

**INTERPELLATION DE M. ANTOINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LE DÉBUT DES
TRAVAUX RELATIFS À LA CYCLOSTRADE DE
LA N4 »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le début des travaux relatifs à la cyclostrade de la N4 ».

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

M. Antoine (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, pour celles et ceux qui connaissent bien l'endroit, les travaux sont manifestes aujourd'hui. Ils ne sont plus discutables. Du reste, vous y étiez vous-même présent pour lancer le premier coup de pelleuse de cette cyclostrade attendue, justifiée, entre Wavre et Louvain-la-Neuve. L'objectif de cette « autoroute pour vélos » est de permettre des déplacements de vélos sécurisés et plus rapides sur des moyennes et longues distances. L'infrastructure y est séparée du trafic routier, ce qui est élémentaire à cet endroit.

C'est donc une voie structurante dont l'objectif est de rendre les déplacements en modes actifs lents plus attrayants. Quand je dis « lents », tout est relatif, puisque les vélos électriques permettront des déplacements beaucoup plus rapides.

Le chantier actuel, si je suis bien informé, reliera Wavre à Louvain-la-Neuve entre la rue du Manil et le rond-point de Wallonie, longeant l'autoroute E411 et la nationale 4 sur une distance d'un peu plus de quatre kilomètres. Cela entraîne dès lors des adaptations au niveau des bandes de circulation de la N4 et la vitesse autorisée.

On annonce – et c'est compréhensible – plusieurs week-ends de fermeture pour poser un nouveau revêtement sur la voirie existante et la réhabilitation du revêtement de la nationale 4, faisant partie intégrante du projet.

Rappelons quand même que le fonctionnaire délégué avait refusé de délivrer le permis pour le tronçon entre la caserne des pompiers de Wavre et le rond-point Décathlon, pour une raison évidente : cette voirie est traversée par des entrées et des sorties de très nombreux commerces et garages qui insécurisent le passage des vélos à cet endroit. Toutefois, sur recours, la Région a finalement délivré l'autorisation pour les différents tronçons sans qu'il y ait de modification des plans initiaux.

Pourriez-vous nous dire, malgré tout, quelles installations de sécurité vous aviez prévues ou que vous allez déployer pour protéger les vélos des entrées et

sorties ? Celles-ci sont très nombreuses à cet endroit, puisque notamment les camions qui déchargent les voitures pour les concessions se garent au milieu de la nationale 4, ce qui constitue une difficulté pour la sécurité.

Le coût global du chantier – mais vous me le confirmerez – s'élèverait à près de 6 millions d'euros HTVA, dont la majeure partie, soit 5,145 millions d'euros, pour la cyclostrade serait financée par une subvention européenne dans le cadre du Plan de relance et de résilience. Le chantier, dans sa réalisation, devrait se terminer au printemps 2025 ; vous me le confirmerez aussi.

Puis se posera alors la question de la suite de la cyclostrade, puisque l'ambition affichée est de relier les deux capitales : la capitale wallonne, Namur, à la capitale nationale, Bruxelles, ce qui serait une grande première, particulièrement heureuse, en Wallonie.

Monsieur le Ministre, confirmez-vous les montants évoqués du coût global, le calendrier évoqué, la déviation qui sera mise en place pour la piste cyclable ?

Plus globalement, comment envisagez-vous – je l'indiquais tout à l'heure – la protection des cyclistes sur la partie la plus exposée en termes de danger ?

Enfin, quels sont le calendrier et l'estimation des coûts pour la cyclostrade de la capitale de la Wallonie et du Fédéral ?

Ce sont là autant de questions qui démontrent notre soutien à ce magnifique projet et qui permettent de relever quelques inquiétudes en termes de sécurité, de coûts, ainsi qu'une interrogation sur le calendrier d'exécution.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, comme vous le savez, le nouveau réseau cyclostrade est l'épine dorsale du futur réseau cyclable en Wallonie. Il permettra de proposer un haut niveau de service pour l'utilisateur qui, au quotidien, pourra considérer le vélo comme le mode le plus avantageux tant en termes de sécurité que de rapidité.

La cyclostrade propose des aménagements très qualitatifs : quatre mètres de large avec des espaces de sécurité séparant l'aménagement avec la chaussée et le bâti. En outre, dans les zones fortement denses avec beaucoup de passages de piétons, une séparation entre les piétons et les cyclistes est possible. Des plantations – arbres et haies – sont aussi placées pour apporter de l'ombrage et couper l'effet du vent.

Après un recours, l'administration a finalement obtenu le permis sur la dernière zone du projet. Ce

recours reprenait les différents éléments de sécurité provenant des concertations avec les communes, la police, l'OTW, le GRACQ, et cetera. Ces éléments démontraient que les aménagements proposés étaient les meilleurs en termes de sécurité pour l'ensemble des utilisateurs.

Pour en venir à la suite de vos questions, les montants HTVA évoqués sont corrects pour ce premier tronçon de la cyclostrade dans le Brabant wallon. Ce budget comporte aussi des interventions de réhabilitation du revêtement de la N4 pour la partie « chaussée » des voitures et une partie des bandes bus, comme prévu dans le PIMPT. L'objectif a toujours été de réaliser une intervention regroupant tous les modes de déplacement de manière à proposer à la fois des alternatives à la voiture à passager unique, une meilleure sécurité pour tous et la réhabilitation du réseau existant.

Le calendrier mentionné est également correct. Le SPW MI a commencé les travaux le 5 janvier 2024 avec un délai de 270 jours ouvrables pour ce premier tronçon, ce qui nous amène au printemps 2025.

Concernant les déviations, elles ont été concertées avec les communes, l'OTW et la police. En ce qui concerne les déviations cyclables, les travaux dans la phase actuelle entre le magasin Décathlon et Louvain-la-Neuve se font dans une zone où il n'y a pas d'aménagements cyclables sur la nationale 4. L'itinéraire via les voiries communales reste parfaitement accessible pendant le chantier.

Pour ce qui est de la phase entre la caserne des pompiers et le Décathlon, plusieurs basculements de circulation auront lieu durant les différentes phases. Lorsqu'on disposera d'assez d'espaces pour prévoir une bande cyclable, celle-ci sera bien mise en place. Toutefois, il y aura des phases de travaux pendant lesquelles l'espace disponible sera fortement réduit et une circulation mixte de vélos et de voitures sera inévitable.

À propos du tronçon de la caserne des pompiers à la rue du Manil, les travaux se font dans une zone où, de nouveau, il n'y a pas d'aménagement cyclable. Les voiries communales aux abords du chantier restent elles aussi accessibles durant les opérations.

Concernant la suite de la liaison entre les capitales belge et wallonne, la Flandre et Bruxelles travaillent à la mise en œuvre de la suite de la cyclostrade vers Bruxelles, de sorte qu'elle soit opérationnelle en juin 2026, au moins jusqu'à Auderghem.

Par ailleurs, dans l'autre sens, de Louvain-la-Neuve à Namur, deux tronçons sont à l'étude et devraient être engagés en 2024. D'une part, le tronçon de la nationale 4 entre le carrefour du Mûgreto et le rond-point des Trois-Clés et, d'autre part, le tronçon de la N904 entre le carrefour de la nationale 4 et le pont du

chemin de fer. La traversée de Corbais sera prise en charge dans le cadre du projet PIMT géolocalisé 165 et 166 programmé en 2025.

La suite des travaux en direction de Namur sera programmée par le prochain Gouvernement, en tenant compte notamment des contraintes de travaux sur la E411.

Je me réjouis de ces avancées qui mettent en œuvre la stratégie de développement de l'usage du vélo comme moyen de déplacement utilitaire, voulu et surtout concrétisé par le Gouvernement. C'est une volonté au travers de toute la Wallonie. Il y a en particulier beaucoup de projets sur le Brabant wallon qui en a une vraie utilité au quotidien, tenant compte de l'engorgement, du relief, des types de déplacements et de la solution quotidienne que cela peut apporter.

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

M. Antoine (Les Engagés). – Je suis très enthousiaste pour ce projet. Ma seule crainte – c'est inévitable du fait de la succession des décisions et des gouvernements sur le sujet – est qu'il ne faudrait pas qu'il manque un maillon. L'objectif, c'est Namur-Bruxelles, avec le passage que vous avez mentionné qui n'est pas mince. Namur, ville universitaire, Gembloux, ville universitaire, Louvain-la-Neuve, ville universitaire et Bruxelles l'est tout autant, avec Wavre qui représente un bassin d'emplois relativement important.

Il y a un enjeu et un modèle de promotion des usagers lents. Quand je dis lents, soyons de bon compte. Certains vont beaucoup plus vite avec les vélos électriques. Cela semble une démonstration de la Wallonie de son savoir-faire et de son intérêt.

J'espère qu'il n'y aura pas de crevaison dans les décisions politiques pour que l'ensemble de cette cyclostrade soit réalisée, si j'ai bien entendu, d'ici 2026.

M. le Président. – L'incident est clos.