

PARLEMENT WALLON

SESSION 2019-2020

30 JUIN 2020

PROPOSITION DE DÉCRET

relatif aux subventions visant à augmenter les aménagements cyclables

déposée par

MM. Matagne, Desquesnes, Mme Schyns,
M. Collin, Mme Greoli et M. Dispa

RÉSUMÉ

La présente proposition de décret vise à mettre en place un mécanisme structurel de subventionnement des aménagements cyclables et dont la première année de mise en oeuvre serait dédiée au maintien des aménagements cyclables temporaires réalisés pendant la crise sanitaire de la Covid-19.

DÉVELOPPEMENT

La crise sanitaire de la Covid 19 a profondément modifié les habitudes de mobilité de la population wallonne.

Dans plusieurs grandes villes, des aménagements urbains ont été réalisés afin de permettre une dispersion plus grande des piétons et des cyclistes. À Namur, capitale de la Région wallonne, le centre-ville a provisoirement été placé en zone de rencontre, limitant la circulation à 20 km/h dans la zone concernée et permettant aux piétons et aux cyclistes de circuler tout en respectant les normes de distanciation physique. À Mons, une mesure similaire a été mise en place. D'autres communes ont également instauré des pistes cyclables temporaires.

Le transport public, que le Conseil national de sécurité a plusieurs fois recommandé d'éviter en cette période de crise sanitaire, connaît une baisse importante de son nombre d'utilisateurs.

Les études réalisées durant la pandémie montrent clairement qu'un changement d'habitude est en préparation. Selon un sondage de l'ASBL Maestro Mobile, dont les résultats étaient publiés dans la presse le 29 avril 2020, un tiers de la population utilisera moins les transports en commun mais 17% de la population indique aussi qu'elle utilisera moins la voiture. C'est bien la mobilité cyclable qui sortirait renforcée de cette séquence pandémique.

Quelques semaines après la publication des résultats de cette étude, une autre étude réalisée par le bureau d'études Espaces-Mobilité et l'ASBL Maestro Mobile revenait sur les choix de mobilité post-pandémie. Selon cette étude, dont les résultats étaient publiés dans la presse le 14 mai 2020, 29% des 3 130 répondants déclaraient qu'ils prendraient moins les transports publics, 34% des sondés affirmaient qu'ils feraient davantage de vélo ou de trottinette et 9% déclaraient qu'ils utiliseraient davantage leur voiture.

Une étude de la Vrije Universiteit Brussel (VUB) dont les résultats étaient publiés dans la presse le 3 juin 2020 vient confirmer ce qui est maintenant un fait certain : les transports publics sont et seront nettement moins fréquentés à l'avenir vu l'impact de la pandémie de la Covid-19.

La fenêtre d'opportunité pour le développement massif d'une mobilité cyclable est là. Les auteurs de la présente proposition de décret estiment qu'il faut saisir la balle au bond pour orienter massivement les moyens budgétaires vers la mise en place d'aménagements cyclables.

Si la vente de vélos est actuellement en pleine ascension, comme le montre un article de presse du 6 juin 2020, cette séquence ne sera pas éternelle. Une étude mentionnée dans la presse du 28 mai 2020 confirme d'ailleurs que lors de la première semaine de la deuxième phase du déconfinement, le trafic routier se situait déjà à 75% de son niveau normal.

Passé cette dynamique cyclable, en l'absence de solution structurelle, la Wallonie risque de se retrouver face à une nouvelle hausse de la congestion, pourtant déjà considérée comme problématique.

C'est pourquoi les auteurs de la présente proposition de décret proposent de mettre en place un mécanisme annuel de subventionnement des aménagements cyclables portés par les autorités locales et les entreprises. L'objectif des auteurs est de pouvoir voir se développer rapidement ce qui manque structurellement aux cyclistes réguliers, c'est à dire des pistes cyclables, des parkings à vélos sécurisés, des rues cyclables, etc.

Durant cette première année de mise en oeuvre de ce mécanisme de subventionnement, la Région wallonne subventionnerait en priorité le maintien des aménagements cyclables temporaires mis en place par les villes et communes en vue de lutter efficacement contre la pandémie de la Covid-19.

La mesure est envisagée dans une logique de cohérence et de coordination avec l'annonce formulée mi-juin 2020 par le Ministre en charge de la Mobilité consistant à octroyer, dans le cadre des trajets domicile-travail, une prime de 200 à 400 euros à l'achat d'un vélo électrique ou pliable.

Les auteurs de la présente proposition de décret estiment que ce type de mesure est nécessaire tant pour relancer l'économie, par le biais de travaux d'infrastructures, que pour marquer une réelle différence entre le monde pré et post-pandémie de la Covid-19. Cette mesure doit pouvoir être défendue dans le cadre d'un plan de relance.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Les termes « aménagement cyclable » renvoient à certaines infrastructures spécifiques prévues ou non par le Code de la route comme (de manière non-exhaustive) :

- 1° la piste cyclable visée à l'article 2.7 du Code de la route;
- 2° la zone de rencontre visée à l'article 2.32 du Code de la route;
- 3° le chemin réservé à la circulation des piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs visé à l'article 2.34 du Code de la route;
- 4° la rue cyclable visée à l'article 2.61 du Code de la route;
- 5° la bande de circulation visée à l'article 72.5 du Code de la route;
- 6° la pose de signaux routiers B22 ou B23 visé à l'article 67.3 du Code de la route;
- 7° la pose du signal routier C1 visé à l'article 9.1, alinéa 1^{er}, 3°, de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière;
- 8° la bande cyclable suggérée. Celle-ci fait partie intégrante de la chaussée mais n'est pas prévue par le Code de la route. L'automobiliste peut y circuler et le cycliste n'est pas contraint de l'utiliser. Elle n'est envisagée que si la création d'une piste cyclable ne peut être réalisée et reste peu recommandée si les vitesses de circulation des automobilistes sont supérieures à 50 km/h;
- 9° la bande centrale banalisée qui est un aménagement consistant en deux marquages discontinus longitudinaux laissant un espace libre de trois mètres au centre et dégagant des espaces d'environ un mètre cinquante en bordure de chaussée, praticables par les cyclistes. Les véhicules motorisés circulent au centre, sur une seule voie, et peuvent empiéter sur les bandes latérales lorsqu'ils croisent d'autres véhicules. Cet aménagement n'est pas prévu par le Code de la route.

En ce qui concerne « l'infrastructure de stationnement sécurisé », il s'agit d'infrastructure dont l'objet est de stationner ces véhicules de manière suffisamment sécurisée aux abords des gares de trains et de bus et arrêts de bus. Il peut notamment s'agir d'un box à vélo, de la création au sein d'un parking de places dédiées aux bicyclettes, etc.

Les termes « bicyclettes, speed pedelec et engins de déplacement » sont compris au sens du Code de la route. Les engins de déplacement sont notamment des chaises roulantes électriques, des scooters électriques pour personnes à mobilité réduite, des appareils élec-

triques autoéquilibrants à une ou deux roues ou encore des trottinettes motorisées visés à l'article 2.15.2 du Code de la route. Les engins de déplacement ne sont pas des véhicules au sens du Code de la route.

Article 2

Le Gouvernement peut octroyer une subvention aux communes qui développent un projet d'aménagement cyclable.

Le projet d'aménagement cyclable doit être rédigé en cohérence avec les différents plans déjà existants et imposés ou encouragés par le droit, comme (de manière non-exhaustive) :

- 1° le programme stratégique transversal visé aux articles L1123-27 et L2212-47 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation et 27^{ter} de la loi organique du 8 juillet 1976 des centres publics d'action sociale;
- 2° la perspective de développement urbain visée à l'article L1123-27/1 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation;
- 3° le plan d'investissement communal visé à l'article L3343-4 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation;
- 4° le programme communal de développement rural visé par le décret du 11 avril 2014 relatif au développement rural;
- 5° le plan communal de mobilité visé par le décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales;
- 6° le plan urbain de mobilité visé par le décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales.

La procédure de subventionnement mise en place par la présente proposition de décret ne modifie en rien les normes de permis, de tutelle et de financement présentes dans d'autres législations. La présente proposition de décret vise à organiser uniquement un mécanisme de subventionnement des projets d'aménagement cyclable.

Article 3

Cet article règle le lieu où le projet d'aménagement cyclable peut être mis en oeuvre et sous quelles conditions.

Les notions de « domaine public » et « domaine privé de l'autorité publique » sont interprétées au regard de la jurisprudence.

L'entretien, l'accès public et l'usage gratuit de l'aménagement cyclable sont fixés par voie de convention avec les parties contractantes.

Article 4

Cet article revient sur le calendrier des procédures.

Le Gouvernement peut, dans le cadre de son appel à projet, limiter ce dernier à l'un ou l'autre type d'aménagement cyclable afin de mettre l'accent sur l'une ou l'autre politique régionale. Il peut également fixer un ordre de priorité en fonction des projets concernés.

Pour éviter que certaines communes reçoivent un montant disproportionné, un montant maximum de dix euros par habitant est fixé par commune.

Les communes sont informées pour la fin du mois de juin. Les projets recevables mais non sélectionnés peuvent être reportés par le Gouvernement à l'année suivante. Une décision de report ne peut intervenir qu'une seule fois.

La décision de report n'entraîne pas automatiquement l'acceptation du dossier pour l'année suivante puisque le dossier doit rester cohérent vis-à-vis de l'appel à projet concerné.

Article 5

Cet article délègue le mode de calcul de la subvention au Gouvernement. Celle-ci ne peut cependant dépasser 70% des frais totaux du projet d'aménagement cyclable. Par ailleurs, la subvention est quoiqu'il en soit plafonnée à 10 euros par habitant pour la même raison que celle évoquée à l'article précédent.

Le mécanisme de subventionnement créé en vertu de la présente proposition de décret n'est pas cumulable avec les subventions que pourraient recevoir par ailleurs la commune dans le cadre d'un autre mécanisme de subventionnement public. Il en va ainsi, par exemple, pour des travaux de voiries visant à créer une piste cyclable par le biais d'un subventionnement du Fonds régional pour les investissements communaux.

En effet, le subventionnement multiple entraîne des difficultés pratiques au sein de l'administration et est propice à la fraude.

Article 6

Cet article prévoit la manière dont les montants engagés mais abandonnés peuvent être réutilisés par le Gouvernement lors de la même année budgétaire.

Article 7

Cet article permet aux communes de procéder à des modifications de projet en cours de mise en oeuvre et habilite le Gouvernement à en fixer les modalités.

Article 8

Cet article crée une obligation d'intégrer annuellement au budget des dépenses de la Région wallonne le montant prévu de dix millions d'euros. Il s'agit d'un

montant minimum que le Gouvernement peut décider d'augmenter.

L'indexation n'est pas automatiquement prévue, de sorte que le Gouvernement dispose d'une certaine marge de manoeuvre pour maintenir ou non le montant à un niveau constant.

Les budgets sont prélevés au sein des moyens prévus pour le Plan wallon de Transition et au sein des moyens octroyés à la Région wallonne par l'Union européenne dans le cadre du Plan de relance européen *Recovery and Resilience Facility*.

L'article proposé respecte ainsi le prescrit de l'article 105 du Règlement du Parlement de Wallonie.

Article 9

Cet article précise les dépenses admissibles au titre de la subvention.

Articles 10 et 11

Ces articles portent sur le rôle de l'administration en matière de contrôle de l'usage de la subvention.

Les modalités de ce contrôle seront déterminées par le Gouvernement.

Les auteurs de la présente proposition de décret rappellent que l'article 13 de la loi du 16 mai 2003 fixant les dispositions générales applicables aux budgets, au contrôle des subventions et à la comptabilité des communautés et des régions, ainsi qu'à l'organisation du contrôle de la Cour des comptes fixe le cadre réglementaire de remboursement des subventions indues ou non-utilisées.

Article 12

Cet article règle une modalité de remboursement particulière de la subvention. Lorsque les obligations prévues à l'article 3, §2, de la présente proposition de décret ne sont pas respectées, la commune rembourse la subvention.

La commune peut couvrir sa responsabilité et les dommages éventuels dans le cadre de la convention réalisée avec le partenaire public ou privé.

Le montant à rembourser par la commune est cependant réduit de 10% par année à partir de la sixième année. Ceci permet de limiter à long terme le risque pour les finances locales.

Article 13

Le mécanisme est mis en oeuvre à partir de 2021. Pour cette première mise en oeuvre, le Gouvernement réalisera un appel à projet dont l'objet est de maintenir les aménagements cyclables temporaires mis en place par les villes et communes durant la période de pandémie de la Covid-19 décrétée par l'Organisation mondiale de la santé le 11 mars 2020.

PROPOSITION DE DÉCRET

relatif aux subventions visant à augmenter les aménagements cyclables

Chapitre 1^{er} - Définitions

Article 1^{er}

Pour l'application du présent décret et de ses arrêtés d'exécution, on entend par « aménagement cyclable » : les travaux et équipements suivants destinés à l'usage des bicyclettes, « speed pedelec » et engins de déplacement :

- 1° les infrastructures de circulation en site propre;
- 2° les infrastructures de stationnement sécurisé y compris celles situées aux points d'arrêt et gares gérés par la Société nationale des chemins de fer belges, par Infrabel ou par l'Opérateur de Transport de Wallonie;
- 3° tous les autres aménagements spécifiques dans l'espace public.

Chapitre 2 - Subventionnement du projet d'aménagement cyclable

Art. 2

Une subvention peut être accordée à une commune pour la réalisation d'un projet d'aménagement cyclable.

Le projet d'aménagement cyclable est élaboré en cohérence avec les plans et programmes communaux.

Art. 3

§1^{er}. Le projet d'aménagement cyclable peut être réalisé sur :

- 1° le domaine public ou le domaine privé de la commune;
- 2° le domaine public ou le domaine privé de l'autorité publique, sous condition de l'autorisation de cette dernière sous forme de délibération du conseil ou de l'organe de gestion compétent;
- 3° la propriété privée d'une personne physique, sous condition de son autorisation;
- 4° la propriété privée d'une personne morale de droit privé, sous condition de l'autorisation de cette dernière sous forme de délibération de l'organe de gestion compétent.

§2. Dans sa délibération, la commune, l'autorité publique, la personne physique ou la personne morale de droit privé s'engage pour une durée minimale de quinze ans à :

1° rendre public et gratuit l'accès à l'aménagement cyclable;

2° entretenir l'aménagement cyclable à ses frais.

Le cas échéant, la commune et l'autorité publique, la personne physique ou la personne morale de droit privé fixent par voie de contrat écrit les modalités visées à l'alinéa 1^{er}.

Art. 4

§1^{er}. Le Gouvernement lance chaque année avant le 31 janvier un appel à projet destiné aux communes pour le subventionnement de projets d'aménagements cyclables.

L'appel à projet fixe le ou les aménagements cyclables concernés et l'ordre de priorité qu'il donne à l'un ou l'autre type d'aménagement cyclable.

Le Gouvernement définit le contenu du dossier de candidature, les modalités de transmission et de notification de réception du projet d'aménagement cyclable.

§2. La commune transmet au Gouvernement son projet d'aménagement cyclable au plus tard le 31 mars.

Le Gouvernement statue sur la recevabilité du projet d'aménagement cyclable dans le mois de sa réception.

§3. Pour le 1^{er} juin au plus tard, le Gouvernement répartit le budget disponible entre les projets éligibles en tenant compte :

- 1° de l'ordre de priorité visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 2;
- 2° d'un montant de maximum dix euros par habitant par commune;
- 3° de la date d'envoi des derniers documents ayant permis que le dossier soit jugé éligible.

§4. Le Gouvernement notifie le subside au bénéficiaire au plus tard le 30 juin ou, le cas échéant, notifie la décision du report du projet vers l'appel à projets suivant. Le report ne peut intervenir qu'une seule fois.

Art. 5

Le subventionnement du projet d'aménagement cyclable n'est pas compatible avec les autres dispositifs de subventionnement organisés par la Région wallonne.

Le subventionnement du projet d'aménagement cyclable couvre 70% des dépenses éligibles.

La subvention est versée à hauteur de 30% dès la notification au Gouvernement par la commune du début des travaux. Le solde est versé sur base des pièces justificatives après la réception provisoire des travaux.

Art. 6

Lorsqu'une commune abandonne, lors de l'année de l'appel à projet, un projet d'aménagement cyclable, le Gouvernement peut procéder à la sélection de nouveaux projets et à l'octroi de nouvelles subventions conformément aux critères fixés par l'article 4, §3.

Art. 7

En cours de réalisation du projet d'aménagement cyclable, la commune peut introduire auprès du Gouvernement une demande motivée de modification de son projet sans modification du montant de la subvention qui lui a été octroyée.

Les modalités du processus de modification, en ce compris l'approbation des modifications, sont déterminées par le Gouvernement.

Chapitre 3 - Financement et dépenses

Art. 8

Le montant annuel minimal réservé pour les appels à projet est fixé à dix millions d'euros.

Art. 9

Les dépenses admissibles au titre de la subvention sont les dépenses d'investissement majorées d'un maximum de 10% de frais d'honoraires.

Chapitre 4 - Contrôle de la mise en oeuvre du projet d'aménagement cyclable

Art. 10

Le Gouvernement contrôle le bon usage de la subvention à toutes les étapes de la mise en oeuvre du projet d'aménagement cyclable.

Le Gouvernement arrête les modalités de ce contrôle.

Art. 11

La commune, l'autorité publique ou la personne physique ou morale de droit privé fournit au Gouvernement tous les documents qu'il demande dans le cadre du contrôle visé à l'article 10.

Art. 12

Sauf cas de force majeure indépendant de la volonté des partenaires du projet, la commune est tenue de rembourser l'intégralité de la subvention perçue en cas de non-respect des obligations visées à l'article 3, §2.

Le montant à rembourser est réduit de 10% par année à partir de la sixième année.

Chapitre 5 - Dispositions finales

Art. 13

Le premier appel à projet visé à l'article 4 est lancé en 2021.

Le premier appel à projet visé à l'alinéa 1^{er} a pour objet le maintien définitif des aménagements cyclables temporaires réalisés par les autorités locales et les entreprises depuis la qualification par l'Organisation mondiale de la santé de la Covid-19 comme pandémie en date du 11 mars 2020.

J. MATAGNE

F. DESQUESNES

M.-M. SCHYNS

R. COLLIN

A. GREOLI

B. DISPA