

## NOTE RECTIFICATIVE AU GOUVERNEMENT WALLON

**Objet : Service public de Wallonie Mobilité et infrastructures  
Appel à projet des Communes Wallonie Cyclable – Sélection et  
accompagnement des communes lauréates.**

### **A. EXPOSE DU DOSSIER**

#### **Rétroactes**

Le 3 septembre 2020, le Gouvernement wallon a décidé de lancer un appel à projets « Communes pilotes Wallonie Cyclable », selon les modalités fixées dans un projet de circulaire, et ce, pour un montant total de 40.000.000 € (15.000.000 € en 2020 et 25.000.000 € en 2021).

À travers sa Déclaration de Politique régionale (DPR), le Gouvernement wallon entend en effet faire des enjeux de santé, de climat, d'accès et de droit à la mobilité, les lignes de force de sa politique de mobilité. À ce titre, ses décisions doivent contribuer 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. La politique wallonne veut se baser sur la poursuite de la vision FAST 2030 – laquelle table entre autres sur une augmentation de la part modale du vélo de 1% à 5% à l'horizon 2030 – et la stratégie régionale de mobilité.

Le chapitre Mobilité de la DPR met en avant plusieurs objectifs, parmi lesquels :

- **Maîtriser les besoins de déplacement** et la demande de transports à travers la politique d'aménagement du territoire en veillant notamment à ce que les choix d'implantation des équipements publics (crèches, écoles, infrastructures sportives et culturelles, services publics, etc.), parcs d'activités économiques, logements et commerces soient situés dans ou à proximité des noyaux d'habitation existants, ruraux comme urbains.
- **Développer des alternatives à la voiture individuelle** afin de diminuer sa part modale.
- **Appliquer le principe STOP** : favoriser systématiquement les modes de déplacement dans l'ordre suivant : marche à pied, vélo et micro-mobilité douce, transports publics, transports privés collectifs (taxis, voitures partagées, covoiturage) puis individuels.
- **Améliorer l'accessibilité à la mobilité** (accessibilité aux personnes à mobilité réduite, aux citoyens aux revenus limités, aux chercheurs d'emploi, aux familles, aux habitants des zones rurales, etc.).

- **Adapter la politique de mobilité en fonction des réalités** urbaines, périurbaines ou rurales des territoires desservis.

Afin d'atteindre ces objectifs, la DPR stipule que le *Gouvernement investira davantage dans les zones urbaines qui favorisent le report modal (via la réalisation d'infrastructures améliorant la vitesse commerciale des bus, la politique de stationnement, la politique cyclable, etc.)* et qu'il soutiendra significativement la mobilité douce et active (marche, vélo, micro-mobilité douce, etc.) et le développement d'une infrastructure adaptée.

Plus spécifiquement, le *Gouvernement mettra 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 notamment, outre l'adoption d'un plan global « Wallonie cyclable 2030 » en 2021, dès 2020, la relance d'un projet de villes pilotes, selon un dispositif adapté, après évaluation du projet « Communes pilotes Wallonie cyclable »*

De plus, afin de contribuer à accélérer la transition climatique, dans le cadre du plan « infrastructures de mobilité » ajusté, le *Gouvernement réserve un montant de 80 millions d'euros par an dès 2021 à affecter exclusivement à la mise en œuvre de projets additionnels centrés sur la mobilité douce et collective*

Le présent appel à projet a ainsi pour objectif de relancer un projet de « Communes pilotes WaCy » en utilisant une partie des moyens additionnels du plan infrastructures.

### **A.1. Objectifs du projet « Communes pilotes WaCy »**

L'appel à projet de **communes pilotes « Wallonie Cyclable »** permettra de :

1. **Développer** à brève échéance et de manière significative la pratique du vélo utilitaire dans les communes wallonnes sélectionnées, en faire des exemples et des « locomotives » pour le développement ultérieur, à plus large échelle, de la mobilité cyclable wallonne, en atteignant, voire en dépassant, dans ces communes, les objectifs de la vision FAST-2030.
2. **Démontrer** que le potentiel cyclable est une réalité en Wallonie et que l'offre, notamment infrastructurelle, conditionne grandement la demande. L'usage du vélo pour les déplacements quotidiens n'est pas une question de « culture » mais de « possibilité » et « d'habitude ». Démontrer ainsi que les investissements cyclistes sont efficaces, tant d'un point de vue économique, sociétal – en ce compris sanitaire – qu'environnemental.
3. **Identifier** les meilleures stratégies appliquées localement pour pouvoir ultérieurement les reproduire, en les adaptant, dans d'autres contextes et à plus large échelle ;
4. **Convaincre** largement les citoyens, les élus et fonctionnaires locaux et régionaux de l'utilité, voire de la nécessité de cet investissement ;

5. Développer **une image positive, moderne et dynamique du vélo** ;
6. **Améliorer** l'image de la Région wallonne, en l'associant à l'image positive liée au vélo.

## **A.2. Modalités de l'appel à projet des « Commune pilotes Wallonie Cyclable »**

L'intérêt d'un appel à projet « Communes pilotes » est de concentrer les moyens disponibles sur des communes volontaristes en matière de développement du vélo utilitaire, afin de pouvoir générer rapidement un impact significatif.

Une période de 2 ans permet d'une part d'augmenter les moyens budgétaires de l'appel à projet et donc le nombre de communes pilotes et, d'autre part, de rendre possible une concomitance du soutien de la Région pour la mobilité active envers les communes avec la prochaine programmation du PIC de 2022-2024.

Des catégories de communes ont été fixées en fonction du nombre d'habitants. Pour chacune des catégories, un montant est déterminé :

<b>Nombre d'habitants (1<sup>er</sup> janvier 2020)</b>	<b>Nombre de communes</b>	<b>Montant par commune</b>	<b>Dénomination</b>
+ de 80.000 hab.	5	1 700 000 €	Groupe A
Entre 30.000 et 79.999 hab.	13	1 200 000 €	Groupe B
Entre 20.000 et 29.999 hab.	21	750 000 €	Groupe C
Entre 15.000 et 19.999 hab.	25	500 000 €	Groupe D
Entre 6.500 et 14.999 hab.	99	300 000 €	Groupe E
Moins de 6.500 hab.	99	150.000 €	Groupe F

De cette manière, avant de s'engager dans cet appel à projet, les communes ont été informées du montant auquel elles pouvaient s'attendre. Avec une estimation de ce montant, la commune pouvait aussi estimer la charge de travail, les coûts (part communale...)...

Comme l'objectif est de soutenir de manière forte le développement des infrastructures cyclables dans les communes de Wallonie, le taux d'intervention de la Région wallonne s'élèvera à 80% des travaux subsidiables. Le financement complémentaire étant apporté par la commune.

### **Critères**

Le choix des communes doit se faire selon des critères qui permettent de remplir les objectifs du Gouvernement Wallon tels qu'annoncés dans la Déclaration de Politique Générale.

	<b>Critères</b>
1	La commune dispose d'un Plan communal de Mobilité (PCM) en cours de réalisation ou réalisé ou actualisé au plus tard en 2010 ou a fait la demande, auprès du SPW, pour réaliser ou actualiser un PCM.
2	La commune dispose d'un/une Conseiller(ère) en Mobilité ou d'une personne qui le deviendra en participant à la formation organisée par le SPW M-I.
3	La population sur le territoire communal au 1 <sup>er</sup> janvier 2020 (source: Statbel)
4	La commune dispose sur son territoire d'un point d'arrêt non gardé (PANG), d'une gare ferroviaire et/ou d'un arrêt TEC du réseau structurant (bus express, tram, métro léger)
5	<p>Stratégie de la commune à développer le vélo quotidien, pour en faire progressivement un mode majeur.</p> <p>Réseau cyclable :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaboration d'un réseau structurant pour le vélo quotidien</li> <li>• Priorisation des itinéraires vers les pôles générant le plus de flux</li> <li>• Cheminements directs et continus</li> <li>• Chainons manquants (y compris avec le RAVeL et les aménagements sur les voiries régionales)</li> <li>• Liaison(s) intercommunale(s) structurante(s) vers pôles et points d'intérêts</li> </ul> <p>Aménagements cyclables :</p> <p>Adéquation des aménagements</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Infrastructures séparées</li> <li>○ Trafic modéré et limitation de vitesse réduite <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Amélioration du confort</li> </ul> </li> </ul> <p>Stationnement vélo</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ A proximité des pôles</li> <li>○ Dans les zones résidentielles : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stationnement dans l'espace public dans quartiers denses</li> <li>▪ Règles urbanistiques pour stationnement vélo dans les immeubles</li> </ul> </li> </ul> <p>Services vélo - sensibilisation</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Organisation du brevet du cycliste dans les écoles de la commune</li> </ul> <p>Autres services en faveur des cyclistes</p> <p>Lutte contre le vol de vélos</p> <p>Ressources humaines</p> <p>Stratégie pour s'assurer de la réalisation des aménagements et de l'utilisation complète de la subvention</p> <p>Budget</p> <p>Autres sources de financements, d'actions et d'aménagements en faveur de la mobilité active</p>
6	<p>Stratégie de la commune en lien avec la vision FAST 2030 (hors vélo)</p> <p>Stratégie :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en faveur : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ de la marche</li> <li>○ du transport en commun</li> <li>○ du covoiturage</li> <li>○ du carsharing</li> </ul> </li> <li>- réduisant l'attractivité des déplacements en voiture</li> </ul>

--	--

L'ensemble des modalités de l'appel à projet tels que les dépenses éligibles, les types d'aménagements subventionnés et la part subsidiable, ainsi que les modalités de candidature et les obligations liées à la sélection de la commune sont détaillés dans une circulaire.

Les dossiers de candidatures devaient être transmis à l'administration régionale (SPW MI - Direction de la Planification de la Mobilité) pour le 31 décembre 2020.

### **A.3. Analyse des candidatures**

A la suite de l'appel à candidatures lancé en septembre 2020 aux 262 villes et communes de Wallonie, 173 candidatures ont été transmises au SPW Mobilité et Infrastructures, dont 171 dossiers considérés comme recevables.

L'administration a procédé au mois de janvier dernier à l'analyse des dossiers selon les critères définis dans la circulaire relative à cet appel à projets, et leur a attribué un certain nombre de points sur un maximum de 60. Elle a ensuite présenté au comité de sélection, composé, en plus du SPW MI, du cabinet du Ministre Henry, du cabinet de la Ministre De Bue et du cabinet du Ministre Collignon, un classement général. Elle a également proposé une sélection composée des 64 communes ayant obtenu le plus de points et représentant un subside virtuel total de 43.750.000 euros.

### **A.4. Proposition du comité de sélection**

Le comité de sélection, s'est réuni le 16 février en vision conférence et s'est prononcé sur la proposition suivante : sélectionner toutes les candidatures recevables ayant obtenu au moins la moitié des points possibles, soit un résultat de 30 points ou plus. Cela représente un total de 114 communes et un subside global de 60.6 00.000 euros, c'est-à-dire 20.6 00.000 euros de plus que le budget initialement prévu pour cet appel à projet.

Toutefois, le comité de sélection a estimé que le fait d'attribuer un nombre inférieur de points à un PANG (Point d'Arrêt Non Gardé) par rapport au nombre de points accordé à une gare avec des guichets, n'était pas fondé et souhaité y rendre le Gouvernement attentif.

Il est dès lors proposé au Gouvernement la modification de ce critère. Celle-ci amène à l'intégration dans la sélection des communes de Le Roeulx et de Neufchâteau. La sélection comporte de ce fait 116 communes pour un budget global de 61.200.000 euros.

## **B. REFERENCES LEGALES**

Vu le décret du 19 décembre 2019 contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2020.

Vu le protocole de Kyoto entré en vigueur le 16 février 2005 et visant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ;

Vu la décision n°406/2009/CE du 23 avril 2009 du Parlement européen et du Conseil relative à l'effort à fournir par les Etats membres pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre afin de respecter les engagements de la Communauté de réduire de 20% ses émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2020 et par rapport aux niveaux de 1990 ;

Vu la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs ;

Vu le décret du 1er avril 2004 relatif au contrôle des communications gouvernementales, et les règles arrêtées par la Commission de contrôle que le décret a instituée ;

Vu le décret du 15 décembre 2011 portant organisation du budget, de la comptabilité et du rapportage des unités d'administration publique wallonnes, notamment les articles 57 à 62 ;

Vu le décret programme du 17 juillet 2018 portant des mesures diverses en matière d'emploi, de formation, d'économie, d'industrie, de recherche, d'innovation, de numérique, d'environnement, de transition écologique, d'aménagement du territoire, de travaux publics, de mobilité et de transports, d'énergie, de climat, de politique aéroportuaire, de tourisme, d'agriculture, de nature, de forêt, des pouvoirs locaux et de logement ;

## **C. IMPACT BUDGETAIRE**

### **C.1. Moyens octroyés aux communes bénéficiaires**

Les montants en engagement en 2021 sont prévus dans les budgets existants, au sein de la « Provision résilience, relance et redéploiement ».

Article budgétaire	Crédits	2021	2022	2023
Plan de Relance, Résilience et Transition - Provision Résilience, Relance et Redéploiement	CE	21.200		
	CL	21.200		
TOTAL	CE	21.200		
	CL	21.200		

L'ensemble des crédits d'engagements et de liquidations seront transférés sur l'A.B. 61.01.02 (SUBVENTION AU CRAC POUR LE FINANCEMENT DU PLAN WALLONIE CYCLABLE WACY) de la DO 14.02 avant d'être transférés au CRAC suivant le mécanisme du droit de tirage pilote de 2010-2012.

L'avantage du CRAC permettra une optimisation budgétaire des crédits de 2021, d'éviter la difficulté de prévision des liquidations annuelles par le SPW et de récupérer pour un nouvel appel à projet les sommes éventuellement non consommées par les communes.

L'impact SEC dépend des versements effectués par le CRAC au profit des communes. Les estimations des liquidations sont les suivantes :

	2021	2022	2023	2024
Impact SEC	3.000	7.500	7.500	2.332

#### **D. AVIS DE L'INSPECTION DES FINANCES**

Avis sollicité et rendu le 4 mars 2021 par l'Inspection des finances.

L'avis est défavorable en ce qui concerne (1) les propositions de report de certains délais de rigueur, (2) d'octroi d'une subvention complémentaire aux communes pour les frais d'expertise (3) ou d'éligibilité d'un nouveau type de dépenses.

Concernant les engagements, l'I.F. recommande de procéder plutôt à l'engagement d'agents contractuels à durée déterminée pour besoins exceptionnels et temporaires (BET).

(1)

Concernant les prolongations de délai, elles sont toutes retirées de la présente note.

(2)

Concernant les montants supplémentaires pour l'accompagnement des communes, il est souligné l'intérêt d'un accompagnement en amont du dépôt des projets pour rendre les projets les plus robustes possibles en amont. Il est convenu que cela pourrait prêter néanmoins plus à une discrimination envers d'autres communes qui n'auraient pas candidaté. Cette proposition d'aide est donc retirée.

(3)

Concernant l'éligibilité d'un nouveau type de dépenses, l'Inspection des Finances fait référence à la Chaussée à voie centrale banalisée. Nous observons que les dossiers de candidature ne devaient pas proposer les aménagements dans leurs dossiers ; de ce point de vue, il n'y a donc pas de discrimination possible par rapport à d'autres communes. Toutefois, tenant compte de l'avis de l'IF, les conditions reprises dans la circulaire ne sont pas modifiées.

(4)

Concernant les engagements d'agents contractuels, cet élément a été retiré de la présente note.

#### **E. AVIS DE LA CELLULE D'INFORMATIONS FINANCIERES**

Sans objet.

## **F. ACCORD DU MINISTRE DU BUDGET**

L'accord du Ministre du Budget est donné en séance, conformément à l'article 39, § 3, alinéa 2, de l'arrêté du 8 juin 2017 portant organisation des contrôle et audit internes, budgétaires et comptables ainsi que du contrôle administratif et budgétaire des Services du Gouvernement wallon, des services administratifs à comptabilité autonome, des entreprises régionales, des organismes et du Service du Médiateur en Région wallonne.

## **G. AVIS DU MINISTRE DE LA FONCTION PUBLIQUE**

Sans objet

## **H. OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (ODD)**

L'auteur de la note devra cocher la/les cas(es) des objectifs rencontrés.

<b>N°</b>	<b>Objectifs de développement durable</b>	
1	Éliminer la pauvreté sous toutes ses formes et partout dans le monde	
2	Éliminer la faim, assurer la sécurité alimentaire, améliorer la nutrition et promouvoir l'agriculture durable	
3	Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge	
4	Assurer l'accès de tous à une éducation de qualité, sur un pied d'égalité, et promouvoir les possibilités d'apprentissage tout au long de la vie	
5	Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles	
6	Garantir l'accès de tous à l'eau et à l'assainissement et assurer une gestion durable des ressources en eau	
7	Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes à un coût abordable	
8	Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous	
9	Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation	X
10	Réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre	
11	Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables	
12	Établir des modes de consommation et de production durables	
13	Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions	X
14	Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable	
15	Préserver et restaurer les écosystèmes terrestres, en veillant à les exploiter de façon durable, gérer durablement les forêts, lutter contre la désertification, enrayer et inverser le processus de dégradation des terres et mettre fin à l'appauvrissement de la biodiversité	

16	Promouvoir l'avènement de sociétés pacifiques et ouvertes à tous aux fins du développement durable, assurer l'accès de tous à la justice et mettre en place, à tous les niveaux, des institutions efficaces, responsables et ouvertes à tous	
17	Renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser	
Aucun ODD rencontré		

#### **I. RAPPORT GENRE**

Sans objet.

#### **J. INCIDENCE FONCTION PUBLIQUE**

Le besoin en ressources humaines sera examiné ultérieurement.

#### **K. INCIDENCE EMPLOI**

Cette mesure permettra de participer à la relance économique pour les entreprises de travaux routiers fortement impactées par la crise sanitaire de 2020. En favorisant une utilisation rapide de ces moyens au niveau local, cela devrait permettre aux acteurs locaux actifs dans ces domaines (auteurs de projets en matière d'aménagements de l'espace public et entreprises de travaux routiers) de bénéficier indirectement de cette mesure.

#### **L. AVIS LEGISA**

Sans objet.

#### **M. MESURES A CARACTERE REGLEMENTAIRE**

Sans objet.

#### **N. ANALYSE D'IMPACT RELATIVE À LA COHÉRENCE DES POLITIQUES EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT.**

Sans objet.

#### **O. PROPOSITION DE DECISION**

L'accord du Ministre du Budget est donné en séance, conformément à l'article 39, § 3, alinéa 2, de l'arrêté du 8 juin 2017 portant organisation des contrôle et audit internes, budgétaires et comptables ainsi que du contrôle administratif et budgétaire des Services du Gouvernement wallon, des services administratifs à comptabilité autonome, des entreprises régionales, des organismes et du Service du Médiateur en Région wallonne.

1. Le Gouvernement décide :
  - De marquer son accord sur la sélection, en tant que Communes Pilotes Wallonie cyclable, des 116 communes reprises dans la liste approuvée par le Comité de sélection et jointe à la présente note ; cette sélection ayant été effectuée en considérant une même valeur de points pour le critère « PANG » que le critère « Gare ».
  - De marquer son accord sur l'augmentation, à hauteur de 21.200.000 €, de la subvention aux communes pilotes, pour la porter à un total de 61.200.000 €.
  
2. Il charge le Ministre de la Mobilité de l'exécution de la présente décision.

Le Vice-Président et  
Ministre du Climat, de l'Energie et de la Mobilité

Philippe HENRY