

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Merci, Monsieur le Député, pour votre question qui me permet de vous répondre dans un autre cadre à d'autres questions, puisqu'on a l'habitude d'échanger – comme avec M. Douette, notamment.

Je vous remercie aussi de rappeler également que l'abandon du projet de Trident s'inscrit, rappelons-le encore, dans la volonté générale du Gouvernement de ne plus réaliser, sauf exception, d'extension du réseau routier existant.

Par ailleurs, le projet Trident n'était pas sans impact du point de vue environnemental ainsi que pour les populations riveraines.

À l'heure actuelle, à la suite de la décision d'abandon du projet Trident light, aucun autre projet n'est encore en cours d'étude. Je rappelle que le Gouvernement vient à peine de s'installer. Il est évident que nous examinerons avec l'administration, dans les prochains mois, les meilleures solutions, souvent multiples et complémentaires, qu'il est possible de mettre en œuvre en remplacement du projet d'extension du réseau là où ces projets ont été abandonnés.

En particulier, comme vous le savez, le Gouvernement prévoit une augmentation des budgets en faveur des alternatives à la voiture individuelle. Une concertation au niveau local doit avoir lieu dans les prochains mois afin de déterminer quelles alternatives seront envisagées.

De la même façon, une réflexion doit être opérée quant au charroi des camions. Nous pouvons tout d'abord chercher à le diminuer, notamment en rendant notre économie beaucoup plus circulaire.

Nous pouvons aussi transférer la plus grande part possible vers le transport fluvial ou ferré. Nous pouvons aussi agir sur les itinéraires.

Pour revenir à votre question, la création d'un bus à haut niveau de service sur la N5 et la N53 est également prévue. Une concertation importante avec les populations locales est actuellement mise en œuvre par l'OTW, le SPW et la Ville de Charleroi à cet effet.

M. le Président. - La parole est à M. Bastin.

M. Bastin (cdH). - Merci pour ces différentes réponses, Monsieur le Ministre.

Vous parlez de plus ou moins rassurer, puisque vous dites qu'il n'y aura rien de créé, sauf exception. J'espère que ni la rocade ni la E411 ne feront partie de ces exceptions.

Vous dites que c'est une alternative à la voiture, mais c'est principalement le charroi des camions. Il est vrai que, si l'on passe par le bateau – cela vient

principalement de la France –, il ne serait pas évident de faire remonter la Meuse sur la E411.

Cependant, je resterai très attentif à la suite de ces différentes études pour voir l'option qui sera reprise.

QUESTION ORALE DE M. MATAGNE À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA PROMOTION DE L'USAGE DU VÉLO ÉLECTRIQUE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Matagne à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la promotion de l'usage du vélo électrique ».

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

M. Matagne (cdH). - Monsieur le Ministre, la Déclaration de politique régionale dit, en sa page 39, que « le Gouvernement mettra en place une stratégie de développement de l'usage du vélo comme moyen de déplacement utilitaire, de façon à doubler son usage d'ici 2024 et à le multiplier par cinq d'ici 2030 ». Le vélo électrique est indéniablement, dans le cadre de la politique que vous prévoyez, un type de vélo qu'il convient d'encourager.

Cependant, l'achat d'un tel vélo représente un réel investissement et n'est donc pas accessible facilement à tout un chacun. Nous avons compris votre volonté d'opérer un transfert modal, qui plus est, d'une manière assez radicale, en stoppant les augmentations du parc routier wallon – on vient d'en parler – mais il est indispensable d'aider nos concitoyens à opérer ce transfert.

Je suis désolé, ma question s'adressait à M. Henry, mais merci beaucoup d'y répondre, Monsieur Dermagne.

Comment envisagez-vous d'intégrer les spécificités du vélo électrique dans la politique cyclable que vous allez mettre en place ? Le considérez-vous simplement comme un vélo plus rapide ou une politique d'incitation spécifique de ce type de vélo est-elle envisagée ?

Par ailleurs, la DPR indique : « Pour convaincre les citoyens d'utiliser davantage les alternatives à la voiture, le Gouvernement soutiendra significativement les connexions entre les divers moyens de transport ». Or, en ce qui concerne l'intermodalité « vélo/train », je constate que la SNCB impose un tarif complémentaire de 4 euros pour pouvoir prendre son vélo, non pliable bien sûr, à bord du train. Or, le prix des vélos électriques pliables est également assez élevé. La DPR prévoit aussi que le Gouvernement « soutiendra le développement d'une offre ferroviaire attractive [...] et plaidera en ce sens auprès du Gouvernement fédéral ».

Dès lors, comptez-vous défendre une suppression de ce tarif complémentaire auprès du ministre fédéral de la Mobilité en vue de promouvoir la multimodalité, à tout le moins, au moins pour les vélos électriques ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Dermagne.

M. Dermagne, Ministre du Logement, des Pouvoirs locaux et de la Ville. - Monsieur le Député, comme vous le savez, la stratégie de développement du vélo à assistance électrique, VAE, sera effectivement envisagée dans le cadre du futur plan « Wallonie cyclable 2030 ». Des actions déjà été menées par la Wallonie ces dernières années.

Dans le cadre du projet « Tous vélo-actifs », destiné à favoriser l'usage du vélo dans le cas des déplacements domicile-travail en collaboration avec les entreprises, il a été proposé aux entités « Tous vélo-actifs », depuis l'année 2012-2013, de faire tester le vélo à assistance électrique à ses travailleurs.

Lancée en mai 2017, l'action « Je teste l'électrique » permet, quant à elle, aux citoyens de tester un vélo à assistance électrique pendant 15 jours. On totalise actuellement plus de 7 000 participants au projet, avec un taux de satisfaction de 80 % des utilisateurs.

Le vélo à assistance électrique est un véritable levier pour les distances plus longues et les zones plus accidentées de notre Région. Il est donc important de continuer à le soutenir.

Les modalités des actions qui seront mises en œuvre devront encore être précisées.

Concernant l'intermodalité vélo-train, le matériel roulant de la SNCB n'est pas fait pour un transport quotidien des vélos et la priorité reste le transport de passagers pour lesquels les conditions de transport sont d'ailleurs parfois compliquées, comme vous l'avez évoqué il y a quelques instants.

Par ailleurs, fort heureusement, les vélos pliables, même avec une assistance électrique, se démocratisent et leur usage prend une ampleur de plus en plus grande, notamment dans le cadre des déplacements en train.

Comme vous le savez, je n'ai pas la tutelle sur la SNCB, cela ne nous empêchera évidemment pas de rester attentifs sur ces questions dans le cadre des concertations prévues entre le Gouvernement fédéral et les Régions.

M. le Président. - La parole est à M. Matagne.

M. Matagne (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces précisions. J'entends que beaucoup d'utilisateurs du vélo électrique en sont satisfaits ; 80 %, vous l'avez mentionné. C'est vrai que c'est un transport

adéquat pour se déplacer efficacement et confortablement à vélo.

Néanmoins, qu'il soit satisfait, c'est très bien. Que l'on organise des campagnes de tests, c'est très bien aussi. Mais cela ne répond pas à la facilité d'achat que l'on pourrait octroyer aux utilisateurs. J'espère que, pour la suite des projets du Gouvernement wallon, vous pourrez faire en sorte que le vélo électrique devienne beaucoup plus démocratique.

En parallèle, en ce qui concerne la dynamique que l'on pourrait implémenter au sein de la SNCB, je pense que nous avons des administrateurs qui peuvent défendre nos points de vue, nos positions et qui, je l'espère, sauront convaincre les responsables afin que le vélo puisse aussi trouver sa place dans les trains.

QUESTION ORALE DE M. FRÉDÉRIC À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA CRÉATION DE LIGNE DE BUS EXPRESS ENTRE VERVIERS ET SAINT-VITH »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Frédéric à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la création de ligne de bus express entre Verviers et Saint-Vith ».

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

M. Frédéric (PS). - Monsieur le Ministre, souvent, vous nous emmenez faire du tourisme imaginaire dans l'arrondissement de Verviers qui, à mes yeux, est certainement un des plus beaux de Wallonie, si pas le plus beau.

Pour permettre aux habitants des communes rurales et semi-rurales de rejoindre rapidement les centres urbains, les TEC ont mis en place des lignes de bus express. Un nombre d'arrêts limités et un itinéraire direct assurent un gain de temps appréciable pour les voyageurs. Depuis peu, le TEC propose également six nouvelles lignes WEL, pour Wallonie Easy Line. Ces nouvelles lignes garantissent également un voyage confortable dans des bus climatisés équipés du wifi.

Depuis plusieurs années, les communes de Saint-Vith et Malmedy, deux villes reprises comme pôles secondaires dans le Schéma de développement territorial de la Wallonie, réclament une ligne reliant Saint-Vith à Verviers en passant par Malmedy.

En effet, un grand nombre de navetteurs et d'étudiants du sud de l'arrondissement de Verviers pourraient emprunter cette ligne pour se rendre à Verviers, chef-lieu de l'arrondissement. À cela s'ajoutent des étudiants du supérieur qui transitent par la gare de Verviers-Central pour se rendre à celle de Liège-Guillemins.