

**QUESTION ORALE DE M. DISPA À M. HENRY,
MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE, DE LA
MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES, SUR
« LA PISTE CYCLABLE LE LONG DE LA N222
ENTRE JODOIGNE ET PIÉTRAIN »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dispa à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « la piste cyclable le long de la N222 entre Jodoigne et Piétrain ».

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

M. Dispa (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, je voulais vous interroger sur un enjeu de mobilité cyclable dans l'est du Brabant wallon. La nationale 222 relie Jodoigne à l'autoroute E40, et même au-delà puisqu'elle va jusqu'au château de Hélécine, par exemple. C'est donc une voirie régionale importante. Du côté de Jodoigne, pas moins de 4 000 élèves fréquentent les établissements scolaires de l'entité. Le château de Hélécine auquel je fais allusion accueille chaque année 300 000 visiteurs.

Le tronçon entre Jodoigne et Hêlécine est fréquenté par de très nombreux usagers de toutes les catégories. Il présente un potentiel significatif et intéressant pour la mobilité cyclable, tant pour le cyclotourisme que pour la mobilité quotidienne des travailleurs ou des écoliers, par exemple.

J'ai été interpellé par des cyclistes quotidiens de la région qui souhaitent en savoir davantage sur la réfection annoncée de la nationale 222. Cette réfection serait inscrite au budget 2024 de la Wallonie. J'espère que vous pourrez le confirmer. On s'interroge surtout sur l'intégration d'un aménagement cyclable qualitatif et sécurisé dans ce projet de réfection.

Actuellement, une piste cyclable est envisagée sur la majeure partie de cette route, à l'exception toutefois – et malheureusement – d'un segment de deux kilomètres qui relie Jodoigne à Piétrain. Cette lacune soulève des préoccupations de sécurité, notamment en raison du trafic très dense qui emprunte cette voirie et en raison de la configuration actuelle de la route. Par ailleurs, les itinéraires alternatifs que l'on peut imaginer ne semblent pas offrir de solution satisfaisante et viable pour les cyclistes en termes de sécurité et de praticabilité.

Monsieur le Ministre, voici les questions que je voulais vous poser. Comment le projet de réfection de la nationale 222 envisage-t-il d'intégrer une solution durable pour la mobilité cyclable sur ce tronçon entre Jodoigne et Piétrain, notamment en ce qui concerne la sécurité et l'accessibilité ? Quelles seront les dimensions, les caractéristiques de la piste cyclable envisagée, notamment en termes de largeur et de séparation physique avec la voirie routière ?

Il existe actuellement ce que l'on appelle des chemins réservés unidirectionnels. Toutefois, sur le terrain, on se rend bien compte que la largeur de ces chemins est réduite à la portion congrue et que l'on ne peut en aucun cas considérer que ce sont des cheminements sécurisés pour les cyclistes.

Enfin, comment le projet tiendra-t-il compte des spécificités locales, telles que le passage très fréquent de poids lourds, avec l'effet que cela peut générer en termes de souffle, notamment pour les cyclistes ?

Une autre spécificité, ce sont les zones à risques qui caractérisent cette voirie. Comment donc garantir une sécurité optimale pour les cyclistes ?

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, des aménagements de qualité pour les modes actifs sont nécessaires afin de permettre aux citoyens d'adapter leur mobilité de tous les jours. Ces aménagements doivent apporter une meilleure sécurité et permettre des trajets fluides et rapides à ceux-ci.

Je me réjouis que tant de députés s'y intéressent désormais, au vu du nombre de questions posées sur le sujet sous cette législature ! C'est un signal très positif qu'il y ait autant d'implication tant du côté des communes que du côté des parlementaires régionaux.

Un projet repris au plan Mobilité et Infrastructures pour tous concerne le tronçon évoqué dans votre question. Il s'agit du projet PIMPT 64 pour la réhabilitation du revêtement de la liaison Piétrain-Jodoigne, y compris des aménagements cyclopiétons, pour lequel il est envisagé un budget de 1 million d'euros. Il est programmé en 2025.

Cette chaussée est bordée de trottoirs en dalle de béton sur à peu près un kilomètre. La zone d'intervention sera étendue de quelques centaines de mètres pour y créer des aménagements cyclables de qualité entre les deux agglomérations de Piétrain et de Jodoigne.

L'étude de ce projet en est à ses prémices. Le SPW MI n'a pas encore organisé de CPSR avec la commune, la zone de police, l'OTW, le GRACQ, et cetera. Il est donc prématuré de s'avancer sur les dimensions et caractéristiques de la piste cyclable et la prise en compte des spécificités locales qui feront l'objet de discussions en CPSR et propositions dans la fiche de préétude.

Il faut noter que le tronçon entre Jodoigne et Piétrain est encaissé. Sous réserve des expropriations éventuelles sur les parcelles adjacentes, pour la plupart agricoles, le projet sera donc contraint par l'emprise réduite du domaine public disponible qui, d'après le cadastre, est localement très étroite, de l'ordre de huit mètres de large.

De plus, les accotements sont bordés de talus de plusieurs mètres de haut, cette situation demandera un gros travail de terrassement et éventuellement la mise en place de mur de soutènement.

Lors de la conception et des discussions avec les partenaires, le SPW Mobilité et Infrastructures appliquera le principe STOP. Ce principe propose une hiérarchisation des différents modes de transport et les favorise dans l'ordre suivant : la marche, les vélos, les transports en commun, la voiture, et cetera.

Concrètement, ce principe apportera aux modes actifs les améliorations suivantes :

- des trottoirs suffisamment larges pour tous les usagers – PMR, poussettes – et accessibles, en limitant le parking sauvage des voitures et améliorant la praticabilité des revêtements ;
- un meilleur partage de l'espace en créant des zones de rencontre, des zones 30 dans les cœurs de ville et village ;
- la création de cheminements cyclopiétons en site propre et la mise en place de rue scolaire

permettant de favoriser les déplacements des modes actifs ;

- la création des emplacements bus respectés et des bandes bus-cyclables réservées pour favoriser les transports en commun.

Monsieur le Député, j'espère vous avoir rassuré sur les éléments qui seront pris en compte dans ce chantier, qui doit encore connaître d'autres étapes de déploiement.

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

M. Dispa (Les Engagés). – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je comprends que le dossier est encore au début du processus, que les études doivent être approfondies et les concertations menées avec les autorités locales ainsi qu'avec les cyclistes quotidiens.

La configuration de la rue n'est peut-être pas facile. Je peux m'imaginer qu'il soit difficile, là comme ailleurs, de concilier tous les usages de la voirie. Toutefois, vu le potentiel en termes de mobilité cyclable à cet endroit, il y a lieu d'être attentif à sécuriser autant que possible, sur un site propre, si c'est possible, la circulation cyclable.

Ce serait un beau service rendu à l'ensemble de la population et cela garantirait une accessibilité plus sécurisée aux lieux qui sont le long de cette voirie ou aux extrémités, que ce soit du côté de Jodoigne ou du côté du château de Hélécline. J'espère que le dossier pourra avancer sans trop tarder.

**QUESTION ORALE DE MME AHALLOUCH À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « L'AMÉNAGEMENT
CYCLOPIÉTON LE LONG DE LA CHAUSSÉE
DE RENAIX »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Ahallouch à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'aménagement cyclopiéton le long de la chaussée de Renaix ».

La parole est à Mme Ahallouch pour poser sa question.

Mme Ahallouch (PS). – Monsieur le Ministre, l'intitulé de la question concerne l'aménagement cyclopiéton le long de la chaussée de Renaix, mais c'est bien dans le prolongement de la chaussée de Renaix que je souhaite vous emmener. La N48 à Mourcourt a déjà occupé plusieurs de nos échanges en commission.

En 2021, vous aviez annoncé une étude pour l'aménagement cyclopiéton. Or, à ce jour, en 2024, nous

ne voyons rien venir. Il s'agit pourtant d'un axe accidentogène.

Il y a aussi une forte demande de la part des riverains. Avec plus de 1 700 signatures, une pétition demande une prise en considération de cette demande de sécurisation des modes doux. Le bourgmestre de Tournai vous a d'ailleurs adressé un courrier à ce sujet.

Quand cette étude sera-t-elle réalisée ?

Quand cette piste cyclable pourra-t-elle voir le jour ?

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. – Madame la Députée, malgré les énormes investissements durant cette législature, il manque encore des infrastructures cyclables sécurisées sur de nombreuses routes en Wallonie comme sur la nationale que vous pointez. Il faudra garder cette priorité encore certainement pour plusieurs législatures. Nous avons rénové ou construit pas mal de nouvelles pistes cyclables, mais ce n'est pas encore suffisant.

La pétition que vous évoquez ne m'est cependant pas parvenue. Jusqu'à présent, peu d'investissements pour les modes actifs ont en effet été réalisés sur cette ancienne voirie provinciale. C'est pour cette raison que j'ai demandé au SPW Mobilité et Infrastructures d'y étudier des aménagements. Cette étude a malheureusement pris du retard au vu des nombreux autres chantiers en cours d'analyse ou de réalisation, notamment en Wallonie picarde.

Je me permets de préciser que Tournai n'a jamais bénéficié d'autant de moyens financiers au niveau régional pour mener une véritable politique cyclable et développer les infrastructures pour les modes actifs. Ce budget est toujours bien disponible, en ce compris pour la chaussée de Renaix.

Le temps de la concrétisation est cependant long, notamment en raison de difficultés de recrutement de personnel au niveau de l'administration : dessinateurs, ingénieurs, et cetera. De ce fait, l'étude des aménagements le long de la chaussée de Renaix fera l'objet du marché-cadre dont disposera mon administration cette année. Elle déterminera de quelle manière un cheminement adapté et sécurisé pourra être mis en œuvre pour relier l'A8 à Mourcourt.

Pour ce qui est de la première phase du projet entre les boulevards et le giratoire Tournai Expo, l'administration a reçu dernièrement l'audit de sécurité routière. Les prochaines étapes consistent en l'adaptation des plans suivant les remarques de ce rapport, en vue de compléter et de finaliser le dossier de demande de permis d'urbanisme.