

Janvier 2020



Observatoire cycliste des chantiers sur les routes régionales wallonnes

État des lieux au 29/01/2020

Introduction

Dans la Déclaration de Politique Régionale 2014-2019 du Gouvernement wallon s'était engagé à « **prendre systématiquement en compte le vélo, les piétons et les personnes à mobilité réduite dans la gestion des espaces publics, en particulier lors de chaque réaménagement de voirie.** »

C'est cette dernière affirmation que le GRACQ tente, depuis 2015, de vérifier sur le terrain, en observant chaque année un certain nombre de chantiers sur les **routes régionales** wallonnes¹, et en essayant de répondre à ces questions :

- Est-ce que la volonté politique se traduit bien sur le terrain ?
- Est-ce que les travaux menés sont à la hauteur des ambitions annoncées ?
- Constate-t-on un réel progrès pour les cyclistes sur les routes régionales réaménagées ?

Cet « observatoire » n'est pas exhaustif, car il est mené essentiellement par des bénévoles. Ceux-ci vont visiter les chantiers près de chez eux. Nous ne pouvons donc pas couvrir toute la Wallonie, car nous ne disposons pas de membres actifs partout. Mais ce coup de sonde nous permet néanmoins de mesurer si les bonnes intentions affichées par le gouvernement wallon se vérifient sur le terrain !

Lors de notre observatoire précédent, couvrant l'année 2018, nous avons constaté que le vélo avait été pris en compte sur **40%** des chantiers observés et qu'une piste cyclable clairement séparée, qui est l'aménagement idéal sur une route régionale comportant un trafic important et des vitesses élevées, était présente sur **70%** de ceux-ci.

Méthodologie

Le GRACQ s'attache tout d'abord à obtenir chaque année une liste officielle de chantiers qui doivent être menés par les directions territoriales des routes régionales. Nous la recevons officiellement de la DGO1 (que nous remercions au passage).

Ensuite nous enlevons de cette liste les chantiers qui ne concernent pas le vélo au quotidien :

- accès autoroutiers
- entretien d'ouvrages d'art
- routes parallèles au RAVeL
- travaux pour le passage de courses cyclistes (Tour de France ou autre)

Nous nous appliquons ensuite à :

- passer avant les travaux sur la route régionale concernée et à noter ce qui existait avant pour le vélo (piste cyclable séparée, marquée, bande cyclable suggérée ou rien)
- repasser après les travaux en détaillant :
 - ce qui a été fait (pistes cyclable marquée, séparée, etc.)
 - s'il y a une amélioration pour les cyclistes (oui / non)
 - si le vélo a été pris en compte (oui / partiellement / non)
 - s'il y a une justification pour ne pas avoir fait mieux (largeurs de voirie, etc)
- soumettre nos observations au SPW Infrastructures pour obtenir des compléments d'information

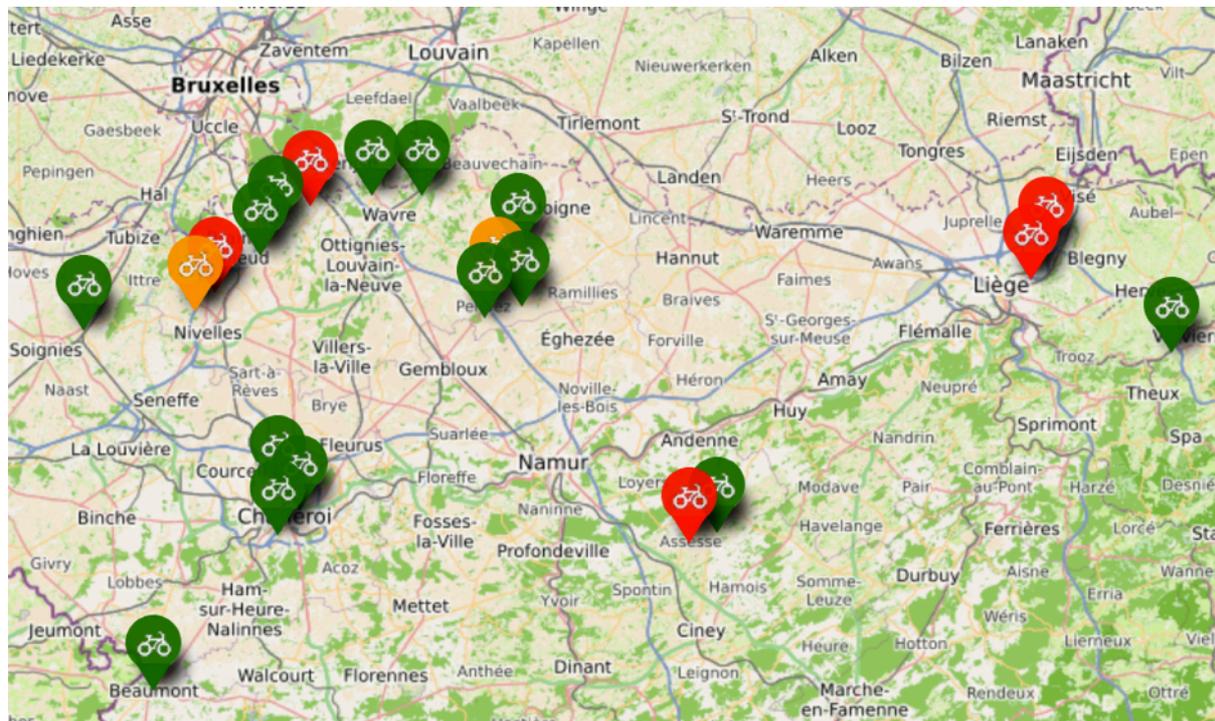
¹ Nous n'avons pas observé les chantiers sur les routes communales, qui dépendent eux des pouvoirs locaux, ni les RAVeL. En cas d'erreur vous pouvez adresser vos remarques à l'adresse wallonie@gracq.org

Résultats globaux

Carte des observations

Certaines provinces ont été ainsi couvertes presque totalement (Brabant wallon), tandis que d'autres ne l'ont été que partiellement ou pas du tout cette année (Luxembourg).

Au final ce ne sont quand même pas moins de **22 chantiers régionaux** qui ont été observés :



Vert = pris en compte, **Orange** = partiellement, **Rouge** = quasiment pas

Prise en compte du vélo ou pas ?

Nous avons constaté que le vélo a été pris en compte sur 15 chantiers observés, et peu ou pas du tout sur les 7 autres (soit une prise en compte globale de **70%**).

Même si seule une partie des chantiers a été évaluée, cette prise en compte est en augmentation significative par rapport à notre observatoire 2018 (40%).

	2015	2016	2017/18	2019
Chantiers observés	25	27	23	22
Prise en compte du vélo	18 (72%)	15 (55%)	10 (40%)	15 (68%)

Améliorations ou pas pour les cyclistes ?

Au niveau des améliorations des infrastructures cyclistes, nous avons donc relevé que **16 chantiers** ont enregistré un progrès du type :

- passage de rien à une bande cyclable suggérée (BCS), à une piste cyclable marquée (PCM) ou à une piste cyclable séparée (PCS)
- passage d'une piste marquée (PCM) à une piste cyclable séparée (PCS) uni-ou bidirectionnelle
- pose d'un meilleur revêtement pour la piste cyclable

C'est un résultat positif, dont nous nous réjouissons. Si on prend en compte l'aménagement idéal sur une route régionale, qui comporte à la fois un trafic et des vitesses élevées, c'est à dire une **piste cyclable clairement séparée**, on la retrouve à présent dans **11 chantiers sur 17**. Ce qui représente 50% de nos observations.

Pour les 6 chantiers pour lesquels nous n'avons pas constaté d'amélioration, des **contraintes d'espace ou de budget** sont souvent invoquées pour justifier l'absence de la prise en compte du vélo : pas d'espace pour une piste, même simplement marquée à la peinture, sans expropriations ou refonte complète du profil de la route...

Nous estimons néanmoins que des solutions doivent être trouvées pour que les cyclistes puissent **circuler en toute sécurité** à ces endroits.

Nous déplorons également que les marquages pour créer une **zone avancée cycliste** ou la signalisation pour placer un **cédez-le-passage-cycliste-au-feu** n'aient pas été adoptés lors de certains chantiers de réfections de revêtements. Ces aménagements importants pour la sécurité et le confort des cyclistes ne requièrent pourtant pas de budget supplémentaire.

Conclusions et recommandations

Le GRACQ apprécie les efforts de la Région wallonne sur certains chantiers. On va clairement dans la bonne direction. Mais, si la bonne volonté exprimée par le gouvernement wallon est réelle, elle n'est pas (encore) appliquée partout.

Et, souvent, les efforts restent insuffisants pour **hisser les aménagements cyclables wallons au niveau du meilleur de ce que l'on trouve en Europe**. Surtout si l'on veut concrétiser la vision FAST du gouvernement wallon (5% de déplacements à vélo en 2030).

En cause principalement :

- la non séparation du trafic motorisé (important et rapide sur les axes régionaux !)
- l'entretien trop rare, voire inexistant, des espaces cyclables
- le revêtement des pistes cyclables, parfois « oublié » lors des réfections de voirie
- l'utilisation de pavés et de bordures pour les cheminements séparés (en agglomération)
- le manque de prise en compte des spécificités du vélo dans les aménagements
- le manque de contrôle du respect du code de la route (encombrement des pistes cyclables par des véhicules,...)

Nous aimerions que le Gouvernement wallon applique pleinement non seulement sa déclaration de politique régionale mais aussi la recommandation n°20.2 des **Etats Généraux de la Sécurité Routière en Wallonie** de 2012 :

« Le Conseil Supérieur Wallon de la Sécurité Routière recommande que sur les routes régionales hors agglomération les pistes cyclables séparées soient la norme, chaque fois que des pistes cyclables sont créées ou refaites. Cette séparation peut se faire soit par un éloignement conséquent de la piste par rapport à la chaussée (sans continuité du revêtement routier), soit par une surélévation ou un obstacle marquant clairement la séparation entre la chaussée et la piste (bordures biseautées, potelets, glissières, haies, etc.). »

La situation devrait toutefois s'améliorer grâce à la nouvelle **Déclaration de Politique Régionale** (DPR), dont le chapitre mobilité comporte un changement philosophique significatif :

"Le Gouvernement favorisera systématiquement les modes de déplacement dans l'ordre suivant : marche à pied, vélos et micromobilité douce, transports publics, transports privés collectifs (taxis, voitures partagées, covoiturage) puis individuels.

Cette politique cyclable, réalisée en concertation avec les acteurs locaux et les usagers, comportera les actions stratégiques suivantes :

- *En concertation avec les associations de cyclistes, adoption d'un plan global « Wallonie cyclable 2030 » d'ici mi-2021 ;*
- *Actualisation, extension et mise en œuvre complète des itinéraires cyclables régionaux, sécurisés*
- *Définition d'un réseau express (autoroutes à vélo) d'ici 2022, en lien avec les réseaux de rabattement et les itinéraires cyclables locaux à renforcer ;*
- *Développement d'une stratégie de promotion de l'usage du vélo ;*
- *Dès 2020, relance d'un projet de villes pilotes, selon un dispositif adapté, après évaluation du projet « Communes pilotes Wallonie cyclable » ;*
- *Mise en œuvre de la systématisation de la prise en compte du vélo à l'occasion des travaux d'aménagement, de réfection ou d'entretien des voiries ou de l'espace public, en vue d'offrir des aménagements cyclables de qualité (pistes cyclables, parkings à vélo, extension significative des zones 30, rues scolaires, rues cyclables, etc.) ;*
- *Engagement budgétaire pour le vélo à hauteur de 20 euros par habitant par an."*

Nous espérons aussi beaucoup de progrès suite à l'entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2020 d'un **décret obligeant la Wallonie à faire des aménagements cyclables** sur ses voiries.

<https://www.gracq.org/actualites-du-gracq/des-pistes-cyclables-obligatoires-et-un-budget-velo-pour-la-wallonie-enfin>

À l'heure de la publication de ce rapport, des contacts ont été noués avec les différents districts routiers du SPW pour discuter des priorités d'aménagements cyclistes dans les chantiers programmés sous cette législature. Cela nous permettra de surveiller de près la concrétisation des engagements wallons, dans le cadre d'un dialogue fructueux avec les autorités publiques.

N. Selfslagh

Collaborateur GRACQ Wallonie

Analyse détaillée de quelques aménagements

RN 5 – Waterloo – Ferme de Mont-St-Jean

Les cyclistes ont bien été pris en compte dans le nouvel aménagement : piste cyclable bidirectionnelle bien séparée du trafic, largeur confortable, revêtement de qualité, bordures abaissées, signalisation verticale présente et marquages au sol très clairs au niveau des traversées. Schlamm rouge aux endroits critiques (entrée du ring).

Avant chantier



Après chantier



Carrefour N271-N252 à La Hulpe

Le revêtement du carrefour a été rénové et la signalisation ainsi que le marquage ont été refaits à l'identique sans le moindre aménagement cycliste (absence de ZAC et de panneaux B22 'cédez-le-passage' alors que ces aménagements n'aurait nécessité aucun budget supplémentaire.



N40 – Sécurisation du carrefour Wagram (Beaumont)

Les travaux de réfection totale du carrefour sont toujours en cours. Le giratoire est réalisé et partiellement ouvert à la circulation. Les abords en cours d'aménagement préfigurent l'aménagement d'un large trottoir et/ou une piste cyclable.



N253 - Chaussée de Louvain (Waterloo)

La piste cyclo-piétonne de La Hulpe vers Waterloo est large, confortable et très bien aménagée.

La partie de Waterloo vers la Hulpe est un peu étroite et proche des habitations, avec un risque de collision possible avec un riverain quittant sa propriété. Un sas vélo a été aménagé au carrefour avec la rue des Saules. Son marquage devrait être modifié pour être en conformité avec les prescriptions.

Ces aménagements constituent une très nette amélioration avec la situation sans pistes cyclables qui prévalait avant ces travaux.

Avant chantier

Après chantier



Annexe 1 : Tableau des observations

SPW	Province	Commune	Route	Intitulé (réfection, rénovation, création, giratoire...)	Avant ? PCS-PCM-BCS-rien	Après ? PCS-PCM-BCS-rien	Amélioration ? Oui - Non	Vélo pris en compte ? Oui - Non - Partiel
143	BW	Braine-L'alleud	N280	Rue du Bois Planté: Réfection du revêtement	Rien	Rien	Non	Non
143	BW	Grez-Doiceau	N268	Réhabilitation du revêtement et aménagement de pistes cyclables	PCM	PCM	Non	Oui
143	BW	Incourt	N91	nouvelle PCM en site propre	Rien	PCM	Oui	Oui
143	BW	La Hulpe - Waterloo	N253	Réhabilitation de chaussée et création de pistes cyclables	Rien	PCS	Oui	Oui
143	BW	Nivelles	N252 - A7	Création d'un parking de covoiturage et aménagement du carrefour	Rien	PCM	Oui	Partiel
143	BW	Perwez	N29	Élargissement du giratoire RN29/RN243	PCM	PCM	Partiel	Partiel
143	BW	Perwez	N29	Réaménagements des ronds-points au niveau des sorties de la E411	Rien	PCM	Oui	Oui
143	BW	Wavre/Chaumont-Gistoux	N243	Réhabilitation revêtement et piste cyclable bidirectionnelle	PCS	PCS	Oui	Oui
143	BW	Waterloo	N5	Aménagement de sécurité - Ferme Mont Saint-Jean	Rien	PCS	Oui	Oui
143	BW	Wavre	N4	Ajout d'une piste cyclable unidirectionnelle du côté droit	PCS partielle	PCS	Oui	Oui
143	BW	La Hulpe	N275/N271	Réfection carrefour N275 et N 271	PCM (Rix-LH)	PCM (Rix-LH)	Non	Non
141	HAINAUT	Beaumont	N40	Sécurisation du carrefour Wagram	Rien	PCS (a cfmr)	Oui	Oui
141	HAINAUT	Braine-Le-Comte	N6	Création d'un giratoire "champ du moulin"	PCM	PCS	Oui	Oui
142	HAINAUT	Charleroi	N588a	Boulevards Audent et de l'Yser	Rien	PCS bi-dir.	Oui	Oui
142	HAINAUT	Charleroi	Rue de Lodelinsart	Réfection et aménagement PCS bi-directionnelle	PCM	PCS bi-dir.	Oui	Oui
142	HAINAUT	Charleroi	R9 - A503	MasterPlan- Accès à la gare Sud	Rien	PCS	Oui	Oui
151	LIEGE	Herstal	N671c	Mise à double sens de la section située derrière Infradel	rien	rien	Oui	Non
151	LIEGE	Liège	N671	Requalification du Boulevard Zénobe Gramme	rien	rien	Non	Non
152	LIEGE	Verviers	N61	Sécurisation - Ensival - Mi-ville	Rien	PCM - PCS	Oui	Oui
131	NAMUR	Gesves	N946	Réhabilitation du revêtement	rien	rien	Non	Non
131	NAMUR	Sorée	N921	Réhabilitation du revêtement	rien	PCM - BCS	Oui	Oui
152	LIEGE	Verviers	N61	Aménagement d'une bande cyclo-piétonne séparée	Rien	PCS	Oui	Oui



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 plus de 14.000 membres et sympathisants 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 Wallonie
Rue Nanon, 98
5000 Namur
wallonie@gracq.org
081 39 07 14