

ministre Henry pour analyser les possibilités en la matière. Je pense, par exemple, aux entrées et sorties de la RN25, aux perspectives que pourra offrir la signalisation dynamique qui aura un impact positif sur la sécurité routière.

Voici à ce stade, Monsieur le Député, ce que je peux vous affirmer.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Maroy.

**M. Maroy (MR).** - Je remercie Mme la Ministre pour avoir fait le point sur ce dossier qui connaît des feuilletons à répétition. C'est vrai qu'il n'est pas simple de concilier les points de vue des toutes les parties. Cependant, une chose ressort très clairement de votre réponse, c'est qu'avant tout votre attention se porte sur la sécurité. C'est clair que cette route, cette nationale 25 est le théâtre de trop nombreux accidents. On ne peut pas rester là sans rien faire.

Il est évident que chasser des tracteurs, les engins agricoles, de cette nationale n'est pas une option. Nous l'avons clairement rejeté. En tout cas, moi, personnellement, je me suis battu contre et vous aussi à l'époque.

Je pense qu'il faut, comme vous le faites, travailler sur une meilleure signalisation des engins parce que les engins, par définition, cela va dans les champs, cela prend de la boue et parfois qui n'a pas constaté que les feux lumineux sont parfois un peu sales, ce qui nuit à la visibilité. Je pense qu'il est vraiment important que les agriculteurs – ils sont ouverts, ils nous l'ont dit – respectent et renforcent ces règles de signalisations.

Sur la vitesse, le bon sens devrait nous conduire à diminuer la vitesse sur les tronçons les plus problématiques. J'ai encore emprunté cette nationale 25 ce week-end en pensant à ma question. Il y a des endroits où le dénivelé est très important et roulé à 120 kilomètres par heure, c'est assez dangereux.

Je vois que les choses sont en bonne voie. Ce qui a provoqué la colère de certains agriculteurs, ce n'était qu'une ébauche et le tir a été rectifié en concertation avec eux. Il y a ce nouveau manuel que vous m'avez remis et que je parcourrai avec beaucoup d'attention. Je vous remercie pour la bonne suite que vous donnez à ce dossier.

*(M. Maroy, Président, reprend place au fauteuil présidentiel)*

**QUESTION ORALE DE M. HEYVAERT À  
MME DE BUE, MINISTRE DE LA FONCTION  
PUBLIQUE, DE L'INFORMATIQUE, DE LA  
SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE, EN  
CHARGE DES ALLOCATIONS FAMILIALES, DU  
TOURISME, DU PATRIMOINE ET DE LA  
SÉCURITÉ ROUTIÈRE, SUR  
« L'INSTAURATION DES SENS UNIQUES  
LIMITÉS (SUL) DANS LES COMMUNES »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Heyvaert à Mme De Bue, Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière, sur « l'instauration des sens uniques limités (SUL) dans les communes ».

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

**M. Heyvaert (Ecolo).** - Madame la Ministre, vous avez récemment formulé un avis défavorable sur la proposition de loi fédérale clarifiant la portée des règles relatives aux distances de sécurité entre voitures et cyclistes. Dans cet avis, il est argumenté que : « les gestionnaires de voiries doivent appliquer les instructions de placement de la signalisation. Ils ne peuvent invoquer le Code de la route pour déroger ou ne pas appliquer ces instructions de placement de la signalisation routière. »

Il ne nous est pas rapporté de commune ou de cas où un SUL n'est pas instauré pour ce motif d'interprétation de l'article 40 du Code de la route.

Pourtant, il nous revient aujourd'hui que plusieurs communes utilisent cet argument pour ne pas mettre de SUL en place, par exemple, le refus de la Commune de Braine-l'Alleud après avis de la Commission communale de circulation réunie le 27 mars 2018, ainsi que par le Collège communal en sa séance du 23 avril 2018, de ne pas créer de SUL sur base du document de l'IBSR et de la disposition du Code de la route qui stipule que, en cas de manœuvre, un automobiliste doit maintenir une distance latérale d'un mètre vis-à-vis du cycliste.

Pouvez-vous confirmer qu'une commune ne peut pas interdire les SUL sur base de ce critère ?

Par ailleurs, le président de la commission au niveau fédéral nous disait qu'il y avait possibilité de mettre en avis complémentaire sur votre décision plus en adéquation avec la réalité de terrain où certaines communes refusent cela.

**M. le Président.** - La parole est à Mme la Ministre De Bue.

**Mme De Bue,** Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du

Patrimoine et de la Sécurité routière. - Monsieur le Député, dans le cadre d'une demande d'avis sur une proposition de loi clarifiant la portée des règles relatives aux distances de sécurité entre voitures et cyclistes dans les SUL, le Gouvernement wallon a effectivement émis un avis défavorable.

En effet, cela fait 17 ans que les SUL sont d'application. Les gestionnaires de voiries doivent appliquer les instructions de placement de la signalisation, donc le Code du gestionnaire de voiries issu de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 ; un guide spécifique sur les SUL publié par la Région. Ils ne peuvent invoquer le Code de la route pour déroger ou ne pas appliquer ces instructions de placement de signalisation routière. Il ne nous est pas rapporté de commune ou de cas où un SUL n'est pas instauré pour ce motif d'interprétation de l'article 40<sup>ter</sup> du Code de la route. Il n'y a pas lieu de clarifier le Code de la route sur ce point antérieurement à la révision générale du Code de la route.

En tout état de cause, l'administration régionale veillera à s'assurer que les communes wallonnes appliquent correctement les instructions de placement de la signalisation relative aux SUL. C'est l'ensemble de l'avis que nous avons formulé dans le cadre de cette demande d'avis.

La philosophie du Code de la route et de son article 40<sup>ter</sup> est de s'adresser à l'utilisateur et d'imposer au conducteur de laisser une distance de sécurité entre son véhicule et le cycliste en cas de dépassement. Comme indiqué plus haut, la commune ne peut invoquer cet article du Code de la route pour refuser le placement de signaux marquant des SUL sur son territoire.

Je n'ai pas été préalablement informée du cas précis évoqué, mais l'administration régionale veille à s'assurer que les communes wallonnes appliquent correctement les instructions de placement de la signalisation relatives aux SUL.

La position de la tutelle concernant les SUL est de les réaliser dans les voiries dont la chaussée utile est d'au moins trois mètres de largeur et où la vitesse est inférieure ou égale à 50 kilomètres par heure. Naturellement, les conditions de sécurité doivent le permettre.

Il conviendra, dès lors, de prendre des précautions et d'éviter de réaliser des SUL en cas d'éventuelle mauvaise visibilité au débouché, de virage masqué ou d'une largeur de chaussée manifestement insuffisante.

Le cas échéant, les conseillers régionaux en signalisation et sécurité routière portant assistance aux communes inviteront la commune à agir conformément au Code du gestionnaire de voirie.

Pour les voiries régionales, rappelons qu'une vérification de l'ensemble des sens uniques sur voirie

régionale a été faite il y a déjà près de 10 ans. Tous les sens uniques pouvant devenir un SUL ont été mis en place. Depuis lors, les voiries qui pouvaient l'être le sont, ce dont je me réjouis au niveau des voiries régionales puisque, quand j'étais échevine de la mobilité, en 2007, c'était une des premières communes à avoir instauré les SUL. À l'époque, le SPW en ce qui concerne les voiries régionales était plutôt réticent. Des progrès ont indéniablement été effectués en la matière, ce dont je me réjouis.

**M. le Président.** - La parole est à M. Heyvaert.

**M. Heyvaert** (Ecolo). - Merci pour vos réponses, Madame la Ministre. Dans le cas où une commune refuse, sur base du Code de la route, comme vous l'avez indiqué dans votre avis, où ce n'est pas légal, quelle sera la volonté du SPW ? Peut-on signaler au SPW que des communes refusent sur base du Code de la route ? À ce moment-là, le SPW peut-il intervenir ? Vous n'avez pas répondu.

**M. le Président.** - En principe, on ne peut pas reposer de question, mais...

**M. Heyvaert** (Ecolo). - Mais c'était dans la question, c'est pour cela.

Par rapport à l'avis complémentaire sur la proposition du Fédéral, de savoir ce que l'on fait à ce moment-là...

**M. le Président.** - Mme la Ministre s'en tient à sa réponse.

**M. Heyvaert** (Ecolo). - Je reviendrai par rapport à la réponse.

Il serait intéressant qu'à ce moment-là on puisse émettre un avis complémentaire au niveau de la loi fédérale pour clarifier.

En une minute, si vous me le permettez, je tenterai de faire un peu de pédagogie par rapport à la question.

Au niveau de la loi fédérale, le principe est qu'il faut un mètre quand il y a un dépassement. L'objectif de la loi fédérale est de clarifier que, quand c'est un dépassement qui vient de derrière, quand une voiture dépasse un vélo, la voiture doit prendre un mètre, mais quand on est en sens inverse, dans un sens interdit, malheureusement, certaines communes comme Braine-l'Alleud estiment qu'il faut toujours un mètre quand il y a un vélo qui vient en sens inverse. On sait que quand on vient en sens inverse, il n'est plus vraiment nécessaire d'avoir un mètre puisque le cycliste voit la voiture arriver et le conducteur voit le cycliste arriver. Ils se voient, il y a la possibilité d'avoir moins d'un mètre, ce qui permet d'avoir des SUL.

Le but de la loi fédérale est d'éclaircir ce principe-là : le dépassement par-derrière, c'est un mètre. En cas de croisement, il y a moins d'un mètre.

Dans l'avis que vous avez remis, c'était sur base du fait qu'aucune commune ne le fait. On a certaines communes qui le font. Je parle de Braine-l'Alleud, mais on sait aussi qu'à Liège, il y a des communes qui refusent aussi sur cette base-là de faire des SUL. Les organismes habitués, qui travaillent pour créer des SUL sont parfois confrontés à des communes qui refusent.

Dans ce cadre-là, le but était de clarifier cette loi et d'émettre un avis complémentaire, pas de changer votre avis, parce que je pense que cela peut-être beaucoup plus compliqué de passer par le Gouvernement et des choses comme cela, mais de remettre un avis disant que cela existe, que des communes le font. Voilà ma demande complémentaire.

**QUESTION ORALE DE MME MATHIEUX À  
MME DE BUE, MINISTRE DE LA FONCTION  
PUBLIQUE, DE L'INFORMATIQUE, DE LA  
SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE, EN  
CHARGE DES ALLOCATIONS FAMILIALES, DU  
TOURISME, DU PATRIMOINE ET DE LA  
SÉCURITÉ ROUTIÈRE, SUR « LE NOMBRE  
TROP IMPORTANT DE PANNEAUX DE  
SIGNALISATION SUR LES ROUTES »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Mathieux à Mme De Bue, Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière, sur « le nombre trop important de panneaux de signalisation sur les routes ».

La parole est à Mme Mathieux pour poser sa question.

**Mme Mathieux (MR).** - Madame la Ministre, une étude néerlandaise a démontré qu'aux Pays-Bas, il y avait 60 000 panneaux de circulation en trop sur les routes. En effet, de nombreux panneaux de signalisation sont placés par différents niveaux de pouvoir de manière inconsistante.

C'est dangereux, trop de panneaux ou des informations contradictoires qui peuvent perturber les automobilistes et créer des accidents. De plus, lorsqu'il y a trop de panneaux à un seul endroit, les automobilistes n'ont pas le temps d'enregistrer l'ensemble des règles.

Il faudrait dès lors avoir une approche intégrée de la mise en place de ces panneaux et améliorer l'information en la diminuant ou en la clarifiant.

À la lumière de l'expérience néerlandaise, différentes questions me viennent à l'esprit.

Vos services coordonnent-ils l'emplacement des panneaux de signalisation sur le territoire wallon ? Quelles sont les instructions qu'ils doivent suivre ? Un contrôle a priori et a posteriori sur la cohérence du placement des panneaux est-il effectué et par quels services ? Une collaboration entre vos services et les communes est-elle, le cas échéant, organisée ? Quelle est-elle ?

**M. le Président.** - La parole est à Mme la Ministre De Bue.

**Mme De Bue**, Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière. - Madame la Députée, tout d'abord, permettez-moi de pointer un élément de votre question. Les différents niveaux de pouvoir expliquent effectivement, peut-être l'inconsistance de la signalisation aux Pays-Bas, mais, en Belgique, les choses sont simples : le gestionnaire de la voie publique est responsable de la signalisation routière. Il n'y a que deux niveaux de pouvoir gestionnaires de voiries en Belgique : la commune et la Région. On peut difficilement faire plus simple. Je pointe cet élément parce que l'on se plaint régulièrement de la lasagne institutionnelle belge.

Ceci étant dit, avec le temps, la situation évolue ou change, ce qui peut rendre une signalisation peu cohérente par rapport à cette situation. Ailleurs, certains pensent bien faire et placent trop de signalisation. C'est pourquoi, pour le réseau régional, les services de l'administration sont chargés et réalisent régulièrement des inspections du réseau. D'une part, on vérifie les aspects relatifs à la maintenance et à l'intégrité du réseau, ses équipements et sa signalisation, par exemple, le signal vétuste ou abîmé. D'autre part, on vérifie son adéquation à la situation et au maintien de sa cohérence.

Dans ce cadre, les outils de vidéo du réseau constituent une assistance appréciable pour le gestionnaire de voirie. Je projette la mise en place d'une cartographie de l'ensemble du parc des signaux routiers et la mise en place d'un outil informatique de gestion de cette base de données qui permettraient l'intégration de l'ensemble des règlements complémentaires, une gestion dynamique du parc de panneaux – il y a 250 000 signaux sur les routes régionales –, incluant la simplification de la signalisation, son entretien, la détection et le remplacement de panneaux disparus ou dégradés, de manière quasi automatique.

Vous parlez également des communes et de la collaboration entre services. Je voudrais mettre en évidence que des inspecteurs régionaux en signalisation et sécurité routière conseillent et accompagnent quotidiennement les communes dans leurs démarches de signalisation et de règlements complémentaires de police. Ils vont sur le terrain avec les services communaux pour examiner la situation et les