures dont il faut se préoccuper : des courbures, des pentes d'une largeur suffisante, d'un confort et d'une sécurité pour les usagers. Dès lors, comme pour tout projet qui s'inscrit sur le territoire, cela peut poser des questionnements. Cela nécessite des discussions avec les communes, les citoyens, et cetera, pour minimiser les impacts.

Monsieur Lomba, vous évoquez la question du milieu rural et du milieu urbain. C'est sûr que la donnée n'est pas la même – c'est un peu comme pour les transports en commun – et que la mobilité telle que l'on doit l'envisager dans les zones plus rurales doit tenir compte de cela. Il s'agit aussi de combiner, par exemple, l'offre à la demande que l'on essaie de développer dans les zones rurales. Forcément, on va avoir des réponses qui sont un peu différentes. Par contre, en milieu rural, y compris au départ du RAVeL, une priorité est mise, en matière d'infrastructures, sur les raccordements fonctionnels.

Le RAVeL, dans toute son ampleur qui a pu être montrée, existe depuis longtemps et est un réseau tout à fait intéressant, utilisé, mais qui a aussi une dimension de vélotourisme. Seulement une partie des trajets sont vraiment efficaces en termes de vie quotidienne. C'est une réalité. On a mis la priorité, ces dernières années, en termes de complément de RAVeL, sur certaines connexions vers des gares ou d'autres endroits pour que cela puisse être utilisé le plus possible au quotidien.

Votre intervention me faisait toutefois penser qu'il y a d'autant plus d'importance à travailler sur la multimodalité et l'intermodalité en milieu rural, puisqu'on doit faire là des interconnexions.

On part de chez soi, peut-être à vélo, pour rejoindre soit un arrêt de bus, soit une gare, soit un lieu de covoiturage, et cetera, ou d'autres combinaisons, et un seul mode de déplacement, très souvent, ne peut plus être la seule réponse pour le futur.

Pour ce qui concerne les primes, je rappelle, parce que vous parlez des publics précaires, qu'il existe aussi, comme pour les primes Énergie, une majoration en fonction des revenus. Maintenant, les primes à l'achat de vélo sont très bien accueillies et ont augmenté avec le temps. Elles répondent aussi à différents besoins puisqu'il y a eu les vélos-cargos, les différents types de vélos qui ont été pris en compte. Ce n'est pas non plus la seule réponse. Il existe par exemple, dans certaines communes ou dans certaines entreprises, des flottes de vélos mises à disposition pour les travailleurs ou pour

les usagers. Plusieurs réponses peuvent se compléter et s'additionner.

Monsieur Douette, vous avez mis en avant la question du droit de tirage. Je note vos différentes remarques. Je rejoins ce que l'on a pu dire aussi tout à l'heure sur les droits de tirage : en l'occurrence ici, c'est d'ailleurs pour cela qu'on l'a fait, pour la politique cyclable, à la fois parce qu'il y a une demande très forte des communes, quasiment générale, et aussi parce qu'il y a un vrai travail local à faire par les communes pour le maillage local. Le droit de tirage se justifie pleinement à condition que l'on ait des moyens suffisants. Sinon, c'est de la pure dispersion de moyens et personne n'a de moyen d'agir. D'ailleurs, c'est pour cela que, lors de mon premier mandat ministériel, on s'était concentré sur des communes pilotes Wallonie cyclable. Si vous vous en rappelez, on était sur des budgets bien moins importants. C'était un peu les grands-parents de ce qui est en train de se faire maintenant, les expériences pilotes, de ce que l'on peut généraliser aujourd'hui. Clairement, cela n'a de sens que si le budget est suffisant.

Ce sera un vrai choix budgétaire des prochains gouvernements, en tout cas du prochain gouvernement, de conserver des moyens budgétaires suffisants à la fois pour les investissements régionaux et le réseau structurant et pour les communes et cette mise en œuvre de droit de tirage.

Là où je vous rejoins aussi, c'est quand vous dites qu'il y a parfois des petites interventions, des petites traversées. C'est peut-être un élément sur lequel il y aura des commentaires, sur lequel on n'a peut-être pas assez mis l'accent, c'est-à-dire que l'on s'est plus focalisé sur les gros projets dans le PIMPT, et cetera. C'était nécessaire aussi parce que l'on a besoin de projets phares, on a besoin de grosses infrastructures, des vraies cyclostrades maintenant sont en cours notamment. Toutefois, à certains endroits, des petits ajustements font que certains trajets cyclables ne fonctionnent pas à cause d'un seul endroit ou de certains petits aménagements. Là, il y a certainement un travail important à faire.

Vous comparez également à la Flandre, mais j'espère que vous serez notre allié puisque la Flandre a encore plus de budgets que nous pour la politique cyclable. Ils viennent de très loin, ils ont beaucoup plus d'infrastructures, mais encore aujourd'hui ils ont plus de moyens. Sous cette législation-ci, on a multiplié quasiment par six. Si l'on peut faire la même chose la prochaine fois, ce sera bien, mais en tout cas continuer d'augmenter. Cela dépend aussi de cela, mais, en même temps, la machine est lancée.

Vous avez aussi insisté sur un autre élément que je partage totalement : la question de la culture du vélo. Bien entendu, que le vélo devienne central ne se fait pas du jour au lendemain dans toutes les communes, dans

tous les services, toutes les directions territoriales de l'administration Mobilité et Infrastructures. Je veux dire que c'est un vrai changement structurel, cela nécessite des nouvelles approches, des nouvelles compétences, c'est ce qui est en train de se structurer au niveau de l'administration centrale et qui doit percoler dans l'ensemble de l'administration. Forcément, cela ne se décline pas nécessairement déjà aujourd'hui de manière tout à fait homogène dans l'ensemble des sous-régions, cela devra donc encore se poursuivre.

Voilà, Monsieur le Président, pour ne pas être trop long, mais je pense que MM. les Manageurs ont certainement beaucoup d'autres éléments à ajouter.

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

M. Nasdrovsky, Manager Mobilité active de la cellule Mobilité active du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI). – Un grand merci, tout d'abord, pour les différentes interpellations.

Vous m'excuserez, je ne suis pas habitué aux commissions parlementaires. Je vais essayer de structurer ma réponse de la meilleure manière possible.

Je retiens qu'il est reconnu que beaucoup de choses sont mises en place, mais que l'on n'en est pas encore où l'on rêverait d'être. Effectivement, c'est un constat que l'on mène tous, même si l'on est bien conscient de toutes les avancées des choses mises en place.

Vous me le permettrez aussi, je vais revenir sur des choses dont j'ai parlé, puisque je vais me référer au plan d'action. Comme je l'ai dit, lorsque ce plan a été construit, et le plan Piéton dans la même veine, on a essayé de penser à toutes les actions qui pouvaient être mises en place pour faire avancer la politique. On parle beaucoup d'infrastructures, mais c'est une politique générale qui va jusqu'à changer les règles, à mettre en place des formations, à aller au niveau des services vers les citoyens et au niveau de la communication.

J'aborderai l'importance de la sensibilisation et de la communication. Aujourd'hui, le développement de la politique des modes actifs est souvent vu comme une difficulté et surtout un changement. On touche à la manière dont les gens se déplacent. Ce que l'on doit réussir à montrer par des actions de communication et de sensibilisation à toutes les échelles du territoire, ce sont les bienfaits. En effet, quand on veut créer de l'infrastructure, on touche à de l'existant. C'est là que l'on rencontre des difficultés.

On nous interrogeait sur les difficultés que l'on rencontre. Pour construire un trottoir plus large ou une piste cyclable, dire que l'on doit toucher au stationnement, le mettre un peu plus loin, ou diminuer la vitesse des véhicules et aller vers un quartier apaisé, faire un plan de circulation, cela provoque parfois une levée de boucliers. On doit travailler à sensibiliser et à communiquer pour montrer tous les bienfaits.

Pour ce faire, des campagnes de pub ne suffisent pas : on doit là aussi former. La raison pour laquelle cela n'avance peut-être pas et les difficultés que rencontrent les communes – on en est très conscients puisqu'on discute avec elles quand on organise nos colloques, chaque année –, a trait à la formation.

Je l'ai dit, le marché a été lancé l'année dernière. Les agents vont être formés cette année. Cela va aussi aider les communes dans la création des différents marchés.

Les communes sont habituées au PIC ; les services des travaux le connaissent et maîtrisent la temporalité. Le PIMACI a été quelque chose de nouveau pour les communes. Souvent, ce n'était pas le service des travaux, mais – quand il y en avait un – un conseiller en mobilité qui devait se charger de cela. Avec ces formations, on veut justement outiller ces agents communaux. On a aussi une montée en compétence de l'appui que l'on peut avoir au niveau de la Région.

Typiquement, je vous explique comment fonctionne la procédure PIMACI – pour ceux qui ne sont pas mandataires communaux – : un dossier arrive, il est analysé au niveau stratégique par notre direction avec des agents du pôle territorial qui connaissent les communes et peuvent aussi les aider à conseiller en leur disant qu'il est plus stratégique d'aller vers un aménagement à tel endroit. Ensuite, c'est analysé par d'autres collègues de la Direction des déplacements doux en sécurité et aménagement de voirie – DDDSAV, pour faire un petit acronyme –, qui vont conseiller sur le bon aménagement au bon endroit. Là aussi, ce sont des agents de l'administration qui peuvent conseiller en disant qu'une bande cyclable à tel endroit n'a pas de sens, que cela ne va rien apporter, qu'il faut aller vers un aménagement peut-être plus qualitatif. Se pose aussi parfois la question de se dire que si cet aménagement est plus qualitatif, cela veut dire que l'on doit reprendre de la place à autre chose, et l'on est dans les discussions. Ensuite, nos autres collègues de la Direction des espaces publics subsidiés vont plutôt conseiller sur le dossier.

On est conscient de ces difficultés, on essaie d'améliorer. Au sein même de l'administration, on ne forme pas que les autres, on se forme aussi nous-mêmes. Les agents des services régionaux des voiries continuent à être formés sur tout ce qui concerne l'aménagement des voiries en faveur des modes actifs, quand c'est nécessaire.

Toujours au niveau régional, par rapport à la question des primes – un rapport beaucoup plus structuré et complet vous sera transmis –, on en voit l'effet positif. Dans l'enquête que l'on a menée, on voit que cela a permis à des citoyens qui avaient tel budget d'aller vers un vélo de meilleure qualité, ce qui leur permet aussi de faire plus de kilomètres.

Le vélo électrique – on en est convaincu – est une des solutions pour développer le vélo en Wallonie, puisqu'il nous permet de gommer les distances et le relief qui est présent chez nous.

Là où je vous rejoins aussi – je l'ai même moi-même pointé dans la présentation –, c'est sur la question du *testing*. Cela a été peu développé ici, mais c'est quelque chose de nécessaire, d'où notre souhait de renforcer nos contacts avec les vélocistes. La réunion a eu lieu avec eux. Ce sont des opérateurs privés. Nous voulons voir la manière dont on peut les mettre en valeur.

L'une de nos idées est que l'on puisse les référencer dans le cadre du nouveau site Wallonie cyclable qui va être construit et mis en place cette année. C'est aussi travailler avec nos autres partenaires et notamment les associations que nous subventionnons. Quand, par exemple, des gens vont faire une formation vélo-traffic dans avec le GRACQ ou Pro Velo, que l'on puisse les conseiller vers tel vélociste ou autre de la Région.

Dans les solutions, il faut pointer toute la question de la transversalité. Ce sont des choses qui sont en train d'être construites. Je citerai deux projets qui sortent typiquement de la mobilité, mais qui sont des projets pilotes. C'est notamment un projet en train d'être réalisé entre les ASBL ALEAP et Pro Velo, qui vise à accompagner des gens qui sont dans la réinsertion et qui n'ont pas la facilité d'acquérir un véhicule. L'objectif n'est pas simplement de leur dire : « Un vélo, s'il vous plaît. Maintenant, débrouillez-vous », mais d'aller dans l'accompagnement, de les former, d'avoir des formations en mécanique vélo, de voir avec eux le trajet qu'ils pourraient emprunter pour aller vers un centre de formation, mais aussi vers un futur emploi, de les conseiller et de leur mettre à disposition un vélo. C'est tout un mécanisme qui va utiliser des compétences liées à la mobilité, à la réinsertion sociale et à tout ce qui est le reconditionnement de vélos. Un autre projet pilote important est de reconditionner des vélos pour les remettre en circulation, en service et à disposition des publics qui le nécessitent.

Un troisième point qui, je l'espère, répondra aussi à vos interrogations sur la manière de redévelopper le vélo en Wallonie, c'est tout le travail que l'on va mener au sein même des communes. Je rappelle toute l'importance de l'apaisement des quartiers et des plans de circulation qui sont entre les mains des communes. Nous essayons d'accompagner au mieux celles-ci via notre soutien, mais aussi, dans le futur, la création de vade-mecum.

J'espère avoir été assez structuré et avoir pu répondre à la majorité des questions.

Concernant la question des applications, on est en contact de manière assez régulière avec la Commune de Hannut par rapport à cette application. Dans le cadre d'un marché public qui a été octroyé, nous n'avons pas

pu valoriser directement cette application pour la simple et bonne raison que, après une analyse avec des opérateurs et des GAL, on a considéré qu'il était difficile pour la Région wallonne de se rendre propriétaire d'une application pour toutes les contraintes que cela va amener pour la faire durer dans le temps. Par contre, nous continuons à la diffuser et, dès que des partenaires ou des communes nous en parlent, nous renvoyons vers cette application.

Je laisse la parole à mon collègue par rapport à tout ce qui est réseaux et infrastructures.

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

M. Dupriez, Manager Réseaux cyclables de la cellule Mobilité active du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures (SPW MI). – Beaucoup de choses ont été dites, mais je vais revenir sur les éléments d'infrastructures et les outils d'investissement.

En particulier, on a beaucoup parlé du PIMACI. Nos collègues de la Direction des espaces publics subsidiés font le relais vers les communes. Le PIMACI s'est construit sur un arrêté et une circulaire, et tout cela est améliorable. C'est bien d'entendre vos avis ici pour la suite.

Vous noterez qu'une simplification a été opérée en utilisant la même procédure que pour le PIC. Par exemple, les audits cyclables qui avaient été faits par certaines communes dans le cadre du plan PIWACY sont acceptés dans le cadre des PIMACI. Il faut entendre et peut-être améliorer, mais pas mal de choses ont déjà été pensées pour faciliter la vie des pouvoirs locaux.

Par rapport au lien entre les PIMACI et les PIMPT, c'est un point tout à fait important et qui va – en tout cas, partiellement – se régler par la réflexion en cours sur le réseau cyclable structurant qui, pour rappel, concerne deux niveaux : les cyclostrades, mais également le réseau fonctionnel supralocal.

Les cyclostrades ne vont pas couvrir toute la Wallonie, vous l'imaginez bien. Par contre, le réseau supralocal – qui va relier toutes les polarités d'un certain niveau en Wallonie – va couvrir l'ensemble du territoire. Ce sont donc les réflexions qui sont en cours qui vont déterminer les priorités. Il est important de se rendre compte que le décret impose cette concertation avec les communes, cette élaboration conjointe avec les acteurs locaux. Par conséquent, cela prend un peu de temps. Cependant, l'avantage est que l'on va vraiment entendre les acteurs locaux, créer une adhésion et définir ensemble les priorités conjointes entre la Région, les pouvoirs locaux et peut-être les usagers. Ces priorités peuvent prendre la forme de linéaires d'aménagements qui manqueraient – d'aménagements ou pas, car il faut bien s'imaginer qu'une partie du réseau doit pouvoir devenir cyclable par des mesures

assez simples de limitation du trafic de transit et d'apaisement des vitesses.

Toutefois cela peut être aussi une série d'aménagements ponctuels, des points noirs, des petits aménagements. Peut-être qu'il s'agit là de quelque chose qu'il convient également d'entendre et sur lequel on n'a peut-être pas assez insisté jusqu'à présent. Mais, effectivement, quelques traversées et sécurisations bien ciblées pourraient amener une valeur ajoutée importante au réseau.

Il y avait une question sur l'inexécuté du PIMACI ; on ne peut pas encore parler d'inexécuté puisqu'il est trop tôt pour le juger, mais on peut dire que, sur les 210 millions d'euros, on est à près de 80 % de consommé sur base des plans qui ont été rentrés. On sait que là-dedans peut-être que tous ne pourront pas aboutir, mais cela donne une idée.

Les cyclostrades ne vont jamais être financées par les PIMACI. Elles sont financées sur budget régional et sur budget européen. Espérons qu'il y aura d'autres budgets additionnels de ce type pour nous aider. Effectivement, les projets ambitieux sont relativement coûteux.

Il n'existe pas encore de cartes formelles du réseau même de cyclostrades, puisqu'elles sont en élaboration progressivement, mais il existe déjà des cartes de travail. Il est parfois délicat de diffuser puis de créer des envies trop fortes ou, au contraire, des oppositions. Cette carte est déjà présentée de temps en temps et elle évolue ; on pourrait donc vous la transmettre.

Vous avez parlé des conventions avec les communes qui concernent aujourd'hui la gestion du RAVeL. L'entretien ordinaire du RAVeL est assumé par les communes avec une convention. Dans le cas des cyclostrades, les choses seront différentes puisque cet entretien est à la charge de la Région. Il est alors possible que des conventions soient faites avec les communes pour une facilité pragmatique, mais le financement viendra de la Région. En tout cas, le décret le prévoit.

La SOFICO a bénéficié d'une enveloppe de 30 millions d'euros pour des aménagements cyclables sur son réseau. Il a fallu un temps aussi pour calibrer, pour se rendre compte par exemple que la SOFICO n'allait pas pouvoir financer des aménagements cyclables qui étaient sur emprise SOFICO, mais pas sur la chaussée, donc le long de l'autoroute. Par exemple, le long de la E411, la SOFICO n'était pas en mesure d'utiliser ces moyens, même si c'était sur l'emprise de la SOFICO ; il a fallu régler cela. Puis, après, on est sur le réseau structurant, donc des projets qui en général ont une certaine taille et pour lesquels il faut un certain temps de projet. Ces projets sont aujourd'hui à l'étude, sur la table. C'est pour cela que normalement, en 2024,

on va pouvoir exploiter un peu plus concrètement ces moyens.

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

M. Douette (MR). – J'aimerais revenir rapidement sur l'application, étant donné que je n'ai pas compris la réponse. Je redemanderai à mes services et à la boîte qui l'a réalisée puisque nous avons fait l'acquisition de tous les droits et tout le codage de l'application. Il y a une application de base qui est propriétaire de tout. Dans le projet, nous avons acheté l'ensemble de cette création pour qu'elle soit duplicable à l'ensemble des communes wallonnes.

Vous dites qu'il y a une difficulté à reprendre le programme ; peut-être que la base du programme ne convient pas, mais la programmation a été faite sur une base locale. Il faut certainement revoir une partie de la programmation, mais je tiens juste à signaler que la Commune d'Hannut est propriétaire de l'ensemble de l'application et ne demande qu'à la déployer. Je n'ai peut-être pas bien compris, je reposerai la question à la boîte qui l'a fournie pour savoir pourquoi cela bloque. Je reviendrai le cas échéant vers vous.

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

M. Crucke (Les Engagés). – Je voudrais remercier pour les réponses qui ont été données et qui sont intéressantes. Par rapport à l'inventaire partiel qui existe, j'ai compris que les documents pourraient être transmis. S'ils pouvaient être joints au rapport de la commission, cela pourrait être utile. Ce serait davantage utile que les citoyens puissent visualiser l'avancée. Si l'on pouvait avoir un site qui permette de visualiser, je crois que ce serait une forme d'incitation pour le citoyen.

M. le Président. – On me dit que le PowerPoint est envoyé. S'il y a d'autres documents, on verra si cela peut être envoyé. Merci, en tout cas. S'il n'y a plus d'autre demande d'intervention, je remercie M. Dupriez et M. Nasdrovisky pour leur présence et pour leurs réponses. Un tout grand merci et à très bientôt.

Confiance au président et au rapporteur

M. le Président. – À l'unanimité des membres, il est décidé de faire confiance au président et au rapporteur pour l'élaboration du rapport.