

« Soutien plein au projet et la Wallonie sera un moteur dans ce *process* ». Je vais retenir cela et je suis clairement satisfait de cette volonté.

Quant à la proposition de motion, c'est peut-être un peu prématuré, mais on pourra certainement y revenir.

**M. le Président.** - La parole est à Mme Nikolic.

**Mme Nikolic (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses.

Effectivement, c'est aux politiques – il a déjà beaucoup été question de vision aujourd'hui dans cette commission – de décider de la vision. J'insiste sur le fait qu'elle se construise à partir du niveau local et j'aurai l'occasion d'y revenir dans ma question sur les bassins de mobilité.

Vous avez parlé d'un organe opérationnel que cette conférence des horaires pourrait être. Je répète aussi l'importance de créer quelque chose qui ne vient pas rajouter à la complexité du paysage de la mobilité et des acteurs de la mobilité en Belgique de manière générale, que ce soit au niveau des Régions et de la SNCB, mais d'avoir quelque chose d'opérationnel qui permette d'opérationnaliser les choses.

Vous avez dit que la communication entre la Wallonie et la SNCB n'était pas toujours claire. Il y a peut-être un rôle accru de la cellule ferroviaire à avoir. De nouveau, quand on parle de mobilité dans les bassins de mobilité au niveau plus local, il faut déjà y intégrer tous les acteurs pour faire remonter des demandes à la SNCB.

M. Heyvaert est le premier signataire d'une motion que nous proposons. Je le laisse la détailler en tant que premier signataire. Le groupe MR soutiendra cette motion motivée de la majorité.

**M. le Président.** - La parole est à M. Heyvaert.

**M. Heyvaert (Ecolo).** - Merci, Monsieur le Ministre, en tout cas d'être le moteur de cette proposition Integrato, ou en tout cas le moteur pour la faire monter jusqu'au Parlement, auprès des ministres fédéraux et auprès des Conseils de la Mobilité.

Par rapport à la proposition du PTB, ce que je vous propose, c'est de signer la nôtre parce que la seule chose qui me dérange dans la Conférence des horaires, il faut rappeler que ce travail d'Integrato, en tout cas de ce projet Integrato, vient de citoyens, vient d'organisations. Il faut respecter leur travail. Dans leur travail, ils parlent de régisseur et de ce rôle de régisseur. Je trouve intéressant que l'on reprenne en tout cas leurs propos et que l'on reprenne un peu leur travail, parce que c'est un très gros travail qu'ils ont effectué. Je propose de signer la note qui reprend en fait les demandes clairement des citoyens et d'Inter-Environnement qui a organisé tout ce travail.

**M. le Président.** - Vous pouvez déposer la motion dans les 30 minutes après la clôture du point.

L'incident est clos.

Une motion motivée a été déposée en conclusion de l'interpellation de M. Nemes par MM. Heyvaert, Fontaine, Matagne, Mme Nikolic et M. Nemes (Doc. 232 (2019-2020) N° 1).

**QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'EMBARQUEMENT DES VÉLOS DES USAGERS DU TEC »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrिमont à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'embarquement des vélos des usagers du TEC ».

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

**M. Dodrिमont (MR).** - Monsieur le Ministre, c'est un sujet qui, aujourd'hui, est dans l'actualité. En effet, on parle d'effets négatifs liés à la crise de la covid-19. Ce sujet, c'est celui du délaissement du transport en commun par bon nombre d'usagers habituels, que ce soit pour le train, le bus ou le tram.

En effet, d'après l'institut Vias, ces déplacements seraient passés de 10,39 %, dans le cadre de la comptabilisation des déplacements en général, à 3,86 % depuis le début du confinement. Si l'on y regarde encore un peu plus en avant, on voit que depuis le début du déconfinement, ce pourcentage tombe encore un peu plus bas, puisqu'on parle d'un peu plus de 3 % des usagers qui « usitent » le transport en commun plutôt que d'autres moyens de déplacement.

Par contre, si l'on peut considérer que ce premier constat est une mauvaise nouvelle, il y a une bonne nouvelle, c'est l'utilisation du vélo. Là aussi, il faut être prudent dans les chiffres. Quand on évoque un tel regain de l'activité cycliste, on peut imaginer qu'il y a en effet une progression, puisque l'on parle d'une hausse de 202 % des cyclistes depuis le confinement.

Comment ne pas imaginer que la combinaison vélo-bus serait particulièrement pertinente en ce moment ? D'un côté, on voit de plus en plus de gens sur leur vélo. Est-ce pour des déplacements professionnels ? On en doute un peu, en tous les cas, pour une grande majorité de ceux-ci. Il y a une volonté de pratiquer en ce moment plus le vélo, pour ses déplacements professionnels, pour toute une série d'autres déplacements d'ailleurs. Il semble que la combinaison vélo-bus soit une piste intéressante à étudier.

Tout d'abord, il y a cette confiance des usagers dans le transport en commun. Comment peut-on la restaurer ? On sait qu'aujourd'hui on argumente beaucoup autour des conditions sanitaires dans lesquelles les usagers du transport en commun se retrouvent. Il n'appartient pas nécessairement au ministre de la Mobilité d'apporter réponse à cette situation. Néanmoins, peut-on aujourd'hui trouver les mots et la campagne d'informations qui conviendrait pour restaurer cette confiance ? Y a-t-il des actions et de mesures qui pourraient être envisagées à court terme ?

Également, j'y reviens, n'y a-t-il pas une opportunité à saisir pour améliorer les conditions d'accès des vélos dans les bus afin de permettre davantage la combinaison des déplacements mixtes vélo-bus ?

On sait qu'aujourd'hui il est quand même relativement compliqué, sur certaines lignes – Monsieur le Ministre, vous le savez –, d'embarquer avec son vélo, surtout si celui-ci n'est pas adapté à ce type de déplacement. Il y a quelque chose à étudier. En tous les cas, ce serait mon vœu le plus cher, que l'on puisse favoriser cette combinaison des déplacements mixtes vélo-bus. J'espère en tous les cas que l'on pourra avancer sur ce sujet.

**M. le Président.** - La parole est à M. le Ministre Henry.

**M. Henry**, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, en effet, la covid-19 a eu et continue d'avoir un impact important sur le comportement des voyageurs et sur l'attractivité du transport public. Le TEC, en partenariat avec De Lijn et la STIB, réalise actuellement une étude sur ces thèmes.

La baisse de fréquentation est aussi liée au fait que nous avons dû garantir les conditions sanitaires et donc encourager à laisser les transports en commun disponibles pour ceux qui en avaient le plus besoin. Ils sont d'ailleurs restés un service public tout au long de la crise, même si l'offre a dû être un petit peu adaptée. Tout au long de la période de confinement et de déconfinement, le TEC a communiqué auprès de ses clients toutes les mesures prises pour assurer au mieux la santé de ses voyageurs, de ses conducteurs et de ses contrôleurs.

À court terme, le TEC prévoit une campagne de communication sur les atouts du transport en commun. Elle sera diffusée à la rentrée scolaire 2020. Cette campagne est cruciale, car elle permettra de redorer l'image des transports en commun pour le futur.

En ce qui concerne la combinaison bus-vélo, le TEC met en avant quatre solutions pour combiner vélo et bus :

- deux axées sur les vélos pliants, qui est la solution préconisée pour leur faible encombrement. Que ce soit le CycloTEC, le vélo pliant du TEC ou son propre vélo pliable,

l'embarquement dans tous les véhicules TEC est gratuit ;

- une autre solution concerne le stationnement des vélos aux arrêts de bus. Là, ce n'est pas à l'embarquement bien entendu. Pour rappel, le TEC prend en charge 80 % du coût de ces installations par les communes. Il a été proposé à l'AOT de prévoir un budget d'aménagement de parking vélos à des arrêts express pertinents et qui le permettent. Les communes concernées seront contactées afin de les accompagner dans les démarches administratives leur permettant d'avoir accès aux aides existantes ;
- la dernière solution met en avant les itinéraires cyclables pour rejoindre les arrêts de lignes express. Un itinéraire cyclable, à l'initiative des communes concernées, est actuellement téléchargeable à partir du nouveau site letec.be pour les lignes 1 et 82 dans le Brabant wallon. Ce dispositif pourra être étendu progressivement à d'autres lignes express pour les communes désireuses de le développer.

En ce qui concerne l'embarquement des vélos non pliables dans les bus, vu les nombreux problèmes de surcharge des bus, jusqu'ici en tout cas l'OTW privilégie l'accueil des PMR ainsi que des personnes avec poussettes, mais pas des vélos non pliables. Nous travaillons en parallèle avec l'OTW, notamment sur l'amélioration des itinéraires cyclables et le stationnement vélo complémentaire aux transports publics.

D'une manière générale, je compte encore amplifier les possibilités d'intermodalité vélo-bus ou vélo-tram d'ailleurs – puisque l'on connaît aussi le débat à Liège – ainsi que marche-bus. Le plan Infras ajusté, que nous venons juste d'adopter il y a quelques jours, réserve une large part à des investissements en faveur des modes actifs, des transports publics et de la combinaison naturelle entre ces modes alternatifs à la voiture individuelle.

Nous avons beaucoup de travaux devant nous. Effectivement, l'embarquement en tant que tel des vélos non pliants, pour l'instant, n'est pas retenu comme solution, en raison évidemment de l'espace qu'il occupe dans le transport en commun.

**M. le Président.** - La parole est à M. Dodrimont.

**M. Dodrimont (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour votre réponse.

Pourtant, il va y avoir tellement de vélos électriques sur le marché bientôt, surtout grâce à la prime d'encouragement que vous allez octroyer à ceux qui veulent en acquérir, que ce serait une belle formule que l'on puisse embarquer aussi certains modèles de vélo qui ne sont pas pliables. Les vélos électriques, c'est plus compliqué d'en trouver dans des modèles pliables,

même si cela existe. Le vélo le plus conventionnel, convenons-en, ce n'est pas un vélo pliable.

Je note déjà les différentes possibilités qui existent. Ces systèmes de parkings pour lesquels il faudra prévoir autre chose qu'un investissement physique, il faudra aussi de la surveillance et vraisemblablement donner aussi un gage de sécurité à celui qui installera son vélo...

**M. le Président.** - C'est une minute la réplique.

**M. Dodrimont (MR).** - Néanmoins, cela me semble intéressant.

Je voulais simplement souligner les apports intéressants de cette réponse de M. le Ministre.

**M. le Président.** - Je rappelle à tout le monde, c'est une minute, la réplique.

#### **QUESTION ORALE DE M. MAROY À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES PORTS DE PLAISANCE EN WALLONIE »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les ports de plaisance en Wallonie ».

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

**M. Maroy (MR).** - Monsieur le Ministre, c'est une question que j'aurais pu poser à la ministre en charge du Tourisme, mais les services l'ont dirigée vers vous. Vous êtes tous les deux en charge de cette question.

Vous n'êtes pas sans savoir que la Wallonie compte plus de 450 kilomètres de voies navigables exploitées pour le tourisme fluvial. Notre région dispose aussi de 18 ports de plaisance afin d'accueillir les plaisanciers en provenance de Belgique, mais aussi de France et des Pays-Bas.

Pour rappel, la navigation de plaisance en Wallonie est gratuite depuis 2006, ce dont je me réjouis, parce que notre Wallonie est attrayante, attractive, et elle possède de beaux atouts en matière de tourisme fluvial.

Certains ports de plaisance, comme celui de Jambes, proposent même toute une série d'activités pour attirer les plaisanciers : paddle, pétanque, terrasse flottante où l'on peut prendre l'« apéro ». L'objectif est d'encourager les touristes à rester deux ou trois jours au port plutôt que de ne faire qu'une halte.

On estime que plus de 25 000 bateaux de plaisance naviguent chaque année sur les eaux wallonnes. Il y a donc une grande opportunité à saisir pour le tourisme en Wallonie.

Je vais le dire très clairement, moi qui suis un plaisancier, qui adore faire de la voile, par rapport à certains pays voisins, particulièrement la Hollande, nous n'avons pas suffisamment conscience des merveilles dont nous disposons et nous ne les mettons pas suffisamment en valeur.

L'accès aux ports de plaisance est de nouveau possible depuis le 29 mai. Suite à la crise du covid, il y avait eu un lockout, comme un peu partout.

Cet été, alors que les frontières sont plus ou moins fermées, on voit que les feux redeviennent de plus en plus oranges, voire rouges, il y a une carte à jouer – pour les années futures aussi évidemment.

Mes questions sont donc les suivantes. Comment comptez-vous œuvrer pour encourager ce tourisme fluvial de plaisance en Wallonie ? Les plans d'investissement public pour les ports de plaisance existent-ils ? Ne faudrait-il pas soutenir ces ports de plaisance qui investissent dans des infrastructures touristiques comme à Jambes ? De nouveaux ports sont-ils envisageables ?

Ne faudrait-il pas mettre en valeur nos ports de plaisance dans la nouvelle campagne de promotion du tourisme en Wallonie ? C'est une question que j'avais posée à Mme la Ministre De Bue, mais la question a été redirigée vers vous, donc cette question n'est pas votre rayon.

Il y a une chose sur laquelle je voulais vous interpeller. On devrait avoir plus d'infrastructures et de meilleures infrastructures. Chez nous, en Wallonie, elles sont un peu comme les toilettes sur les autoroutes : dans un état assez lamentable. Allez aux Pays-Bas, je vous emmène faire de la voile quand vous voulez, vous allez voir que c'est nickel chrome, on pourrait manger par terre. Vous allez me dire que c'est aussi une responsabilité du citoyen et vous auriez raison, parce que les plaisanciers respectent les infrastructures. Vous avez compris l'essentiel de ma question. Ne faudrait-il pas développer ces infrastructures en matière d'accueil et aussi veiller à leur bon entretien ?

**M. le Président.** - La parole est à M. le Ministre Henry.

**M. Henry,** Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, le réseau des voies navigables comporte différentes infrastructures relatives à la plaisance. Elles sont classées selon l'arrêté du Gouvernement wallon du 19 septembre 2002 en fonction du service qu'elles rendent au plaisancier. Aujourd'hui, on compte 22 haltes, 5 relais nautiques et 18 ports de plaisance en Wallonie. L'ensemble de ces infrastructures constitue un élément essentiel qui contribue au développement du tourisme fluvial dont les ports de plaisance sont un des éléments.