

Dispose-t-on d'une évaluation de ces infrastructures ? Ont-elles permis d'améliorer le report modal dans les lieux où elles ont été mises en place ? Estimez-vous que les mobipôles et les mobipoints sont des plateformes qu'il faut continuer à promouvoir ? Le cas échéant, quels sont vos objectifs chiffrés en la matière et quel budget annuel comptez-vous y réserver ?

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, les mobipôles incarnent le concept d'intermodalité. Cette logique de hub de mobilité se développe un peu partout en Europe, et doit permettre une espèce de saut aisé d'un mode de transport à un autre. Le transfert modal est donc au cœur de la Stratégie régionale de mobilité, validée d'ailleurs par les Gouvernements successifs au travers de la vision FAST 2030 et sa déclinaison en différentes stratégies régionales de mobilité, que ce soit pour les personnes ou pour les marchandises.

Dans ce cadre, mon administration a préidentifié plus de 700 mobipôles potentiels qui devront être progressivement confirmés au fur et à mesure que les pouvoirs locaux et les opérateurs s'emparent de ce concept. En l'état, 92 mobipôles disposent a minima d'arceaux de vélos, 27 d'un stationnement de vélos sécurisé, 29 disposent d'une station de vélos partagés et 46 de voitures partagées. Sur les 210 millions d'euros du droit de tirage PIMACI répartis entre les 262 communes de Wallonie, 43 millions sont associés à la fiche PRW 81 « Implémenter des mobipôles ». Au stade de leur plan d'investissement, 206 communes ont proposé 317 projets d'investissement en matière d'intermodalité pour un montant de 55 millions d'euros en termes de subsides régionaux. Au stade de l'attribution, 25 communes ont déjà transmis 32 dossiers pour plus de 6,5 millions d'euros de subsides. Seize communes n'ont pas encore soumis de plan d'investissement. D'autres financements participent également à cet objectif, par exemple, les volets cyclables et piétons financés par des subsides wallons ou encore des fonds européens.

En matière d'évaluation, des comptages – notamment via la pose de compteurs – permettront d'objectiver les résultats, l'usage fait de ces mobipôles et mobipoints. Pour le moment, ces chiffres ne sont pas encore représentatifs à l'échelle de la Wallonie, mais les relevés ponctuels de terrain constatent une sollicitation croissante de ces infrastructures – c'est assez logique.

Concernant l'orientation future, le transfert modal ne sera pas remis en question dans le cadre de la mise à jour de la Stratégie régionale de mobilité. Néanmoins, les actions liées au développement des mobipôles et à leur mode de financement pourront l'être.

Question orale de M. Lefèbvre

à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les mobipôles »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Lefèbvre à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « les mobipôles ».

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Monsieur le Ministre, selon la Stratégie régionale de mobilité, les mobipôles sont des lieux physiques – des hubs – où convergent différentes offres et infrastructures de mobilité et où les usagers devront se rendre pour accéder à une offre qualitative et performante. Cette offre pourra être de plusieurs formes et sera dimensionnée selon la situation et le contexte local. Dans les zones urbaines, les lieux de connexion sont identifiés sous le vocable de « mobipoints ». À travers ces infrastructures, l'objectif est d'améliorer la mobilité et de promouvoir le report modal vers le covoiturage, les transports en commun ou la mobilité active.

La réalisation de mobipôles était le thème de la fiche 81 du Plan de relance de la Wallonie. L'objectif de votre prédécesseur était d'avoir 100 mobipôles en 2023, et au moins un dans chaque commune à l'horizon 2030. L'objectif de 2023 est-il atteint ? Combien de projets de mobipôles ou mobipoints ont été financés via les crédits du Plan de relance pour la Wallonie ? Finance-t-on les mobipôles via d'autres sources budgétaires ? Cette politique sera-t-elle poursuivie dans le cadre de votre révision du Plan de relance ?

Le développement de mobipôles devra – et c’est fondamental – s’intégrer et s’articuler avec le Schéma de développement du territoire et les futurs schémas de développement communaux, car – c’est important, et j’en assume la double tutelle – les politiques de mobilité et d’aménagement du territoire doivent être intrinsèquement liées. Les futurs schémas de développement communaux mis en œuvre par les communes seront donc cruciaux de ce point de vue.

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

M. Bruno Lefèbvre (PS). – Merci beaucoup, Monsieur le Ministre, de nous confirmer qu’il n’y aura pas de remise en question de cette stratégie. Je suis d’autant plus content de vous entendre dire qu’il faut lier les schémas de développement communaux et les schémas de développement du territoire avec ces espaces de mobilité. Je souhaite aussi insister sur le fait qu’il ne faut pas attendre le printemps 2025 pour évoquer à nouveau les schémas territoriaux de la Vesdre et les études à mettre en place sur l’ensemble du territoire wallon.

**Question orale
de Mme Morreale
à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des
Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs
locaux,
sur « la lutte contre le harcèlement sexiste au
sein des TEC »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Morreale à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la lutte contre le harcèlement sexiste au sein des TEC ».

La parole est à Mme Morreale pour poser sa question.

Mme Christie Morreale (PS). – Monsieur le Ministre, en 2015, j'avais interrogé en tant que députée votre prédécesseur Di Antonio pour parler du harcèlement sexiste dans les transports en commun. Il m'avait répondu qu'il n'y en avait pas, parce qu'il n'y avait pas de plainte.

Partant du constat qu'un phénomène existe indépendamment du fait qu'il y ait des plaintes ou pas, nous avons, avec ma collègue de l'époque, Mme Véronique Bonni, arpenté les arrêts de bus, tôt le matin et tard le soir, pour interroger l'ensemble des usagers et des usagères. Au final, cela avait démontré, même s'il n'avait pas une vocation scientifique au sens strict, que le phénomène était prévalent. Le phénomène était même extrêmement important, raison pour laquelle nous avons réuni plusieurs députés de tous les partis.

Cela a mené à une résolution votée à l'unanimité qui reprenait toute une série de mesures que j'ai eu la chance de mettre en place, alors que je devenais moi-même ministre en 2019, époque à laquelle nous avons, avec M. Philippe Henry, notamment travaillé à une concrétisation des campagnes de communication à destination des témoins pour attirer leur attention sur le fait qu'il existait des mécanismes pour intervenir et éviter que le phénomène ne se poursuive. Nous avons également dédié des espaces gratuits pour faire des campagnes d'antiharcèlement dans les transports en commun.

Aujourd'hui, le contrat de service public consacre la lutte contre le harcèlement sexuel comme un objectif sociétal. C'est quelque chose d'extrêmement important dans la cohérence et la continuité de l'intérêt que je souhaite porter à cette réalité à laquelle de très nombreuses femmes sont encore confrontées.

Mes questions sont assez simples. Depuis 2018, a-t-on pu objectiver les faits de harcèlement sexiste au sein des TEC ? L'OTW vous avait-elle présenté sa stratégie de mise en œuvre des articles 18 et 21 du CSP ? Quelle était la stratégie en matière d'affichage public publicitaire, notamment pour ne plus afficher des

publicités qui véhiculent des préjugés sexistes ou à caractère discriminatoire ? Quelles campagnes régulières de prévention et de sensibilisation aux différentes formes de harcèlement peuvent permettre, non pas – et je trouve que c'est important de le dire – de stigmatiser les TEC, mais au contraire être un moyen de locomotion qui doit être utilisé par le plus grand nombre ? Plus ce sera un lieu sûr, plus il y aura d'usagers et d'usagères qui vont le prendre. L'intérêt de tous est de travailler sur le bien-vivre ensemble et éviter toutes ces discriminations dont de nombreuses femmes font encore l'objet aujourd'hui.

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

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Madame la Députée, je connais votre implication et votre intérêt pour ce sujet extrêmement important. Je partage ce combat et cette lutte pour un espace public sûr, y compris bien sûr l'intérieur des bus du TEC, les abords, pour qu'ils soient des lieux *secure* et dans lesquels les uns et surtout les unes peuvent se mouvoir et être présents sans le risque ou le sentiment d'être harcelés.

Avez-vous déjà eu le sentiment d'avoir été victime de comportements ou propos sexistes, de contacts physiques inappropriés et non consentis dans le transport TEC ? Voilà, Madame la Députée, l'une des questions posées lors de l'enquête de satisfaction réalisée en avril 2024 par l'autorité organisatrice du transport, qui assume la tutelle de l'OTW. Cette question permet de suivre l'indicateur sur le harcèlement.

En 2024, 12 % des clients – ou devrais-je dire des clientes – interrogés ont signalé avoir été victimes de comportements inappropriés, contre 9 % en 2023 et 17 % en 2022. Cette enquête fait état du ressenti des clients et clientes et ne correspond donc pas nécessairement à une hausse avérée des faits de harcèlement. Il ne s'agit donc pas d'une mesure scientifique, bien sûr, mais d'un indicateur qu'il faut prendre avec le plus grand sérieux.

Pour agir contre toutes les formes de harcèlement, le TEC a donc prévu de lancer une campagne de sensibilisation en 2025 en capitalisant sur les mêmes codes que les dernières campagnes en date, à savoir :

- interpellier et conscientiser les usagers sur la réalité du harcèlement sexiste et les pousser à agir, à être acteurs et non spectateurs ;
- à donner les clés pour réagir efficacement lorsque l'on est témoin d'un comportement de harcèlement sexiste dans l'espace public, et notamment dans les transports en commun.

Le TEC travaille avec les autres opérateurs de transport public en Belgique confrontés au même