

**QUESTION ORALE DE M. JANSSEN À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « L'INSTALLATION
DE PANNEAUX DE SIGNALISATION SUR LA
PISTE CYCLABLE N275 À COURT-SAINT-
ÉTIENNE »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Janssen à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'installation de panneaux de signalisation sur la piste cyclable N275 à Court-Saint-Étienne ».

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

M. Janssen (MR). – Monsieur le Ministre, comment expliquer la non-adéquation manifeste de plusieurs travaux entrepris dernièrement dans le Brabant wallon et des dispositifs installés ? La série récente est vraiment interpellante : des potelets à La Hulpe qui font l'objet d'une question écrite que je vous ai posée récemment, le refus d'une seule partie du permis pour la piste cyclable à Louvain-la-Neuve et il y a quelques jours – dans le cadre des travaux en cours sur la N275 à Court-Saint-Étienne – la piste cyclable s'est vue doter, à la sortie du village de Faux, de panneaux de signalisation obstruant le passage des cyclistes.

Dans ce dernier cas, la commune a finalement, après de nombreux appels en direct et dans la presse, eu des contacts avec le SPW. Des mesures temporaires ont été prises visant à sécuriser le chantier et les usagers. Le

SPW a pu préciser que les zones en pavés devraient être élargies pour avoir une largeur de 1,75 mètre. Il restera également des marquages à l'approche des aménagements ou des délimiteurs jaunes à poser pour bien marquer le dévoiement. Ils devront encore procéder localement à des élagages et à du délignage – en bordure de pistes cyclables, la végétation réduisant localement la largeur de la piste cyclable jusqu'à 50 centimètres seulement. Le point positif étant toutefois que l'effet de porte fonctionne particulièrement bien selon le SPW, et même au-delà de leurs espérances, les automobilistes freinant drastiquement à hauteur des quatre zones concernées.

Comment se fait-il que des aménagements adéquats d'une telle importance ne soient pas prévus dans le cahier de charges et que de tels manquements n'aient pas été soulevés avant les travaux ? Que de telles situations se produisent est interpellant ! D'autant plus que, comme vous le mentionniez récemment en réponse à une de mes questions écrites, les cyclostrades ont pour objectif d'être la colonne vertébrale du futur réseau cyclable en Wallonie.

Comment expliquez-vous, Monsieur le Ministre, l'ensemble de ces anomalies ? Si l'on peut comprendre une erreur, de telles incongruités à répétition ne sont réellement pas acceptables. Cela soulève des questions légitimes de la part de tous quant aux conséquences sur les délais des travaux, sur les coûts et sur la sécurité de l'ensemble des usagers – ici, en particulier, des cyclistes – et aussi sur la préparation des cahiers de charges et leur contrôle.

Monsieur le Ministre, quelle est votre réponse quant à l'inadéquation des dispositifs mis en place, notamment à Court-Saint-Étienne ? Un manque de précision dans le cahier des charges, ainsi qu'un manque de contrôle sur la faisabilité et les réglementations en vigueur qui seraient inadéquates semblent en cause.

Le confirmez-vous ? Allez-vous fournir les plans des aménagements prévus et le timing des travaux comme le réclame la commune ?

Pourquoi les services ne répondent-ils pas aux responsables locaux, qui sont restés sans réponse alors qu'ils voulaient alerter sur cette situation particulièrement désagréable tant pour la commune que les utilisateurs et les cyclistes ?

Comment justifiez-vous le manque récurrent de préparation des dossiers par les gestionnaires, et le manque de contrôle ?

Enfin, allez-vous adapter la réglementation en vigueur pour les pistes cyclables, qui semble aujourd'hui inadaptée ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, vous évoquez dans votre question deux événements totalement différents.

Concernant les portiques de la N275 à Court-Saint-Étienne, j'ai déjà répondu à cette question lors de la séance plénière précédente. À l'origine de l'erreur se trouve une anticipation erronée du chantier par l'entrepreneur. Ensuite, la priorité a été de prendre les mesures nécessaires pour sécuriser les lieux et remédier le plus rapidement possible à la situation. Depuis lors, plusieurs contacts ont eu lieu entre la SPW MI et Mme Laroche, Échevine des Travaux publics et de la Mobilité de la Commune de Court-St-Étienne.

Cette dernière a été informée par l'administration des opérations prévues pour finaliser les aménagements. Leur mise en œuvre dépend d'une demande d'arrêt de police que doit introduire l'entrepreneur pour pouvoir intervenir sur la voie publique et de la disponibilité des entreprises de marquage.

Les problèmes précités ne découlent pas de la réglementation en vigueur pour les pistes cyclables, mais de divers incidents sur le chantier et d'une mauvaise communication pendant quelques jours lors du week-end. Je regrette bien sûr ces différents éléments.

Concernant le permis de la première phase de la cyclostrade de l'E411 et la nationale 4, toutes les règles et procédures en vigueur ont été respectées, notamment l'audit sécurité de projet de la Direction des déplacements doux et des aménagements de voirie. Je signale que le fonctionnaire délégué a bien été convié à la Commission provinciale de sécurité routière, mais qu'il n'est pas venu à cette réunion.

Lors de ces réunions, tous les partenaires du projet – la Ville de Wavre, la Ville d'Ottignies – Louvain-la-Neuve, l'OTW, la zone de police, mon cabinet, les différentes cellules du SPW Mobilité et Infrastructures, le bureau d'étude, et cetera – ont été réunis pour donner leurs avis. Ces différents avis constructifs ont été intégrés dans le projet final.

Le tracé de la cyclostrade le plus sécurisant a été choisi et validé par l'ensemble des participants.

C'est malheureusement une décision du fonctionnaire délégué qui a conduit au refus de cette partie de la cyclostrade qui représente un tronçon de 800 mètres.

Le SPW Mobilité et Infrastructures a contesté la décision en question. Un recours contre celle-ci a été introduit et il reviendra aux autorités compétentes de décider la suite qui y sera donnée.

M. le Président. – La parole est à M. Janssen.

M. Janssen (MR). – Merci, Monsieur le Ministre, pour l'ensemble de ces réponses.

Concernant Court-Saint-Étienne, j'entends bien qu'il s'agit à la fois de la responsabilité de l'entrepreneur et les difficultés liées au chantier. Concernant le problème de communication, les autorités locales et les riverains regrettent les proportions que cela a dû prendre avant que la Région ne réagisse. Effectivement, c'était un week-end ; cela a certainement compliqué les choses. Un point de la situation devra être fait, notamment avec le GRACQ, une fois que les aménagements seront terminés pour voir si ces aménagements sont acceptables et si cela doit encore faire l'objet d'interventions.

Ce manque de communication a aussi suscité une forme de méfiance de la part des utilisateurs. C'est à éviter à l'avenir. Il est important d'assurer une communication plus tôt dans le processus. Ne serait-il pas envisageable de revoir, avec l'administration, le mode opératoire concernant la concertation, la communication avec les communes dans le cadre de l'ensemble de vos travaux ainsi que la gestion des chantiers et de l'élaboration du cahier de charges jusqu'à la finalisation des chantiers pour pouvoir s'assurer que l'on puisse rétablir un climat de confiance bien nécessaire ?