

Mars 2010



Les sens uniques limités à Bruxelles et en Wallonie

***État des lieux de l'application par
les communes de l'arrêté
ministériel du 18/12/2002***

Introduction

Les sens uniques limités (SUL) permettent aux cyclistes de remonter des sens uniques (SU) à contresens. La possibilité de placer des panneaux autorisant cette remontée du trafic à contre-courant existe dans le code de la route depuis 1990¹.



Panneau M2



Panneau M4

Ces sens uniques ouverts offrent de **nombreux avantages** aux cyclistes, comme l'a confirmé la circulaire Peeters du 30 octobre 1998. Un arrêté ministériel du 18 décembre 2002 a même rendu obligatoire la création de SUL dans certaines conditions.

Où en sommes-nous aujourd'hui ? Alors que la mise en place des SUL, ou à tout le moins la justification du fait que certaines rues à sens uniques ne peuvent pas être transformées en SUL, devait être faite au **1^{er} juillet 2004**, qu'en est-il réellement sur le terrain ? Les différents pouvoirs publics ont-ils étudié la question et fait leur travail ?

Pour le savoir nous avons fait le tour d'une grande partie des communes bruxelloises et wallonnes pour déterminer combien de sens uniques ont été ouverts aux vélos sur leur territoire depuis 2004. Ont-elles fait le nécessaire ? Sinon pourquoi ?

Avantages des SUL

Pour rappel les contresens cyclables permettent aux cyclistes d'éviter :

- des détours (encore plus gênants à vélo qu'en voiture, puisqu'ils imposent un effort physique supplémentaire);
- dans certains cas, des rues ou des carrefours dangereux.

En outre, le cycliste à contresens bénéficie des avantages de sécurité suivants :

- il peut établir un contact visuel avec l'automobiliste et contrôle donc mieux la situation que lorsqu'il roule dans le même sens que celui-ci;
- le conducteur de la voiture est assis à gauche, c'est-à-dire du côté où s'effectue le croisement. Plus proche du cycliste que lors d'un dépassement, il évaluera plus facilement l'espace nécessaire dans une rue étroite;
- en cas d'accident dû à l'ouverture intempestive d'une portière, les conséquences pour le cycliste seront souvent moins graves que lorsqu'il roule dans le sens du trafic (le cycliste ne court aucun risque de se blesser au

¹ Arrêté royal du 20 juillet 1990

tranchant de la portière, et celle-ci aura tendance à se refermer sous le choc qui sera donc moins rude);

- enfin, même dans les cas où l'automobiliste ne peut pas voir arriver le cycliste à contresens, le cycliste pourra le plus souvent entendre arriver le véhicule à moteur avant de le voir, et pourra donc anticiper une manœuvre d'évitement.

Les exigences légales

Depuis le 1er juillet 2004, selon l'arrêté ministériel du 18 décembre 2002, les sens uniques doivent être obligatoirement ouverts à la circulation des cyclistes à contresens quand :

- la **vitesse maximale** autorisée ne dépasse pas 50 km/h,
- la **largeur libre** de la chaussée est d'au moins trois mètres (mais on peut les ouvrir aussi à partir de 2,6 m),
- il n'y a pas de **raison de sécurité impérative** qui s'y oppose.

Ce dernier critère pose toutefois problème quand il est interprété restrictivement (pour certains un contresens cyclable semble toujours dangereux !).

Or déjà en 1998, la circulaire Peeters se voulait rassurante à ce sujet :

« Les études d'accidents entreprises tant à l'étranger que dans notre pays permettent de conclure que le nombre d'accidents suite à l'instauration d'un sens unique limité n'a pas augmenté. Lorsque des accidents surviennent, il apparaît qu'ils ne sont pas nécessairement la conséquence de la mesure elle-même. Par ailleurs, ces accidents ne surviennent pas dans la rue mais aux carrefours.

Un moyen simple pour signaler la présence des cyclistes en contresens aux carrefours ou dans les virages consiste dans le fait de tracer au sol sur quelques mètres les marques discontinues délimitant une piste cyclable avec le symbole de la bicyclette. »

L'IBSR qui étudie aussi la problématique des SUL a bien balisé le travail d'appréciation du danger dans sa brochure de 2004 « Pour une introduction généralisée, en toute sécurité, des SUL ». Elle y établit huit critères d'appréciation du risque :

- possibilités de résoudre les problèmes aux carrefours,
- visibilité,
- vitesse du trafic motorisé,
- intensité du trafic motorisé,
- composition du trafic motorisé,
- possibilité de résoudre les problèmes de stationnement,
- largeur utile de la chaussée,
- longueur du tronçon.

L'IBSR précise bien que :

« Une rue qui ne répond pas à ces critères ne doit pas être éliminée automatiquement. Dans de nombreux cas, il est en effet possible d'adapter la rue de manière telle qu'un SUL puisse y être instauré en toute sécurité »

Il est donc clair que les rues qui ne peuvent devenir des SUL sont des rues où le danger ne peut être écarté par aucun des aménagements de type :

- îlots de séparation du trafic entrant/sortant,
- potelets pour marquer les tournants,
- marquages au sol pour signaler la présence du cycliste,
- déplacement d'emplacements de parkings qui gênent la visibilité,
- dispositifs ralentissant la vitesse des voitures.

On estime **qu'au moins 75%** des sens uniques peuvent être raisonnablement ouverts aux vélos, quand on prend en considération tous les aménagements possibles pour sécuriser le passage des cyclistes.

Notre enquête

Notre intention était de contacter par téléphone un maximum de communes de la région bruxelloise (19 au total) et de communes wallonnes (262).

Nous avons cependant écarté volontairement **114** communes wallonnes rurales de notre étude, car il nous a semblé peu opportun de « juger » des communes qui comptent simultanément peu de sens uniques (rares à la campagne) et peu de cyclistes.

Ces communes rurales ont été écartées sur base de la hiérarchie urbaine de Van Hecke (absence de noyau urbain par exemple ou trop faible densité de population).

Au final nous avons donc interrogé directement, par téléphone avec confirmation par courriel, **148** communes wallonnes et **19** communes bruxelloises en leur demandant :

- le nombre de sens uniques sur leur territoire,
- le nombre de sens uniques limités (ouverts aux cyclistes),
- leur politique en matière de SUL :
 - volonté des autorités locales (plans ? réticences ?),
 - méthode éventuelle pour déterminer les rues à mettre en SUL,
 - justifications de l'absence ou d'un faible nombre de SUL,
 - projets en la matière pour l'avenir.

Sur les 148 communes wallonnes interrogées, **31** ont été écartées après interview, car elles comptent trop peu de sens uniques sur leur territoire (moins de cinq), ce qui rend une évaluation de leur politique en matière de SUL peu pertinente.

Au final nous avons donc récolté des données pour **117** communes wallonnes et les **19** communes bruxelloises.

Les membres du GRACQ ont aussi été invités, via notre newsletter interne, à donner leur avis sur le nombre de SUL et la politique de leur commune, au moyen d'un formulaire qu'ils ont pu remplir sur notre site web pendant l'enquête. Grâce à eux, nous avons pu mieux estimer, voire vérifier, les informations fournies par certaines communes.

Analyse des résultats

Il apparaît assez clairement de notre enquête que l'arrêté ministériel de 2002 n'a pas été appliqué de façon identique dans les communes wallonnes et bruxelloises.

À deux exceptions près, les communes de la région de Bruxelles-Capitale ont bien appliqué la loi et ouvert la plupart de leurs sens uniques aux cyclistes.

Par contre, la Wallonie connaît une situation contrastée, avec ses communes pilotes et retardataires (voire réfractaires) en matière d'application de la loi.

Notre analyse est donc différente d'une région à l'autre. On observe aussi d'importantes disparités sous-régionales en Wallonie.

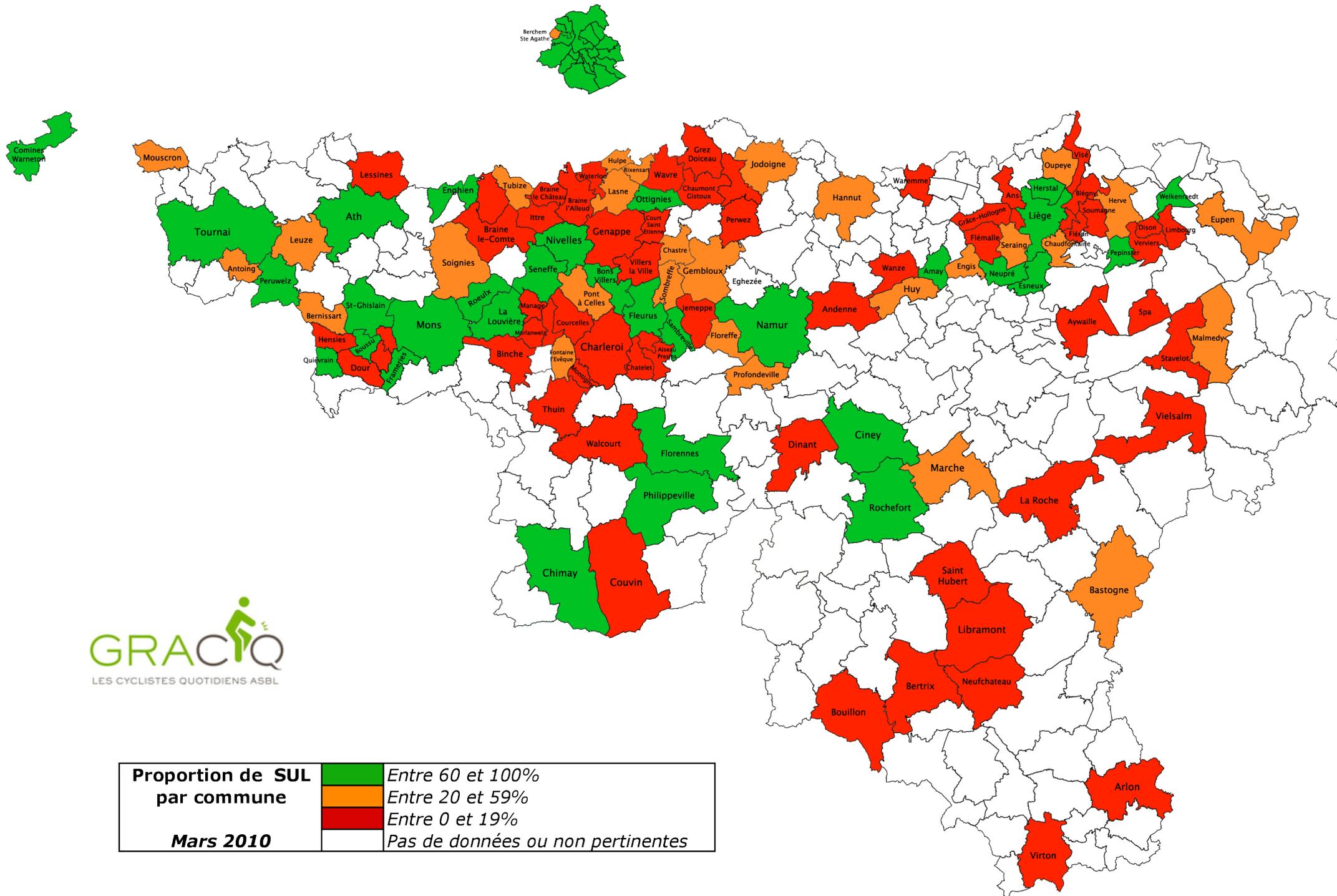
Cartographie des SUL

Nous avons résumé sur une carte colorée (page suivante) les résultats de notre enquête à Bruxelles et en Wallonie.

Nous avons classé les communes en trois catégories, selon le pourcentage de sens uniques (SU) mis en SUL (état des lieux en mars 2010) :

- en **vert**, les communes dynamiques: **plus de 60%** de SU mis en SUL
- en **orange**, les communes moyennes : **entre 20% et 59%** de SU mis en SUL
- en **rouge**, les communes retardataires: **entre 0% et 19%** de SU mis en SUL

Les communes wallonnes (rurales) que nous avons laissées de côté dans notre enquête apparaissent en blanc sur la carte.



Région de Bruxelles-Capitale

Seules deux communes n'ont pas pu nous fournir le nombre précis de sens uniques et de sens uniques limités (SUL) : **Saint-Gilles** et **Anderlecht**. Elles nous ont néanmoins donné le pourcentage de SUL réalisés sur leur sol.

Un grand nombre de SUL existent à Bruxelles, qui atteint une moyenne régionale de **77%** de SUL sur son territoire, ce qui témoigne que l'esprit de l'arrêté ministériel de 2002 a pleinement pénétré la capitale, offrant plus de **1600** artères à ses cyclistes et facilitant ainsi leurs déplacements quotidiens.



Commune	Population	SU	SUL	SUL/SU
Saint-Gilles	44265			97%
Schaerbeek	111946	126	115	91%
Jette	42981	110	100	91%
Auderghem	29552	98	89	91%
Koekelberg	18157	22	20	91%
Ganshoren	20970	30	27	90%
Ixelles	77511	226	193	85%
Etterbeek	41740	59	50	85%
Molenbeek-Saint-Jean	79877	258	211	82%
Anderlecht	96011			80%
Woluwe-Saint-Lambert	47952	88	68	77%
Bruxelles	144784	453	347	77%
Woluwe-Saint-Pierre	38232	93	70	75%
Forest	47719	67	50	75%
Evere	33462	50	37	74%
Uccle	75954	175	121	69%
Watermael-Boitsfort	24056	89	59	66%
Saint-Josse-ten-Noode	23557	149	89	60%
Berchem-Sainte-Agathe	20078	32	14	44%
TOTAL		2125	1660	78%

Contrairement à la Wallonie, on ne trouve à Bruxelles aucune « commune réfractaire » à la loi.

Il n'y a qu'une commune un peu à la traîne c'est **Berchem-Sainte-Agathe**, qui doit encore faire des progrès pour rejoindre le peloton des « convaincus des SUL » que semblent être toutes les autres communes bruxelloises.

Une mention particulière à **Saint-Gilles**, où les mots « sens uniques » ne font plus partie du vocabulaire de ses cyclistes.

Région wallonne

Grandes villes et communes wallonnes

Si l'on s'en tient aux grandes villes/communes wallonnes (plus de 50.000 habitants), la situation en matière d'application des SUL est la suivante :

Commune	Population	SU	SUL	SUL/SU
La Louvière	77492	120	100	83%
Tournai	67476	76	52	68%
Liège	185574	680	440	65%
Namur	107719	140	85	61%
Mons	91115	248	148 (*)	60%
Seraing	62333	100	52	52%
Mouscron	52534	75	15	20%
Verviers	52788	110	20	18%
Charleroi	201593	565	25	4%

(*) dont 70 non encore réalisés, en cours d'approbation

Dans la cour des grands, **La Louvière** est incontestablement le meilleur élève wallon. Un travail rigoureux d'étude de ses 120 sens uniques a été fait, qui a débouché sur la mise en SUL de 100 rues, un beau score de 83% qui fait de la Cité des Loups l'exemple à suivre en Wallonie.

Namur, Liège et **Tournai** suivent la marche, bien que du travail reste encore à faire dans ces villes pour rejoindre les communes bruxelloises. Mais la volonté y est et c'est l'essentiel.

La ville de **Mons**, qui a longtemps été pionnière en Wallonie en matière de SUL, accuse un peu de retard sur les premiers. Elle a certes travaillé sur son centre ville, mais peu dans l'extra-muros. Actuellement, une grande étude est en cours pour terminer le travail de mise en SUL et Mons devrait, à terme, rejoindre la tête du classement.

La ville de **Mouscron** semble loin du peloton de tête, mais elle étudie actuellement tous ses sens uniques, avec l'aide du GRACQ local, et son score devrait s'améliorer prochainement.

A **Verviers** on reconnaît qu'il y a encore peu de SUL mais on en a planifié, paraît-il, cinquante dans un avenir proche !

Seule **Charleroi** n'a quasiment rien fait en matière de SUL depuis 2004. On est encore au fond du panier dans le pays noir... La Ville reconnaît néanmoins son retard et la Police de Charleroi entreprendra progressivement l'étude des SUL, quartier par quartier, en laissant toutefois le centre ville en attente tant que les travaux du métro ne sont pas terminés.

Une note positive ressort de nos entretiens téléphoniques avec toutes les grandes agglomérations wallonnes ci-dessus, c'est qu'elles réalisent malgré tout l'intérêt des SUL pour favoriser la circulation à vélo dans leurs artères. Même si elles sont parfois un peu lentes à la concrétisation, les SUL sont en projet un peu partout. C'est en soi extrêmement heureux pour la politique vélo de ces grandes villes.

Villes et communes wallonnes de taille moyenne

Parmi les communes de taille moyenne (entre 20.000 et 50.000 habitants), les résultats sont assez mitigés, comme en atteste le tableau ci-dessous :

Commune	Population	SU	SUL	SUL/SU
Saint-Ghislain	22856	21	20	95%
Boussu	20061	50	44	88%
Nivelles	25146	53	45	85%
Herstal	36832	77	61	79%
Sambreville	27261	66	51	77%
Frameries	20600	52	40	77%
Fleurus	22349	22	16	73%
Ath	27136	50	36	72%
Ottignies-Louvain-la-Neuve	29296	20	14	70%
Oupeye	23669	27	14	52%
Soignies	25190	40	19	48%
Huy	20000	58	24	41%
Rixensart	21415	55	17	31%
Tubize	22948	15	4	27%
Chaufontaine	20907	19	5	26%
Gembloux	22798	24	5	21%
Grâce-Hollogne	21788	50	8	16%
Waterloo	29366	19	3	16%
Arlon	25985	50	7	14%
Colfontaine	20046	25	3	12%
Saint-Nicolas	22674	46	4	9%
Andenne	24924	50	4	8%
Ans	27781	46	1	2%
Châtelet	35475	10	0	0%
Binche	32394	40	0	0%
Wavre	32023	62	0	0%
Braine-l'Alleud	37943	84	0	0%
Braine-le-Comte	20012	40	0	0%
Courcelles	30076	-	0	0%
Flémalle	24852	-	0	0%
Manage	22405	-	0	0%

Seules **neuf communes** se hissent à un bon niveau en matière de SUL.

Sept communes se situent dans le peloton des élèves moyens.

Quant aux autres, c'est un peu la déception. Au mieux elles ont fait un tout petit effort, comme **Andenne** ou **Arlon**. Au pire elles ignorent complètement la loi !

Des villes pourtant peuplées comme **Wavre**, **Binche**, **Flémalle**, **Braine-l'Alleud** alignent un zéro pointé en matière de SUL.

Parmi les motifs invoqués pour ne rien faire, on retrouve la « *petite taille des rues* ». Un argument assez étonnant car Mons, Tournai et Namur possèdent elles aussi leurs « petites » rues, sans parler de **Gand** ou de **Bruxelles** où les SUL ont pourtant fleuri.

Nous avons également recueilli d'autres motivations à l'inaction, plus politiques celles-là : certains **bourgmestres** ou **collèges échevinaux** sont opposés aux SUL pour des « *raisons de sécurité* ». Parfois ce sont des fonctionnaires de **police** en charge de la sécurité routière qui se révèlent particulièrement frileux en matière de SUL.

Ces « *raisons de sécurité* » ne sont en général étayées d'aucun argument sérieux, mais reflètent un sentiment diffus de « dangerosité » des SUL. Les arguments objectifs, comme ceux développés par l'IBSR, ne sont en général pas invoqués ni même connus des communes concernées...

Les bons élèves wallons

Nous tenons ici à mettre en valeur les communes wallonnes qui ont appliqué l'arrêté ministériel de 2002, et qui favorisent par là la pratique du vélo sur leur territoire. Avec parfois peu de moyens, mais une réelle ouverture et de la bonne volonté, elles ont fait leur travail.

Commune	Population	SU	SUL	SUL/SU
Péruwelz	16826	26	26	100%
Ciney	14813	26	26	100%
Florennes	11014	8	8	100%
Philippeville	8681	13	13	100%
Le Roeulx	8129	10	10	100%
Saint-Ghislain	22856	21	20	95%
Welkenraedt	9356	10	9	90%
Boussu	20061	50	44	88%
Nivelles	25146	53	45	85%
Seneffe	10775	13	11	85%
La Louvière	77492	120	100	83%
Amay	13125	25	20	80%
Herstal	36832	77	61	79%
Frameries	20600	52	40	77%
Sambreville	27261	66	51	77%
Esneux	13082	29	22	76%
Fleurus	22349	22	16	73%
Comines-Warneton	17669	11	8	73%
Ath	27136	50	36	72%
Pepinster	9494	29	21	72%
Chimay	9715	18	13	72%
Enghien	12489	24	17	71%
Quiévrain	6561	24	17	71%
Ottignies-Louvain-la-Neuve	29296	20	14	70%
Tournai	67476	76	52	68%
Rochefort	12026	6	4	67%
Liège	185574	680	440	65%
Namur	107719	140	85	61%
Les Bons Villers	8767	10	6	60%
Mons	91115	248	148	60%

Une mention d'honneur va aux communes de **Péruwelz**, **Ciney**, **Florennes**, **Philippeville** et le **Roeulx** qui, bien que rurales, ont pleinement appliqué la loi en faveur des SUL (100% de leurs sens uniques sont ouverts aux cyclistes !).

Les communes de **Saint-Ghislain, Welkenraedt, Boussu, Nivelles** et **Seneffe** reçoivent aussi la mention « excellent » en raison de leur très grand nombre de sens uniques transformés en SUL.

Les mauvais élèves wallons

Sans vouloir stigmatiser une commune en particulier, nous avons relevé ci-dessous toutes les communes wallonnes comptant plus de 10.000 habitants et qui n'ont pas ouvert le moindre sens unique aux vélos.

Quelle en est la cause ? De la mauvaise volonté ? Un manque de demande locale ? Une absence de cyclistes ? Une géographie peu propice au vélo (vallons, rues étroites) ? Ou tout simplement une absence de politique en faveur du vélo ?

L'analyse varie bien sûr d'une commune à l'autre. Cela va d'une opposition politique acharnée au concept même de SUL (**Wavre** et **Braine l'Alleud** en sont deux exemples parmi d'autres) à une simple ignorance des besoins des cyclistes locaux...

Commune	Population	SU	SUL	SUL/SU
Braine-l'Alleud	37943	84	0	0%
Châtelet	35475	10	0	0%
Binche	32394	40	0	0%
Wavre	32023	62	0	0%
Courcelles	30076	-	0	0%
Flémalle	24852	-	0	0%
Manage	22405	-	0	0%
Braine-le-Comte	20012	40	0	0%
Walcourt	17801	15	0	0%
Dour	16804	-	0	0%
Fléron	15946	10	0	0%
Soumagne	15240	-	0	0%
Eghezée	15000	10	0	0%
Dison	14533	42	0	0%
Genappe	14057	15	0	0%
Chapelle-lez-Herlaimont	13940	-	0	0%
Waremme	13903	10	0	0%
Couvin	13661	-	0	0%
Wanze	12987	-	0	0%
Blégny	12799	20	0	0%
Grez-Doiceau	12600	15	0	0%
Virton	11106	10	0	0%
Aywaille	11027	-	0	0%
Farciennes	11016	-	0	0%
Chaumont-Gistoux	10970	-	0	0%
Aiseau-Presles	10731	14	0	0%
Libramont-Chevigny	10240	-	0	0%
Montigny-le-Tilleul	10160	-	0	0%

On peut espérer que ces communes sortiront bientôt de leur léthargie et ouvriront leurs sens uniques au vélo. Pas seulement pour se conformer à la loi, mais pour donner un coup de pouce à la mobilité douce dans leurs artères.

Conclusions

Deux régions, deux vitesses ?

Les communes bruxelloises respectent vraiment la loi en matière de SUL : plus de 1600 sens uniques ouverts aux cyclistes (soit les trois quarts du total des SU à Bruxelles !).

Les villes et communes wallonnes semblent à la traîne. Elles comptent certes de bons élèves (la plupart des très grandes villes ainsi que des communes plus petites mais très volontaires), mais aussi beaucoup d'autres fort médiocres, qui ignorent la loi...

Quels arguments communaux contre les SUL ?

Les communes (wallonnes) qui n'appliquent pas la loi se retranchent la plupart du temps derrière trois arguments fallacieux :

- la « dangerosité » des SUL,
- l'absence de demande locale pour ce genre d'aménagements,
- l'étroitesse ou la « tortuosité » de leurs ruelles.

Or l'expérience montre que les SUL installés à Bruxelles et en Flandre depuis de nombreuses années n'entraînent aucune augmentation d'accidents impliquant des cyclistes. Au contraire, plus la pratique du vélo s'y répand, plus le risque d'accident à vélo y diminue !

Pour ce qui est de la « faible demande locale » on peut supposer que les cyclistes locaux ne connaissent pas toujours la loi non plus, et usent trop peu de leur droit d'interpeller le pouvoir politique. Surtout s'ils ne sont pas regroupés en association pour porter une revendication en tant que catégorie d'usagers de la route à part entière.

Pour ce qui est des rues étroites, elles le sont parfois à Bruxelles, Mons et Gand aussi, qui ont pourtant réalisé beaucoup de SUL.

Comment faire appliquer la loi ?

Les SUL sont autorisés depuis 1990, et obligatoires depuis 2004 (pour les conditions voir supra). Quel recours dès lors contre une commune qui ne respecte pas la loi ?

Il existe un organe administratif au sein du Service Public de Wallonie (SPW), qui exerce la tutelle de la Région wallonne sur les règlements communaux complémentaires. Cet organe n'a cependant aucun pouvoir contraignant ou de sanction contre les communes qui n'appliquent pas la loi.

Une procédure en justice pourrait être tentée contre une commune qui n'a ouvert aucun SUL, avec le risque de se heurter à une difficulté d'interprétation de la part du juge quant au caractère « dangereux » de la mise en SUL.

La seule issue à l'inaction de certaines communes nous semble être aujourd'hui la voie **politique**. La Région de Bruxelles-Capitale a largement subsidié la mise en SUL par ses communes de leurs sens uniques. Avec le succès que l'on constate.

La Région wallonne n'a pas mis en place de mesure d'encouragement similaire, laissant les communes face à elles-mêmes, avec les résultats disparates que nous avons constatés.

Cette politique wallonne révèle aujourd’hui ses limites.

Notre demande

Le GRACQ demande instamment à la Région Wallonne de mettre en place une politique volontariste en matière de SUL, seule à même de combler le retard dans la généralisation des sens uniques limités telle que voulue par la loi.

Par des mesures incitatives, et contraignantes si nécessaire, la Région Wallonne peut changer le cours des choses et de faire avancer les communes wallonnes vers l’ouverture de leurs sens uniques aux cyclistes.

Cette ouverture permettra au vélo de s’affranchir des contraintes imposées au trafic automobile et redonnera de l’oxygène à nos rues.

Le GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens est une association sans but lucratif et sans appartenance politique qui a pour objectif principal la promotion du vélo comme moyen de déplacement. Regroupant 1700 membres en Wallonie et à Bruxelles, le GRACQ défend les intérêts des cyclistes à travers ses activités de représentation et d'interpellation, d'information et de sensibilisation, de formation.

GRACQ asbl
Rue de Londres, 15
1050 Bruxelles
info@gracq.org
02 502 61 30

Rédacteur : Luc Goffinet

26 mars 2010