
PARLEMENT WALLON

SESSION 2018-2019

16 JANVIER 2019

PROPOSITION DE DÉCRET

**visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie
et à renforcer la sécurité des cyclistes**

déposée par

MM. Daele et Hazée

RÉSUMÉ

La proposition de décret a pour objectif de systématiser des aménagements cyclables de qualité et d'améliorer ainsi la sécurité des cyclistes en Wallonie chaque fois que des travaux de réalisation, d'aménagement ou de réfection d'une voirie sont entrepris.

La proposition de décret prévoit également l'obligation pour les pouvoirs publics de veiller à l'entretien des zones cyclables. Elle habilite le Gouvernement wallon à élaborer, ainsi qu'à les actualiser tous les cinq ans, des guides méthodologiques relatifs à la conception et à la mise en œuvre des aménagements cyclables.

DÉVELOPPEMENT

1. Contexte général

Le secteur du transport étant responsable d'environ 25% des émissions de gaz à effet de serre en Belgique, on comprend les avantages que représente l'alternative cyclable pour participer à la lutte contre les bouleversements climatiques et la pollution de l'air. Les impacts positifs du vélo ne se limitent pas aux avantages environnementaux : le vélo est aussi le meilleur choix pour réduire la pollution sonore des centres urbains, limiter le trafic et diminuer les problèmes de congestion et de stationnement. Pratiqué régulièrement, il a aussi une influence positive sur la santé. Le vélo est également bénéfique pour l'économie durable et l'emploi. Contrairement aux idées reçues, il crée proportionnellement plus d'emplois (production, vente, réparation, location, etc.) que le secteur automobile (par exemple, 1 600 emplois durables seraient créés par une politique cyclable ambitieuse) et la plupart de ces emplois sont non-délocalisables¹.

De nombreux scientifiques indiquent par ailleurs que se déplacer à bicyclette entre le domicile et le lieu de travail constitue le moyen idéal pour lutter contre le manque d'exercice physique. Ainsi, selon une étude anglaise menée sur 10 000 cyclistes ayant effectué le trajet de leur domicile à leur lieu de travail pendant 10 ans, les utilisateurs quotidiens témoignent que leur pratique du vélo a eu des effets surprenants sur l'ensemble de leur vie : 80% d'entre eux sont moins stressés, 67% se disent plus productifs (et 45% des employeurs le confirment), 53% sont moins souvent malades, 49% ont commencé à manger plus sainement, 29% boivent moins d'alcool. D'autres recherches établissent une connexion directe entre l'activité physique quotidienne et une durée de vie allongée de 5 à 7 ans². Des études ont montré que le taux d'absentéisme est nettement plus bas chez les employés qui font du vélo que chez les autres³.

Dans les encombrements urbains observés aux heures de pointe, non seulement, dans les grandes agglomérations mais aussi, dans de petites villes, autour des gares ou des écoles notamment, les performances du vélo sont largement démontrées : pas de perte de temps dans les embouteillages, ni pour trouver un emplacement pour stationner son véhicule. Au travers de divers tests de terrain, le journal *Le Soir* et *l'A.S.B.L. Pro Velo*, notamment, ont pu observer que, pour les déplacements urbains jusqu'à 5 kilomètres – cette distance ayant tendance à augmenter avec la généralisation des vélos électriques –, le vélo est souvent le plus rapide. Au cœur des villes, la vitesse moyenne des automobilistes est estimée à 11 kilomètres/heure alors que les déplacements à vélo s'effectuent à une vitesse moyenne horaire comprise entre 10 et 15 kilomètres/heure, de sorte que si l'on

intègre toutes les étapes pour accéder à une destination, y compris le stationnement, le vélo devient très concurrentiel en termes de rapidité de déplacement.

Promouvoir la pratique du vélo est encore une source d'économie des deniers publics dans le chef des collectivités. Depuis une dizaine d'années, de nombreuses études sont réalisées sur le sujet. Leurs résultats sont convergents. Ainsi, l'Université d'Oxford a pu constater qu'un euro investi dans le vélo en ville permet d'en économiser entre 10 et 20, essentiellement dans les politiques de mobilité (sur le plan de la décongestion).

À l'inverse, les coûts dérivés des transports motorisés – voitures et camions – résultant des accidents, de la pollution, de la congestion et du bruit s'élevaient déjà, d'après le Bureau fédéral du Plan, au total, à plus de 19 milliards d'euros en 2000. En Wallonie, selon le rapport sur l'état de l'environnement wallon de 2017, on peut estimer les coûts dérivés des transports motorisés -voitures, bus, cars – entre 5,9 et 18,2 milliards d'euros. Les transports motorisés engendraient à eux seuls 96% des coûts externes des transports. De manière plus détaillée, les coûts des accidents se chiffraient à 14,6 milliards d'euros, et provenaient presque exclusivement du transport routier. Les coûts liés à la pollution de l'air s'élevaient à 3 milliards d'euros⁴. D'après l'étude menée par Walter Hecq du Centre d'études économiques et sociales de l'environnement de l'ULB en 2015 « Pour la Belgique, la pollution de l'air coûterait plus de 18 milliards d'Euros par an »⁵. Le rapport sur l'état de l'environnement wallon de 2017 confirme cette évolution des coûts liées au transport routier : « L'évolution à la hausse de la demande en transport ne permet pas aux avancées technologiques de diminuer les émissions totales de SO et des GES. Une réduction significative des pressions sur l'environnement ne pourra dès lors être atteinte que par une baisse sensible des trafics et un report de la demande vers les modes les moins impactants »⁶.

Le développement de l'usage du vélo peut jouer un rôle non négligeable pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre indispensables pour lutter contre les dérèglements climatiques : ainsi, le vélo est le moyen de transport le plus propre, le plus durable, le plus sain et, en ville, le plus rapide. En termes d'émission de gaz à effet de serre, le vélo est environ 140 fois plus durable que la voiture⁷. Certains spécialistes⁸, qui vont plus loin dans l'analyse de l'impact potentiel du vélo, ont réalisé des pro-

(1) Bureau fédéral du Plan, WORKING PAPER 15-09, Les comptes satellites des transports et les externalités, décembre 2009.

(2) Cycling 10:10 Report : Cycling to work 2005–2025; past, present, futur, mars 2015 - <https://www.cyclescheme.co.uk/files/Cyclescheme-10-10-Report.pdf>.

(3) Aurélie Willems, Secrétaire du GRACQ.

(4) Bureau fédéral du Plan, WORKING PAPER 15-09, Les comptes satellites des transports et les externalités, décembre 2009.

(5) https://www.rtf.be/info/societe/detail_environnement-la-pollution-de-l-air-coute-des-milliards-a-la-belgique?id=9034098, consulté le 5/06/2018.

(6) Rapport sur l'état de l'environnement Wallon 2017, p. 86.

(7) <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Leve-loauxpaysbas2009.pdf>, le 17/05/18

(8) *A Global High Shift Cycling Scenario*, Institute for Transportation & Development Policy and the University of California - Davis Jacob Mason, Lew Fulton, Zane McDonald; novembre 2015.

jections : si toutes les villes mondiales adoptaient des politiques volontaristes en matière de développement du vélo pour atteindre une part modale moyenne de 11% en 2030, l'émission de 300 millions de tonnes de CO₂ serait évitée chaque année tandis que 25 trillions de dollars seraient économisés.

2. La situation dans les pays limitrophes

En France

En France, le législateur a adopté dès l'année 1996 une loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie qui dispose en son article 20 que : « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe »⁹.

Plus récemment, le Ministère de la transition écologique et solidaire a activé un plan de développement des infrastructures adaptées. Le décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement a par ailleurs permis la mise en place d'une nouvelle réglementation nationale visant à partager la voirie et à améliorer la sécurité des cyclistes en ville.

Aux Pays-Bas

Aux Pays-Bas, la politique nationale sur le plan de l'espace et de la mobilité est consignée dans plusieurs plans nationaux. Ces derniers esquissent les cadres, tandis que les pouvoirs publics décentralisés élaborent les grandes lignes de la politique dans leurs propres plans. Dans sa Note sur la Mobilité, l'État néerlandais a fixé le cadre général à propos de la politique cycliste suivant :

« Toutes les autorités stimulent la marche et l'utilisation de la bicyclette comme moyen de transport principal et comme un maillon dans le déplacement en chaîne, en cascade, en porte-à-porte. Les communes, waterings, provinces et communautés de communes y donnent suite en aménageant un réseau cyclable répondant aux principales exigences propres à la circulation – à savoir la cohésion, l'absence de détours, l'attractivité, la sécurité et le confort. Les pouvoirs publics prévoient en outre l'aménagement d'aires de parking pour les cyclistes conformes à la demande en termes de qualité, quantité et emplacement. »

En 2016, les Pays-Bas ont élaboré un nouveau plan vélo national avec les représentants des différents niveaux de pouvoir et différents stakeholders. Une large coalition s'est rassemblée autour de ce plan baptisé « Tour de Force », comprenant des autorités publiques, des opérateurs du marché, des acteurs sociaux, des instituts de recherche et des regroupements responsables

⁽⁹⁾ République française, Loi 96-1236 du 31 XII 1996.

et concernés par la politique cyclable aux Pays-Bas¹⁰. Leur objectif vise à développer encore plus l'utilisation du vélo et à mettre pour cela davantage la priorité sur la politique cyclable, à profiter des opportunités et à supprimer les freins à son développement, et enfin à faire progresser l'usage du vélo de 20% en dix ans (cela revient à doubler le taux de croissance à politique inchangée)¹¹.

Aux Pays-Bas, le vélo fait l'objet d'un consensus politique. Sur l'échiquier politique, tous les partis sont d'accord d'investir dans la politique cyclable parce qu'ils ont compris que c'est le mode de déplacement le plus efficace et le meilleur marché pour promouvoir, en particulier, l'accessibilité des villes. Ce consensus est salubre.

3. Le niveau belge

En Belgique la situation est différente : l'enchevêtrement des compétences politiques en matière de mobilité constitue l'un des obstacles au développement ambitieux d'une politique cyclable¹². Alors que la Belgique se place tout de même, grâce à la grande pratique du vélo en Région flamande et progressivement en Région de Bruxelles-capitale, en 3^e position du classement des pays européens où l'on roule le plus à vélo, elle n'apparaît qu'à la 8^e place d'un classement similaire concernant le niveau de sécurité.

La comparaison entre les budgets par habitant consacrés en Wallonie aux infrastructures cyclables et ceux qui y sont consacrés en Flandre et à Bruxelles est peu flatteuse : actuellement, la Flandre investit par an 16 euros par habitant, la Région bruxelloise 10 euros par an par habitant et la Wallonie, seulement 5 euros par an par habitant¹³. Le retard accumulé en la matière par la Wallonie est énorme. Plus problématique encore : à l'heure actuelle, en Wallonie, quand on réalise ou rénove une route, rien n'oblige à intégrer, lorsqu'il n'y en a pas, des aménagements cyclables sur ou le long de cette route, et encore moins des aménagements cyclables de qualité!

Outre les explications de nature institutionnelle, culturelle ou tenant aux reliefs de la Wallonie, les principales raisons de ce retard considérable, comparativement aux pays voisins, sont à chercher dans l'absence d'une politique cohérente et intégrée et d'une volonté durable de la part de la Wallonie d'investir dans les infrastructures. Or, d'après la directrice du syndicat des cyclistes néerlandais, « la clef du succès du vélo aux Pays-Bas est sans

⁽¹⁰⁾ <https://fr.tridee.eu/posts/show/10847>, consulté le 31/05/2018.

⁽¹¹⁾ <http://www.lalibre.be/actu/international/aux-pays-bas-le-velo-fait-l-objet-d-un-consensus-politique-entretien-58bef219cd704dd7c0c9bed9>, consulté le 31/05/2018.

⁽¹²⁾ Depuis la 6^e Réforme de l'État, ce constat mérite d'être nuancé puisque les Régions sont désormais compétentes notamment pour la détermination des limites de vitesse sur la voie publique, à l'exception des autoroutes et la promotion, la sensibilisation et l'information en matière de sécurité routière (voy. Article 6, §1^{er}, XII, et §4, 3^o de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980). L'État fédéral demeure compétent en matière de Code de la route; toutefois, les Régions sont plus fortement associées aux modifications du Code de la route; elles ont également obtenu la faculté de suggérer des modifications d'initiative.

⁽¹³⁾ https://www.rtbef.be/info/dossier/le-climat-et-moi/detail_investissements-cyclables-la-wallonie-avance-mais-peut-mieux-faire?id=9154519, le 17/05/18.

aucun doute les infrastructures sécurisées pas seulement dans les zones 30 mais aussi sur les routes où il y a plus de trafic et où la vitesse des voitures est élevée »¹⁴.

Pourtant, sous la précédente législature, la Wallonie a voulu développer le cyclisme au quotidien. C'est ainsi que dans le cadre du Plan Wallonie cyclable, dix villes et communes ont rentré des projets structurants et ont pu bénéficier de subsides. Plusieurs des communes impliquées ont vu leur nombre de cyclistes quotidiens croître de façon significative et visible. Le Plan Wallonie cyclable, adopté en juin 2012, s'articulait en particulier autour de 10 communes pilotes qui sont autant de laboratoires. Dans ce cadre, une série d'actions ont été testées et validées. C'est ainsi que les bonnes pratiques en matière de conception d'aménagements cyclables sont appliquées, testées et évaluées dans différents contextes de Wallonie. Un guide de bonnes pratiques et des guides méthodologiques d'aménagements ont été produits et régulièrement améliorés, notamment sur base de ces projets pilotes. Il convient de pérenniser cette démarche. Ces documents constituent une base appréciable pour envisager la généralisation d'aménagements cyclables de qualité en Wallonie.

Sous cette législature, la dynamique structurante du plan a malheureusement été affaiblie et les moyens limités et dispersés. Une impulsion visant à mieux prendre en compte le vélo a été annoncée en fin de législature mais elle est tardive et reste hypothétique¹⁵.

Le Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens (GRACQ) résume très bien la situation en commentant la vision Fast 2030 : « Si nous souscrivons pleinement à son objectif de multi-modalité, et aux 5% de déplacements à vélo en 2030, nous sommes dubitatifs quant à sa concrétisation. Sans plan concret, et avec à peine 5 euros par an et par habitant dépensés pour le vélo, on ne voit pas comment le vélo pourrait prendre sérieusement son essor en Wallonie d'ici 13 ans. Chaque Wallon peut en effet constater qu'à part le RAVeL, doté d'un budget propre de 8 millions d'euros annuels et d'une enveloppe récente de 5,5 millions d'euros pour s'y connecter, les aménagements cyclables sur nos routes communales et régionales restent lacunaires, peu sécurisants et quasiment sans entretien... Ce n'est pas

⁽¹⁴⁾ <http://www.lalibre.be/actu/international/aux-pays-bas-le-velo-fait-l-objet-d-un-consensus-politique-entretien-58bef219cd704dd7c0c9bed9>, le 16/05/18.

⁽¹⁵⁾ Voir la question écrite de Matthieu Daele et la réponse du Ministre, le 21 décembre 2018, à propos de la prise en compte systématique des cyclistes dans la sécurisation des infrastructures routières : le Ministre s'appuie sur le schéma directeur cyclable wallon actualisé par Philippe Henry en 2013 pour ne pas doter des axes routiers régionaux, alors que le schéma de son prédécesseur date de 2013, qu'il doit donc être actualisé et que son objectif était de fixer une priorité dans la réalisation, ce qui signifie que l'absence de la voirie régionale ne préjuge en rien de la nécessité de réaliser les dits aménagements cyclables. Du reste, le Ministre convenait dans sa réponse que « C'est déjà mieux, mais il reste encore des cas où l'on peut mieux faire (...). Pour améliorer les choses et rencontrer la vision FAST d'une part modale du vélo de 5% des déplacements en 2030, des moyens budgétaires conséquents seront nécessaires dans les années à venir. Ainsi, dans le cadre du Plan wallon d'investissements, ce ne sont pas moins de 20 millions d'euros qui seront consacrés annuellement aux investissements en faveur des modes doux » (https://www.parlement-wallonie.be/pwpages?p=interp-questions-voir&type=28&id_doc=90013).

assez en tout cas pour inciter le citoyen wallon à délaissier sa voiture pour enfourcher un vélo. Et encore moins pour laisser ses enfants faire de même ». Par conséquent, le GRACQ recommande :

1. Un vrai budget régional vélo (10 euros/habitant/an minimum¹⁶);
2. La consultation systématique des usagers cyclistes par tous les districts routiers;
3. L'avis préalable de la Direction des déplacements doux et des partenariats communaux sur tous les chantiers;
4. Le suivi des guides d'aménagements cyclables de la Région;
5. L'application complète des directives du Gouvernement wallon par le Service public de Wallonie (SPW)¹⁷.

En Région bruxelloise

La Région bruxelloise a adopté un « Plan vélo 2010-2015 ». En matière de pistes cyclables, ce plan indique notamment que :

« Les grands axes ne revêtent pas uniquement une importance symbolique pour les cyclistes en raison de leur visibilité, mais ils sont aussi souvent la liaison la plus directe et la plus plate entre deux points. Des destinations sont en outre souvent situées sur ces axes. Les cyclistes doivent donc pouvoir se déplacer en toute sécurité sur ces axes. »

Dans sa fiche 2.2. qui traite de la sécurité des infrastructures, le plan prévoit que :

« Tout réaménagement de voirie régionale devra améliorer la sécurité routière des cyclistes. (...) En fonction de la vitesse et de la densité du trafic automobile, le chemin des cyclistes sera intégré à la circulation ou séparé du trafic :

- lorsque la vitesse est limitée à 30 kilomètres/heure, le trafic sera mixte;
- lorsque la vitesse est limitée à 50 kilomètres/heure, la piste sera définie par un marquage en double ligne discontinue et une zone tampon est garantie;
- lorsque la vitesse est supérieure à 50 kilomètres/heure ou que les conditions de circulation l'imposent (présence de poids lourds, densité de la circulation, voiries à plusieurs bandes dans le même sens), la piste cyclable sera séparée de la circulation automobile ».

Le Parlement de la Région de Bruxelles-capitale a aussi adopté en 2014 une résolution relative à la lutte contre les vols de vélos. Cette résolution propose notamment de préparer, en y intégrant si nécessaire les com-

⁽¹⁶⁾ Issus d'études hollandaises, ces chiffres ne tiennent pas compte de l'énorme retard qu'accusent certains pays ou certaines régions. Ainsi, le *shift project* préconise la réalisation sur une courte période (10 ans) d'investissements importants (700€/hab, soit 70€/hab/an) : voir https://theshiftproject.org/wp-content/uploads/2017/11/2017-09-14_rapport_decarboner_la_mobilite_dans_les_zones_de_moyenne_densite_tsp_v2_1.pdf.

⁽¹⁷⁾ Voy. Égalément l'état des lieux réalisé par le GRACQ au 1/9/2018 dans son observatoire cycliste des chantiers sur les routes régionales wallonnes, novembre 2018 https://www.gracq.org/sites/default/files/2018_observatoire_rapport.pdf.

munes et le Gouvernement fédéral, un plan d'actions régional de lutte contre les vols de vélos qui porterait notamment sur des actions contre la vente de vélos volés sur les sites web, l'élaboration d'un code de déontologie pour les magasins de vélos de seconde main, des actions plus fermes de contrôle dans les marchés de seconde main, un lieu central pour les vélos à récupérer, une augmentation des parkings sécurisés, la promotion de bonnes pratiques visant à sensibiliser les cyclistes sur la manière d'attacher leur vélo (cadenas, positions, etc.), le marquage des vélos, etc.¹⁸.

Les initiatives visant à développer la pratique du vélo en Région bruxelloise ne datent pas non plus d'hier. Ainsi, fin 2009, suite au premier Plan vélo (2005-2009), près de la moitié du réseau routier régional bruxellois était déjà équipé d'aménagements cyclables. Entre 2002 et 2010, le nombre de cyclistes en Région bruxelloise avait ainsi plus que triplé. Et il a continué, depuis lors, à se développer : il a doublé entre 2010 et 2017¹⁹.

En Région flamande

Le Gouvernement flamand, encourage le développement d'une politique en faveur des cyclistes, comme en témoigne la récente actualisation de l'arrêté du 25 janvier 2013 qui fixe les modalités relatives à l'encadrement organisationnel, au financement et à la coopération pour la politique de la mobilité.

A titre illustratif, l'article 1^{er} de cet arrêté définit les notions de réseau d'itinéraires cyclables fonctionnel supralocal et d'autoroute cyclable dans les termes suivants : « 1^{er} réseau d'itinéraires cyclables fonctionnel supralocal : une vision pour une infrastructure cycliste transcommunale en Région flamande. Le réseau d'itinéraires fonctionnel supralocal relie les noyaux d'habitat et les pôles d'attraction, notamment les zones d'emploi, d'enseignement, de commerce, de sports et de culture et les nœuds de mobilité;

1^{er} autoroute cyclable : la dorsale du réseau d'itinéraires cyclistes fonctionnel supralocal, à savoir des routes cyclables directes susceptibles d'être utilisées intensivement, reliant des villes et des pôles d'attraction importants, qui sont équipés d'infrastructures de haute qualité. L'autoroute cyclable constitue une alternative attrayante pour les déplacements en voiture. Sur les autoroutes cyclables, qui sont identifiables, les cyclistes peuvent continuer leur route sur des distances plus longues dans la sécurité et le confort ».

La Flandre vient de décider d'un plan cyclable de 100 millions d'euros par an. Cela représente près de 16 euros par an par habitant, ce qui la rapproche des budgets mobilisés aux Pays-Bas, évalués à 25 euros/an/habitant (sans compter les mesures prises par chaque collectivité locale : 100 millions entre 2006 et 2010 pour Amsterdam par exemple). Ces montants sont néanmoins insuffisants : un budget annuel de 300 millions par an y est nécessaire pour mener une politique cyclable vraiment ambitieuse.

⁽¹⁸⁾ <http://weblex.brussels/data/crb/doc/2011-12/121265/images.pdf>.

⁽¹⁹⁾ <https://www.provelo.org/fr/page/observatoire-bruxelles-2017>, consulté le 17/12/2018.

4. Objectifs de la proposition de décret

La présente proposition de décret a pour objet principal de systématiquement développer le réseau cyclable lorsque des travaux sont engagés sur les voiries wallonnes, afin d'améliorer la sécurité des cyclistes, d'offrir un meilleur service aux usagers du vélo et de favoriser ainsi la pratique du vélo. En corollaire, elle a pour effets induits d'améliorer la qualité du cadre de vie, la santé publique ainsi que de renforcer les possibilités d'épanouissement.

4.1. Des aménagements cyclables de qualité sur ou le long des voiries

Un des facteurs principaux qui permet le développement du vélo au quotidien est celui des aménagements adaptés : pistes cyclables, parkings pour vélos, ... En effet, ces aménagements sont indispensables à une pratique sécurisée du vélo. Plus le sentiment d'insécurité est grand, moins les cyclistes sont nombreux.

Malgré les plans d'aménagements réalisés par certaines directions territoriales, on constate que la part de leur budget réservée au vélo reste globalement très faible. Pire encore, lors de certains travaux de rénovation, voire de création de nouvelles voiries, les aménagements cyclables sont encore parfois oubliés alors que leur coût serait relativement marginal dans l'ensemble du budget.

Pour les auteurs de la présente proposition de décret, des investissements doivent être planifiés et des aménagements doivent être réalisés dans un délai raisonnable pour que les routes régionales, axes essentiels de transit et de pénétration, retrouvent leur attractivité pour les cyclistes. Par ailleurs, les nouveaux investissements doivent également tenir compte de l'évolution liée à l'utilisation des vélos, tel que le développement des vélos électriques par exemple.

La présente proposition de décret a dès lors pour premier axe la systématisation de la prise en compte de la présence des cyclistes lors des travaux de réalisation, d'aménagement ou de réfection de voiries régionales.

Elle oblige aussi les communes qui ont prévu dans leur plan communal de mobilité de développer des aménagements cyclables sur leurs voiries, à mettre en œuvre les mesures prévues, lors des travaux de réalisation, d'aménagement ou de réfection de ces voiries.

4.2. Une sécurité des cyclistes renforcée

Le deuxième axe de la présente proposition de décret prévoit quant à lui une série de mesures (revêtements colorés, zones avancées pour cyclistes, multiplication des campagnes de sensibilisation d'utilisation du vélo, etc.) pour renforcer la sécurité des cyclistes sur les voiries régionales, en ce compris au moyen d'un entretien renforcé des aménagements qui leur sont destinés.

En milieu urbain, entre villages ou agglomérations, le vélo ne peut être attractif que si la sécurité de ses utilisateurs est renforcée. Pour ce faire, il convient non seulement de mieux entretenir les aménagements cyclables existants et de les signaler davantage aux autres usagers de la voirie afin qu'ils les respectent, mais il faut aussi s'assurer qu'un espace sécurisé et continu ait été réservé pour les cyclistes.

Il est également important de multiplier les campagnes de sensibilisation à l'utilisation du vélo, axées sur les bienfaits pour la santé ou encore sur la vitesse de déplacement dans les villes. Même dans des pays pionniers comme les Pays Bas, les incitants et les campagnes de promotion du vélo se poursuivent pour continuer à développer ce mode de locomotion.

4.3. Des guides complets et actualisés

Le troisième axe de la présente proposition de décret vise à évaluer régulièrement et d'actualiser en conséquence le guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables (SPW DGO2, septembre 2009), les guides méthodologiques relatifs à la conception et à la mise en œuvre des aménagements cyclables ²⁰ portant

sur les sujets essentiels à développer pour la bonne application du présent décret et élaborer des guides méthodologiques sur les sujets pertinents non encore couverts par les guides méthodologiques existants.

Les recommandations contenues dans ces ouvrages serviront de base pour les aménagements réalisés en application de la présente proposition de décret. Les ouvrages seront adaptés au minimum tous les 5 ans.

Les termes techniques utilisés par la présente proposition de décret sont employés dans le même sens que celui dans lequel ils sont employés dans les ouvrages cités ci-dessus.

⁽²⁰⁾ il en existe trois pour le moment :

1. Quel aménagement choisir?;
2. Les pistes cyclables marquées;
3. Les pistes cyclables suggérées (SPW DGO1, mai 2012).

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article instaure l'obligation pour le Gouvernement ou toute autre personne morale de droit public à l'initiative de travaux de réalisation (c'est-à-dire de construction), d'aménagement ou de réfection d'une voirie régionale, de vérifier, préalablement à ces travaux, la présence sur ou le long de cette voirie régionale d'aménagements cyclables de qualité et, si de tels aménagements sont absents ou n'ont pas la qualité requise, de réaliser de tels aménagements à l'occasion de ces travaux. La consultation des usagers cyclistes, de la Direction des déplacements doux et des partenariats communaux ainsi que de la Direction de la sécurité des infrastructures routières du Service public de Wallonie est également prévue, préalablement à la décision concernant l'aménagement cyclable de qualité requis.

La disposition habilite le Gouvernement à fixer par arrêté les « aménagements cyclables de qualité » qui sont requis dans les différents cas de figure pouvant se présenter. Le Gouvernement devra avoir égard pour ce faire notamment au guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables et aux guides méthodologiques relatifs à la conception et à la mise en œuvre des aménagements cyclables, élaborés ou publiés par le Service public de Wallonie, et en tout cas, au guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables publié par le Service public de Wallonie en 2009.

Pour déterminer les aménagements prévus dans les différents cas de figure, le Gouvernement tient également compte de l'importance de certains aménagements prévus pour garantir la sécurité des cyclistes. En tout état de cause, la disposition prévoit que ces aménagements doivent prioritairement consister en la réalisation d'un cheminement cyclable séparé le long des axes régionaux de manière à assurer la sécurité des cyclistes, compte tenu des charges en trafic et en vitesses que rencontrent de tels axes. A défaut, il conviendra au minimum de revoir la limitation de la vitesse maximale autorisée sur ces voiries.

Par ailleurs, si les travaux sont soumis à permis d'urbanisme, le paragraphe 2 de l'article ici commenté impose que soit indiquée dans la demande de permis d'urbanisme la manière dont cette obligation est respectée. L'autorité compétente pour octroyer le permis est chargée de vérifier la conformité de ces indications par rapport au décret et à ses arrêtés d'exécution.

Le paragraphe 3 de l'article ici commenté impose de tenir compte des itinéraires figurant dans les plans de mobilité urbains, communaux, provinciaux et régionaux.

Article 2

Cet article prévoit un régime similaire à celui applicable aux voiries régionales pour les travaux de réalisation, d'aménagement ou de réfection des voiries communales, lorsqu'ils sont subsidiés par la Région. Le dernier alinéa de ce paragraphe entend conditionner

l'éventuel subventionnement de ces travaux à la mise en place des aménagements cyclables prévus par le plan communal de mobilité.

Article 3

Toujours en vue d'améliorer la sécurité des cyclistes, cet article impose aux services régionaux en charge de l'entretien des voiries, de faire de l'entretien des zones cyclables une véritable priorité. Ils doivent accorder à ce dernier une importance au moins identique et une attention au moins aussi grande qu'à l'entretien des voies de circulation réservées aux véhicules automobiles.

Par entretien des zones cyclables, il faut entendre l'entretien ordinaire, l'entretien extraordinaire et le service d'hiver. Cela comprend notamment le brossage des zones cyclables, leur nettoyage, leur déneigement, la réparation des trous et la suppression de toute entrave à la circulation (soit les pierrailles et les déchets projetés par les véhicules automobiles sur les pistes cyclables situées au bord des voiries, par exemple).

Le dernier alinéa ajoute une précision au sujet de l'entretien des pistes cyclables situées sur ou le long des voiries régionales : les marquages destinés aux cyclistes devront désormais être rafraîchis au moins aussi fréquemment que ceux destinés à la circulation automobile.

Article 4

Cet article oblige le Gouvernement à élaborer et à évaluer régulièrement le guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables et les guides méthodologiques relatifs à la conception et à la mise en œuvre des aménagements cyclables, ainsi qu'à procéder à leur révision en fonction des résultats de cette évaluation. La première actualisation du guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables devra intervenir dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur du décret, conformément à l'article 6.

Les sujets pertinents non encore couverts par les guides méthodologiques récents existants pourront faire l'objet de nouveaux guides méthodologiques. Des guides méthodologiques à propos des sujets essentiels pour la bonne application du décret devront en tout cas être élaborés dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur du décret.

Article 5

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Article 6

Cet article fixe les dispositions transitoires. Parmi elles, il convient de relever l'obligation d'apporter des aménagements cyclables de qualité d'application pour les travaux n'ayant pas encore débuté au terme d'un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur du décret.

Article 7

Cette disposition fixe la date d'entrée en vigueur du décret au 1^{er} janvier 2020, compte tenu des mesures de réallocation budgétaire et de réorganisation administrative à prendre.

PROPOSITION DE DÉCRET

visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes

Article 1^{er}

§1^{er}. Lors de tous travaux de réalisation, d'aménagement ou de réfection d'une voirie régionale, le Gouvernement ou, le cas échéant, toute autre personne morale de droit public à l'initiative de ces travaux, garantit que cette voirie est dotée d'aménagements cyclables de qualité.

Cette obligation est effective dès l'éventuelle phase de planification initiale des travaux. Elle s'accompagne de la consultation des usagers cyclistes, de la Direction des déplacements doux et des partenariats communaux ainsi que de la direction de la sécurité des infrastructures routières du Service public de Wallonie, selon les modalités à fixer par le Gouvernement.

Le Gouvernement arrête les aménagements cyclables de qualité. Ces aménagements consistent prioritairement en la réalisation de cheminements cyclables séparés des voitures. A défaut, la vitesse maximale autorisée sur la voirie est adaptée.

§2. Toute demande de permis d'urbanisme afférente à des travaux de réalisation, d'aménagement ou de réfection d'une voirie régionale mentionne de manière précise, sous peine de nullité du permis, en quoi l'obligation prévue par l'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} du présent article est respectée. La conformité de ces mentions au présent décret et à ses arrêtés d'exécution est vérifiée par l'autorité compétente préalablement à l'octroi du permis.

§3. Sans préjudice des paragraphes 1^{er} et 2, lors de la planification et de la réalisation des aménagements cyclables de qualité prévus par ces paragraphes, le Gouvernement, et le cas échéant, toute autre personne morale de droit public à l'initiative de ces travaux, tient compte des itinéraires figurant dans les plans de mobilité urbains, communaux, provinciaux et régionaux qui concernent l'endroit où se déroulent les travaux.

Art. 2

§1^{er}. Lors de tous travaux subsidiés de réalisation, d'aménagement ou de réfection d'une voirie communale, la commune ou, le cas échéant, toute autre personne morale de droit public à l'initiative de ces travaux est garantit que cette voirie est dotée d'aménagements cyclables de qualité en adéquation avec les mesures de nature à encourager la mobilité douce, inscrites le cas échéant dans le plan communal de mobilité ou le plan vélo.

Cette obligation est effective dès l'éventuelle phase de planification initiale des travaux. Elle s'accompagne de la consultation des usagers cyclistes, de celle de la Direction des déplacements doux et des partenariats communaux et de celle de la Direction de la sécurité des infrastructures routières du Service public de Wallonie, selon les modalités à fixer par le Gouvernement.

La commune ou la personne morale à l'initiative des travaux doit se baser sur les guides visés à l'alinéa 1^{er} du paragraphe 2 de l'article 4 du présent décret pour déterminer la qualité requise des aménagements cyclables si celle-ci n'est pas précisée dans le plan communal de mobilité ou dans le plan vélo.

Les paragraphes 2 et 3 de l'article 1^{er} sont applicables *mutatis mutandis*.

§2. Tout pouvoir public amené à subventionner les travaux visés à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe s'assure du respect des dispositions du présent article, avant l'octroi de la subvention. Si ces dispositions ne sont pas respectées, la subvention ne peut pas être octroyée ou, si elle a été octroyée, elle doit être récupérée.

Art. 3

Les services régionaux en charge de l'entretien des voiries procèdent à l'entretien des zones cyclables et, au minimum, à l'entretien ordinaire, l'entretien extraordinaire et au service d'hiver.

Les marquages destinés aux cyclistes sont rafraîchis concomitamment à ceux destinés à la circulation automobile.

Art. 4

§1^{er}. Le Gouvernement arrête, au minimum tous les cinq ans, un guide méthodologique relatif à la conception et à la mise en œuvre des aménagements cyclables, dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur du présent décret.

Il peut être fait exception à l'alinéa 1^{er} si un guide méthodologique traitant du même sujet a été élaboré et publié par le Service public de Wallonie dans les cinq ans précédant la date d'entrée en vigueur du présent décret.

§2. Les recommandations contenues dans le guide méthodologique des aménagements cyclables sont évaluées tous les cinq ans par le Gouvernement.

Art. 5

Le présent décret ne s'applique pas aux voiries relevant de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes.

Art. 6

Les obligations prévues respectivement à l'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er} et à l'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} de l'article 2 sont applicables aux travaux n'ayant pas encore débuté au terme d'un délai d'un an à compter de la date d'entrée en vigueur du présent décret.

Le paragraphe 2 de l'article 1^{er} est applicable aux demandes de permis d'urbanisme introduites à compter de la date d'entrée en vigueur du présent décret.

Art. 7

Le présent décret entre en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

M. DAELE

S. HAZÉE