

Question écrite de Matthieu DAELE à Carlo DI ANTONIO, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du Territoire, des Travaux Publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings

## La prise en compte systématique des cyclistes dans la sécurisation des infrastructures routières

Question écrite (N° 286) du 06/12/2018

Dans sa Déclaration de politique régionale 2017-2019, le Gouvernement wallon s'est engagé à « amplifier la prise en compte systématique des cyclistes dans la sécurisation des infrastructures ». Pour vérifier cette volonté, le GRACQ observe chaque année un certain nombre de chantiers sur les routes régionales.

Cette année, 23 chantiers régionaux ont été observés. Constat : une amélioration pour le vélo sur 10 chantiers, et peu ou pas de progrès sur les 13 autres.

Au niveau des améliorations des infrastructures cyclistes, les progrès observés sont de type : passage de rien à une bande cyclable suggérée (BCS), passage d'une bande suggérée (BCS) à une piste cyclable marquée (PCM), passage d'une piste marquée (PCM) à une piste cyclable séparée (PCS), pose d'un meilleur revêtement pour la piste cyclable.

Pour les 13 chantiers pour lesquels aucune amélioration n'a été constatée, des contraintes d'espace ou de budget sont invoquées par le SPW pour justifier l'absence de la prise en compte du vélo lors des réfections de routes.

Comment Monsieur le Ministre compte-t-il concrétiser la vision FAST ?

Quelles solutions peut-il malgré tout apporter pour que les cyclistes puissent circuler en toute sécurité sur ces axes ?

Réponse du ministre - 21/12/2018

J'ai bien pris connaissance de l'observatoire cycliste 2018 des chantiers sur les routes régionales wallonnes publié par le GRACQ.

Je me réjouis que le GRACQ constate une augmentation de la prise en compte des cyclistes dans 10 chantiers sur les 23 observés, soit dans plus de 40 % des cas.

Concernant les 13 chantiers où le GRACQ ne constate pas d'amélioration, il y a toutefois un biais méthodologique dans l'observation du GRACQ. En effet sur ces 13 chantiers, huit sont situés sur des routes non reprises au schéma directeur cyclable wallon.

Pour mémoire, le schéma directeur cyclable wallon, mis à jour sous la législature précédente par le collègue de l'honorable membre, Philippe Henry, en étroite concertation avec le GRACQ, définit les routes régionales à haut potentiel cyclable où il est pertinent d'y effectuer des aménagements linéaires pour les vélos.

En corollaire pour les routes régionales qui ne sont pas reprises au schéma directeur cyclable, sauf pour des aménagements locaux ponctuels, il n'est pas prévu d'y réaliser des aménagements spécifiques pour les vélos.

C'est le cas notamment des chantiers observés par le GRACQ sur la N40 à Romedenne, situé sur une route en pleine forêt, parallèle au RAVeL ou celui de la N62 à Theux situé dans une montée à plus de 10 %.

Ainsi si l'on retire ces huit chantiers hors schéma directeur cyclable, le taux de prise en compte des cyclistes dans les chantiers observés monte à 66 %. C'est déjà mieux, mais il reste encore des cas où l'on peut mieux faire, j'en conviens.

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.

À côté de l'investissement il faut aussi entretenir le réseau, notamment les pistes cyclables le long des routes régionales, c'est indispensable si l'on veut encourager l'usage du vélo en tout temps.

Là aussi les budgets d'entretien vont être majorés à l'avenir. Ainsi, dès 2019, le budget d'entretien des routes du SPW sera porté de 33 à 48 millions d'euros avec une condition particulière d'attention aux pistes cyclables. Ces budgets supplémentaires seront répartis, par district, proportionnellement à la longueur des pistes cyclables reprise dans la base de données routières. Ainsi plus un district a de pistes cyclables, plus il recevra de budgets pour les entretenir.

Mais le budget n'est pas tout. Il faut aussi du personnel pour mettre en œuvre ces moyens et surtout du personnel sensibilisé à la prise en compte du vélo.

Ainsi cette année, à mon initiative, ce sont plus de 200 collaborateurs de la DGO1, techniciens de la voirie, en partant des dessinateurs jusqu'à des contrôleurs de chantier en passant par des ingénieurs et des chefs de districts, qui ont été formés, une journée durant, aux aménagements cyclables.

Ces agents de terrain s'ajoutent ainsi aux agents de la Direction des déplacements doux et aux correspondants cyclables - les Monsieur et Madame Vélo - des sept directions territoriales des routes, qui constituent un réseau d'experts en aménagement cyclable.

Enfin, des réunions entre les services territoriaux de la DGO1 et les représentants des locales du GRACQ ont été mises sur pieds dans les districts du Brabant Wallon, à Charleroi, Liège, et Mons, ainsi que prochainement à Namur. Le but de ces réunions est d'échanger entre usagers cyclistes et gestionnaires de voiries afin que chacun apprenne à connaître les attentes, mais aussi les contraintes de l'autre : les gestionnaires de voiries doivent comprendre les attentes des cyclistes, et les cyclistes doivent comprendre les contraintes des gestionnaires de voiries.

C'est ainsi par le dialogue qui débouche souvent sur des aménagements simples que l'on peut améliorer aussi la cyclabilité quotidienne de nos infrastructures.