667 (2012-2013) — N° 1

PARLEMENT WALLON

SESSION 2012-2013

8 OCTOBRE 2012

PROPOSITION DE DÉCRET

visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Région wallonne et à y renforcer la sécurité des cyclistes

déposée par

M. Saint-Amand, Mme Cremasco et M. Desgain

5e session de la 9e législature

site internet : www.parlement-wallon.be
email : mail@parlement-wallon.be

DÉVELOPPEMENT

1. Contexte général

Le secteur du transport étant responsable d'environ 20 % des émissions de gaz à effet de serre en Belgique, on comprend rapidement les avantages de l'alternative cyclable pour lutter contre le réchauffement climatique. Les impacts du vélo ne se limitent pas à la pollution atmosphérique. Le vélo est aussi le meilleur choix pour réduire la pollution sonore des centres urbains. Une étude danoise démontre en outre que le vélo est bénéfique pour la santé lorsqu'il est pratiqué régulièrement (Andersen, Schnohr, Schrod & Hein, 2000). Il améliore les performances respiratoires et réduit considérablement les risques de maladies cardio-vasculaires. Les déplacements à vélo compensent la perte de pratique sportive observée chez de nombreux jeunes ou adultes. Malgré que la qualité de l'air respiré par les cyclistes soit dégradée, les bénéfices pour la santé sont réels. Une étude française (Airparif, 2009) conclut que, pour un même déplacement, les cyclistes inhalent moins de polluants que les automobilistes à l'intérieur de leur habitacle et ce, dans des proportions d'autant plus fortes que le cycliste peut s'éloigner du flot de la circulation, en utilisant des pistes cyclables ou des zones réservées aux bus.

Dans les encombrements urbains observés aux heures de pointe, non seulement dans les grandes agglomérations mais aussi dans de petites villes, autour des gares ou des écoles notamment, les performances du vélo sont largement démontrées : pas de perte de temps dans les embouteillages, ni pour trouver un emplacement pour stationner son véhicule. Au travers de divers tests de terrain, le journal *Le Soir* et l'A.S.B.L. Pro Velo, notamment, ont pu observer que, pour les déplacements urbains jusqu'à 5 km, le vélo est généralement le plus rapide. Au cœur des villes, la vitesse moyenne des automobilistes est estimée à 11 km/h alors que les déplacements à vélo s'effectuent à une vitesse moyenne horaire comprise entre 10 et 15 km/h. La pratique du vélo limite en outre les besoins en espace urbain, notamment au niveau du stationnement. Une étude française (Frédéric Héran – IFRESI – CNRS) démontre que cet impact est loin d'être négligeable : ratio de 1 à 4,5 de consommation d'espace entre vélo et voiture.

Promouvoir la pratique du vélo est une activité très rentable pour la collectivité. Depuis une dizaine d'années, de nombreuses études sont réalisées sur le sujet. Leurs résultats sont convergents. Ainsi, l'université d'Oxford conclut au fait qu'un euro investi dans le vélo en ville permet d'en économiser entre 10 et 20, essentiellement dans les politiques de mobilité (décongestion), de santé publique et d'environnement (cadre de vie).

Si le coût de l'achat d'un vélo représente une dépense non négligeable, l'investissement peut s'avérer très économique par rapport aux autres moyens de déplacement. Le coût moyen au kilomètre d'un vélo amorti sur 8 à 10 années d'utilisation quotidienne est environ trois à quatre fois inférieur à celui d'une voiture utilisée dans les mêmes conditions. Francis Papon, chercheur français à l'INRETS, a réalisé une synthèse de la littérature mondiale sur la question des coûts de déplacement des modes non motorisés dans laquelle il arrive à un coût de 0,13 euros par km pour le vélo. En 2006, Pro Velo a comparé ce résultat avec celui de l'ADEME (agence française de l'environnement et de la maitrise de l'énergie) pour une voiture de type Clio dont le coût d'utilisation, intégrant ici aussi amortissement, entretien et assurance, est de 0,45 euros par km.

Incontestablement, la Wallonie est à la traine. La comparaison entre les budgets par habitant consacrés en Wallonie aux infrastructures cyclables et ceux qui y sont consacrés en Flandre et à Bruxelles est peu flatteuse. De plus, certains programmes annuels d'investissement pour le vélo sont en concurrence avec le salage des routes. Le budget consacré au salage des routes réduit d'autant celui qui sera investi dans les infrastructures du RAVeL. Plus problématique encore : à l'heure actuelle, en Région wallonne, quand on réalise ou rénove une route, rien n'oblige à intégrer, lorsqu'il n'y en a pas, des aménagements cyclables sur ou le long de cette route, et encore moins des aménagements cyclables de qualité !

Ce déficit au niveau des infrastructures se traduit assez naturellement par un retard considérable comparativement à nos voisins concernant la part du vélo dans les déplacements : selon une récente enquête de mobilité BELDAM (*Belgian Daily Mobility*) menée de décembre 2009 à décembre 2010, si 20,0 % des Flamands utilisent leur vélo au moins 5 jours par semaine, seuls 5,2 % des Bruxellois en font de même, et seulement 3,6 % des Wallons. Selon la même étude, le vélo n'est le moyen de transport principal que d'1 % des Wallons pour effectuer le trajet qui sépare leur domicile de leur lieu de scolarité ou de travail, alors que ce l'est pourtant pour 17,0 % des Flamands (et 4,7 % des Bruxellois).

D'autre part, alors que la Belgique se place tout de même, grâce à la grande pratique du vélo en Région flamande, en 3ème position du classement des pays européens où l'on roule le plus à vélo, il n'apparaît qu'à la 8ème place d'un classement similaire concernant le niveau de sécurité. Le risque global de décès par kilomètre parcouru à vélo est deux fois supérieur au risque encouru en voiture (IBSR, 2009). Une analyse plus fine des moments où les accidents se produisent indique qu'ils sont principalement liés aux déplacements domicile-travail et domicile-école. En ce qui concerne leur situation, la moitié des accidents recensés se sont produits dans des carrefours. Compte-tenu de la présence d'un angle mort, l'implication des camions dans les accidents à ces carrefours est importante de même que, dans une moindre mesure, dans ceux qui se produisent dans les ronds-points. Près d'un quart des accidents, enfin, sont liés au refus de céder la priorité par la partie adverse.

Le Gouvernement wallon a établi un « Plan Wallonie cyclable » dont le plan d'actions 2012-2013 a été

approuvé au début du mois de juin 2012. Près de 2 ans après son adoption en décembre 2010, le « Plan Wallonie cyclable » s'articule en particulier autour de 10 communes pilotes qui doivent servir d'autant de laboratoires. Dans ce cadre, une série d'actions sont testées et validées. C'est ainsi que les bonnes pratiques en matière de conception d'aménagements cyclables sont appliquées, testées et évaluées dans différents contextes de Wallonie. Un guide de bonnes pratiques et des guides méthodologiques d'aménagements sont produits et régulièrement améliorés, notamment sur base de ces projets pilotes. Il convient de pérenniser cette démarche.

Ces documents constituent une base appréciable pour envisager la généralisation d'aménagements cyclables de qualité en Wallonie.

2. Au niveau européen

France

En France, le législateur a adopté dès l'année 1996 une loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie qui dispose en son article 20 que :

« À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.» (République française, Loi 96-1236 du 31 XII 1996).

Pays-Bas

Aux Pays-Bas, la politique nationale sur le plan de l'espace et de la mobilité est consignée dans plusieurs plans nationaux. Ces derniers esquissent les cadres, tandis que les pouvoirs publics décentralisés élaborent les grandes lignes de la politique dans leurs propres plans. Dans sa récente Note sur la Mobilité, l'État néerlandais a fixé un cadre général à propos de la politique cycliste :

« Toutes les autorités stimulent la marche et l'utilisation de la bicyclette comme moyen de transport principal et comme un maillon dans le déplacement en chaîne, en cascade, en porte-à-porte. Les communes, wateringues, provinces et communautés de communes y donnent suite en aménageant un réseau cyclable répondant aux principales exigences propres à la circulation – à savoir la cohésion, l'absence de détours, l'attractivité, la sécurité et le confort. Les pouvoirs publics prévoient en outre l'aménagement d'aires de parking pour les cyclistes conformes à la demande en termes de qualité, quantité et emplacement. ».

3. Au niveau belge

Région bruxelloise

La Région bruxelloise a adopté un « Plan vélo 2010-2015 ». En matière de pistes cyclables, ce Plan indique notamment que :

« Les grands axes ne revêtent pas uniquement une importance symbolique pour les cyclistes en raison de leur visibilité, mais ils sont aussi souvent la liaison la plus directe et la plus plate entre deux points. Des destinations sont en outre souvent situées sur ces axes. Les cyclistes doivent donc pouvoir se déplacer en toute sécurité sur ces axes. ».

Dans sa fiche 2.2. qui traite de la sécurité des infrastructures, le plan prévoit que :

« Tout réaménagement de voirie régionale devra améliorer la sécurité routière des cyclistes. (…) En fonction de la vitesse et de la densité du trafic automobile, le chemin des cyclistes sera intégré à la circulation ou séparé du trafic :

– lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h, le trafic sera mixte;
– lorsque la vitesse est limitée à 50 km/h, la piste sera définie par un marquage en double ligne discontinue et une zone tampon est garantie;
– lorsque la vitesse est supérieure à 50 km/h ou que les conditions de circulation l'imposent (présence de poids lourds, densité de la circulation, voiries à plusieurs bandes dans le même sens), la piste cyclable sera séparée de la circulation automobile ».

De plus, les initiatives visant à développer la pratique du vélo en Région bruxelloise ne datent pas d'hier. Ainsi, fin 2009, suite au premier Plan vélo (2005-2009), près de la moitié du réseau routier régional bruxellois était équipé d'aménagements cyclables.

Entre 2002 et 2010, le nombre de cyclistes en Région bruxelloise a plus que triplé.

Région flamande

La Flandre a adopté un plan ambitieux en 2002 dont la réalisation couvre une période de 10 ans. Intitulé « *Vlaams Totaalplan Fiets* », on peut y lire notamment les objectifs suivants en matière d'infrastructures :

– *« Veilige en comfortabele fietsroutes in en naar stedelijke gebieden en hun toestroom plus gemeentelijke kernen;*
– *Uitbouw van comfortabele en veilige fietsenstallingen aan herkomst- en bestemmingszijde in stedelijke gebieden en hun toestroom plus gemeentelijke kernen;*
– *Werken aan fietsveiligheid via de aanpak van gevaarlijke punten, snelheidsvermindering en verkeersmanagement buiten de stedelijke gebieden en hun toestroom plus landelijke kernen. ».*

Traduit en français :

– Des itinéraires cyclables sûrs et confortables dans et à proximité des zones urbaines et de leurs entrées, et des noyaux communaux;
– Le développement de parkings pour vélos pratiques et sécurisés à côté des lieux de départ et de destination dans les zones urbaines et leurs entrées, ainsi que dans les noyaux communaux;

– Travailler à la sécurité des déplacements à vélo, via la prise en charge des points dangereux, la réduction de la vitesse et le *management* de la circulation hors des zones urbaines et de leurs entrées, et des noyaux ruraux.

4. Objectifs de la proposition

La présente proposition a pour objet de systématiquement développer le réseau cyclable lorsque des travaux sont engagés sur les voiries wallonnes, et d'améliorer la sécurité des cyclistes.

4.1. Des aménagements cyclables de qualité sur ou le long des voiries

Malgré les plans d'aménagements réalisés par certaines directions territoriales, on constate que la part de leur budget réservée au vélo est très faible. Pire encore, lors de certains travaux de rénovation, voire de création de nouvelles voiries, les aménagements cyclables sont encore parfois oubliés alors que leur coût serait relativement marginal dans l'ensemble du budget. En certains endroits, des zones fleuries, arborées ou engazonnées sont préférées à des aménagements cyclables, même si elles ont un coût d'entretien pourtant nettement supérieur à celui des pistes cyclables.

En milieu urbain, entre villages ou agglomérations, le vélo ne peut être attractif que si la sécurité de ses utilisateurs est renforcée. Pour ce faire, il convient non seulement de mieux entretenir les aménagements cyclables existants et de les signaler davantage aux autres usagers de la voirie afin qu'ils les respectent, mais il faut aussi s'assurer qu'un espace sécurisé et continu a été réservé pour les cyclistes.

Pour les auteurs de la présente proposition, des investissements doivent être planifiés et des aménagements doivent être réalisés dans un délai raisonnable pour que les routes régionales, axes essentiels de transit et de pénétration, retrouvent leur attractivité pour les cyclistes.

La présente proposition a dès lors pour premier axe la systématisation de la prise en compte de la présence des cyclistes lors des travaux de réalisation, d'aménagement ou de réfection de voiries régionales.

Elle oblige aussi les communes qui ont prévu dans leur plan communal de mobilité de développer des aménagements cyclables sur leurs voiries, à mettre en oeuvre les mesures prévues, lors des travaux de réalisation, d'aménagement ou de réfection de ces voiries.

4.2. Sécurité des cyclistes

Le deuxième axe de la présente proposition prévoit quant à lui une série de mesures (revêtements colorés, zones avancées pour cyclistes, etc.) pour renforcer la sécurité des cyclistes sur les voiries régionales, en ce compris au moyen d'un entretien renforcé des aménagements qui leur sont destinés.

4.3. Des guides complets et actualisés

Le dernier axe propose d'évaluer régulièrement et d'actualiser en conséquence le guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables (SPW DGO2, septembre 2009) et les guides méthodologiques relatifs à la conception et à la mise en œuvre des aménagements cyclables (il en existe trois pour le moment : *1. Quel aménagement choisir ?*; *2. Les pistes cyclables marquées*; *3. Les pistes cyclables suggérées*) (SPW DGO1, mai 2012) et d'élaborer des guides méthodologiques sur les sujets pertinents non encore couverts par les guides méthodologiques existants.

Les recommandations contenues dans ces ouvrages serviront de base pour les aménagements réalisés en application du présent décret. Les ouvrages seront adaptés au minimum tous les 5 ans.

Les termes techniques utilisés par la présente proposition de décret sont employés dans le même sens que celui dans lequel ils sont employés dans les ouvrages cités ci-dessus.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1er

Cet article instaure l'obligation pour le Gouvernement ou toute autre personne morale à l'initiative de travaux de réalisation (c'est-à-dire de construction), d'aménagement ou de réfection d'une voirie régionale, de vérifier, préalablement à ces travaux, la présence sur ou le long de cette voirie régionale d'aménagements cyclables de qualité et, si de tels aménagements sont absents ou n'ont pas la qualité requise, de réaliser de tels aménagements à l'occasion de ces travaux.

Cette obligation est d'application pour les travaux n'ayant pas encore débuté au terme d'un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur du décret.

La disposition habilite le Gouvernement à fixer par arrêté les « aménagements cyclables de qualité » qui sont requis dans les différents cas de figure pouvant se présenter. Le Gouvernement devra avoir égard pour ce faire notamment au guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables et aux guides méthodologiques relatifs à la conception et à la mise en œuvre des

aménagements cyclables, élaborés ou publiés par le Service public de Wallonie, qu'ils existent déjà ou non à la date d'entrée en vigueur du décret. Pour avoir la qualité requise, les aménagements cyclables devront en tout cas comporter des zones avancées pour cyclistes ou des revêtements colorés aux endroits où l'article 2 du décret en impose la mise en place lors de la réalisation d'aménagements cyclables.

À défaut d'indication dans l'arrêté du Gouvernement des aménagements requis pour le cas d'espèce, les aménagements cyclables séparés physiquement de la chaussée seront privilégiés.

L'obligation de faire en sorte que la voirie régionale en question soit dotée d'aménagements cyclables de qualité connaît deux exceptions :

– les cas où la vitesse maximale autorisée sur la voirie en question, après les travaux, ne dépasse pas 30 km/h;
– les cas où il est prouvé (et ce dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme si un tel permis est requis) qu'il existe une alternative de qualité équivalente et plus efficiente pour développer la demande potentielle d'utilisation de pistes cyclables à cet endroit. Si cette alternative n'est pas encore effective, elle devra être rapidement mise en œuvre.

Par ailleurs, si les travaux sont soumis à permis d'urbanisme, le paragraphe 3 de l'article ici commenté impose que soit indiquée dans la demande de permis d'urbanisme la manière dont cette obligation sera respectée, ou le motif pour lequel cette obligation n'est pas applicable dans le cas d'espèce (ainsi que, le cas échéant, la manière dont l'alternative susvisée sera mise en œuvre). L'autorité compétente pour octroyer le permis est chargée de vérifier la conformité de ces indications par rapport au décret et à ses arrêtés d'exécution.

Le paragraphe 4 de l'article ici commenté impose de tenir compte dans la mesure du possible, lors de la planification comme lors de la réalisation des aménagements cyclables imposés par cet article, de certaines recommandations du schéma directeur cyclable régional et des plans de mobilité urbains, communaux et provinciaux, à savoir celles qui sont de nature à encourager la mobilité douce et un développement harmonieux de celle-ci.

Enfin, le paragraphe 5 prévoit un régime similaire à celui applicable aux voiries régionales pour les travaux de réalisation, d'aménagement ou de réfection des voiries communales lorsque la commune a adopté un plan communal de mobilité qui prévoit de doter ses voiries d'aménagements cyclables. Le dernier alinéa de ce paragraphe entend conditionner l'éventuel subventionnement de ces travaux à la mise en place des aménagements cyclables prévus par le plan communal de mobilité.

Article 2

Cet article vise à améliorer la sécurité des cyclistes sur et le long des voiries régionales.

Il prévoit la systématisation, lors de la réalisation d'aménagements cyclables sur les voiries régionales, de la mise en place d'aménagements renforçant la sécurité des cyclistes, tels que les zones avancées pour cyclistes (en agglomération) ou les revêtements colorés, à certains endroits dangereux (carrefours, sorties d'un parking public ou d'un parking privé à caractère public avec va-et-vient fréquent). Cet article n'a toutefois aucune prétention à une quelconque exhaustivité. Le Gouvernement a bien évidemment tout le loisir de prendre des mesures supplémentaires en ce sens.

Toujours en vue d'améliorer la sécurité des cyclistes, l'article 2 impose également aux services régionaux en charge de l'entretien des voiries de faire de l'entretien des zones cyclables une véritable priorité. Ils doivent accorder à ce dernier une importance au moins identique et une attention au moins aussi grande qu'à l'entretien des voies de circulation réservées aux véhicules automobiles.

Par entretien des zones cyclables, il faut entendre l'entretien ordinaire, l'entretien extraordinaire et le service d'hiver. Cela comprend notamment le brossage des zones cyclables, leur nettoyage, leur déneigement, la réparation des trous et la suppression de toute entrave à la circulation (les pierrailles et déchets projetés par les véhicules automobiles sur les pistes cyclables situées au bord des voiries, par exemple).

Le dernier alinéa ajoute encore une précision au sujet de l'entretien des pistes cyclables situées sur ou le long des voiries régionales : les marquages destinés aux cyclistes devront désormais être rafraîchis au moins aussi fréquemment que ceux destinés à la circulation automobile.

Article 3

Cet article oblige le Gouvernement à évaluer régulièrement le guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables et les guides méthodologiques relatifs à la conception et à la mise en œuvre des aménagements cyclables, et à procéder à leur actualisation en fonction des résultats de cette évaluation. La première actualisation du guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables devra intervenir dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur du décret.

Les sujets pertinents non encore couverts par les guides méthodologiques récents existants pourront faire l'objet de nouveaux guides méthodologiques. Des guides méthodologiques à propos des sujets essentiels pour la bonne application du décret devront en tout cas être élaborés dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur du décret.

PROPOSITION DE DÉCRET

visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Région wallonne et à y renforcer la sécurité des cyclistes

Article 1er

§ 1er. Lors de tous travaux de réalisation, d'aménagement ou de réfection d'une voirie régionale, le Gouvernement ou toute autre personne morale à l'initiative de ces travaux fait en sorte que cette voirie soit dotée d'aménagements cyclables de qualité.

Cette obligation est prise en considération dès l'éventuelle phase de planification initiale des travaux.

Ces aménagements seront en principe concrétisés sous la forme de pistes cyclables séparées ou de chemins réservés.

Le Gouvernement fixe de manière précise par arrêté les cas de figure dans lesquels l'obligation énoncée à l'alinéa précédent ne doit pas être respectée. Pour chacun de ces cas de figure, le Gouvernement arrête les aménagements cyclables de qualité éventuellement requis. Ces aménagements peuvent notamment consister en la mise en place de pistes cyclables marquées, de bandes cyclables suggérées ou encore de bandes centrales banalisées. Dans certains cas de figure, précisés dans l'arrêté du Gouvernement susvisé, une limitation de la vitesse maximale autorisée sur la voirie peut suffire. Pour déterminer le contenu de cet ou ces arrêtés, le Gouvernement s'inspire des guides visés à l'article 3, dernier alinéa. Il tient également compte de l'importance de certains aménagements, tels que ceux visés à l'article 2, paragraphe 2, du présent décret, pour garantir la sécurité des cyclistes.

L'obligation visée à l'alinéa 1er n'est pas applicable si la vitesse maximale autorisée sur la voirie en question, après les travaux, ne dépasse pas 30 km/h.

§ 2. Par exception au paragraphe 1er, 1er alinéa, l'obligation qui y est prévue ne doit pas être mise en œuvre s'il est prouvé, et ce dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme si un tel permis est requis, qu'il existe une alternative de qualité équivalente pour développer la demande potentielle d'utilisation de pistes cyclables à cet endroit et que cette alternative est plus efficiente. Le cas échéant, si cette alternative n'est pas encore effective, le Gouvernement ou la personne morale à l'initiative des travaux fait en sorte que cette alternative devienne effective au plus tard dans un délai de trois ans à compter de la fin des travaux sur la voirie régionale.

Le Gouvernement fixe par arrêté la manière d'évaluer le potentiel de la demande d'utilisation de pistes cyclables et la manière d'évaluer les différentes alternatives tant du point de vue de leur qualité que de leur efficience.

§ 3. Toute demande de permis d'urbanisme afférente à des travaux de réalisation, d'aménagement ou de réfection d'une voirie régionale mentionne de manière précise, sous peine de nullité du permis, en quoi l'obligation prévue au paragraphe 1er, alinéa 1er, du présent article est déjà ou sera respectée, ou, le cas échéant, le motif pour lequel cette obligation n'est pas applicable en vertu du présent décret et de ses arrêtés d'exécution, ainsi que, s'il échet, la manière dont l'alternative de qualité équivalente visée au paragraphe précédent sera rendue effective dans le délai requis. La conformité de ces mentions au présent décret et à ses arrêtés d'exécution est vérifiée par l'autorité compétente pour octroyer le permis, avant l'octroi du permis.

§ 4. Sans préjudice des paragraphes 1er à 3, lors de la planification et de la réalisation des aménagements cyclables de qualité prévus par ces paragraphes, il est tenu compte dans la mesure du possible des recommandations de nature à encourager la mobilité douce et un développement harmonieux de celle-ci, figurant dans les plans de mobilité urbains, communaux et provinciaux, ou dans le schéma directeur cyclable régional, qui concernent l'endroit où se déroulent les travaux.

§ 5. Lors de tous travaux de réalisation, d'aménagement ou de réfection d'une voirie communale dans une commune ayant adopté un plan communal de mobilité, la commune ou toute autre personne morale à l'initiative de ces travaux, fait en sorte que cette voirie soit dotée d'aménagements cyclables de qualité en adéquation avec les mesures de nature à encourager la mobilité douce et un développement harmonieux de celle-ci, inscrites dans ce plan communal de mobilité.

Cette obligation est prise en considération dès l'éventuelle phase de planification initiale des travaux.

Pour déterminer la qualité requise des aménagements cyclables si elle n'est pas précisée à suffisance dans le plan communal de mobilité, la commune ou la personne morale à l'initiative des travaux a égard aux guides visés à l'article 3, dernier alinéa.

Les paragraphes 2, 3 et 4 du présent article sont applicables *mutatis mutandis*.

Tout pouvoir public ou personne morale amenée à subventionner les travaux visés à l'alinéa 1er du présent paragraphe s'assure du bon respect des dispositions du présent paragraphe, avant l'octroi de la subvention. Si elles ne sont pas respectées, la subvention ne peut pas être octroyée ou, si elle a été octroyée, doit être récupérée.

§ 6. Les obligations prévues respectivement au paragraphe 1er, 1er alinéa, et au paragraphe 5, 1er alinéa, du présent article ne sont applicables qu'aux travaux n'ayant

pas encore débuté au terme d'un délai d'un an à compter de la date d'entrée en vigueur du présent décret.

Le paragraphe 3 du présent article n'est applicable qu'aux demandes de permis d'urbanisme concernant des travaux visés par l'alinéa précédent et introduites ultérieurement à l'entrée en vigueur du présent décret.

Art. 2

§ 1er. Le Gouvernement apportera une attention particulière à la sécurité des cyclistes.

§ 2. Pour renforcer la sécurité des cyclistes, les aménagements cyclables qui seront réalisés sur ou le long des voiries régionales, comporteront des revêtements colorés en rouge marquant la traversée de chaque carrefour lorsque les cyclistes qui circulent sur ces aménagements sont prioritaires.

Un revêtement coloré sera également prévu, lors de la réalisation d'aménagements cyclables sur ou le long des voiries régionales, aux endroits où ces aménagements croisent un accès à un parking public ou à un parking privé à caractère public, avec va-et-vient fréquent.

En ce qui concerne les carrefours réglés par des feux de signalisation situés en agglomération, les aménagements cyclables qui seront réalisés sur ou le long des voiries régionales comporteront systématiquement une zone avancée pour cyclistes en amont du ou des feux de signalisation.

Le Gouvernement fixe par arrêté les modalités d'exécution du présent paragraphe et les exceptions éventuelles qui peuvent y être apportées. Il fixe également les cas dans lesquels, en complément de la zone avancée pour cyclistes prévue par l'alinéa précédent, l'aménagement d'une piste cyclable de guidage ou d'une bande cyclable suggérée de guidage est obligatoire, et ceux où l'aménagement d'une bande de présélection pour cyclistes est obligatoire.

§ 3. Les services régionaux en charge de l'entretien des voiries accorderont à l'entretien des zones cyclables une importance au moins identique et une attention au moins aussi grande qu'à l'entretien des voies de circulation réservées aux véhicules automobiles. L'entretien des zones cyclables visé à la phrase précédente comprend au moins l'entretien ordinaire, l'entretien extraordinaire et le service d'hiver.

Les marquages destinés aux cyclistes seront rafraîchis au moins aussi fréquemment que ceux destinés à la circulation automobile.

Art. 3

Dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur du présent décret, le Gouvernement procède à l'actualisation du guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables publié par le Service public de Wallonie en 2009.

Sans préjudice de la possibilité d'élaborer des guides méthodologiques supplémentaires, dans le même délai, des guides méthodologiques relatifs à la conception et à la mise en œuvre des aménagements cyclables, et portant sur les sujets essentiels à développer pour la bonne application du présent décret, sont élaborés par le Gouvernement. Il peut être porté exception à la phrase précédente si un guide méthodologique traitant du même sujet a été élaboré ou rendu public par le Service public de Wallonie dans les trois ans précédant la date d'entrée en vigueur du présent décret.

Les recommandations contenues dans le guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables ou dans les guides méthodologiques relatifs à la conception et à la mise en œuvre des aménagements cyclables, qu'ils existent déjà ou non à la date d'entrée en vigueur du présent décret, sont régulièrement évaluées par le Gouvernement. Ces ouvrages sont actualisés par le Gouvernement au minimum tous les cinq ans.

O. Saint-Amand

V. Cremasco

X. Desgain