

**QUESTION ORALE DE M. HAZÉE À M. HENRY,
MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE
LA MOBILITÉ, SUR « LA PRISE EN COMPTE
DU VÉLO LORS DES TRAVAUX DE
RÉAMÉNAGEMENT DE VOIRIE »**

**QUESTION ORALE DE M. MAROY À M. HENRY,
MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE
LA MOBILITÉ, SUR « LES AMÉNAGEMENTS
ROUTIERS POUR LES CYCLISTES »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, de :

- M. Hazée, sur « la prise en compte du vélo lors des travaux de réaménagement de voirie » ;
- M. Maroy, sur « les aménagements routiers pour les cyclistes ».

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

M. Hazée (Ecolo). - Monsieur le Ministre, avec M. Maroy, nous voulions vous interroger sur cette communication qu'a faite le GRACQ il y a quelques jours. Comme il en a l'habitude, il vient de publier son *Observatoire des routes régionales wallonnes pour l'année 2019*. On est donc sur une activité antérieure à l'exercice de vos responsabilités.

Comme le GRACQ le rappelle lui-même : « Le précédent Gouvernement, dans sa Déclaration de politique régionale 2014-2019 » – on est là encore quelques années plus tôt – « s'était engagé à prendre systématiquement en compte le vélo lors de chaque aménagement de voirie. En 2019, nous n'y sommes pas encore, même si une amélioration notable est enregistrée sur 70 % des chantiers observés l'automne dernier ».

Le GRACQ dit avoir constaté, sur les 22 chantiers observés en 2019, une amélioration de la prise en compte du vélo pour 15 d'entre eux, mais peu ou pas de progrès pour les sept autres. Le taux de prise en compte atteint donc 70 %, soit une progression par rapport à l'exercice précédent où il n'était que de 40 %.

Il y a des progrès observés de différents ordres. Il y a le passage de rien à une bande cyclable suggérée, à une piste cyclable marquée ou à une piste cyclable séparée ; le passage d'une piste marquée à une piste séparée et la pose d'un meilleur revêtement pour la piste cyclable.

Le GRACQ rappelle : « Onze chantiers ont bénéficié d'une piste cyclable séparée sur des axes où le trafic est dense et les vitesses élevées. Cet aménagement est à privilégier pour assurer le maximum de sécurité aux cyclistes ».

À nouveau, cette situation d'une trop faible prise en compte du vélo avait conduit le groupe Ecolo, à l'époque, à déposer une proposition de décret visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en

Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes. Cette proposition est, depuis lors, devenue le décret du 4 avril 2019.

Cette communication du GRACQ est l'occasion de vous interroger sur la mise en œuvre du décret du 4 avril 2019 entré en vigueur le 1er janvier 2020. Une période de transition est néanmoins prévue avec des effets contraignants, pour partie, pour les chantiers qui débiteront à partir du 1er janvier 2021. Nous espérons que le SPW sera en ordre de marche dès avant cette échéance ultime.

L'organisation du processus administratif a-t-elle été revue pour garantir le développement d'aménagements cyclables de qualité et prendre en compte systématiquement le vélo lors des travaux d'aménagement ou de réfection des voiries régionales ? Tel est-il également le cas, en amont, pour les demandes de permis d'urbanisme lorsque ces travaux demandent un permis ?

Une définition des aménagements cyclables de qualité est-elle en cours d'élaboration au sein de vos services puisque l'on se rappelle que le décret d'avril 2019 prévoyait que le Gouvernement ait capacité à préciser les choses ?

La révision du schéma directeur cyclable, qui doit intervenir d'ici la fin de l'année 2020, est-elle en cours ?

Une concertation avec les organisations représentatives des usagers est-elle prévue à cet égard ?

Enfin, les directives utiles ont-elles également été données pour que les marquages destinés aux cyclistes soient rafraîchis concomitamment à ceux destinés à la circulation automobile ? Je suis là davantage dans le registre de l'entretien.

Voilà, Monsieur le Ministre, un certain nombre de questions pour compléter le dossier et continuer à faire ensemble avancer la cause du vélo.

M. le Président. - La parole est à M. Maroy pour poser sa question.

M. Maroy (MR). - Monsieur le Ministre, en 2011, les autorités belges s'étaient fixé comme objectif de réduire à 420 le nombre de tués sur nos routes. Il semblerait malheureusement que cet objectif ne soit pas vraiment en bonne voie.

En effet, selon les chiffres de l'institut Vias, au cours seulement des six premiers mois de l'année 2019, il y a eu 306 tués sur les routes belges, soit une augmentation de 27 % par rapport à la même période en 2018.

On remarque notamment une augmentation d'accidents mortels incluant des cyclistes et des enfants.

Ce midi, dans l'enceinte même de ce Parlement, l'Agence wallonne pour la sécurité routière nous présentait les dernières tendances, qui rejoignent celles de Vias : il y a de plus en plus de cyclistes sur nos routes. C'est une bonne nouvelle, mais le nombre d'accidents qui les impliquent est en augmentation également. Être cycliste en Wallonie reste aujourd'hui quelque chose d'assez dangereux.

Selon le GRACQ, sur 17 chantiers situés sur une route régionale, seuls 11 ont bénéficié d'une piste cyclable séparée. Les infrastructures routières devraient prendre en compte les différents modes de mobilité. J'ai pu lire dans la presse que le GRACQ avait contacté les autorités wallonnes pour améliorer les aménagements routiers pour les cyclistes.

Mon collègue a rappelé que nous avons voté, à la fin de la législature précédente, le 4 avril pour être très précis, un décret visant à obliger la Région à faire des aménagements cyclables sur ses voiries. Toutefois, cela ne concerne que les travaux n'ayant pas encore débuté au terme d'un délai d'un an à compter du 1er janvier 2020.

Y a-t-il des dispositions prévues pour l'aménagement des voiries déjà existantes ?

Des discussions semblent s'être engagées avec le GRACQ, histoire d'assurer l'opérabilité de ce décret, dont nous sommes tous conscients de l'importance. Quel est le résultat de ces concertations ? Y a-t-il des engagements concrets pour améliorer la sécurité des cyclistes ?

Vous l'aurez compris, quelles sont vos recettes pour faire en sorte que décret porte rapidement ses fruits ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Messieurs les députés, la problématique que vous mentionnez me tient particulièrement à cœur.

Le GRACQ vient effectivement de publier son *Observatoire des routes régionales wallonnes pour l'année 2019*, qui porte notamment sur la dangerosité des chantiers pour les cyclistes, pour lequel il faut émettre deux remarques.

Il ne s'agit pas d'un recensement exhaustif des chantiers, car il est réalisé par les membres bénévoles du GRACQ, même s'ils s'appuient sur les informations qui leur sont communiquées par le SPW.

Par ailleurs, deux chantiers de l'agglomération liégeoise considérés comme mauvais étaient en réalité terminés depuis longtemps. Le taux de prise en compte des cyclistes était donc plus important qu'annoncé dans le rapport du GRACQ.

Depuis 2012, date d'entrée en vigueur du décret de 2010 avec l'obligation de réaliser des audits de sécurité pour certains projets issus de la directive européenne 2008/96, des évaluations des incidents doivent être réalisées dès le début du projet afin de tenir compte des différents enjeux et usagers. Ensuite, lors de chaque phase du projet et du chantier, l'esquisse, l'avant-projet, la réalisation, la fin de chantier, un audit de sécurité doit être réalisé afin de s'assurer que la sécurité routière est bien prise en compte pour l'ensemble des usagers.

Depuis le décret du 4 avril 2019 et, pour partie, la circulaire qui l'a anticipé, la prise en compte des modes actifs, qui va au-delà des seuls cyclistes, lors de tout projet d'aménagement de l'espace public et de réfection de voirie, s'est encore renforcée en se basant sur les différentes procédures existantes au sein de l'administration. Concrètement, il y a une plus grande attention au mode actif dans la réalisation d'évaluation des incidences sur la sécurité routière et la réalisation d'audits de sécurité routière en lien avec le décret Sécurité routière.

Les lignes directrices pour la mise en œuvre du décret Sécurité routière définissent clairement que les différents documents produits lors de l'étude – l'évaluation des incidences sur la sécurité et les audits de sécurité – doivent être annexés à la demande de permis d'urbanisme. Ainsi, le fonctionnaire délégué est assuré que le projet a bien suivi toutes les étapes et que l'on a analysé l'opportunité de tenir compte des différents enjeux et usagers, dont bien sûr les cyclistes.

Il faut maintenant savoir, que fin 2019, le Parlement européen a modifié la directive européenne 2008/96 et qu'une des modifications concerne la prise en compte des usagers vulnérables, en ce compris les cyclistes.

Aujourd'hui, l'administration travaille à l'élaboration d'un nouveau décret qui permettra de simplifier et clarifier les procédures, d'y intégrer les éléments de mobilité et d'être plus ambitieux encore quant à la prise en compte même des modes actifs, comme annoncé par les ambitions du Gouvernement.

Dans l'attente de la modification du décret et de sa mise en œuvre, les actions suivantes sont prises :

- l'élaboration d'un document de référence appelé « lignes directrices » pour la prise en compte de la mobilité, la sécurité routière et les modes actifs lors de l'élaboration des projets routiers ;
- la mise à disposition sur le site web du RAVEl de fiches sur les aménagements cyclables de qualité. L'administration revoit actuellement ces fiches afin de les intégrer dans la Sécuritétec, un site web dans lequel on trouve différentes fiches pratiques sur le dimensionnement et la qualité des aménagements de voirie à destination des gestionnaires de voirie et des bureaux d'études.

Ce travail sera réalisé en concertation avec le GRACQ ;

- la révision du schéma directeur cyclable. Une partie importante de ce travail a déjà été réalisée par l'administration en 2019 et doit encore être concertée avec les associations d'usagers et les communes concernées dans le courant de l'année 2020 ;
- sous mon impulsion, l'organisation de réunion dans les directions territoriales des routes du SPW Mobilité-Infrastructures, en présence de représentants du GRACQ, qui ont déjà été organisées pour Liège et prévues à Namur dans le courant du mois de mars, et encore à programmer pour les autres directions territoriales ;
- l'organisation de réunions spécifiques dédiées au marquage et à l'entretien des aménagements cyclables dans chaque direction territoriale.

Comme vous l'avez compris, je ne compte pas attendre la modification du décret et son application pour améliorer la situation en faveur des cyclistes. C'est une problématique à laquelle je suis particulièrement attentif. Nous devons poursuivre cette meilleure intégration qui va de pair avec l'ambition que nous avons du transfert modal tel que nous le connaissons dans la Déclaration de politique régionale.

M. le Président. - La parole est à M. Maroy.

M. Maroy (MR). - Je remercie M. le Ministre pour ses réponses.

Mon sentiment est un peu mitigé : je ne sais pas si je dois me réjouir ou, au contraire, m'inquiéter ; me réjouir parce qu'un nouveau décret est en préparation. On a donc plus d'ambition et c'est bien, mais il ne faudrait pas que cela retarde le processus.

Ce n'est clairement pas votre intention, car vous avez fait la liste des mesures que vous prenez et que vous comptez prendre dans un avenir très proche pour qu'il n'y ait pas une espèce de vacance.

Sur le terrain, et l'on peut s'en réjouir, on voit de plus en plus de concitoyens – pas qu'à Bruxelles, pas que dans les grandes villes, mais aussi en milieu rural – qui utilisent les modes doux. C'est notamment dû au fait que le vélo électrique ouvre un nouveau champ des possibles, et c'est tant mieux.

Je me réjouis en particulier du fait que des réunions concrètes, direction régionale par direction régionale et avec le GRACQ, soient organisées de manière à pouvoir continuer à faire avancer les choses.

Surtout, ne nous endormons pas en attendant le prochain décret. Il en va de la sécurité de tous.

M. le Président. - La parole est à M. Hazée.

M. Hazée (Ecolo). - La sécurité routière pour les usagers des modes doux, en particulier pour les cyclistes, est un facteur majeur qui freine un certain nombre d'usagers dans l'usage potentiel du vélo. On parle parfois du climat ou du relief, mais l'enjeu de la sécurité routière est un élément clé. À ce titre, le décret voté en avril 2019 est un levier important.

Je note toute une série d'éléments que vous avez évoqués : les concertations en cours, le GRACQ associé sur plusieurs déclinaisons et l'enjeu du schéma. Ce sont des éléments qui vont dans le bon sens.

Comme M. Maroy, mais vous l'avez anticipé vous-même, je veux insister sur le fait que l'on n'attende pas la mise en œuvre de la prochaine directive européenne pour mettre en exécution le décret du 4 avril 2019. À ce titre, j'attire l'attention sur la définition des « aménagements cyclables de qualité », qui est un élément important dans la bonne implémentation du décret.

Enfin, j'insiste aussi sur l'importance des moyens budgétaires, à savoir les 400 millions d'euros annoncés par la Déclaration de politique régionale, qui constituent un élément clé pour cette déclinaison. Nous ne serons pas trop de deux, avec M. Maroy, pour engager le Gouvernement à concrétiser cet engagement. Le vélo est une potentielle « vélorution » en Wallonie, et il ne tient qu'à nous de la rendre possible.

QUESTION ORALE DE M. WAHL À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LA PROBLÉMATIQUE DE LA N246 À BRAINE-LE-CHÂTEAU »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Wahl à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « la problématique de la N246 à Braine-le-Château ».

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

M. Wahl (MR). - Monsieur le Ministre, vous connaissez cette problématique puisque vous avez récemment inauguré la pose de la première pierre d'un nouveau quartier à Tubize, le Confluent, qui est un superbe projet de reconversion. Tous les critères sont là : la voie routière, la voie fluviale, la voie autoroutière et les terrains qui doivent être reconvertis. C'est donc véritablement un très beau projet.

Il n'en reste pas moins qu'il peut y avoir des dommages collatéraux, comme souvent, et notamment la problématique de la RN246, qui traverse le village de Braine-le-Château et rejoint l'autoroute au quartier, avec déjà un trafic extrêmement important qui traverse le village et avec la crainte des autorités locales d'une forte augmentation.