



Q Source : commune de Gerpinnes



COMMUNES RURALES

Gerpinnes teste la chaussée à voie centrale

Lors de la formation Manager Vélo, la Conseillère en Mobilité (CeM) de Gerpinnes avait brièvement présenté l'expérience de sa commune dans la mise en place d'une chaussée à voie centrale (CVC). L'aménagement, implanté depuis septembre 2025 sur une longueur de 5400m sur une voirie inter-villages reliant Gerpinnes-centre à Joncret (≈ 12 700 habitants), illustre une volonté politique et administrative d'explorer des solutions cyclables pragmatiques, compatibles avec un territoire semi-rural et vallonné.

La CVC existe déjà à l'étranger dont on bénéficie de retours d'expériences, et se matérialise chez nous dans le Code de la Route depuis 2022.

Elle fait l'objet de recommandations détaillées dans la Sécurithèque du SPW MI¹. Pourtant, elle reste rare en Wallonie. Pour mieux comprendre cette démarche pionnière, nous sommes allés rencontrer Anaïs Evrard, la CeM de la commune, et Nicolas Houyoux, Directeur technique responsable du pôle "Cadre de vie".

Leur retour d'expérience éclaire les conditions concrètes de mise en oeuvre, la gouvernance interne, les réactions citoyennes et plus généralement les enseignements utiles pour d'autres communes.

Une chaussée à voie centrale... c'est quoi déjà ?

Selon la définition de la Sécurithèque de la Wallonie¹, une chaussée à voie centrale » (CVC) est une chaussée sans marquage axial, composée d'une voie centrale destinée au trafic motorisé, encadrée par deux bandes latérales dédiées aux modes actifs.

Les usagers motorisés sont autorisés à emprunter les bandes latérales lors des croisements ou dépassements, à condition de ne pas mettre en danger les piétons et les cyclistes qui s'y trouvent.

En Wallonie, les critères d'implantation sont les suivants :

- une densité de trafic faible (≤ 3000 véh/jour dans les deux sens),
- des zones peu ou pas bâties.
- de bonnes conditions de visibilité,
- là où il y a un passage de cyclistes et de piétons avéré,
- quand la réalisation d'infrastructures cyclables ou cyclo-piétonnes séparées n'est pas envisageable ou en attendant qu'un tel aménagement soit réalisé.

La CVC est implantée en général des voiries de liaison inter-villages hors agglomération, mais elle peut également se trouver en agglomération dans des zones présentant les mêmes caractéristiques (faible densité de trafic et de bâti) et qui ne sont pas soumises à une pression en matière de stationnement.

Pourquoi Gerpennes a-t-elle choisi la CVC ?

1. Une volonté politique inscrite dans le PST

Le projet figurait dans le programme politique du collège communal et a été intégré dans le Plan Stratégique Transversal (PST). Il s'agissait d'un aménagement "rapide", techniquement léger et financièrement modeste, pouvant être inscrit dans un plan de marquage annuel existant. « Il est passé avant d'autres projets parce qu'il était plus facile à mettre en oeuvre et déjà budgété » nous précise Nicolas.

Ce choix répondait également à plusieurs objectifs du PST :

- augmenter la part de mobilité active des déplacements,
- sécuriser les liaisons inter-villages,
- soutenir la mobilité scolaire,
- compléter l'importante dynamique locale autour du RAVeL.

2. Un choix raisonné pour sélectionner la voirie

Aucune voirie n'avait été imposée par les élus : les services ont analysé plusieurs options grâce à un cadastre interne des voiries, incluant des plans à différents moments de l'histoire, des données de vitesse, des informations sur les sentiers et servitudes et des relevés de terrain.

La voirie sélectionnée présente :

- un profil plat (ce qui est rare dans la commune concernée),
- une bonne visibilité dans les deux sens,
- une absence d'habitations,
- l'impossibilité de créer trottoir ou piste dédiée dans l'assiette existante,
- une liaison directe vers une école communale, renforçant l'intérêt en mobilité scolaire,
- un trafic moyen journalier (relevé par les analyseurs internes) de ± 50 deux-roues, ± 500 véhicules légers, et ± 50 de véhicules de 6m ou plus,
- une vitesse autorisée de 90km/h et une V85² de 71 km/h (avant aménagements).

Une fois le choix de l'aménagement fait de la chaussée à voie centrale sur base des recommandations de la Sécurithèque, dans laquelle la vitesse ne fait pas partie des critères, la voirie passe de facto à 70 km/h selon l'Article 11.2.3° du Code de la route.

¹ [La chaussée à voie centrale - Sécurithèque.](#)

² La vitesse « V85 » est la vitesse en dessous de laquelle roulent 85 % des conducteurs sur une route donnée.

Comment la commune s'est organisée pour mettre en place le projet ?

De nombreux aspects du projet présentent un intérêt méthodologique pour les CeM.

1. Transversalité : un projet "multi-services"

Nicolas nous précise que « chacun est venu mettre sa petite touche ». En effet, le pilotage a mobilisé de nombreux agents, issus :

- du service mobilité (réflexion stratégique, communication technique),
- du bureau d'études techniques (plans, métrés),
- du service travaux (pose des panneaux, logistique),
- du secrétariat (arrêté/ordonnance),
- du service communication (coordination des messages, réseaux sociaux),
- d'un « agent-drone » pour les images aériennes.

Cette coopération interne est sans doute l'un des enseignements de l'expérience. La commune compte bien développer cette approche dans des projets de plus grande ampleur.

2. Une phase test

Gerpennes a volontairement opté pour un arrêté/ordonnance d'un an, évitant dans un premier temps le règlement complémentaire de circulation routière.

Les objectifs de la commune étaient ici multiples, mais essentiellement celui de tester sans engager définitivement la commune, cela dans pour pouvoir revenir en arrière sans devoir délibérer à deux reprises.

Cette approche suit les recommandations déjà présentées dans la Cémathèque 52 sur les aménagements temporaires¹ et s'appuie sur les possibilités offertes par le CDLD.

À noter, que pour s'assurer de la possible pérennisation du projet, la commune a souhaité être accompagné dans ce projet par la Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries du SPW MI. Ceci a permis de confronter la réalité du terrain tant avec les recommandations de la Sécurothèque qu'avec la réglementation.

3. Un budget très limité

« On a choisi la version la moins chère et la plus facile à effacer » précise Nicolas Houyoux

- Marquage : intégré dans un budget annuel de marquage de 50 000€€ (en réalité, pour ce projet, un coût marginal de quelques heures de travail).
- Panneaux : fabriqués sur mesure, en suivant les recommandations de la Sécurothèque,
- Marquage non thermocollé, par choix : effaçable en cas d'abandon, faible coût et idéal pour une phase test.

Quel a été le dispositif de communication autour du projet ?

La commune a déployé une communication structurée et progressive, via différents canaux et vers des publics cibles variés :

1. En interne et vers les élus

- Présentation en commission mobilité, incluant majorité et opposition.
- Transparence complète sur les raisons du test et son caractère temporaire.

2. Vers les citoyens

- Explications techniques dans le bulletin communal.
- Publication sur les réseaux sociaux : réactions initialement très critiques ("argent inutile", "danger"), suivies d'une stabilisation 50/50 puis d'une remontée des avis positifs.
- Mise en place d'un questionnaire en ligne (QR code / Google Forms) accessible directement sur le terrain.

Résultat des courses : après quelques semaines plus de 70 % d'avis favorables pour des aménagements similaires ailleurs dans la commune.

La Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries du SPW MI insiste, de son côté, sur la nécessité d'une communication rigoureuse, c'est un élément clé de réussite. Les visuels fournis doivent être conformes à la réglementation et aux recommandations.

¹[cematheque_0052.pdf](#)





Source : commune de Gerpinnes

3. Une vidéo pédagogique

Une vidéo de sensibilisation présentant les comportements à adopter (usagers motorisés et cyclistes), jouée par des membres du collège communal.

Cette action, inhabituelle en Wallonie, a permis de toucher un large public, d'expliquer simplement un dispositif encore mal connu et d'ancrer l'aménagement dans une logique pédagogique plutôt que punitive.

Qu'en est-il des premiers résultats et des perspectives ?

Après quelques mois d'existence, aucun accident ni incident n'a été signalé sur le tronçon. Une bonne appropriation semble progressivement se mettre en place. Les premières données de novembre 2025 ne montrent pas d'évolution de la v85. Une nouvelle analyse post aménagement aura lieu au printemps afin d'objectiver et de comparer les vitesses quand la présence de cyclistes sera plus marquée.

La décision de pérennisation appartiendra au Conseil communal. Si les services techniques jugent l'expérience positive, nos deux interlocuteurs restent prudents : « *l'aménagement semble adapté au tronçon choisi, toutefois, nous n'allons pas présager l'avis du Conseil sur une période de test qui reste encore insuffisante* ». Ils pensent toutefois déjà à étendre l'expérience, avec une seconde CVC qui pourrait être envisagée si les conditions de visibilité le permettent. Le potentiel ne semble toutefois pas énorme : peu de tronçons sont comparables, le côté vallonné induit souvent des problèmes de visibilité peu propice au bon fonctionnement de la mesure.

Un enjeu pour les communes rurales ?

Gerpinnes montre qu'une commune rurale, même vallonnée, peut se lancer dans l'aventure. « Ce n'est pas qu'un aménagement pour les territoires plats. On a trouvé une voirie qui s'y prêtait » nous dit Nicolas. L'expérience de Gerpinnes illustre comment une commune peut tester un aménagement innovant avec peu de moyens mais beaucoup de méthode. Le choix du test, la transversalité interne, la communication maîtrisée et la consultation citoyenne constituent de bons leviers pour les CeM désireux d'expérimenter ce type d'outil.

La chaussée à voie centrale est un aménagement parmi d'autres, nous insistons sur le fait qu'il doit être utilisé à bon escient, en aucun cas il ne peut être une solution de facilité, au détriment d'un aménagement séparé qui serait plus qualitatif.

Cette démarche montre l'intérêt de cet outil destiné au milieu rural, et attire l'attention sur la nécessité de sélectionner soigneusement le tronçon concerné. Merci à Anaïs et Nicolas de leur partage, l'initiative gerpinnoise nourrit ainsi, avec la mise en commun de nos pratiques, la vitalité de notre réseau.

En savoir plus :

Lien vers site de la commune de Gerpinnes : <https://www.gerpinnes.be/ma-commune/mobilite/chaussee-a-voie-centrale-phase-test-a-la-rue-d'hymiee-donnez-votre-avis>

Vidéo : <https://www.facebook.com/lesengages.gerpinnes/videos>