

# AVIS

Mob.22.08.AV

---

Avant-projet de décret modifiant le décret du 1<sup>er</sup> avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales et le décret du 4 avril 2019 visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes

Avis adopté le 14 juillet 2022

**DONNEES INTRODUCTIVES**

Demandeur : Philippe Henry, Vice-Président du Gouvernement wallon, Ministre du Climat, de l’Energie, de la Mobilité et des Infrastructures.

Date de réception de la demande : 14/06/2022

Délai de remise d’avis : 35 jours

Préparation de l’avis : Le Pôle a entendu le 24/06 Mme Detienne et M. Romain du Cabinet du Ministre pour une présentation du dossier.

Brève description du dossier :

Le présent projet de décret propose :

1. de modifier le titre et l’objet du décret du 1<sup>er</sup> avril 2004 pour en faire un « décret relatif à la mobilité durable et à l’accessibilité » ;
2. de poser le principe d’une Vision à long terme de la mobilité durable et d’une Stratégie régionale de Mobilité, en prévoyant l’adoption tous les 10 ans de la Vision à long terme (à partir de 2017) et de la Stratégie (à partir de 2019) ;
3. de donner un cadre légal à la politique cyclable notamment par :
  - l’adoption d’un plan d’actions « Wallonie cyclable » à chaque législature
  - l’établissement d’un réseau cyclable structurant composé de cyclostrades et de liaisons fonctionnelles supra-locales
  - l’habilitation donnée au Gouvernement à déterminer les modalités de financement des aménagements cyclables ;
4. de créer un droit de tirage des pouvoirs locaux pour soutenir, conformément au principe STOP, l’aménagement d’infrastructures favorisant la mobilité durable, la mobilité active utilitaire et l’intermodalité.

Ce droit de tirage est organisé en deux programmations sur la durée d’une mandature communale. Les communes souhaitant en bénéficier doivent introduire un plan d’investissement reprenant les projets à réaliser au cours de chaque année de la programmation.

Le montant attribué à chaque commune est fixé en fonction du nombre de km de voirie, du nombre d’habitants et du revenu moyen par habitant.

5. d’adapter le décret du 4 avril 2019 (et le décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques) pour renommer le « Schéma directeur cyclable » en « Réseau cyclable structurant wallon » et rendre le décret applicable sur l’ensemble du réseau structurant.

## AVIS

Le Pôle accueille positivement le décret en projet dans la mesure où il prévoit :

- un ancrage de la politique cyclable wallonne dans des textes légaux ;
- l'évaluation et l'actualisation obligatoire, tous les cinq ans, du plan d'actions « Wallonie cyclable » ;
- la définition d'un réseau cyclable structurant, supra-local, par la Région, en collaboration avec les usagers et les acteurs locaux ;
- les droits et obligations des communes et de la Région vis-à-vis de ce réseau structurant ;
- la possibilité, moyennant convention, pour un gestionnaire de voirie d'intervenir hors de son domaine ;
- la pérennisation des droits de tirage « modes actifs et intermodalité » (PIMACI) au-delà de la législature actuelle ;
- la proportionnalité du droit de tirage attribué à chaque commune par rapport à sa taille, le potentiel cyclable étant proportionnel à la taille de la commune et une attribution basée sur des clés objectives limitant le risque de saupoudrage des subsides ;
- un mécanisme de droit de tirage, préférable à la procédure des appels à projets lancée précédemment qui prenait beaucoup de temps pour octroyer des subventions clairsemées.

Sur ce dernier aspect, le Pôle note qu'une procédure unifiée de droit de tirage via le PIC et le PIMACI aurait permis de simplifier le système de subventionnement, mais le Pôle salue néanmoins le parallélisme mis en œuvre entre les deux dispositifs et l'encouragement formulé à l'intention des communes dans la circulaire PIMACI 2022-2024 du 18 février 2022 à combiner les deux types de subsides vu leur complémentarité.

Au-delà de ces améliorations apportées par le projet de texte, le Pôle tient à attirer l'attention du Gouvernement sur les points suivants.

### En matière de concertation

- Contrairement au PIMACI actuel (via la circulaire du 18 février 2022), le projet de décret ne prévoit pas de comité de suivi pour les plans d'investissements « modes actifs » communaux ni pour les réunions d'avant-projet. Le Pôle estime qu'il convient de solliciter systématiquement l'avis des usagers via un tel comité car les communes ne savent pas toujours identifier les aménagements les plus pertinents et prioritaires pour les modes actifs.
- La concertation avec l'ensemble des parties concernées par un projet de mobilité est fondamentale. Le Pôle relève que la concertation à l'échelon local, pour autant qu'elle soit organisée, vise généralement le public cible de l'investissement, sans associer les autres usagers potentiellement impactés. Le Pôle juge nécessaire de prévoir dans le décret un garde-fou efficace pour garantir une véritable consultation des différentes parties impactées par l'aménagement d'un itinéraire, que ce soit en milieu urbain ou en milieu rural (les agriculteurs notamment, voir *infra*), pour concilier au mieux les besoins d'accessibilité propres aux différents usagers et sensibiliser les acteurs réticents peu au fait des enjeux de mobilité.

A ce niveau, le Pôle pointe deux activités devant faire l'objet d'une attention particulière :

- Les aménagements cyclables réalisés le long des voies d'eau doivent tenir compte des activités portuaires et, le cas échéant, impliquer des détournements desdits aménagements ;
- La concertation avec les agriculteurs ne doit pas être de pure forme, mais doit leur permettre d'effectivement faire valoir leurs droits pour aboutir à des solutions constructives. Les

aménagements projetés ne doivent pas rendre plus difficile l'exercice des activités agricoles ou l'accès aux terres, et les agriculteurs doivent impérativement pouvoir continuer à exercer leur activité efficacement et sereinement.

Dans la foulée de ces considérations, le Pôle tient à soulever différents éléments en lien avec la concertation et les aménagements en zone rurale.

- Le Pôle observe qu'un obstacle subsiste pour mener à bien la concertation avec les agriculteurs : les communes ne disposent pas d'un accès au SIGeC (Système intégré de gestion et de contrôle) qui leur permettrait de pouvoir identifier les exploitants des parcelles agricoles sur leur territoire.
  - Les moyens de la concertation avec les agriculteurs restent à déterminer de commun accord entre toutes les parties concernées.
  - Les chemins de remembrement peuvent faire office de liaisons cyclables en zone rurale mais les limitations de vitesse et les autorisations de circuler y sont peu respectées. Le Pôle juge indispensable de faire en sorte que les règles relatives aux chemins signalés en Fggc le soient (30 km/h et accès motorisé uniquement aux usagers autorisés par la loi (véhicules non motorisés ou agricoles, personnes se rendant sur les parcelles riveraines...) et à ceux détenant une autorisation).
  - Le Pôle estime souhaitable que la concertation ait également lieu dans le cadre du PIC concernant tous les aménagements de voirie, qui ont autant d'impact sur les déplacements à vélo et les agriculteurs.
- Le Pôle juge nécessaire de clarifier la manière dont le Gouvernement déterminera le réseau cyclable structurant, en prévoyant de le faire avec le concours des communes d'autant que ce réseau ne sera pas nécessairement attaché à des voiries ou emprises régionales.

### **En matière de cohérence**

- Les projets menés à l'échelon communal doivent s'inscrire dans une approche cohérente par rapport aux niveaux supra-communal et régional. Si les droits de tirage constituent un mécanisme pratique pour permettre aux communes de financer leurs projets d'aménagements cyclables, ils ne garantissent pas en soi une connexion ou une cohérence par rapport aux projets prioritaires visés à une échelle supérieure. Le Pôle insiste sur la nécessité de prévoir des filtres pour privilégier les aménagements locaux qui viennent consolider les projets menés autour de pôles d'activités ou d'intermodalité (les liaisons cyclables fonctionnelles notamment) et se prémunir du risque de financer des tronçons sans continuité ni cohérence, de manière à garantir une cohérence à l'échelle globale.
- A cet égard, les vérifications menées par différentes Directions du SPW<sup>1</sup> pour s'assurer de la conformité aux objectifs régionaux des projets rentrés dans le cadre du PIMACI offrent une telle garantie. Il y a lieu de doter l'administration des moyens nécessaires pour réaliser un travail similaire vis-à-vis des futurs plans dédiés aux modes actifs et à l'intermodalité.
- Les investissements en matière d'aménagements modaux doivent s'inscrire dans une vision globale de réorganisation de l'espace public. Le Pôle déplore que les investissements soient à

---

<sup>1</sup> Direction des Espaces publics subsidiés, Direction de la Planification de la Mobilité, Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries

l'heure actuelle segmentés et planifiés par mode, et plaide pour une approche intégrée qui permette de rénover l'espace public de manière cohérente et harmonieuse, particulièrement en zone urbaine.

### **En matière de financement**

- La politique cyclable doit pouvoir s'appuyer sur des moyens budgétaires garantis dans le temps. En effet, seuls des moyens budgétaires continus et suffisants permettront de mettre en place une infrastructure cyclable pertinente et de qualité, et de générer ainsi un réel report modal nécessaire pour atteindre les objectifs de la Vision FAST et les ambitions climatiques de la Région. Les moyens financiers se doivent d'être à la hauteur du développement d'une politique cyclable ambitieuse, qui constitue une pierre angulaire de la stratégie de mobilité. Or l'absence de montant minimum pour les droits de tirage PIMACI peut faire craindre une réduction drastique des moyens affectés aux communes à cette fin après 2024. Le Pôle demande qu'un montant minimum d'investissement soit prévu dans le décret, rappelant qu'il est généralement admis qu'un montant de 10 € par an par habitant est un seuil minimal pour observer des effets visibles à l'échelle locale d'une politique cyclable, avec une augmentation sensible des déplacements à vélo. Ce seuil implique un budget de 35 millions € par an à l'échelle de la Wallonie. Vu que les aménagements cyclables représentent la moitié des droits de tirage PIMACI, l'enveloppe actuelle pour la programmation 2022-2024 (70 millions € par an) correspond au montant souhaitable à l'avenir.
- La FWA émet des réserves concernant cette remarque relative à un montant minimum d'investissement. Il ne lui semble pas qu'il s'agisse d'une suggestion opportune dans un contexte budgétaire difficile. Complémentairement, la FWA souligne le caractère très contraignant de l'inscription de montants minimaux d'investissement dans un décret qui n'apparaît pas comme l'instrument juridique le plus approprié.
- Il serait intéressant d'intégrer également dans le décret le principe d'indexation et la possibilité pour les communes de thésauriser une partie du montant d'une programmation pour la reporter sur la suivante (comme pour les PIC), ce qui leur permet d'envisager des investissements de grande ampleur.
- Le dispositif du droit de tirage doit être encadré par un arrêté du Gouvernement wallon (travaux subsidiés, modalités d'introduction du plan, calendrier de versement des tranches, taux de subvention), afin d'offrir une stabilité à la procédure, et par conséquent aux démarches administratives à réaliser par les bénéficiaires du dispositif. Le cas échéant, à l'instar du Fonds régional pour les investissements communaux (FRIC), une circulaire pourrait préciser les orientations éventuelles fixées pour chaque nouvelle programmation.
- Le Pôle attire l'attention sur le fait que l'entretien des pistes cyclables est une condition indispensable pour que les infrastructures puissent être utilisées dans de bonnes conditions, et non constituer un frein et un risque pour les utilisateurs. Sur ce point, le Pôle demande de ne pas reporter la charge de l'entretien du réseau cyclable structurant wallon sur les communes, à tout le moins sans que les moyens financiers y afférents ne soient dégagés.

Les deux commentaires suivants se rapportent à des articles spécifiques du projet de décret.

- A l’**article 31/9, §1<sup>er</sup>**, il est écrit que « Les communes peuvent recevoir une subvention (...) sous la forme d’un droit de tirage (...) ». Pour le Pôle, il serait préférable d’inscrire que « les communes reçoivent une subvention (...) » de manière à clairement garantir la pérennité du système mis en place.
  - A l’**article 31/17, §3**, il est prévu que « Le Gouvernement (...) vérifie la conformité technique et légale du projet à l’égard de l’ensemble des normes et des réglementations qui lui sont applicables ». Il convient de préciser cette disposition, sachant que dans les faits, les aménagements cyclables sont appelés à suivre pour l’essentiel les recommandations de la Sécurithèque qui n’ont pas le statut de « normes » ni de « réglementation ».
-