

**INTERPELLATION DE M. SCHONBRODT À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LA
TRANSPARENCE ET L'ACCÈS AUX
DOCUMENTS ADMINISTRATIFS RELATIFS AU
PROJET DE LA VESDRIENNE »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Schonbrodt à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la transparence et l'accès aux documents administratifs relatifs au projet de la Vesdrienne ».

La parole est à M. Schonbrodt pour développer son interpellation.

M. Schonbrodt (PTB). – Monsieur le Ministre, j'ai eu l'occasion plusieurs fois de vous interroger sur le projet de la Vesdrienne et de sa super piste cyclable. Je vous ai interrogé à plusieurs reprises sur le tracé, les petits bouts qui apparaissaient sans comprendre le tracé global de la Vesdrienne, sans qu'ils soient disponibles, ni qu'ils permettent de discuter avec la population.

Développer une infrastructure pour le vélo est indispensable ; c'est une bonne chose. La bonne nouvelle est que le tracé a enfin été publié. Le bémol est qu'il a été publié en même temps que le dépôt du permis. Cela empêche de profiter de certaines collaborations et consultations avec la population.

Autant c'est une bonne nouvelle et c'est important de développer ces infrastructures vélo, autant elles vont réellement avoir un impact dans les quartiers. Si elles se font contre l'intérêt et la volonté des habitants des quartiers, cela peut être contre-productif. Il est donc

indispensable d'avoir une bonne consultation et même une coconstruction de ce genre de projet avec la population, dès lors que ce sont les meilleurs experts de leurs quartiers. Ils peuvent réellement contribuer aux meilleurs tracés possibles.

Lundi dernier, on a appris au conseil communal verviétois qu'il y aura des soirées publiques. C'est une bonne chose, toutefois je m'interroge sur l'impact qu'elles pourront avoir sur le tracé. Le tracé vient d'arriver et plusieurs points sont montrés du doigt par la population. J'ai eu l'occasion d'aller voir les plans à la commune. On m'a dit qu'il y avait une affluence record. Il n'y a quasiment jamais eu autant de personnes pour voir des plans, cela intéresse vraiment la population. C'est une bonne nouvelle. Les gens s'y intéressent, veulent voir ce qu'il en est. Beaucoup de retours critiques arrivent.

Je vois que les employés de la ville eux-mêmes n'ont pas été spécialement concertés. Je ne vais pas rentrer dans les détails, mais on voit qu'une grand-route est utilisée, alors qu'il y a beaucoup de courses de voitures, où des gens roulent extrêmement vite. Il y a juste une petite brique prévue pour protéger les cyclistes. Cela pose des questions sur la sécurité. Des gens voient leurs places de parking supprimées. Ce n'est pas juste une question de confort ; pour certaines maisons, les seules alternatives pour se parquer sont à 600 mètres de là. Quand on va faire ses courses et qu'il faut faire 600 mètres à pied, cela devient une vraie contrainte si l'on n'a pas la meilleure mobilité du monde. Vous le savez, puisque vous en avez eu l'occasion d'en discuter récemment à la télévision locale.

Je prends un autre exemple : il y a un pont qui est traversé et quand on regarde les cartes, c'est interpellant. On voit que la Vesdrienne est prévue, puis qu'elle s'arrête à un pont avant de reprendre de l'autre côté alors que c'est un pont où les vélos vont devoir croiser des bus sans aucun aménagement. Il y a des choses qui interpellent.

Quand on fait une soirée publique après le dépôt du plan et de la demande de permis, je me demande s'il y a vraiment une capacité de modifier le trajet. Surtout que des gens viennent avec des propositions alternatives innovantes et intéressantes, comme des passerelles le long de la rivière, qui méritent sérieusement d'être étudiées.

Mon deuxième étonnement est survenu au moment où je suis allé consulter les plans. Ce n'est pas toujours évident de se libérer pour y aller. On arrive dans une pièce avec de grosses piles de documents et des cartes. C'est volumineux et c'est compliqué à bouger. Cela mérite d'être adapté.

J'ai fait une demande pour avoir les documents de façon électronique, ce qui me paraît plus simple pour

continuer à échanger avec d'autres personnes, et cetera. Or, on m'a refusé l'accès aux documents électroniques. Je peux d'ailleurs citer le courrier que j'ai reçu. On m'a dit que la Région ne voulait pas qu'on les transmette « dans un souci de maîtrise de la diffusion des versions dématérialisées ». Je tiens à votre disposition l'entièreté du mail que l'on m'a transféré de vos services, qui disait grosso modo que, « la loi n'imposant pas la diffusion des contenus électroniques, cela ne se fera pas ». Pourquoi ce refus ?

Il me semble que justement, plus la publicité sera grande autour de cela, plus le débat public sera important, plus on va créer de l'adhésion autour du projet. Franchement, quand on n'est pas professionnel du secteur, ce matériel est compliqué à manipuler.

Monsieur le Ministre, voici les deux points dont je tenais à vous faire part dans cette interpellation.

D'une part, ne faudrait-il pas systématiquement avoir des réunions publiques qui permettent réellement, avant le début du permis, d'avoir un débat citoyen et constructif sur ce type d'aménagement ?

D'autre part, ne faudrait-il pas prendre des mesures aujourd'hui pour que ces plans, qui sont des documents publics du SPW, puissent systématiquement être mis sur le site du SPW à la disposition de chacun, afin que les personnes qui n'ont pas accès aux technologies puissent quand même toujours aller les visiter sur place, et que toutes les autres personnes qui voudraient les diffuser, se les approprier ou en discuter puissent en jouir chez eux ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, je me réjouis de votre soutien pour ce projet novateur qui permettra un transfert modal et une diminution des pollutions, mais également des retombées économiques et touristiques pour la vallée de la Vesdre. Les aménagements proposés de type cyclostrade apporteront un haut niveau de service et une meilleure sécurité pour les piétons et les cyclistes qui les emprunteront.

Ce projet est complexe et conséquent. À terme, l'ambition est de créer une cyclostrade de Liège à Verviers en remontant vers l'Allemagne. Les habitants concernés par ce projet ont été informés à travers des rencontres publiques réalisées en amont pour la plupart des tronçons, comme le hameau des Surdents et le hameau de Bellevaux.

De nombreuses réunions ont été réalisées par le SPW Mobilité et Infrastructures avec les différents partenaires. Il s'agit des autorités communales, mais également, pour n'en citer que quelques-uns, du DNF, du SPW Voies d'eau non navigables, d'Infrabel, de la SNCB et du GRACQ.

Durant les longs mois d'étude du projet, plusieurs alternatives de cheminement et types d'aménagements sont venus sur la table. Les avis du SPW ARNE et la présence de zones naturelles ou à caractère particulier ont été pris en compte, et ce, en complément de tous les critères et résultats des études postinondations.

Cette dernière thématique est primordiale pour la bonne intégration à long terme et les risques liés aux adaptations climatiques. Par exemple, les derniers chiffres concernant les hauteurs d'eau de la Vesdre ont été intégrés, dès qu'ils ont été disponibles, dans les documents et plans, juste avant le dépôt de permis. Le tracé proposé dans cette demande de permis est donc le fruit de ces multiples avis et contraintes.

Le SPW Mobilité et Infrastructures poursuivra le dialogue avec les citoyens en participant aux réunions de présentation publique. J'invite chacune et chacun à participer à cette présentation publique afin d'expliquer leurs contraintes et d'exprimer leurs remarques. C'est bien la vocation de l'enquête publique qui est en cours de récolter les avis, notamment des riverains du tracé. À la suite des différentes remarques récoltées, le projet pourrait être adapté.

Concernant la diffusion numérique des documents de permis, le SPW MI a respecté les règles en la matière, et ce, en concertation avec l'autorité délibérante qui est le SPW Urbanisme. L'ensemble des documents du permis est bien mis à disposition du public et de tous ceux qui souhaitent en prendre connaissance dans les formes prévues au CoDT. Cette consultation est organisée par la commune concernée.

Le SPW MI est totalement ouvert à ce que la réglementation en la matière évolue vers une dématérialisation. Il s'agirait que le législateur adapte alors les textes en conséquence. Comme vous le dites très justement, pour qu'il soit une réussite, il est important d'associer les habitants à ce type de projet. Tout le monde doit en être acteur. Chaque citoyen concerné doit s'en imprégner et participer dans un premier temps en y apportant ses remarques via l'enquête publique à ce stade du projet. Ce n'est que de cette manière que l'on pourra faire vivre cette liaison cyclable dans la vallée de la Vesdre, liaison à laquelle, personnellement, je tiens beaucoup.

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

M. Schonbrodt (PTB). – J'entends que vous avez fait beaucoup de consultations. J'ai vu une série d'associations et, effectivement, l'associatif a été rencontré. Cependant, je parle des habitants et, à l'exception d'une consultation sur une question très spécifique liée aux Surdents, je vous invite à ne pas attendre que la Vesdrienne existe pour venir vous promener avec moi en vélo et constater que les Surdents, c'est très petit par rapport à tous les habitants qui ont leur mot à dire le long du parcours.

Il n'y a pas eu de consultation en amont. Vous dites : « oui, mais on pourra toujours le modifier parce que l'on est dans le périmètre de l'enquête publique ». L'enquête publique finit le 19 février : c'est dans 14 jours. Il est déjà clair de la part des autorités communales que les réunions publiques n'auront pas été organisées d'ici le 19 février. Elles le seront après l'enquête publique. Je trouve que l'on s'inscrit ici dans un cadre très strict, très compliqué à faire changer, et je ne comprends pas pourquoi on ne fait pas ce genre de choses en amont.

J'aurais voulu avoir une ouverture sur ce que l'on fait – c'est-à-dire de pouvoir encore modifier le tracé – si l'on a quand même une consultation après l'enquête publique. Je reviendrai avec cela. En fait, la réponse que vous me donnez ne me permet pas de vous répondre.

Quant au document, j'entends votre appel à modifier la législation. Il n'empêche que, pour le moment, si la législation n'oblige pas à dématérialiser, elle ne l'interdit pas non plus. Il me semble donc que l'on pourrait faire évoluer les pratiques afin d'inspirer le législateur pour un changement qui, je pense, est indispensable.

M. le Président. – Des motions ont été déposées en conclusion de l'interpellation de M. Schonbrodt. La première, motivée, a été déposée par MM. Schonbrodt et Hermant (Doc. 1612 (2023-2024) N° 1) et la seconde, pure et simple, par MM. Bierin, Lomba et Douette (Doc. 1613 (2023-2024) N° 1).

L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE M. MAROY À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR « LE PARKING RELAIS (P+R) DE LOUVAIN-LA-NEUVE »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le parking relais (P+R) de Louvain-la-Neuve ».

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

M. Maroy (MR). – Monsieur le Ministre, le parking P+R de Louvain-la-Neuve est le plus vaste du Benelux, avec quelque 3 250 places réparties sur cinq étages, dont deux sont réservés aux habitants qui résident au-dessus du parking sur la dalle – le nouveau quartier. Il reste trois étages : un beau potentiel, mais, hélas, trois fois hélas, ce parking est largement sous-occupé depuis son ouverture en 2017. Les voitures se font rares. Il y a à peine, en moyenne, 80 véhicules qui viennent stationner, de manière à pouvoir ensuite se rendre à la gare toute proche. Pourtant, ce parking P+R, qui a coûté une

quarantaine de millions d'euros, plus les 10 millions nécessaires pour le relier à l'autoroute, ne manque pas d'atouts.

Depuis quelques mois, il est directement relié à la E411. Une bretelle y conduit directement, sans feux rouges, sans rond-point. Il est situé à quelques minutes à peine à pied de la gare de Louvain-la-Neuve, et, deux fois par heure, des trains permettent de rejoindre Bruxelles sans correspondance. À terme, il y aura même quatre trains directs par heure.

Tout est réuni, sur le papier en tout cas, pour attirer les navetteurs du Brabant wallon, voire de Gembloux – je vois mon collègue de Gembloux qui n'est pas loin de moi –, voire de Namur. On est aux portes de Bruxelles, mais la sauce ne prend pas.

Vous avez mis en place un groupe de travail qui réunit notamment le cabinet Gilkinet, la SNCB, l'OTW, le SPW, la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve. Tout ce beau monde s'est réuni deux fois afin de trouver des solutions à court terme et à long terme pour booster la fréquentation de ce parking.

Je sais, Monsieur le Ministre, que vous trouvez ce parking surdimensionné. Peut-être avez-vous raison, mais on ne va pas refaire le passé. Il est là, il existe, c'est un bel outil. Il permettrait de pousser les gens à utiliser les transports en commun, à utiliser le train.

En plus, je suis allé voir sur le site de la SNCB, il y a des promos. Pour les collègues qui seraient intéressés, comme M. Dispa, pourquoi pas ? Un jour de parking pour y laisser sa voiture, c'est 3,97 euros au lieu de 7,92 euros, donc moins de 4 euros pour laisser sa voiture au parking lorsqu'on est voyageur de la SNCB. C'est intéressant.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous faire le point sur les travaux de ce groupe de travail qui a été mis en place pour booster la fréquentation du parking ? Je ne comprends pas pourquoi cela ne fonctionne pas mieux et pourquoi on n'utilise pas mieux le potentiel de ce parking.

En réponse à l'une de mes précédentes questions écrites, vous m'indiquiez que la communication et la signalisation allaient être améliorées. En ce qui concerne la signalisation, c'est fait. Enfin ! Parce qu'il a fallu le temps. Mais on ne peut pas dire que ce soit vraiment *flashy*. Il y a un panneau « P+R » qui est assez discret. On n'a pas suffisamment boosté la visibilité.

Pourquoi ne fait-on pas une campagne de sensibilisation dans toutes les communes qui pourraient potentiellement être intéressées par ce parking ? En gros, quand vous interrogez les gens dans le Brabant wallon, ils ne sont pas au courant de la présence de ce parking.