

# AVIS

Mob.24.07.AV

---

## Projet d'arrêté du Gouvernement wallon organisant le droit de tirage des pouvoirs locaux relatif aux infrastructures dans le cadre de la mobilité durable

Avis adopté le 10/07/2024

**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 : 20 juin 2024

Délai de remise d'avis : 25 juillet 2024 (35 jours)

Préparation de l'avis : Le Pôle a préparé l'avis sur base d'une procédure électronique.

Brève description du dossier :

Le décret du 24 novembre 2022 relatif à la politique cyclable et modifiant le décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales a instauré le droit de tirage des pouvoirs locaux relatif aux infrastructures dans le cadre de la mobilité durable (voir l'avis Mob.22.08.AV sur l'avant-projet de décret adopté par le Pôle le 14 juillet 2022).

Pour la programmation 2022-2024 du Plan d'investissement mobilité active communal et intermodalité, le Gouvernement wallon a adopté le 23 novembre 2023 un arrêté portant des mesures transitoires.

Le projet d'arrêté proposé est l'AGW d'exécution du décret qui encadrera les possibles futures programmations du droit de tirage des pouvoirs locaux relatif aux infrastructures dans le cadre de la mobilité durable, sans néanmoins ouvrir un droit de tirage automatique aux pouvoirs locaux. Il décline l'organisation du droit de tirage de la même manière que la programmation en cours (2022-2024) et que ce qui est actuellement fait pour le PIC, en précisant principalement les obligations des communes, les conditions d'éligibilité des investissements, les différentes étapes et conditions à respecter dans le cadre de la procédure relative au plan d'investissement des communes.

La procédure relative aux droits de tirage nécessitera en outre :

- des arrêtés de subvention pris par le GW au début de chaque programmation précisant les priorités régionales, les travaux subsidiables, le taux d'intervention régional, les montants alloués à chaque commune, ... ;
- des arrêtés budgétaires pris chaque année par le Ministre.

Le prochain arrêté de programmation devra idéalement être pris fin 2024 pour la programmation 2025-2027, pour pouvoir lancer le droit de tirage en même temps que le PIC (dans le courant du mois de décembre 2024) et planifier les deux droits de tirage en parallèle.

Le Pôle a différentes questions et remarques à formuler à l'égard de ce projet d'arrêté.

Le Pôle relève que la note au Gouvernement précise que le projet d'arrêté « encadrera les possibles futures programmations du droit de tirage des pouvoirs locaux relatif aux infrastructures dans le cadre de la mobilité durable sans néanmoins ouvrir un droit de tirage aux communes automatique ». Le droit de tirage relatif aux infrastructures dédiées à la mobilité durable n'est donc pas pérennisé. Or, ces infrastructures sont essentielles à l'atteinte des objectifs de la Vision FAST 2030. Le Pôle juge important de rendre le mécanisme stable et récurrent, à l'instar du FRIC, et il devrait être inscrit que le droit de tirage est fixé pour chaque programmation pluriannuelle sur base d'un montant annuel au moins égal à celui de la programmation précédente.

Par ailleurs, dans un objectif de simplification administrative pour les pouvoirs locaux, les dispositifs PIMACI et FRIC mériteraient d'être réunis en une procédure unique ou, à tout le moins, d'être lancés en même temps s'ils ne sont pas fusionnés.

Pour le Pôle, la concertation entre les communes et les usagers devrait être encouragée afin de permettre la réalisation d'aménagements adéquats pour les modes actifs et d'éviter des lacunes fortement dommageables : aménagements réalisés à des endroits inopportuns, projets isolés sans vision d'ensemble, investissements routiers sans aménagements cyclables sécurisés, ...

A cette fin, le Pôle propose que les communes invitent les représentants des usagers aux réunions plénières d'avant-projet telles que prévues aux articles 14 et 15 du projet d'arrêté et que soient maintenus les comités de suivi « modes actifs » mentionnés à l'article 8 de l'AGW transitoire de novembre 2023. Des conditions pourraient être suggérées en termes de périodicité de réunion de ces comités, de consultation en amont des projets, et aussi pour la mise au point des avant-projets. Il apparaît en effet que, dans la logique suivie par le SPW, les réunions d'avant-projets sont celles où les besoins essentiels de tous les usagers sont collectés. Le Pôle a déjà insisté précédemment sur l'importance d'organiser le dialogue avec les représentants des usagers le plus en amont possible des projets (voir l'avis Mob.24.03.AV sur un avant-projet d'AGW « politique cyclable » adopté par le Pôle le 26 avril 2024).

Il importe par ailleurs que la consultation des usagers ne soit pas perçue comme une source de complication administrative pour les communes, mais bien comme le moyen de répondre aux besoins réels des usagers, de faire remonter leur connaissance et leur expérience quotidienne du terrain, de réaliser des aménagements utiles et utilisés, de limiter les risques de contestation et de réactions négatives, ...

Enfin, le Pôle regrette la disparition de la réalisation d'un audit vélo. En effet, un tel audit est utile en ce qu'il permet d'estimer les besoins en aménagements et infrastructures ainsi que de mesurer l'efficacité des aménagements réalisés. Afin d'assurer son efficacité, il conviendrait cependant que l'administration précise les données à collecter, les modalités de transfert de ces données et le contenu des modèles et outils fournis à cet effet tout en veillant à limiter la charge de travail pour les communes.

Le Pôle a également diverses considérations à formuler sur les articles suivants.

### **Article 6**

Cet article prévoit que les communes veillent à la conformité des aménagements selon les règles et recommandations de certains documents de référence. Ces recommandations reprennent amplement les prescriptions du Code du gestionnaire de voiries mais il mériterait sans doute d'être rappelé dans le préambule de l'arrêté.

**Article 9, § 2**

Cet article prévoit que les infrastructures ne peuvent être mises à disposition des usagers moyennant compensation financière, sous peine d'une réduction du subside à concurrence du montant des recettes estimées sur 15 ans.

Il est à noter que les infrastructures recouvrent aussi le stationnement vélo sécurisé qui, une fois installé, génère des coûts pour les communes (gestion des box, des clés, du contrôle d'accès, des contrats, des entretiens réguliers, ...). Il est donc étonnant que, pour ce type de stationnement, une participation aux frais ne puisse être demandée par la commune aux usagers (à Bruxelles, elle se monte à 10 €/an pour une place dans un box fermé). Une telle contribution, en général modeste, permet de responsabiliser l'utilisateur qui utilise cette ressource mise à sa disposition, et de combattre le phénomène de saturation rapide des espaces offerts gratuitement par des vélos peu, voire plus du tout utilisés.

Le Pôle suggère ainsi de prévoir dans cet article une exception pour les infrastructures de stationnement de vélos, tout en laissant la latitude aux communes qui le souhaitent de proposer des boxes ou locaux vélo fermés gratuits.

**Article 14, § 1<sup>er</sup>**

Cet article prévoit que les communes invitent toute personne ou organisme susceptible d'intervenir dans le cadre de l'élaboration et de la réalisation des projets. Pour le Pôle, il convient de prévoir une liste des personnes ou organismes à inviter « obligatoirement », qui devra inclure notamment les associations représentantes des usagers (voir également supra).

**Article 24**

Cet article porte sur la concertation avec l'UVCW et les associations des usagers cyclistes et piétons, notamment pour ce qui concerne les priorités régionales. Le Pôle attire l'attention sur le fait que les priorités régionales en matière d'investissement doivent systématiquement respecter le principe STOP reconnu au niveau régional et la Vision FAST qui cadre la mobilité dans une vision à long terme.