

Le Gouvernement doit également s'entendre sur la date d'entrée en vigueur de la réforme.

Quant au point de vue de l'administration, le SPF Finances estime qu'un délai de 12 mois est nécessaire pour mettre en œuvre la réforme une fois que les textes seront stabilisés.

En ce qui concerne le calendrier, j'espère que cette nouvelle version de la réforme pourra être adoptée rapidement par le Gouvernement. Elle est en effet importante dans le cadre de nos objectifs de réduction de gaz à effet de serre et est en cours de discussion pour le moment. Nous rencontrerons ainsi les objectifs de la Déclaration de politique régionale qui prévoyait – même si c'est recentré, vous avez raison – sur la TMC, une révision de la fiscalité automobile à fiscalité globale inchangée pour les moduler en fonction des émissions de CO₂ et de la masse-puissance. La limitation à la taxe de mise en circulation garde néanmoins un sens important s'agissant des véhicules qui sont mis sur le marché. Ils vont donc constituer le parc automobile pour un certain nombre d'années.

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

M. Antoine (Les Engagés). – J'entends que les conversations se poursuivent. C'est le moins que vous puissiez faire, puisque c'est votre intention, mais vous n'avez pas encore pu convaincre les partenaires.

Imaginons que vous puissiez y arriver avant les vacances de printemps. Vous devez encore ajouter la consultation du Conseil d'État et vous allez devoir y répondre. Je veux être optimiste : vous aboutissez en juillet. Vous devrez encore venir au Parlement. Ensuite, il faudra donner toutes les instructions à l'administration, acheter les logiciels.

Franchement, ce texte ne peut plus entrer en vigueur durant cette législature. Vous connaissant, vous êtes un homme sincère ; même si vous voulez à tout prix arriver à un texte, il ne sera pas d'application. Par conséquent, au mieux, ce sont les derniers bruits de couloirs qui circulent, ce serait pour le 1er janvier 2025, avec l'incertitude qui peut toujours peser sur ce type de texte. Il n'est, en effet, pas rare de voir une majorité immédiatement le suspendre ou l'abandonner.

C'est donc une occasion manquée. Je le crois profondément. En plus, Monsieur le Ministre, vous avez perdu le levier sur la taxe sur les autocaravanes. Tout cela s'annonce extrêmement difficile pour vos objectifs.

**QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LE NÉCESSAIRE
AMÉNAGEMENT D'UN COULOIR SÉCURISÉ
POUR CYCLISTES SUR LA N4 GEMBLoux-
WAVRE ET LA PROMOTION DU VÉLO
PROFESSIONNEL »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le nécessaire aménagement d'un couloir sécurisé pour cyclistes sur la N4 Gembloux-Wavre et la promotion du vélo professionnel ».

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

M. Antoine (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, c'est un sujet sur lequel nous aimons échanger. Je sais qu'il vous tient à cœur, autant qu'à moi, je l'espère.

Le vélo est de plus en plus utilisé à des fins professionnelles puisque le SPF Mobilité et Transports au niveau fédéral a récemment évoqué une augmentation de plus de 80 % d'utilisateurs quotidiens depuis 2005.

Au total, 14,1 % des Belges se rendent, semble-t-il, au travail à vélo. Il existe cependant une sacrée différence entre les Régions de notre pays puisque, en Wallonie, ce n'est qu'une personne sur 50 qui utilise ce mode de transport pour aller travailler. Une question de mentalité, sans doute, mais aussi et assurément, d'aménagements routiers, selon le GRACQ. J'ai envie ici de lui faire confiance. L'association s'est d'ailleurs réunie à maintes reprises à propos de la nationale 4 afin d'exiger des aménagements sécurisés pour les vélos qui circulent entre Namur et Wavre, en passant, bien sûr, le long de Louvain-la-Neuve, et ce, dans les deux sens.

Gilles Closset, citoyen qui emprunte chaque jour la N4 pour se rendre sur son lieu de travail, a d'ailleurs témoigné récemment sur la RTBF. Je le cite : « Les pistes cyclables sont dangereuses et mal entretenues à certains endroits. Il y a de l'herbe, parfois des branches. Cela m'arrive, dit-il, de crever de temps en temps. J'ai le matériel pour réparer, mais je m'en passerais bien ».

À la mi-2022, vous m'aviez déclaré avoir chargé un bureau d'études spécialisé afin de réaliser une étude de faisabilité. Cette dernière devait durer environ six mois. Le compte est bon, si je compte depuis mi-2022.

Est-elle bien terminée ? Disposez-vous des résultats ? Si oui, quels sont-ils ?

Quels sont le calendrier et le budget consacré pour la concrétisation de ce corridor vélo Namur-Wavre et pour quelle année budgétaire ?

Par ailleurs, où en est le projet d'autoroute vélo, que vous avez eu l'honneur de présenter, qui prévoit de relier alors plus complètement la capitale wallonne à notre capitale fédérale ? Là aussi, pouvez-vous nous préciser un calendrier d'exécution, le montant des budgets réservés, sachant que ces budgets ne cessent d'évoluer au gré des indexations des coûts de la main-d'œuvre et des coûts des matériaux, généralement chiffrés à plus de 30 % sur les devis ?

Quelles sont les principales difficultés que vous avez identifiées à ce stade, sur cette « transcapitale » vélo ?

Vous nous avez souvent exposé ce que j'appelle votre « vélove », votre amour du vélo. Il reste aujourd'hui à le concrétiser par des infrastructures majeures, non pas pour des itinéraires à des fins de loisirs. C'est d'ailleurs la Cour des comptes qui vous avait adressé des reproches en vous pressant de passer des effets d'aubaine à une politique structurée des déplacements professionnels par le recours aux modes doux.

Enfin, pouvez-vous nous indiquer le nombre de primes octroyées pour l'acquisition de vélos à ce jour, notamment électriques et leur répartition dans les cinq provinces pour voir si celles-ci répondent de la même manière ou pas ?

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 n'avais pas encore entendu le terme « vélove », j'en prends note.

Plus sérieusement, l'étude de tracé de la nationale 4 entre Louvain-la-Neuve et Namur a été confiée par la SOFICO au bureau Stratec. Elle a pris du retard et nous attendons les conclusions, notamment sur les tronçons qui pourraient avancer rapidement en raison de l'absence d'expropriations ou d'interventions limitées.

Entre la rue du Manil à Wavre et la rue de la Flèche à Louvain-la-Neuve, la demande de permis d'urbanisme est aux mains du fonctionnaire délégué et le marché de travaux devrait être attribué avant l'été 2023 pour un montant estimé à 2,5 millions d'euros. **La programmation et le phasage de la suite des travaux en direction de Namur dépendent des conclusions de l'étude Stratec. Des enveloppes de 1 million d'euros en 2024 et de 4 millions d'euros en 2025 sont actuellement réservées pour des marchés de travaux.**

En direction de Bruxelles, les études techniques de la cyclostrade le long de la E411 sont en cours. Le calendrier prévu vise à adjuger le tronçon entre la frontière régionale et Bierges d'ici la fin de l'année 2023, pour un montant estimé à 4 millions d'euros. Le tronçon reliant l'avenue provinciale à Bierges à la rue du Manil et la caserne des pompiers est

le plus délicat techniquement en raison du franchissement de la vallée de la Dyle avec la ligne de chemin de fer et le boulevard de l'Europe. Le marché devrait être attribué pour la mi-2024 pour un montant estimé à 5 millions d'euros.

Par rapport à la quatrième question, vous n'êtes pas sans savoir que le Parlement wallon a voté un nouveau décret « Wallonie cyclable » qui structure à long terme la politique cyclable à travers l'obligation pour chaque gouvernement d'adopter un plan Vélo, la définition du réseau cyclable le structurant.

Comme indiqué précédemment, mon administration est en train de travailler à la mise en place d'un tel réseau cyclable structurant, comprenant notamment les cyclostrades auxquelles vous faites référence. Le décret prévoit également les dispositions financières pour assurer la mise en œuvre de la Stratégie wallonne de mobilité active en assurant la mise en place d'un financement durable sur base du droit de tirage, dont les communes bénéficient déjà via le PIMACI. Comme vous le voyez, la Région a bien une politique structurée en termes d'investissement.

Par rapport à l'octroi de primes, sur près de 6 000 primes, 72 % l'étaient pour des vélos électriques classiques et 8 % pour des vélos cargos, pour la plupart électriques.

À l'occasion des prochains bilans sur ces primes, je demanderais que l'on fasse une répartition par province.

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

M. Antoine (Les Engagés). – Je vais me concentrer sur la liaison cycliste entre Namur et Wavre, qui me semble être le projet que tout le monde attend et qui a énormément de sens, vu que la liaison passe par trois villes universitaires : Namur, Gembloux et Louvain-la-Neuve.

J'entends le calendrier avec le retard malheureux. Ce ne sont pas des travaux dont on parle, mais d'études qui auraient dû se terminer en décembre et qui ne sont toujours pas disponibles en avril. Cela est incompréhensible.

Puis-je formuler une suggestion, Monsieur le Ministre ? Parce que je crains que les crédits pour 2024-2026 ne soient pas, en votre absence, affectés à cette politique. Ne pourriez-vous pas, pour en garantir l'effectivité et la pérennité, confier ce budget, par exemple, à l'InBW, à charge pour l'intercommunale de réaliser les travaux que vous lui concéderiez, de telle manière que les budgets soient engagés et qu'ils ne puissent plus être réorientés vers d'autres finalités ?

Si vous ne faites pas cela, nous n'aurons jamais l'assurance que, au-delà de Wavre, vers Louvain, l'eurocorridor vélo vers Namur progressera, eu égard aux difficultés que vous venez de rappeler. Je vous

demande de missionner une intercommunale ou un autre véhicule. Cela peut être aussi l'OTW, mais ce n'est pas son travail habituel. L'intercommunale peut le faire, comme elle le fait dans toute une série de liaisons routiers.

**QUESTION ORALE DE M. ANTOINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LES MESURES
ARRÊTÉES PAR LE GOUVERNEMENT
WALLON AFIN DE SÉCURISER LES
TRANSPORTS EN COMMUN »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Antoine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « les mesures arrêtées par le Gouvernement wallon afin de sécuriser les transports en commun ».

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

M. Antoine (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, nous avons connu une cascade d'informations bien malheureuses. Mi-décembre 2022, un homme a tenté de casser la vitre d'un chauffeur TEC avec un pavé. Début janvier, un chauffeur TEC a subi des coups et a été menacé par une arme factice. Mi-mars, un homme armé a semé la panique dans un bus à Tubize en exhibant un pistolet servant à la pratique de l'airsoft. Voilà trois exemples en quelques semaines qui démontrent clairement une forme d'insécurité pour les agents des TEC, mais aussi pour les usagers de nos transports en commun. Chaque jour, des voyageurs, des contrôleurs et des chauffeurs sont menacés verbalement, voire physiquement. On parle beaucoup de ceux de la SNCB, mais c'est également vrai au niveau du TEC. Nous devons malheureusement déplorer un certain nombre d'incivilités et d'agressions verbales et physiques.

En 2022, vous aviez déclaré : « Le Gouvernement et l'OTW sont engagés, à travers le contrat de service public, sur plusieurs actions afin de sécuriser le réseau TEC :

- la tenue de campagnes de sensibilisation sur le vivre-ensemble, notamment relatives à la sécurité des transports en commun et à la lutte contre toute forme de harcèlement ou de violence ;
- un plan de formation et de sécurité, plan aujourd'hui opérationnel, relatif notamment à l'aptitude professionnelle, à la formation continue, et cetera.

Par ailleurs, des opérations de contrôle sont également organisées en collaboration avec la police ».

Dans la droite suite de vos réponses, j'essaie d'en vérifier l'effectivité quelques mois plus tard. Une année est passée. Quelle est votre évaluation de la mise en place de ces mesures ? Quel est le coût du plan de

formation et de sécurité ? Allez-vous le reproduire en augmentant, le cas échéant, l'apport financier régional ? Comme vous êtes à la recherche d'un grand nombre de chauffeurs, c'est peut-être le moment de leur indiquer que c'est un métier non seulement attractif, mais surtout sécurisé.

Comptez-vous accentuer les contrôles de police et renforcer le nombre d'inspecteurs et d'agents d'intervention au sein du groupe OTW ? Je plaide en ce sens.

Ne faudrait-il pas tout simplement installer des caméras au sein de certains bus sur les lignes sensibles afin d'accroître le sentiment de sécurité et surtout notre capacité d'identifier les auteurs de troubles ?

Enfin, ne faudrait-il pas systématiquement isoler le poste de conduite du reste du bus ? Des opérations étaient en cours à ce propos, pour vraiment protéger le chauffeur d'éventuelles menaces physiques ou verbales. C'est un peu ce qui avait été réalisé durant la période du covid-19.

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, le TEC prend cette problématique très au sérieux et a mis en place un certain nombre de mesures à cet effet.

Sur le plan de la formation, l'Académie de la mobilité propose tout un catalogue pour le personnel du TEC. Différents modules abordent la thématique de la sécurité. Pour les conducteurs et les contrôleurs, la formation est intégrée dans la formation initiale et dans la formation continue obligatoire de cinq jours par période de cinq ans, par le biais du certificat d'aptitude professionnelle.

Les aspects « sécurité » sont actuellement intégrés dans les modules « gestion de conflits », « image de marque » et « confort et sécurité ». Cela devrait encore évoluer. Les aspects « sécurité » dans le parcours de formation représentent un coût net, pour 2022, estimé à 285 000 euros.

Des campagnes de prévention ont également été menées avec l'ensemble des opérateurs de transport belges que sont la STIB, De Lijn, la SNCB et le TEC. Vous avez encore pu voir l'une d'entre elles dans des gares SNCB ces dernières semaines.

Concernant les mesures matérielles de sécurité dans les bus, votre suggestion d'installer des caméras et d'isoler les postes de conduite est bien partagée : l'OTW met déjà en place ces mesures depuis plusieurs années.

En effet, à ce jour, le parc de l'OTW comprend 98 % de véhicules équipés de caméras embarquées qui permettent d'enregistrer les images dans l'ensemble du