

- le tronçon Waterloo-Braine-Alliance de huit kilomètres en Wallonie est prévu pour 2025 ;
- le tronçon Braine-Alliance-Nivelles de huit kilomètres en Wallonie est prévu pour 2029 ;
- Le tronçon Linkebeek-De Hoek de six kilomètres en Flandre est prévu pour 2031.

Il faut préciser que les premiers travaux permettront une amélioration de l'offre S, sur les lignes 124 et 161 dès 2025, qui tendra vers un espacement optimal des trains toutes les 15 minutes en heures de pointe et une desserte de tous les arrêts.

Le coût des infrastructures encore à construire est estimé à 260 millions d'euros pour les lignes en Flandre, à 130 millions d'euros pour les lignes en Région de Bruxelles-Capitale et à 485 millions d'euros pour les lignes en Région wallonne, soit un total de 875 millions d'euros pour le RER.

Pour arriver à boucler ce montant, le Gouvernement wallon a mis sur la table le préfinancement du RER, à concurrence de 255,4 millions d'euros, sans lequel le Fédéral n'aurait pas pu garantir le financement total du RER, car le milliard d'euros aurait été insuffisant.

Le planning précis des travaux et la répartition de leurs coûts, année par année, figureront dans l'accord d'exécution quadripartite RER, actuellement en préparation au sein du groupe de travail intercabine entre le Fédéral et les entités fédérées. Cela veut dire que c'est validé au plus haut niveau et qu'il faut quasiment aller modifier le décret dans chaque région pour changer ce qui est prévu. Quels que soient les futurs gouvernements ou futurs ministres, ils seront liés à cela par une loi, un décret, dans les différentes instances, dans les différents niveaux de pouvoir.

En ce qui concerne la résolution adoptée par notre Parlement en mars 2016, je confirme que mon cabinet a défendu bec et ongles les intérêts wallons dans le cadre des discussions qui ont conduit à cette architecture globale des accords de coopération.

Le Fédéral n'a cependant pas voulu ou pas pu sortir de la clef de répartition 60/40 telle que définie par la ministre Durant en 2001. Les parties flamande et bruxelloise des lignes RER vers la Wallonie restent considérées comme hors clef, tandis que les parties wallonnes restent dans cette clef. Cela, c'est l'accord de 2001. Il n'est vraiment pas à notre avantage.

La seule chose que j'ai pu obtenir dans la négociation est l'application de cette clef de façon pluriannuelle pour éviter que les travaux soient retardés par une application stricte de cette clef sur base annuelle, ce qui aurait pu conduire à ralentir certaines phases de travaux.

Pour terminer, il est certain que les permis complémentaires aux permis de mise à quatre voies n'impacteront pas le planning. À ce titre, ces permis supplémentaires correspondent aux infrastructures d'accueil des voyageurs à Ottignies, aux accès et aux couloirs sous voies de La Hulpe, la gare de Nivelles et à la gare de Waterloo.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Maroy.

M. Maroy (MR). - Je remercie M. le Ministre pour cette réponse très complète et très argumentée, que j'aurai à cœur de lire attentivement, car elle est dense et remplie d'informations intéressantes.

C'est presque un sentiment de joie qui m'anime. Moi qui habite le Brabant wallon et qui, une semaine sur deux, dois affronter, comme des dizaines de milliers d'habitants de cette province, des embouteillages qui, d'année en année – cela se voit – sont de plus en plus longs.

On avait fini par ne plus oser y croire. L'immobilisme, c'est terminé. Les travaux vont reprendre.

Premièrement, cela sera bétonné dans un accord. On espère – vos propos vont dans ce sens – que les accords engageront les éventuels gouvernements suivants.

Deuxièmement, il ne faut pas s'accrocher non plus à la notion de RER. Ce n'est pas du tout à comparer avec ce qui se passe à Paris. Le RER, c'est un réseau avec une certaine cadence : quatre trains par heure et cela, on va l'atteindre sur certains tronçons à partir de 2025.

Allez, on reprend espoir !

**QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « LA PLACE
DU VÉLO COMME SOLUTION ALTERNATIVE
DE MOBILITÉ »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings, sur « la place du vélo comme solution alternative de mobilité ».

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

M. Stoffels (PS). - Monsieur le Ministre, en son temps, le ministre de la Mobilité avait concentré les

moyens à sa disposition afin d'améliorer les infrastructures dans certaines zones prioritaires et ainsi favoriser la pratique du vélo.

En 2014, vous avez décidé d'affecter les moyens à votre disposition, soit 5,4 millions d'euros, en les répartissant de manière plus ou moins égale sur un ensemble de 62 communes.

Aujourd'hui, la formation politique de votre prédécesseur vous accuse d'abandonner la politique cyclable et de diluer les moyens. Votre politique a été qualifiée « de saupoudrage à la sauce cdH ».

Peut-on savoir comment et suivant quels critères ces 62 communes ont été choisies ? Qu'est-ce qui justifie que ce sont 62 communes et non 262 communes en faveur desquelles la même politique a été menée ? Peut-on supposer que la sécurité des usagers du vélo a été principalement un critère de choix ?

La thématique de sécurité a été évoquée à plusieurs reprises par la presse.

Y a-t-il eu un appel à projets ? À base d'un cahier des charges ? Combien de communes ont répondu et combien ont été refusées ?

Les grandes villes, les moyennes ou la petite commune bénéficient-elles des mêmes subsides ?

Les projets retenus ont-ils tous été réalisés ? Sont-ils en train d'être réalisés ? Ont-ils été abandonnés ?

Y aura-t-il un nouvel appel à projets ? Quand ? Avec quel budget ? Ou s'agissait-il, en 2014, d'un *one shot* ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député, si j'avais poursuivi la logique des 10 villes cyclables, les projets qui auraient été engagés depuis 2014 se seraient sans doute terminés en 2030.

En fait, concernant Wallonie Cyclable et les 10 villes retenues – je suis encore en 2018 – la semaine dernière, j'ai encore résigné pour certains dossiers une troisième prolongation de mise en œuvre de projets qui auraient dû être terminés en 2014.

Concentrer autant de moyens sur 10 communes, les communes n'arrivent tout simplement pas à suivre. Il y a un décalage qui s'est créé d'un an, de deux ans ou de trois ans. Maintenant, on en est à cinq ans de retard par rapport aux échéances.

J'ai décidé, pour le vélo, d'affecter les moyens de manière différente répartie sur un plus grand nombre de

petits projets permettant de créer des liens entre un RAVeL, un quartier, une piste cyclable, d'améliorer le dispositif cyclable de manière générale, plutôt que de le concentrer sur 10 bénéficiaires qui, manifestement, ne parviennent pas à suivre.

Je vous invite à faire le bilan, quelque couleur politique que ce soit, sur les 10 communes. Elles ont toutes des difficultés à implémenter ce qui leur a été octroyé largement à un moment donné. Je ne reviens pas sur la stratégie, mais je constate qu'elles ne pouvaient plus suivre.

J'ai décidé de consacrer en 2017, et non en 2014, un budget de près de 5,5 millions d'euros. Puisque vous faites référence à l'appel de 2014, il y en a eu un à l'époque de 5,4 millions d'euros, mais il y en a eu un nouveau en 2017 de 5,5 millions d'euros. Globalement, ces deux projets ont été aujourd'hui attribués.

Soixante-deux dossiers ont été sélectionnés suite à un appel à projets de 2017 et 159 villes et communes ont introduit une candidature. Je me suis engagé à ce que, sur l'année 2018, dans le cadre du plan d'investissement, on puisse essayer de récupérer des dossiers de toutes les villes et communes qui n'ont pas pu être sélectionnées dans un premier temps.

Les projets sélectionnés sont ceux qui répondaient le mieux aux critères et aux objectifs décrits dans l'appel à projets, dans le cadre de l'enveloppe budgétaire susmentionnée. Pour chaque ville ou commune, la subvention couvre 75 % du coût du projet avec un maximum de 100 000 euros.

Au-delà de la sécurisation des déplacements cyclables et cyclopiétons, les aménagements subventionnés permettront d'améliorer la mise en réseau et la continuité des itinéraires cyclables afin de les rendre plus attractifs dans leur usage quotidien.

Une signalisation directionnelle est aussi demandée aux villes et communes afin d'assurer la visibilité de ces itinéraires et rendre leur utilisation plus aisée.

Plus précisément, il s'agit : de renforcer l'utilisation et l'accessibilité du réseau RAVeL par la création de nouveaux raccordements ou l'aménagement de connexions existantes ; d'aménager les liaisons entre les zones d'habitat et avec les pôles locaux d'activités ; de relier les itinéraires intervillages ou interquartiers par la création de chaînons manquants.

Les villes et communes bénéficiaires ont été officiellement informées de l'octroi d'une subvention à la fin de l'année 2017. Il est évident qu'aucun aménagement n'a encore été réalisé. Je n'ai pas la réponse ici sur le projet 2017. Votre question portait sur celui de 2014. La réponse ne correspond pas exactement à cette question-là. Je propose, par rapport à 2014, de faire le bilan, car je l'ai demandé. J'ai demandé à voir où l'on en était sur tous les octrois de 2014, combien de

projets avaient été réalisés aujourd'hui, combien sont en cours de réalisation et la réponse se focalise ici sur le second appel, qui est celui de 2017.

Un délai de trois ans est prévu pour permettre la finalisation des aménagements subventionnés.

Pour 2018, les actions qui seront menées en la matière ne seront pas encore définitivement établies, mais un nouvel appel sera lancé.

Le plan RAVeL doté de 32 millions d'euros sur la période 2016-2019 se poursuit et je rappelle, par ailleurs, que le plan d'investissements wallon présenté la semaine dernière consacrera des moyens importants sur la période 2019-2024 sur cet aspect amélioration de la mobilité en général et particulièrement les infrastructures cyclables.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). - Par rapport au programme lancé en 2017, je suis particulièrement d'accord que l'on ne peut pas encore montrer de grands résultats aujourd'hui sauf quelques projets qui sont peut-être dans un état d'avancement alors que la grande majorité doit surtout être lancée pour aboutir endéans les délais prévus initialement.

Si je vous ai posé des questions par rapport à 2014, c'est parce que j'ai eu l'exemple en tête du plan d'ancrage communal du logement où une série de projets sont rentrés, mais sont réalisés une dizaine, voire une quinzaine d'années plus tard. En termes de mise en œuvre de ce qu'un gouvernement peut programmer comme initiative, cela prend un certain temps et je voulais tout simplement avoir une idée de ce que ce plan RAVeL, ce plan Vélo de 2014 a pu engendrer comme résultats tangibles à ce stade-ci et le cas échéant de demander aussi que l'on tienne compte du fait qu'une commune a ou n'a pas encore réalisé ce qui lui a été accordé en 2014, avant de lui accorder de nouvelles aides en 2017.

**QUESTION ORALE DE M. MAROY À
M. DI ANTONIO, MINISTRE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE, DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA
MOBILITÉ, DES TRANSPORTS, DU BIEN-ÊTRE
ANIMAL ET DES ZONINGS, SUR « L'ENQUÊTE
DE L'INSTITUT VIAS SUR L'UTILISATION DES
TRANSPORTS EN COMMUN »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des

Zonings, sur « l'enquête de l'institut Vias sur l'utilisation des transports en commun ».

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

M. Maroy (MR). - Monsieur le Ministre, l'institut Vias, l'ex-IBSR, a publié une étude portant notamment sur l'usage des transports en commun dans les différentes régions de notre pays. Il en ressort que sept Wallons sur 10 n'ont pas pris les transports en commun en 2017, ni le bus, ni le train, pas même une seule fois. C'est un constat interpellant d'autant qu'à Bruxelles et en Flandre, les résultats sont nettement meilleurs.

Ainsi, 63 % des Bruxellois empruntent les transports publics et en Flandre, entre 40 % et 45 % les utilisent régulièrement.

Il y a des différences selon les sous-régions. Il n'empêche que le constat est là. Le plus mauvais score flamand est dans le Limbourg, avec 32 % de personnes qui utilisent les transports en commun. Ce plus mauvais score flamand correspond aux meilleurs chiffres wallons à Liège.

Certes, il faut prendre des pincettes quand on manie les comparaisons nord-sud en la matière, ne fût-ce que parce que le tissu wallon n'est pas aussi dense qu'en Flandre, on peut expliquer en partie les différences. Mais on ne peut pas nier l'évidence, la tendance lourde est là.

Au-delà d'une rapide réaction sur les explications à ce triste bilan, je voudrais surtout vous interroger sur votre analyse concernant les TEC en Wallonie. Personnellement, je pense qu'il y a une question entre autres de fiabilité des TEC. Je suis concerné puisque j'ai des enfants qui le prennent tous les jours, quand ils roulent. Il y a un problème parfois de connexion entre différentes lignes de bus, par exemple.

Ce qui m'intéresse surtout, c'est de voir quelles actions vous allez préconiser pour augmenter l'attractivité des TEC. On peut jouer sur plusieurs aspects, l'offre sur le confort, sur la rapidité, sur les sites propres. Enfin, il y a mille idées possibles.

Le plan d'investissement que le Gouvernement wallon vient de ficeler permettra d'investir plus de 1 milliard d'euros sur cinq ans ; cela fait 200 millions d'euros par an pour améliorer la mobilité. Concrètement, quelles seront vos priorités dans l'utilisation de ces crédits, plus particulièrement pour les transports en commun ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings. - Monsieur le Député,