

AVANT-PROJET DE DÉCRET RELATIF À LA POLITIQUE CYCLABLE ET MODIFIANT PLUSIEURS DÉCRETS

AVIS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'UNION DES VILLES ET COMMUNES DE WALLONIE

CONTEXTE

Le Gouvernement wallon a sollicité l'avis de l'Union des Villes et Communes de Wallonie sur cet avant-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.

Cet avant-projet de décret prévoit trois objectifs :

Premièrement, il envisage l'élaboration et la mise à jour décennale, par le Gouvernement wallon, d'une vision à long terme de la mobilité durable (la vision FAST 2030 a été adoptée en 2017) et de sa stratégie régionale de Mobilité (adoptée en 2019).

Deuxièmement, le décret propose de donner un cadre légal à la politique cyclable et l'élaboration des plans d'actions en matière de cyclabilité : le Gouvernement wallon définira un Plan d'actions « Wallonie cyclable » au début de chaque nouvelle mandature régionale, pour une durée de 5 ans, en vue d'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. Il prévoira les modalités de financement des actions de manière pluriannuelle, le cas échéant.

Le Gouvernement établira un réseau cyclable structurant wallon, composé de cyclostrades et de liaisons fonctionnelles supra-locales.

Enfin, le décret organise un droit de tirage pour les pouvoirs locaux, relatif aux infrastructures dans le cadre de la mobilité durable.

Le Gouvernement a en effet lancé fin 2021 une nouvelle subvention, sous forme de droit de tirage, le Plan d'investissement Mobilité active communal et Intermodalité (PIMACI). Son objectif est de développer des aménagements favorisant la mobilité active quotidienne cyclable et piétonne, ainsi que l'intermodalité, en proposant des projets selon le principe STOP (priorité aux piétons, puis aux cyclistes, aux transports en commun et en dernier lieu à la voiture). Une première enveloppe de 52 M€ a été engagée en 2021, et l'enveloppe totale s'élève à 210 millions pour la programmation 2022-2024. La procédure de ce PIMACI suit les mêmes démarches administratives que le Plan d'investissement communal (PIC), il a donc été recommandé aux communes d'élaborer le PIC et le PIMACI dans une réflexion conjointe, de manière à combiner les besoins de réfection des voiries et les besoins de mobilité sur leur territoire.

Le projet de décret propose ainsi d'inscrire le mécanisme dans la réglementation.

AVIS

Nous nous réjouissons de cette belle avancée en matière de mobilité active. Le projet propose un cadre structurant pour l'évolution de notre paysage cyclable wallon, et ouvre la porte à des outils de financement structurels dans la continuité des opérations-pilotes Wallonie Cyclable.

L'inscription du PIMACI dans un décret est très positive et son mécanisme répond à notre demande de généralisation des subventions en droit de tirage. Nous apprécions également que le mode de fonctionnement du PIMACI soit semblable à celui du Fonds régional pour les investissements communaux (FRIC). C'est en effet ce que nous réclamions dans le mémorandum régional pour la mandature 2019-2024 : une réelle standardisation de la procédure d'octroi et de liquidation des subsides aux pouvoirs locaux, qui pourrait s'exprimer par un mécanisme identique d'introduction, le versement systématique d'avances à concurrence de 90 %, le contrôle des dépenses, la liquidation du solde et un mécanisme d'indexation automatique selon le coût de la vie. Nous nous réjouissons donc que les investissements relevant du PIMACI aient été pensés dans une certaine standardisation de la procédure « droit de tirage ».

Dans un objectif de simplification administrative pour les pouvoirs locaux, il serait louable que le PIMACI et le FRIC soient réunis en une procédure unique.

Dans les arrêtés d'application du décret, il s'agira de clarifier comment le Gouvernement déterminera son réseau cyclable structurant. Celui-ci devra être précisé avec le concours des communes, de manière obligatoire, et ce d'autant qu'il n'est pas nécessairement attaché à des voiries ou emprises régionales.

L'article 31/6 du décret précise que l'entretien du réseau cyclable structurant wallon sera à la charge du propriétaire ou du gestionnaire de la voirie et pourra faire l'objet de conventions.

Nous ne souhaitons pas que les communes soient systématiquement chargées de l'entretien de ces voiries. Déjà parfois chargées par des conventions spécifiques d'assurer l'entretien des pistes cyclables le long des voiries régionales ou du Ravel, les communes font face dans ce cadre à un transfert de charges incombant légitimement au gestionnaire de la voirie. Ces conventions, souvent opérées à titre gratuit, ne nous semblent pas opportunes dans le cadre du développement d'un réseau nouveau ou requalifié, à tout le moins sans que les moyens financiers y afférents ne soient dégagés pour leur entretien, au risque de voir ces infrastructures se dégrader rapidement. Il nous semble que, s'agissant d'un réseau structurant, l'entretien par la Région pourrait être envisagé et soutenu, à minima pour les tronçons nouveaux et les parties du réseau cyclable structurant relevant du domaine routier régional. Il conviendrait en outre de déterminer comment ces voiries seront qualifiées et prises en compte dans les nombreux subsides qui dépendent du kilométrage de voiries.

Concernant le droit de tirage des pouvoirs locaux relatif aux infrastructures dans le cadre de la mobilité durable, le montant de l'enveloppe n'est pas inscrit dans le décret. Nous apprécierions qu'à l'instar du FRIC, il y ait de la part de la Wallonie un engagement à un financement pérenne, à tout le moins qu'une partie de l'enveloppe soit inscrite dans le décret, laissant la possibilité de moduler une deuxième partie de manière plus flexible. A ce titre, tout comme pour le FRIC, il devrait également 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.

De même, le principe d'indexation doit également être repris dans le décret.

Le décret stipule que les communes « peuvent recevoir une subvention », cette formulation laisse entendre que la subvention pourrait ne pas être renouvelée de manière systématique. Il nous semble important de rendre le mécanisme stable et récurrent, à l'instar du FRIC.

Les communes bénéficient 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. Il nous semblerait intéressant que les communes puissent disposer du même dispositif dans le cadre de ce droit de tirage.

Nous insistons également sur le fait que nous prônons la simplification administrative, que nous avons déjà réclamée pour la procédure FRIC. Limiter la lourdeur administrative des formalités, justifications, approbations et conditions à remplir permettrait aux pouvoirs locaux de bénéficier d'une réelle autonomie dans la gestion de leurs investissements, et de ne pas ralentir le traitement des dossiers, tant au niveau communal que régional. Nous plaillons donc pour un allègement du contrôle par la région tout au long de la procédure de traitement des dossiers, en vue de gagner un temps précieux par rapport à l'urgence de faire aboutir les investissements locaux dans le domaine de la mobilité.

Nous insistons pour que le dispositif soit encadré par un arrêté du Gouvernement wallon (travaux subsidiés, modalités d'introduction du plan, calendrier de versement des tranches, taux de subvention, gestion de l'inexécuté), et ce 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 FRIC, une circulaire pourrait préciser les orientations éventuelles fixées pour chaque nouvelle programmation.

Nous nous étonnons que des dispositions de sanction, sous la forme de perte de subside (articles 31/17 §4 et 31/18 §2), soient prévues dans le décret plutôt que dans un arrêté.

Enfin, en ce qui concerne les taux de subvention, laissés à l'appréciation dans une fourchette de 50 à 80%, nous réclamons qu'ils soient clarifiés, en vue d'une simplification administrative pour les communes, qui doivent évaluer la part de financement régionale des projets. Nous réclamons également un réel engagement, conséquent, de la part du Gouvernement pour faire de ce droit de tirage un outil particulièrement important pour l'implication des pouvoirs locaux dans la stratégie wallonne en matière de mobilité active.

Enfin, nous insistons pour que soit assurée une cohérence des aménagements de la région avec ceux des villes et communes, en imposant aux services du Service Public de Wallonie une concertation avec les pouvoirs locaux, préalablement à la réalisation de travaux sur les infrastructures régionales, pour éviter les « chaînons manquants » dans les infrastructures. De même, il s'agirait d'assurer une concertation entre les services régionaux et communaux sur la définition des priorités en matière de pistes cyclables.

gde/kvo/vbi/19.07.2022