SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Projet de décret relatif à la politique cyclable et modifiant le décret du 1er 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

Le Gouvernement wallon,

Sur proposition du Ministre de la Mobilité,

Après délibération,

ARRÊTE :

Le Ministre de la Mobilité est chargé de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

Chapitre 1er – Les modifications du décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales

Article 1er.

L'intitulé du décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales, est remplacé par ce qui suit :

« Décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité ».

Art. 2.

L'article 1er du même décret est remplacé par ce qui suit :

« Le présent décret a pour objet :

1° l'élaboration d'une vision à long terme de la mobilité durable et de la stratégie régionale de Mobilité ;

2° l'élaboration concertée dans les communes et les bassins urbains de mobilité d'un outil de planification destiné à organiser et à améliorer l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités, tant pour les personnes que pour les marchandises, dans un souci de développement durable ;

3° la mise en œuvre coordonnée des mesures d'organisation ou d'infrastructure issues de cette planification et leur évaluation ;

4° les principes de la politique cyclable et l'élaboration des plans d'actions Wallonie cyclable ;

5° la mise en place d'un droit de tirage des pouvoirs locaux relatif aux infrastructures dans le cadre de la mobilité durable. »

Art. 3. Dans le même décret, il est inséré un titre I/1 rédigé comme suit :
« Titre I/1 - Vision à long terme de la mobilité durable et Stratégie régionale de Mobilité

Art. 2/1. Tous les 10 ans à partir de 2017, le Gouvernement adopte une vision à long terme de la mobilité durable.
La Vision à long terme de la mobilité durable fixe les objectifs à atteindre en termes de mobilité en vue de faire face aux enjeux économiques, sociaux, et environnementaux pour les 10 prochaines années.

Le Gouvernement sollicite l'avis de pôle mobilité et concerte les différents acteurs de la mobilité. »

Art. 2/2. Tous les 10 ans à partir de 2019, le Gouvernement adopte la Stratégie régionale de Mobilité.

La Stratégie régionale de Mobilité met en œuvre les objectifs de la Vision à long terme de la mobilité durable.
Le Gouvernement sollicite l'avis de pôle mobilité et concerte les différents acteurs de la mobilité. »

Art. 4. Dans le même décret, il est inséré un titre IV/1 rédigé comme suit :
« Titre IV/1 - La politique cyclable

Chapitre 1er - Généralités

Article 31/1.

La politique cyclable vise à augmenter la part modale du vélo en offrant des alternatives attractives à l'usage de la voiture individuelle et permettant de réduire les émissions de gaz à effets de serre en Région wallonne. La politique cyclable participe plus globalement à la mobilité durable, dans ses aspects sociaux, environnementaux et économiques.

La politique cyclable s'applique sur l'ensemble du territoire en tenant compte de toutes ses dynamiques et ses spécificités, à travers une bonne gouvernance des actions, autour d'un maillage cohérent d'infrastructures qualitative et sécurisé ainsi que de services et d'une communication qui soutient le transfert modal.

Chapitre 2. Le plan d'actions « Wallonie cyclable »

Art. 31/2. Le Gouvernement définit un plan d'actions « Wallonie cyclable » au début de chaque législature, dans les 18 mois suivant la formation du Gouvernement et pour une durée de cinq ans.

Le Plan est concerté avec les acteurs institutionnels et associatifs concernés par la politique cyclable et désignés par le Gouvernement. Il est basé sur les thématiques suivantes :

1° la Gouvernance ;

2° les infrastructures et le réseau cyclable ;

3° les services ;

4° la Communication.

Le plan prévoit les modalités de financement des actions de manière pluriannuelle, le cas échéant.

Un bilan du plan précédent est réalisé préalablement à chaque nouveau plan. Le plan contient un chapitre relatif au bilan du plan précédent.

Le Gouvernement définit les méthodes et les outils de récolte de données permettant de mesurer les effets de la politique cyclable.

Un état de la situation de mise en œuvre du plan est présenté annuellement au parlement.

Chapitre 3. Le réseau cyclable structurant wallon

Art. 31/3. Le Gouvernement établit un réseau cyclable structurant wallon.

Le réseau cyclable structurant wallon est un réseau cyclable fonctionnel qui se concrétise par des aménagements cyclables qualitatifs tels que défini par le Gouvernement, en ce compris des mesures de circulation visant à limiter sensiblement le trafic automobile et les vitesses de circulation.

Le réseau cyclable structurant wallon emprunte les voiries ou les emprises les plus adaptées du point de vue des critères suivants :

1° la cohérence de réseau ;

2° la rapidité ;

3° le caractère direct de la liaison entre deux pôles ;

4° la sécurité ;

5° le confort ;

6° les pentes ;

7° les agréments.

Des itinéraires alternatifs et des aménagements cyclables temporaires peuvent être localement mis en place dans l'attente de l'aménagement cyclable qualitatif définitif.

Art. 31/4. Le réseau cyclable structurant wallon est composé de cyclostrades et de liaisons fonctionnelles supra-locales.

Les cyclostrades constituent l'épine dorsale du réseau cyclable structurant et relient des zones à haut potentiel de déplacements, en offrant une alternative attractive aux déplacements en voiture. Les cyclostrades sont potentiellement utilisées de manière intensive et bénéficient d'une infrastructure de grande qualité permettant de se déplacer dans les meilleures conditions de confort, de sécurité et d'efficacité sur des distances moyennes à longues et sur des aménagements cyclables reconnaissables. Le gouvernement liste les cyclostrades et en définit l'identité visuelle.

Les liaisons cyclables fonctionnelles supra-locales constituent un réseau cyclable maillé d'itinéraires reliant des polarités urbaines ou rurales, d'équipements, de commerces, de services ou d'intermodalité.

Le réseau cyclable structurant wallon est défini en collaboration avec les acteurs locaux, et en particulier les communes, et les usagers cyclistes utilitaires.

Le réseau cyclable structurant est complété localement par des liaisons cyclables de desserte locale offrant une desserte cyclable fine du territoire. Elles relient des polarités de niveau local à des polarités de niveau supérieur, aux liaisons structurantes supra-locales ou aux cyclostrades.

Art. 31/5. Le Gouvernement peut déterminer des modalités de financement des aménagements cyclables qualitatifs sur le réseau cyclable structurant wallon et les liaisons de dessertes locales.

Les investissements liés à la mise en œuvre de cyclostrades sont définis par le Gouvernement.

Les gestionnaires d'un domaine ou d'une voirie peuvent déléguer à une personne morale de droit public le soin de mener des études, d'attribuer un marché de services ou de travaux ou

d'investir sur ce domaine ou cette voirie, par voie de conventions. Le Gouvernement arrête les modalités et le contenu de ces conventions de délégation.

Art. 31/6. Le propriétaire ou le gestionnaire de la voirie entretient le réseau cyclable structurant wallon. Par dérogation, les modalités de l'entretien du réseau cyclable structurant wallon peuvent être organisées par voie de conventions d'entretien. Le Gouvernement arrête les modalités et le contenu de la convention d'entretien.

La Région prend en charge l'entretien ou le financement de l'entretien des cyclostrades selon les modalités à définir par le Gouvernement.Art 31/7. Le Gouvernement tient à jour un inventaire des aménagements du réseau cyclable structurant wallon et leur état. »

Art. 5. Dans le même décret, est inséré un titre IV/2 rédigé comme suit :

« Titre IV/2. Le droit de tirage des pouvoirs locaux relatif aux infrastructures dans le cadre de la mobilité durable

Chapitre 1er. – Les définitions

Art. 31/8. Pour l'application du présent titre, l'on entend par :

1° les communes: toutes les communes située sur le territoire de la Région wallonne;

2° le principe STOP : le principe selon lequel les aménagements sont priorisés en fonction des besoins des usagers de la manière suivante:

   a) les aménagements en faveur des piétons;
   b) les aménagements en faveur des cyclistes;
   c) les aménagements en faveur des transports publics, des transports privés collectifs tels que les taxis, les voitures partagées ou le covoiturage;
   d) les aménagements en faveur des transports individuels tels que les parkings de délestage;

3° la réunion plénière d'avant-projet: la réunion au stade de l'esquisse "crayon" en présence de toute personne susceptible d'apporter une aide à la conception du projet et ayant pour but de garantir la qualité des projets et la sécurité des travaux et d'éviter, sauf cas de force majeure, tous les nouveaux travaux dans les délais de garantie prévus au marché sur le périmètre de l'investissement considéré ;

4° le plan d'investissement : le plan d'investissement communal relatif à la réalisation de certaines infrastructures dans le cadre de la mobilité durable.

Chapitre 2. – Le droit de tirage

Art. 31/9. §1er. Les communes peuvent reçevoir une subvention, dans les conditions et selon la procédure prévue par le présent titre, sous la forme d'un droit de tirage relatif à la réalisation de certaines infrastructures dans le cadre de la mobilité durable.

§2. Le droit de tirage vise spécifiquement à soutenir, conformément au principe STOP, le développement d'aménagements favorisant la mobilité durable, la mobilité active utilitaire et l'intermodalité dans les communes.

Art. 31/10. §1er. Le droit de tirage est organisé sur la durée d'une mandature communale, en deux programmations de trois ans chacune, intégrées dans le programme stratégique transversal, visé à l'article L1123-27 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation.

§2. Le montant du droit de tirage est fixé pour chaque programmation triennale par le Gouvernement.

§3. Le montant total du droit de tirage revenant aux communes correspond, pour une programmation triennale, aux crédits cumulés de l'ensemble de la période couverte par ce programme.

Art. 31/11. §1er. La quote-part du montant total, prévu à l'article 31/10, §2, revenant à chaque commune est déterminée de la manière suivante :

{(nombre de km de voiries de la commune/nombre total de km de voiries en Région wallonne) * 0,5 + (nombre d'habitants de la commune/nombre total d'habitants en Région wallonne) * 0,5} * {revenu moyen par habitant en Région wallonne/revenu moyen par habitant de la commune) + (1 - revenu moyen par habitant en Région wallonne/revenu moyen par habitant de la commune) *0,25}, sachant que :

1° par km de voiries , on entend le kilométrage de voiries communales revêtues de petite vicinalité et de grande communication ;
2° par revenu moyen par habitant; on entend le revenu moyen par habitant calculé sur la base des déclarations fiscales.

§2. L'inexécuté résultant de l'utilisation partielle des montants disponibles au stade de l'attribution profite à l'ensemble des communes. La répartition est proportionnelle aux enveloppes attribuées aux communes pour la programmation en cours.

Le montant de l'inexécuté d'une programmation est établi lors de la première année de la programmation suivante, au plus tard le 30 avril, sur la base des dossiers d'attribution introduits avant le 31 janvier de cette même année.

Les dossiers d'attribution introduits après ce délai ne sont pas pris en considération.

Le Gouvernement définit les modalités de calcul de l'inexécuté et sa répercussion sur les paiements.

§3. Le Gouvernement calcule le montant du droit de tirage attribué à chaque commune en application de la quote-part visée au paragraphe1er.

§4. Le Gouvernement communique le montant du droit de tirage aux communes de telle manière qu'elles puissent obtenir l'approbation du plan visé par l'article 31/12, §5, lors de la première année de chaque programmation.

§5. Le Gouvernement fixe les priorités régionales et les conditions particulières en matière d'investissement pour chaque programmation ainsi que les travaux subsidiables.

Chapitre 3. – L'introduction du plan d'investissement

Art. 31/12. §1er. En fonction du montant fixé en application de l'article 31/11, § 2, les communes souhaitant bénéficier d'un droit de tirage rédigent un plan d'investissement, reprenant l'ensemble des projets qu'elles envisagent de réaliser au cours de chaque année de la programmation pluriannuelle concernée.

La commune peut être autorisée à déroger à l'alinéa 1er pour une partie du droit de tirage lié à la première programmation pluriannuelle en vue de la réalisation de travaux ou d'une acquisition lors de la seconde programmation pluriannuelle.

La demande de dérogation est formulée lors de la transmission du plan d'investissement initial. Elle est motivée par l'insuffisance des moyens disponibles ou par l'insuffisance de la durée de la programmation pluriannuelle concernée au regard des projets envisagés.
Le Gouvernement précise les conditions dans lesquelles la dérogation peut être accordée.

§2. Le plan d'investissement se concentre en priorité sur les besoins identifiés dans des outils de planification stratégiques approuvés par les communes.

Le plan d'investissement est concerté, notamment avec les usagers et les parties impactées, selon les modalités déterminées par le Gouvernement.

§3. Le plan d'investissement est présenté selon les formes prévues par le Gouvernement et est conforme aux principes fixés par le Gouvernement.

§4. Le taux d'intervention de la Région wallonne pour les travaux subsidiables est déterminé par le Gouvernement. Il se situe entre soixante et quatre-vingts pour cent selon les conditions fixées par le Gouvernement.

§5. Le plan d'investissement est soumis à l'approbation du Gouvernement selon la procédure prévue par le Gouvernement.

Chapitre 4. – Les modalités et objet de la subvention

Art. 31/13. La transmission des pièces et des dossiers se fait par la voie électronique. Le Gouvernement en détermine les modalités.

Art. 31/14. L'exécution de toute subvention, visée par le présent titre et relative à un marché de travaux, est subordonnée à l'insertion dans les documents de marché relatifs à ces travaux, de clauses environnementales, sociales et éthiques visant à lutter contre le dumping social. Ces clauses sont insérées cumulativement dans les documents de marché lorsque les seuils fixés par le Gouvernement sont atteints.

Le Gouvernement fixe les modalités d'insertion de ces clauses.

Art. 31/15. Chaque investissement subventionné conformément à l'article 31/16 fait l'objet d'une réunion plénière d'avant-projet organisée et présidée par les communes.

Le Gouvernement arrête les modalités de cette réunion.

Le non-respect par les communes de l'organisation d'une réunion plénière d'avant-projet entraîne automatiquement le rejet du bénéfice de la subvention pour l'investissement concerné.

Art. 31/16. Les subventions visées par le présent titre sont réservées aux aménagements en faveur de la mobilité durable. Ces aménagements concernent :

1° les piétons ;
2° les cyclistes ;
3° l'intermodalité.

Le Gouvernement arrête la durée d'affectation des investissements et peut élargir la liste des aménagements éligibles.

Art. 31/17. §1er. Les communes choisissent parmi les dossiers inscrits pour l'année en cours dans leur plan d'investissement approuvé par le Gouvernement, les projets qu'elles entendent réaliser.

Les dossiers sont priorisés en fonction des constats établis sur la base des différents outils de planification stratégiques communaux.

§ 2. Les communes soumettent à l'approbation du Gouvernement les dossiers techniques et les cahiers des charges des projets qu'elles retiennent dans l'année référencée dans le programme d'investissement et avant le 30 juin lorsque leurs projets sont programmés la dernière année de la programmation.

Le Gouvernement détermine le contenu des dossiers soumis à son approbation.

§3. Le Gouvernement contrôle que les projets figurent dans le plan d'investissement des communes et vérifie la conformité technique et légale du projet à l'égard de l'ensemble des normes et des réglementations qui lui sont applicables.

Le Gouvernement détermine les délais et les modalités d'approbation des projets.

§4. Les communes procèdent au lancement des procédures de marchés publics uniquement après avoir reçu l'approbation du Gouvernement quant au projet concerné. Le non-respect de cette obligation entraine la perte du subside sur le dossier concerné.

§5. Tout projet ayant fait l'objet d'une attribution de marché entre le 1er janvier de la première année de programmation et le 31 décembre de sa dernière année est couvert par la subvention.

Art. 31/18. §1er. Les communes transmettent les dossiers d'attribution au Gouvernement.

Le Gouvernement détermine le contenu des dossiers soumis à son approbation, les modalités de cette approbation ainsi que les délais.

§2. Dès approbation de l'attribution, les communes procèdent à la notification du marché. Le non-respect de cette obligation entraine la perte du subside sur le dossier concerné.

Art. 31/19. Les communes soumettent à l'approbation du Gouvernement le dossier d'acquisition.

Le Gouvernement détermine le contenu du dossier soumis à son approbation, les modalités de cette approbation ainsi que les délais.

Art. 31/20. Le Gouvernement fixe les documents à transmettre préalablement à l'exécution des travaux.

Art. 31/21. Le droit de tirage fixé pour chaque programme pluriannuel est versé automatiquement aux communes par tranches annuelles successives.

Le droit de tirage relatif à chaque programmation pluriannuelle de la mandature communale est versé selon le schéma défini par le Gouvernement.

Art. 31/22. §1er. Le Gouvernement contrôle l'usage qu'ont fait les communes du droit de tirage, à l'issue des différents projets réalisés et dans son ensemble.

Le Gouvernement arrête les modalités de ce contrôle.

§2. Les communes avertissent sans délai le service désigné par le Gouvernement lorsqu'est accordée la réception provisoire d'un chantier financé par le droit de tirage.

Les communes demandent au Gouvernement d'exercer son contrôle global définitif de la bonne utilisation du droit de tirage lorsqu'elles accordent la réception provisoire du dernier chantier réalisé dans le cadre d'un plan d'investissement.

A défaut d'être sollicité par les communes en application de l'alinéa 2, le Gouvernement exerce d'office un premier contrôle intermédiaire dans les trois ans de la fin de la programmation pluriannuelle concernée et un contrôle définitif au plus tard dans les six ans de la fin de la programmation pluriannuelle concernée.

Art. 31/23. Le Gouvernement arrête un régime spécifique de sanctions en cas de non-respect, par les communes, des règles prévues par le présent titre.

Chapitre 5. – Le rapport général

Art. 31/24. Le Gouvernement rédige un rapport général sur l'application du présent titre à la fin de chaque programmation.

Ce rapport contient les éléments suivants :

1° une liste des projets par commune ayant fait l'objet d'une approbation conformément à l'article 31/17;
2° le taux de réalisation des plans d'investissements;
3° une évaluation qualitative ;
4° une cartographie géolocalisée des projets réalisés dans le cadre de chaque plan d'investissement.

Le rapport est transmis au Parlement au plus tard le 31 mars de l'année suivante.

Chapitre 6. – Les dispositions transitoires

Art. 31/25. Le Gouvernement est habilité à déterminer un régime transitoire concernant la programmation du droit de tirage à partir de l'entrée en vigueur du présent décret et jusqu'en 2024. »

Chapitre 2 – Les modifications du décret du 4 avril 2019 visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes

Art. 6. A l'article 1er, du décret du 4 avril 2019 visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes, les modifications suivantes sont apportées :

1° à l'alinéa 2, les mots « dispose d'un « haut potentiel cyclable », c'est-à-dire qu'elle est reprise par le Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie » sont remplacés par les mots « est comprise dans le réseau cyclable structurant wallon » ;

2° à l'alinéa 3, les mots « des communes, » sont insérés entre les mots « de la consultation » et des mots « des usagers cyclistes » ;

3° à l'alinéa 3, les mots « de la Direction des déplacements doux et des partenariats communaux ainsi que de la direction de la sécurité des infrastructures routières du Service public de Wallonie » sont remplacés par les mots « des services de l'Administration désignés par le Gouvernement ».

Art. 7. L'article 3 du même décret est abrogé.

Art. 8. L'article 4 du même décret est abrogé.

Namur, le

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président,

Elio DI RUPO

Le Ministre de la Mobilité,

Philippe HENRY

Projet de décret modifiant le décret du 1er 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

Résumé

L'objet du projet de décret est de modifier le décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales pour donner un cadre légal à la vision à long terme de la mobilité durable et à la stratégie régionale de Mobilité d'une part mais donne également un cadre légal à la politique cyclable et au droit de tirage des pouvoirs locaux relatif aux infrastructures dans le cadre de la mobilité durable. Le décret adapte le décret du 4 avril 2019 visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes en fonction des modifications.

Exposés des motifs

Le Gouvernement wallon s'est engagé dans sa déclaration de politique général 2019-2024 à :

- viser la neutralité carbone au plus tard en 2050, avec une étape intermédiaire de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de 55 % par rapport à 1990 d'ici 2030 ;
- assurer que ses décisions (…), contribuent d'ici 2030 à une diminution des émissions de gaz à effet de serre en ligne avec l'objectif wallon de -55% et une diminution forte des impacts du système de transports sur la santé ;
- mettre en place une stratégie de développement de l'usage du vélo comme moyen de déplacement utilitaire, de façon à doubler son usage d'ici 2024 et à le multiplier par cinq d'ici 2030. Cette politique cyclable, réalisée en concertation avec les acteurs locaux et les usagers, comportera les actions stratégiques suivantes :

    - en concertation avec les associations de cyclistes, adoption d'un plan global « Wallonie cyclable 2030 » d'ici mi-2021 ;
    - actualisation, extension et mise en œuvre complète des itinéraires cyclables régionaux, sécurisés, et définition d'un réseau express (autoroutes à vélo) d'ici 2022, en lien avec les réseaux de rabattage et les itinéraires cyclables locaux à renforcer ;
    - développement d'une stratégie de promotion de l'usage du vélo ;

- dès 2020, relance d'un projet de villes pilotes, selon un dispositif adapté, après évaluation du projet « Communes pilotes Wallonie cyclable » ;
- mise en œuvre de la systématisation de la prise en compte du vélo à l'occasion des travaux d'aménagement, de réfection ou d'entretien des voiries ou de l'espace public, en vue d'offrir des aménagements cyclables de qualité (pistes cyclables, parkings à vélo, extension significative des zones 30, rues scolaires, rues cyclables, etc.) ;
- engagement budgétaire pour le vélo à hauteur de 20 euros par habitant par an.

D'autre part, à travers plusieurs de ses décisions, le Gouvernement a décidé d'intégrer les demandes de l'inspections des finances visant à :

- définir d'un cadre juridique concernant les droits et obligations des communes et de la Région relatives aux aménagements cyclables particulièrement quant aux RAVeL et aux Corridors Cyclables ;
- établir un texte réglementaire pour encadrer le droit de tirage à disposition des communes concernant des travaux d'infrastructures pour les modes actifs et l'intermodalité (PIMACI).

La cour des comptes est également demandeuse de pérenniser la stratégie cyclable avec l'adoption d'un décret, partant du manque de lien entre les investissements et les outils de planifications et remarquant qu'il serait nécessaire de concentrer l'essentiel des moyens sur des tronçons jugés prioritaires pour disposer d'un réseau sécurisé.

Le premier baromètre cyclable de Wallonie, réalisé par l'ASBL du GRACQ démontre également ce besoin de disposer d'un réseau cyclable continu, rapide et direct, et séparé le plus possible du trafic motorisé.

Le Plan d'action « Wallonie Cyclable » reprend ainsi également cet objectif d'établir un réseau et de disposer d'une base décrétale encadrant la politique cyclable.

Dans ce contexte, le présent décret propose de :

- de modifier le titre et l'objet du décret du décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales pour l'adapter aux modifications proposées : « décret relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité ».
- d'ajouter 3 titres dans le décret du 1er avril 2004 pour:
    - poser le principe d'une Vision à long terme de la mobilité durable et d'une Stratégie régionale de Mobilité afin d'assurer la pérennité du principe d'une vision et d'une stratégie à long terme pour appuyer et guider les politiques régionales de mobilité, dans la continuité de la Vision FAST et la Stratégie régionale de mobilité adoptées précédemment ;
    - donner un cadre légal à la politique cyclable notamment à travers :
        - l'adoption d'un plan d'actions à chaque législature ;
        - l'établissement d'un réseau cyclable structurant composé d'un réseau express et d'un réseau supralocale fonctionnel ;
        - l'habilitation pour le Gouvernement d'établir des outils de financements de ce réseau et de travailler en partenariat avec d'autres personnes morales de droit publics pour établir ce réseau.
    - créer un droit de tirage des pouvoirs locaux relatif aux infrastructures dans le cadre de la mobilité durable :
        - l'objectif du droit de tirage est de soutenir, conformément au principe STOP, le développement d'aménagements favorisant la mobilité durable, la mobilité active utilitaire et l'intermodalité dans les communes ;
        - le droit de tirage est organisé sur la durée d'une mandature communale, en deux programmations et le montant du droit de tirage est fixé pour chaque programmation pluriannuelle par le Gouvernement ;
        - la méthode de calcul de la quote-part du montant global attribuée à chaque commune est fixée en fonction du nombre de km de voirie, du nombre d'habitant et du revenu moyen par habitant. L'inexécuté profite à l'ensemble des communes ;
        - l'introduction d'un plan d'investissement est prévue ;
        - les modalités, l'objet et le contrôle de la subvention seront à déterminer par le Gouvernement pour chaque programmation, dans le respect du cadre décrétale ;

        - le Gouvernement rédige un rapport général en fin de programmation et le transmet au Parlement.
- d'adapter le décret du 4 avril 2019 visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes et le décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques par rapport au réseau cyclable dans le but de remplacer l'utilisation des termes « Schéma Directeur Cyclable » par « Réseau Cyclable Structurant Wallon », de rendre le décret applicable sur l'ensemble du réseau structurant, de supprimer les références à des directions du SPW qui n'existent plus et insérer une concertation avec les communes.

Commentaire des articles

Chapitre 1er - Modifications du décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales

Article 1er

Cet article modifie le titre du décret pour l'adapter aux modifications proposées : « mobilité durable et à l'accessibilité »

Article 2

L'objet du décret est mis à jour en fonction des modifications opérées et 3 objets sont ajoutés :

- l'élaboration d'une vision à long terme de la mobilité durable et de la stratégie régionale de Mobilité ;
- les principes de la politique cyclable et l'élaboration des plans d'actions Wallonie cyclable
- la mise en place d'un droit de tirage des pouvoirs locaux relatif aux infrastructures dans le cadre de la mobilité durable »

Article 3

Cet article insère un titre I/1 - Vision à long terme de la mobilité durable et Stratégie régionale de Mobilité

Articles 2/1 et 2/2.

Cet article pose le principe d'une Vision à long terme de la mobilité durable et d'une Stratégie régionale de Mobilité. L'objectif est d'assurer la pérennité du principe d'une vision et d'une stratégie à long terme pour appuyer et guider les politiques régionales de mobilité.

Le décret prévoit également la continuité avec la Vision FAST approuvée par le Gouvernement en 2017 et la Stratégie régionale de mobilité adoptée en 2019.

Une concertation est prévue pour assurer l'adhésion du secteur, tout en laissant au Gouvernement le choix des acteurs à consulter.

Art. 4. Cet article insère un titre IV/1 - La politique cyclable dans le décret du 1er avril 2004 afin de donner un cadre légal à la politique cyclable en Wallonie

Chapitre 1er - Généralités

Article 31/1 - Objectif
L'objet de l'article est de fixer l'objectif et les principes de la politique cyclable.
Chapitre 2 - Le Plan d'actions « Wallonie Cyclable »

Article 31/2 – Etablissement d'un plan d'action
L'objet de l'article est d'établir un Plan d'actions par législature et d'assurer les financements en lien avec ce plan.
Chapitre 3. Le réseau cyclable structurant wallon

Article 31/3 – Etablissement d'un réseau cyclable structurant
Cet article énonce l'établissement d'un réseau cyclable structurant par le Gouvernement. Ce réseau est un réseau fonctionnel qu'il y a lieu, le cas échéant, de concrétiser par des aménagements cyclables qualitatifs tel que défini par le Gouvernement. Le réseau cyclable structurant emprunte des voiries déjà pourvues d'aménagements cyclable et d'autres voiries devant encore être aménagées.
L'article stipule également que le réseau cyclable structurant wallon emprunte les voiries ou les emprises les plus adaptées selon plusieurs critères.
Dans l'attente de l'aménagement d'itinéraires définitifs, l'article stipule également que des itinéraires alternatifs ou des aménagements peut-être moins qualitatifs peuvent être localement mis en place.
Article 31/4 – Typologie du réseau cyclable fonctionnel

Cet article décrit la typologie du réseau cyclable structurant qui est composé de cyclostrades et liaisons fonctionnelles supra-locales.
Les cyclostrades sont décrites comme constituant l'épine dorsale du réseau cyclable structurant en reliant des zones à haut potentiel de déplacements, en offrant une alternative attractive aux déplacements en voiture. C'est-à-dire que l'infrastructure permet de se déplacer confortablement, rapidement et en sécurité, sur de moyennes et longues distances. Les cyclostrades ne forment pas nécessairement un réseau maillé mais constitue des « corridors cyclables ».

Les liaisons cyclables fonctionnelles supra-locale sont décrites comme constituant quant à elles un réseau cyclable maillé d'itinéraires. Elles reliant des polarités urbaines ou rurales, d'équipements, de commerces, de services ou d'intermodalité. Elles jouent un rôle de collecteur pour les liaisons cyclables de desserte locale.

La définition du réseau cyclable structurant wallon est menée en collaboration avec les acteurs locaux et en particulier les communes et les usagers cyclistes utilitaires. Les acteurs locaux sont les communes mais également le cas échant les provinces, les intercommunales, les GAL (Groupes d'Actions Locaux), etc.

Le réseau cyclable structurant est par ailleurs complété localement par des liaisons cyclables de desserte locale offrant une desserte cyclable fine du territoire. Elles relient des polarités de niveau local à des polarités de niveau supérieur, aux liaisons structurantes supra-locales ou aux cyclostrades.

Article 31/5 – Mise en œuvre du réseau cyclable fonctionnel
Cet article habilite le Gouvernement à déterminer les modalités de financement des aménagements cyclables qualitatifs sur le réseau cyclable structurant wallon et, le cas échant, les liaisons de dessertes locales.

Ces modalités peuvent faire l'objet d'un plan d'investissement piloter par la Région, de subventions particulières envers les pouvoirs locaux ou autres gestionnaires de domaines ou personnes de droit moral. Le droit de tirage mobilité durable défini aux chapitres 2 fait partie des modalités de financement que le Gouvernement peut mettre en place.

Aux conditions qu'il détermine, le Gouvernement prend entièrement à sa charge les investissements liés à la mise en œuvre de cyclostrades.

Article 31/6 – Modalité d'entretien

Cet article défini que les modalités de l'entretien du réseau cyclable structurant wallon sont organisées par voie de conventions d'entretien dont le Gouvernement arrête les modalités et le contenu. La Région prend en charge l'entretien ou le financement de l'entretien des cyclostrades.

Article 31/7 – Inventaire des aménagements du réseau cyclable structurant wallon

Cet article défini que le Gouvernement doit tenir un inventaire des aménagements du réseau cyclable structurant wallon.

Article 5

Cet article insère un TITRE IV/1. Le droit de tirage des pouvoirs locaux relatif aux infrastructures dans le cadre de la mobilité durable dans le décret du 1er avril 2004 qui a pour objectif d'organiser un droit de tirage mobilité durable dans les communes pour l'aménagement d'infrastructures relatifves à la mobilité durable, piétonne, cyclable et l'intermodalité.

CHAPITRE 1er. – Les définitions

Article 31/8 : Les définitions utiles au droit de tirage sont insérées : les communes wallonnes (y compris les communes germanophones), le principe stop, réunion plénière d'avant-projet et plan d'investissement.

CHAPITRE 2. – Le droit de tirage

Article 31/9 : L'objectif du droit de tirage est de soutenir, conformément au principe STOP, le développement d'aménagements favorisant la mobilité durable, la mobilité active utilitaire et l'intermodalité dans les communes.

Article 31/10 : Le droit de tirage est organisé sur la durée d'une mandature communale, en deux programmations et le montant du droit de tirage est fixé pour chaque programmation triennale par le Gouvernement.

Article 31/11 : La méthode de calcul de la quote-part du montant global attribuée à chaque commune est fixée en fonction du nombre de km de voirie, du nombre d'habitant et du revenu moyen par habitant. Le kilométrage de voiries communales revêtues de petite vicinalité et de grande communication est établi selon les dernières statistiques de l'IWEPS disponibles. Le nombre d'habitants par commune et le revenu moyen par habitant sur base des déclarations

fiscales par commune sont établis selon les dernières statistiques Statbel disponibles. L'inexécuté profite à l'ensemble des communes.

CHAPITRE 3. – L'introduction du plan d'investissement

Article 31/12 : L'introduction d'un plan d'investissement est prévue.

Les communes peuvent bénéficier d'un mécanisme de thésaurisation d'une partie du montant d'une programmation sur la suivante dans le cadre de leur Plan d'investissement communal, qui leur permet d'envisager des investissements de grande ampleur, nécessitant plus que l'enveloppe d'une seule programmation.

Le plan d'investissement est concerté avec les usagers mais également les différentes parties impactées par l'aménagement d'un itinéraire, en fonction des spécificités de chaque commune, notamment pour ce qui concerne les activités portuaires et les activités agricoles.

CHAPITRE 4. – Les modalités et objet de la subvention

Article 31/13-31/23 : Les modalités et l'objet et le contrôle de la subvention seront à déterminer par le Gouvernement pour chaque programmation, dans le respect du cadre décrétale.

A l'article 31/17, §3, il est précisé notamment 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. Le gouvernement vérifie notamment le respect du cahier des charges type Qualiroute mais également les éléments de la sécurothèque.

CHAPITRE 5. – Rapport général

Article 31/24 : Le Gouvernement rédige un rapport général en fin de programmation et le transmet au Parlement.

CHAPITRE 6. – Dispositions transitoires

Article 31/25 : Le Gouvernement est habilité à déterminer un régime transitoire concernant la programmation du droit de tirage jusqu'en 2024.

Chapitre 2 - Modifications du décret du 4 avril 2019 visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes

Art. 6. - Adaptation textuelle

L'article permet de remplacer les mots « dispose d'un « haut potentiel cyclable, c'est-à-dire qu'elle est reprise par le Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie » par les mots « est comprise dans le réseau cyclable structurant wallon ». Le Réseau cyclable structurant wallon remplace ainsi le Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie. Il supprime les références à des directions du SPW qui n'existent plus et insère une concertation avec les communes.

Art. 7. – Disposition abrogatoire

L'article abroge un article qui définissait d'une révision du Schéma Directeur Cyclable tous les 5 ans. Le réseau cyclable structurant wallon pourra être révisé selon les besoins et il n'est donc pas nécessaire de prévoir une révision à date fixe.

Art. 8. – Disposition abrogatoire

L'article abroge un article qui excluait le réseau structurant de la SOFICO du champ d'application du décret mise à part pour les voiries présent aux schéma directeur cyclable pour la Wallonie. Vu que le réseau structurant et appelé à s'étendre sur des nouvelles voiries, cette disposition n'est plus opportune.