

Novembre 2018



Observatoire cycliste des chantiers sur les routes régionales wallonnes

État des lieux au 01/09/2018

Introduction

Dans la Déclaration de Politique Régionale 2014-2019 du Gouvernement wallon, il est écrit ceci :

« Le vélo et la marche à pied doivent être encouragés car ce sont des modes de transport à part entière. Ils sont de plus bons pour la santé, l'environnement et la fluidité du trafic. Le vélo électrique offre également un potentiel à développer. Dans ce but, le Gouvernement s'engage à :

- *poursuivre le plan « Wallonie cyclable » en lien avec les acteurs locaux ;*
- *encourager la pratique du vélo à l'école de manière cohérente sur l'ensemble du parcours scolaire ;*
- ***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 cela nous permet néanmoins de mesurer si les bonnes intentions affichées par le gouvernement wallon se vérifient sur le terrain !

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 du tour de France

Nous nous appliquons ensuite à :

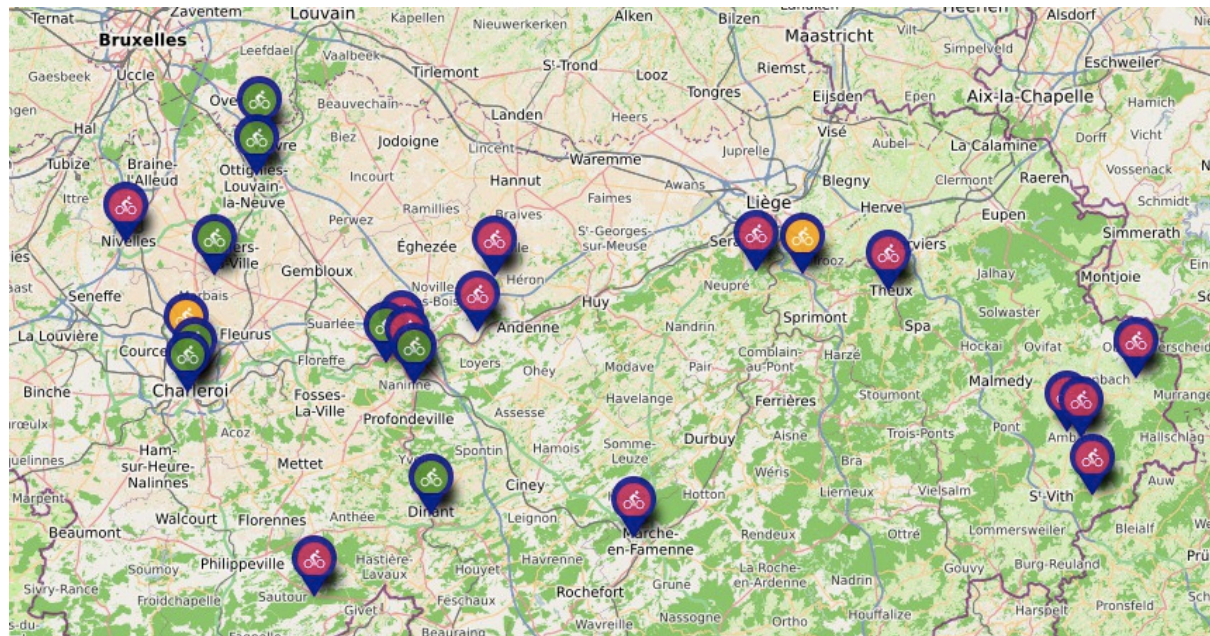
- passer avant les travaux sur la route régionale concernée et à noter ce qui existait avant pour le vélo (piste cyclable séparée, marquée, bande cyclable suggérée ou rien)
- repasser après les travaux en détaillant :
 - ce qui a été fait (pistes cyclable marquée, séparée, etc.)
 - s'il y a une amélioration 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 à la DGO1 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 (Luxembourg). Au final ce sont quand même pas moins de **23 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 10 chantiers observés, et peu ou pas du tout sur les 13 autres (soit une prise en compte globale de **40%**).

Améliorations ou pas pour les cyclistes ?

Au niveau des améliorations des infrastructures cyclistes, nous avons donc relevé que 10 chantiers ont enregistré un progrès du 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

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 **7 chantiers sur 10**. Ce qui est un progrès par rapport aux années précédentes.

Pour les 13 chantiers pour lesquels nous n'avons pas constaté d'amélioration, des **contraintes d'espace ou de budget** sont invoquées pour justifier l'absence de la prise en compte du vélo lors de la simple réfection du revêtement : pas d'espace pour une piste, même simplement marquée à la peinture, sans expropriations ou refonte complète du profil de la route...

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

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)

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 macadam), soit par une surélévation ou un obstacle marquant clairement la séparation entre la chaussée et la piste (bordures biseautées, potelets, glissières, haies, etc.). »

Les choses s'amélioreraient aussi structurellement si la Wallonie appliquait ces préceptes :

1. Un vrai **budget régional vélo** (seulement 5€/an/habitant, au lieu de 10€/an minimum)
2. La **consultation** systématique des usagers cyclistes par tous les districts routiers
3. L'**avis préalable** de la « Direction des déplacements doux » 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 SPW

Analyse détaillée de quelques aménagements

RN 93 – Villers la Ville

Une piste cyclable séparée du trafic a été créée à chaque fois que c'était possible. Un arrêt de bus a été déplacé et un passage par l'arrière d'un autre arrêt a été créé à un autre endroit. Il s'agit donc là d'une réelle amélioration pour les cyclistes qui se déplacent sur cet axe :

Avant chantier



Après chantier



N90 (Namur – Malonne)

Une piste cyclable marquée a été peinte dans les deux sens, lors d'une réfection de la route. Cela met en lumière le potentiel de ne pas refaire simplement le marquage « à l'identique ».



Cette situation constitue un progrès, mais n'est bien entendu pas encore idéale, car elle ne donne pas à tous ce sentiment de sécurité indispensable pour enfourcher son vélo. Dans la configuration actuelle, il aurait fallu ajouter une **ligne blanche** (dite « ligne Sauvens ») pour séparer plus nettement la piste cyclable du trafic. Il va aussi sans dire que, sur cette voirie qui écoule un trafic important, une piste clairement séparée est la solution à laquelle, à terme, il faut arriver.

Nous encourageons donc le SPW à **continuer les efforts d'aménagement** sur cet axe.

A noter aussi que ce tronçon longe un morceau de RAVeL, que l'on présente souvent comme un motif pour ne rien faire sur la route régionale toute proche. Or ce RAVeL, qui mène également à Floreffe, fait deux kilomètres de plus, a un mauvais revêtement (vieux béton) et n'a aucun contrôle social le soir... Il convient donc bien de tirer parti du tracé de cette route régionale.

N275 - Chaussée de Bruxelles (La Hulpe)

La réfection de la voirie a oublié la piste cyclable, dont seuls les traits discontinus ont été refaits. Les cyclistes se retrouveront donc sur la route, où l'asphalte rénové accélère le trafic automobile...



Giratoire N30-N62 Carrefour (Rue de Louveigné)

En entrée du giratoire, un îlot de séparation aurait permis au cycliste de ne pas se faire couper sa trajectoire lorsqu'il rentre dans le rond-point. Et un marquage en chevrons aurait dû le guider sur la meilleure place à pendre dans le giratoire (au milieu de la bande).



Malgré l'espace disponible à l'extérieur du giratoire, aucun cheminement cyclable, même suggéré n'a été dessiné pour permettre à des cyclistes moins aguerris de ne pas s'imposer dans le trafic.

N4 entre Gembloux et Namur

L'entretien laisse clairement à désirer sur cet axe pourtant le plus rapide et le plus court pour rejoindre les deux villes. Cette situation se répète hélas sur d'autres axes (N83, N904, N958, ...)



N257 – Chaussée des Collines (Wavre Nord)

Les pistes cyclables de la N257 entre les BK 2,0 et 3,0 étaient en très mauvais état, et à certains endroits très proches du trafic routier (beaucoup de poids lourds), d'où l'insécurité notoire pour les cyclistes.

A l'occasion du réaménagement de la chaussée, elles ont subi une refonte en profondeur, entraînant une amélioration substantielle de la cyclabilité de cet axe !



Annexe 1 : Tableau des observations

| SPW | Province | Commune | Route | Intitulé | Avant ? PCS-PCM- BCS-rien | Après ? PCS-PCM- BCS-rien | Amélioration ? Oui - Non | Vélo pris en compte ? Oui - Non - Partiel |
|-----|----------|------------------|----------|--|---------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|--|
| 143 | BW | OTTIGNIES-LLN | N239 | Limelette - réhabilitation et sécurisation carrefour | rien | PCS + PCM | Oui | Oui |
| 143 | BW | WAVRE | N257 | Mise à 2 x 2 bandes entre les BK 2 et 3 | PCS + PCM | PCS + PCM | Oui | Oui |
| 143 | BW | VILLERS-LA-VILLE | N93 | Réhabilitation du revêtement Sart-Dames-Avelines | PCS | PCS | Oui | Oui |
| 143 | BW | NIVELLES | RN27a | Réfection du revêtement entre les BK 0.66 et 0.95 | rien | rien | Non | Non |
| 142 | HAINAUT | GOSELIES | N5 | N5 | rien | PCS + PCM | Oui | Oui |
| 142 | HAINAUT | LODELINSART | N569 | Croisement avec rue Pont Drion | rien | PCS + ZAC | Oui | Oui |
| 142 | HAINAUT | CHARLEROI | R51 | Mise à double sens de l'Avenue des Alliés | rien | PCS | Oui | Oui |
| 151 | LIEGE | CHAUDFONTAINE | N30-N62 | Sécurisation du carrefour - Place de la Bouxhe | rien | rien | Oui | Partiel |
| 152 | LIEGE | THEUX | N62 | Aménagement de sécurité au virage Tillot | rien | rien | Non | Non |
| 152 | LIEGE | SAINT-VITH | N626 | Réhabilitation de la section Laiterie-Prumerberg | rien | rien | Non | Non |
| 152 | LIEGE | AMEL | N658 | Réhabilitation du revêtement Amel - Mirfeld | rien | rien | Non | Non |
| 152 | LIEGE | BULLINGEN | N658 | Réhabilitation section Wirtzfelderweg - Rocherath | rien | rien | Non | Non |
| 151 | LIEGE | SERAING | N663 | Sécurisation du carrefour du Gonhy à Boncelles | rien | rien | Non | Non |
| 152 | LIEGE | AMEL | N676 | Réhabilitation section Amel-Walleroder Brücke | rien | rien | Non | Non |
| 132 | LUX | MARCHE | N839 | Contournement de Marche-en-Famenne (phase 6) | rien | rien | Non | Non |
| 131 | NAMUR | NAMUR | N947 | Entretien et création accotement stabilisé à Dave | PCM | PCM | Non | Oui |
| 131 | NAMUR | PHILIPPEVILLE | N40 | Romedenne - Réfection des revêtements | rien | rien | Non | Non |
| 131 | NAMUR | FERNELMONT | N80/N643 | Giratoire au carrefour de Bierwart | rien | rien | Non | Non |
| 131 | NAMUR | NAMUR | N90 | Réfection et nouveau marquage vers Malonne | rien | PCM | Oui | Oui |
| 131 | NAMUR | NAMÈCHE-VEZIN | N942 | Namèche-Vezin - Aménagement de la voirie | rien | rien | Non | Non |
| 131 | NAMUR | JAMBES | N947 | Réfection de la rue de Dave à Jambes (phase 2) | rien | rien | Non | Non |
| 131 | NAMUR | DINANT | N95 | Aménagement rive droite Meuse (croisette) | rien | PCS | Oui | Oui |
| 131 | NAMUR | NAMUR | N967 | Réfection entre le Grognon et la Place Wiertz | rien | rien | Non | Non |



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 11.000 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