

AVIS

Mob.24.03.AV

Avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon portant exécution
- des articles 31/2 à 31/7 du décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité tel que modifié par le décret du 24 novembre 2022 relatif à la politique cyclable, et
- du décret du 4 avril 2019 visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes

Avis adopté le 26/04/2024

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 : 25/03/2024

Délai de remise d’avis : 35 jours

Préparation de l’avis : Le Pôle a entendu le 2/04 M. Joachim Romain, collaborateur au Cabinet du Ministre, pour une présentation du dossier.

Brève description du dossier :

Le présent avant-projet d’arrêté du Gouvernement wallon porte exécution :

1. du décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l’accessibilité tel que modifié par le décret du 24 novembre 2022 relatif à la politique cyclable, pour ses chapitres sur le Plan d’actions « Wallonie cyclable » (Art. 31/2) et sur « Le réseau cyclable structurant wallon » (Art. 31/3 à 31/7), au travers de dispositions portant sur :
 - la concertation des acteurs institutionnels et associatifs ;
 - la création d’un « Observatoire des modes actifs » ;
 - les critères d’aménagement du réseau cyclable structurant (infrastructures empruntées, prescriptions techniques, identité visuelle) ;
 - ses modalités de financement et d’entretien (possibilité d’octroi de subventions aux communes pour les liaisons supra-locales fonctionnelles et financement régional des cyclostrades), avec en annexe 2 un modèle de convention entre la Région et les pouvoirs locaux ;
 - ses modalités de convention de délégation par les gestionnaires d’un domaine ou d’une voirie à une personne morale de droit public, afin de mener des études, d’attribuer un marché de services ou de travaux ou d’investir sur ce domaine ou cette voirie ;
2. du décret du 4 avril 2019 visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes, en précisant les modalités de concertation des communes et des représentants des modes actifs dans un arrêté ministériel (avant-projet joint à la demande d’avis).

1. Commentaires généraux

Le Pôle accueille favorablement l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon (AGW) qui lui est soumis pour avis, ainsi que l'avant-projet d'arrêté ministériel déterminant les modalités de concertation des représentants des modes actifs et des communes qui l'accompagne. Ces projets de texte vont dans la bonne direction et sont importants pour opérationnaliser le décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité durable et à l'accessibilité 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 Pôle relève à cet égard différents points positifs :

- Il salue la **création d'un Observatoire des modes actifs** englobant piétons et cyclistes, qui permettra d'apporter des données sur l'usage des modes actifs et des informations sur le comportement des usagers, et de mettre en avant leurs besoins. Contrairement aux deux autres Régions du pays, la Wallonie ne dispose en effet à l'heure actuelle d'aucun suivi consistant des aménagements piétons et cyclables, ni de leurs usages et de leurs usagers. Un tel outil est indispensable pour pouvoir juger de l'efficacité des politiques menées en la matière à l'échelle régionale et communale, en mesurer les progrès et la renforcer si elle s'avère insuffisante. Il l'est aussi pour évaluer la trajectoire au regard des objectifs de la Vision FAST 2030, visant pour rappel 5% de part modale en km parcourus pour le vélo et autant pour la marche à l'horizon 2030.
- Il se réjouit de voir acté dans les avant-projets de texte le **dialogue avec les représentants des usagers** tout au long de la gestion des projets. L'avant-projet d'arrêté ministériel offre une avancée significative par rapport aux pratiques actuelles de l'administration, qui organise des consultations partielles dépendantes des interlocuteurs. Le dialogue avec l'ensemble des représentants des usagers, en ce compris les piétons, est en outre primordial pour assurer une cohabitation optimale entre les différents types d'usagers.
- Il apprécie la souplesse offerte pour la **délégation de la planification et de l'exécution d'un projet de liaison cyclable structurante** entre autorités publiques (via la convention reprise en annexe 3 de l'avant-projet d'AGW), qui devrait limiter les renvois de responsabilité fréquents entre les communes et la Région aboutissant généralement à une paralysie des dossiers.

Le Pôle a toutefois de sérieux points d'attention à formuler à l'égard de la proposition.

Concernant la rigueur juridique de l'avant-projet d'AGW

Le Pôle note avant tout une série d'imprécisions et d'incohérences légistiques dans l'avant-projet d'AGW, pointées également par l'Inspection des Finances, et relève notamment celle concernant les articles 31/2 à 31/7 qui figurent dans le décret du 01 avril 2004 et non dans le décret du 24 novembre 2022. L'intitulé même de l'avant-projet d'AGW soumis au Pôle est à revoir en se calquant sur celui repris en tête de cet avis. Le Pôle demande que le texte fasse impérativement l'objet d'une relecture attentive de manière à corriger les erreurs de cet ordre.

Concernant le financement des aménagements du réseau structurant

La Note au Gouvernement wallon stipule que l'avant-projet d'AGW prévoit la possibilité d'attribuer des subventions additionnelles au droit de tirage PIMACI, ce dont le Pôle se réjouit. Cependant, l'article 7 ne précise pas de manière claire que ces subventions s'ajoutent au droit de tirage PIMACI (prévu à l'article 31/9 du décret du 1^{er} avril 2004), lequel n'est par ailleurs pas assuré d'être reconduit à chaque programmation. L'AGW doit dès lors clairement spécifier qu'en l'absence de budget dévolu au financement du PIMACI, ces moyens financiers complémentaires peuvent servir à financer la politique cyclable auprès des communes wallonnes.

L'octroi de ces subventions supplémentaires est conditionné à l'utilisation de l'enveloppe PIMACI par la commune. Or l'AGW du 23 novembre 2023 portant des mesures transitoires pour la programmation 2022-2024 du PIMACI impose une répartition de l'enveloppe entre les aménagements vélo, piétons et pour l'intermodalité. Puisque ces subventions concernent le vélo, la condition imposée devrait porter uniquement sur l'utilisation de la partie de l'enveloppe dédiée au vélo.

Par ailleurs, l'autonomie communale en matière de choix des projets PIMACI doit être assurée. Le droit de tirage PIMACI doit ainsi pouvoir être utilisé, selon les priorités communales et la réalité territoriale, tant pour des aménagements du réseau cyclable structurant que pour des aménagements de liaisons cyclables de desserte locale, qui complètent le réseau cyclable structurant.

Concernant l'entretien des aménagements du réseau structurant

Pour le Pôle, l'entretien des aménagements cyclables doit être assuré selon le principe annoncé dans le cadre de l'élaboration du réseau cyclable structurant : la Région prend à sa charge la création et l'entretien des cyclostrades, sauf exceptions, et le gestionnaire de voirie finance et entretient le réseau fonctionnel supra-local.

En son article 9, §1^{er}, 2°, l'avant-projet d'AGW semble s'aligner sur ce principe, mais le même article dans son §2 renvoie à la convention reprise en annexe 2 réglant les relations entre la Région et les personnes morales de droit public propriétaires, le cas échéant, du domaine concerné pour préciser les modalités de financement de l'entretien des cyclostrades.

Le Pôle peut comprendre qu'il s'agit d'offrir par le biais de cette convention une certaine souplesse dans l'organisation entre pouvoirs publics de l'entretien des aménagements (à l'instar de celle prévue pour la maîtrise d'ouvrage), mais cette faculté ouvre potentiellement la porte à un transfert de charge direct vers les communes, ce à quoi le Pôle ne peut souscrire hormis dans certaines circonstances particulières.

Concernant le dialogue avec les représentants des usagers

Le Pôle tient à ce que le dialogue se tienne le plus en amont possible des projets afin d'en maximiser l'impact. Or le Pôle déplore le fait qu'à ce stade, l'article 11, alinéa 2 de l'avant-projet d'AGW prévoit que seules les communes sont invitées d'office à participer aux réunions des comités de projets, et que les usagers cyclistes peuvent l'être. La qualité des projets dépend pourtant également de l'expertise de terrain des usagers actifs au quotidien. Une ouverture aux associations représentatives des usagers devrait au moins être systématisée pour les réunions d'avant-projets, quitte à ce qu'elles n'exploitent pas nécessairement cette opportunité faute de représentants locaux et de ressources humaines dans la plupart des cas.

Le Pôle préconise également d'intégrer le Manager modes actifs dans le processus de consultation afin de bénéficier d'une vision plus globale et complémentaire à celle du Manager des réseaux cyclables, seul cité aux articles 3 et 5 de l'avant-projet d'arrêté ministériel.

Concernant l'accessibilité des usagers vulnérables

Le Pôle attire l'attention sur l'importance de bien prendre en compte les personnes en situation de handicap, qui sont de plus en plus nombreuses à circuler sur les pistes cyclables avec des vélos adaptés. La volonté affirmée dans l'article 5 de l'avant-projet d'AGW de respecter au mieux les exigences les plus hautes recommandées par l'administration pour les aménagements du réseau

cyclable structurant devrait bénéficier aux usagers vulnérables, mais le Pôle tient à ce que cette dimension soit davantage marquée.

- La procédure de consultation organisée par l'article 11 de l'avant-projet d'AGW doit également intégrer le volet de l'accessibilité en incluant les associations d'usagers en situation de handicap.
- La « commission modes actifs » pourrait être élargie à des représentants d'usagers en situation de handicap ou, à défaut, comprendre des participants sensibilisés et attentifs à cette dimension tant pour les déplacements piétons que cyclables.
- Les (ré)aménagements sur les voiries, pistes cyclables et Ravels doivent veiller à garantir l'accessibilité des usagers (notamment en conservant une largeur suffisante entre potelets et en évitant de remplacer ces derniers par des blocs en béton réduisant la largeur de passage).
- Une attention particulière (via un contrôle spécifique lors de la réception des travaux) doit être réservée quant à la qualité d'exécution des aménagements, et en particulier en ce qui concerne la qualité des revêtements, des abaissements de trottoirs et du placement de la signalétique podotactile.

De manière générale, une meilleure prise en compte de l'accessibilité des personnes en situation de handicap bénéficie également à l'ensemble des usagers en leur offrant davantage de confort et de sécurité.

Concernant l'intégration des piétons

Le Pôle relève que les projets de texte restent centrés sur les aménagements cyclables même si les piétons sont mentionnés notamment au niveau de la procédure de consultation et de la nécessité d'assurer une bonne cohabitation entre les usagers. Le Pôle demande qu'un arrêté similaire soit rapidement rédigé pour ce qui concerne les aménagements et le réseau pour piétons définis dans le Plan piéton wallon, en étant également attentif à la question de l'accessibilité.

2. Commentaires par article

Le Pôle a d'autres commentaires spécifiques se rapportant à des articles de l'avant-projet d'arrêté du Gouvernement wallon et de l'avant-projet d'arrêté ministériel déterminant les modalités de concertation des communes et des représentants des modes actifs.

Remarques particulières sur l'avant-projet d'AGW

Art. 3

Il y a lieu d'apporter de nécessaires précisions quant à l'« Observatoire des modes actifs » : forme juridique, composition, s'il s'agit d'une concession de service public, ...

Art. 4

- Dans le cas de cyclostrades qui empruntent des itinéraires piétons, il faut préciser que des aménagements séparés entre piétons et vélos doivent être prévus pour éviter les conflits d'usage.
- Le point e) est rédigé de manière trop floue et pourrait constituer une source d'insécurité juridique. Il doit être revu pour clarifier ses modalités d'application, notamment en définissant concrètement ce qu'on entend par « conditions satisfaisantes de sécurité ».

Art. 10

Le Pôle relève que les informations que la Sécurithèque publie sont fournies à titre informatif, et ne juge pas judicieux d'y faire référence dans un arrêté, qui plus est sans l'avoir définie au préalable. Il se demande s'il ne serait pas juridiquement plus robuste de mentionner que l'administration (en l'occurrence la Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries) émet des recommandations relatives aux aménagements cyclables de qualité qu'elle publie sur son site Internet et qu'il convient de s'y conformer dans la mesure du possible (sans plus faire mention des fiches de la Sécurithèque).

Remarques particulières sur l'avant-projet d'arrêté ministériel

Art. 1^{er}

Il y a lieu de faire référence aux réseaux piétons dans la définition de la Direction territoriale des routes.

Art. 4

- En vertu des arguments développés dans les commentaires généraux, il faut prévoir une soumission d'office des avant-projets aux représentants des usagers, et non à leur demande, afin de leur permettre d'intervenir le plus en amont possible.
 - L'alinéa 1 doit préciser que les chefs de projets doivent s'enquérir également du respect des critères d'accessibilité universelle dans les projets dont ils ont la charge.
 - Le Pôle saisit en outre l'opportunité offerte par cette demande d'avis pour signaler que l'AGW du 16 décembre 2020 relatif à la signalisation des chantiers (mentionné à l'alinéa 3) est lacunaire concernant la sécurité des personnes en situation de handicap aux abords des chantiers.
-