

vélo. Mais voilà, les parents n'osent pas – moins qu'avant en tout cas – envoyer leurs gamins sur les routes.

Le taux d'intervention de la Région wallonne s'élèvera à 80 % des travaux subsidiés, le financement complémentaire étant apporté par la ville ou par la commune.

Il me revient que les subsides seront libérés l'année prochaine, sous forme de droit de tirage. En outre, les subsides ne pourront financer – et c'est important – que les travaux d'infrastructure sur le domaine communal. Les voiries dépendant du SPW n'entrent donc pas en ligne de compte, en tout cas pas ici.

Monsieur le Ministre, l'appel à projets a-t-il été lancé comme prévu ? Avez-vous déjà reçu des premiers dossiers de candidature ?

Êtes-vous en mesure de nous donner plus de détails concernant ce comité de sélection qui va apprécier le respect des critères et qui va juger des projets ? Qui va composer ce comité ? Pouvez-vous nous en dire plus sur ce droit de tirage et la manière dont les subsides seront versés aux communes ?

Enfin, on va réserver les subsides aux voiries communales. Ne va-t-il pas entraîner des difficultés dans le montage de certains projets ? Parce que généralement une voirie est communale, ensuite elle peut devenir régionale pour aller d'un point A à un point B. Cela peut complexifier les choses, mais peut-être ai-je une vision très restrictive et que vous avez, justement, au sein du Gouvernement, réfléchi à ces projets qui peuvent englober plusieurs types de voiries communales et ensuite régionales.

Je suis impatient d'entendre vos réponses.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, nous avons tous constaté, ces dernières années, et de manière plus singulière depuis la crise sanitaire, une forte augmentation de l'usage du vélo, et ce, quel que soit le motif de déplacement. C'est une bonne chose.

L'appel à projets « Communes pilotes Wallonie cyclable » vient d'être approuvé par le Gouvernement le 3 septembre pour un montant de 40 millions d'euros pour les deux prochaines années, puisqu'il y aura un autre appel dans la suite de la législature. Cela a été communiqué directement.

Les informations complètes relatives à cet appel à projets – circulaires, modalités, formulaires de candidature, et cetera – ont été mises en ligne dès le 8 septembre sur le site officiel mobilité.wallonie.be.

**QUESTION ORALE DE M. MAROY À M. HENRY,
MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE
LA MOBILITÉ, SUR « L'APPEL À PROJETS
« COMMUNES PILOTES WALLONIE
CYCLABLE » »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'appel à projets « Communes pilotes Wallonie cyclable » ».

La parole est à M. Maroy pour poser sa question.

M. Maroy (MR). - Monsieur le Ministre, vous voyez que j'ai de la suite dans les idées, parce qu'il ne suffit pas de s'insurger quand on ferme des routes, il faut aussi défendre et soutenir le ministre et le Gouvernement lorsqu'ils prennent des mesures intelligentes, lorsqu'ils lancent des projets intelligents. Qu'est-ce ce projet ? C'est le fait que le Gouvernement ait approuvé, il y a deux semaines, le lancement d'un appel à projets « Communes pilotes Wallonie cyclable », avec un budget de 40 millions d'euros sur une période de deux ans. L'objectif est de motiver les communes dans l'approche cyclable.

Très concrètement, la Wallonie va soutenir les communes qui sont volontaires, qui présentent un haut potentiel de développement et qui sont désireuses de créer, sur leur territoire, les conditions propices à la pratique du vélo au quotidien.

Des critères précis devront être respectés, qui sont appréciés par un comité de sélection, notamment les liaisons avec les pôles d'activité ou les zones d'habitat, l'intermodalité avec les transports en commun, et cetera.

Les communes ont jusqu'au 31 décembre pour déposer leur dossier de candidature.

Je vous avoue, Monsieur le Ministre, que dans ma sous-région, l'est du Brabant wallon où les transports en commun sont très défaillants, on est fort intéressés par ces appels à projets, ne fût-ce que parce que tous les écoliers, par exemple, pourraient se rendre à l'école en

Nous n'avons encore reçu aucune candidature puisque l'échéance est le 31 décembre. Nous avons justement voulu laisser aux communes le temps d'élaborer un dossier convenable de candidature plutôt que de les presser à rentrer à la va-vite un dossier. Ils peuvent évidemment le rentrer plus tôt que le 31 décembre.

Les communes doivent déposer une candidature qui consiste en une description de leur motivation et de leur vision stratégique en matière de mobilité cyclable et de mobilité durable dans le cadre de la vision FAST.

Les axes à aménager qui seront proposés doivent s'inscrire dans une vision de mobilité au quotidien en maximisant le potentiel de transfert modal existant sur notre territoire de la commune. On vise l'efficacité des déplacements quotidiens.

Les communes seront sélectionnées dans le courant du mois de janvier et le comité de sélection sera composé de la Direction de la planification de l'administration, de la Direction des déplacements doux et de la sécurité des aménagements de voiries, de la Direction des espaces publics subsidiés et des représentants des ministres Dermagne, De Bue et de moi-même.

La grille d'analyse sur laquelle se basera le comité se trouve dans la circulaire disponible sur le site du SPW. C'est ce qui permettra la sélection, mais les projets peuvent être évolutifs, car on n'a pas non plus voulu cadenasser les projets au démarrage, parce que, parfois, ils peuvent évoluer en cours de développement.

Dans le courant du premier semestre 2021, les villes et les communes sélectionnées présenteront l'ensemble des projets, dans les grandes lignes en tout cas, accompagnés du plan d'investissement qu'elles envisagent de réaliser au comité d'accompagnement. Celui-ci est composé de représentants de l'administration et du GRACQ. Après examen, il validera ou non les projets et le plan d'investissement. Le SPW Mobilité et Infrastructures organisera des réunions de suivi pour chaque projet.

Les villes et les communes lauréates enverront ensuite leur dossier-projet finalisé et prêt pour le lancement du marché pour le 30 juin 2022 : délibération du conseil communal, cahier spécial des charges, et cetera.

Les subsides porteront sur des projets d'infrastructures réalisés sur le domaine communal ou sur un domaine pour lequel la commune dispose d'un droit. L'objectif est de permettre aux communes d'atteindre leurs différents points d'intérêt : les écoles, centres de loisirs, centres-villes et villages, gares TEC et SNCB, parc d'activité économique, et cetera, en privilégiant les premiers et derniers kilomètres, puisque c'est souvent la difficulté.

Il sera possible ponctuellement de déroger à ce principe pour de petites liaisons ou des traversées de routes régionales. Toutefois, d'autres enveloppes budgétaires sont prévues pour financer des projets cyclables sur le réseau régional, qui, bien sûr, peuvent être complémentaires aux projets communaux et présentés comme tels.

Le plan Mobilité-Infrastructures pour tous 2020-2026 prévoit ainsi au total un budget additionnel de 250 millions d'euros uniquement pour la mobilité douce. Ces moyens pourront potentiellement permettre aux communes Wallonie cyclable d'assurer la continuité des itinéraires cyclables.

Concernant les modalités des subsides, le système choisi permet aux pouvoirs locaux de connaître à l'avance le montant financier auquel ils peuvent prétendre pour réaliser leurs investissements. Ce subside est accordé pour une période déterminée aux communes sélectionnées. La commune peut y puiser pour réaliser différents types d'investissements et le montant maximum de la dotation est calculé sur base de critères préétablis : dans le cas présent, le nombre d'habitants au 1er janvier 2020.

Les types d'investissements entrant en ligne de compte sont repris dans la circulaire également. Ce système permet aux bénéficiaires d'avoir une réelle prévisibilité des recettes et de permettre, de ce fait, une meilleure planification de ces investissements.

La libération de paiement d'une première tranche de subsides – 50 % du subside, calculé à l'attribution, pour le dossier concerné – se fera dès que le bénéficiaire aura introduit des états d'avancement qui justifient la réalisation d'au moins 30 % du montant total du marché. Le solde du subside pour le projet concerné est libéré après l'introduction du décompte final et des travaux et de toutes les pièces qui apportent la garantie de réalisation.

Enfin, pour davantage encore de détails, je vous invite à consulter la circulaire disponible sur le site du SPW.

Je mise beaucoup sur tous ces projets des communes. Je pense c'est un très gros investissement de la part de la Région, mais, bien entendu, qui se complétera par les investissements régionaux par ailleurs et en cherchant la plus grande cohérence possible.

M. le Président. - La parole est à M. Maroy.

M. Maroy (MR). - Comme je l'ai dit, c'est un projet intelligent, que l'on applaudit des deux mains. Le covid aura au moins eu ceci de positif, il aura poussé de nombreux citoyens à se mettre à la marche, à se mettre au vélo. Je suis entouré de copains qui se sont mis au vélo électrique. On a l'air un peu « bête » quand on n'en a pas. Il faudra donc s'y mettre.

En tout cas, cela offre des perspectives, car c'est vrai que l'on n'a pas toujours envie d'arriver au travail avec la chemise mouillée, mais grâce au vélo électrique, on a une assistance. Je pense donc qu'il y a un *momentum* et le Gouvernement en profite très judicieusement.

Juste un point d'attention, mais vous avez conclu en disant cela : il faudra bien articuler les différents projets. Celui-ci s'adresse aux communes, et vous avez bien formulé tout l'intérêt, les premiers et derniers kilomètres, mais il faut faire en sorte que cela s'articule avec le projet régional.

Quand j'imagine ce dont on aurait besoin dans ma commune, ce sont des projets qui nous mènent vers d'autres communes parce que la première gare est en Flandre, à Tirlemont ou à Landen, et les écoles sont à Jodoigne. Il y a un centre sportif, et cetera, mais ce dont on a le plus besoin, c'est qu'un projet s'intègre dans un projet plus vaste qui concerne plusieurs communes.

Il va falloir essayer de piloter tout cela pour faire en sorte que ces différentes briques s'imbriquent bien – c'est le cas de le dire – de manière à ce que ce soit cohérent, mais vous avez terminé en disant cela, donc je pense que vous y êtes attentif.

**QUESTION ORALE DE MME RYCKMANS À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR
« L'ÉVALUATION DU PROTOCOLE D'ACCORD
CONCERNANT LA GESTION DES ABORDS
BOISÉS DES ROUTES WALLONNES »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Ryckmans à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'évaluation du protocole d'accord concernant la gestion des abords boisés des routes wallonnes ».

La parole est à Mme Ryckmans pour poser sa question.

Mme Ryckmans (Ecolo). - Monsieur le Ministre, le 17 octobre 2018, il y a presque deux ans, le Parlement de Wallonie a voté une motion portant sur la mise à jour du protocole d'accord interdirection opérationnelle – cela concerne la DGO1, la DGO3 et la DGO4 – concernant la gestion des abords boisés des bermes centrales et latérales pour la période 2017-2020. C'était à la suite de nombreuses interpellations sur les abattages drastiques d'arbres. À la suite de cette motion, une circulaire ministérielle comprenant diverses annexes avait été publiée le 19 avril 2019.

Je souhaite revenir vers vous pour savoir où en est la mise en œuvre du protocole et comment est assuré le suivi de sa mise en œuvre adéquate. Je rappelle à mes collègues que le vote de cette motion avait amené

notamment à des auditions et à des avis assez circonstanciés des différentes directions.

Comment la mise en œuvre de ces opérations est-elle réalisée sur le terrain ? Y a-t-il des évaluations ? Si oui, que donnent-elles ?

La mise à jour de Qualiroutes a-t-elle bien été faite ?

Comment les communes, les propriétaires et les gestionnaires des parcelles sont-ils informés et associés à la gestion des bords de route ? Je pense notamment à Infrabel. Comment est assurée la cohérence avec les éventuels règlements communaux ?

J'ai entendu récemment qu'il y aurait une démarche en cours de la part de la Fédération des parcs naturels de Wallonie et de l'Union des villes et communes de Wallonie pour élaborer un règlement communal type sur les abattages des arbres. Quels seraient éventuellement les liens ou la cohérence ?

Un des enjeux prégnants dans la gestion de ces abords boisés est le risque pour la faune et pour la flore, en particulier les nidifications et les dates des opérations de taille qui sont, je le rappelle, suspendues du 1er avril au 31 juillet, sauf en cas de présence d'un arbre ou d'un arbuste présentant un risque avéré pour la sécurité des usagers.

Combien d'exceptions ont été demandées en Wallonie l'an dernier, et peut-être déjà cette année puisque nous sommes presque à la fin de l'année ? Quelle analyse en faites-vous ? Quelles conclusions en tirez-vous ?

Comment anticiper les enjeux climatiques futurs, notamment via le choix des essences, de manière à gérer de façon claire les abords boisés des routes et autoroutes, en évitant des entretiens coûteux, tout en assurant le rôle de couloirs verts qu'ils représentent ?

Quels sont les budgets prévus en la matière au plan Infrastructures ? Quelles sont les synergies mises en place entre ces moyens et ceux de la ministre de la Nature dans le cadre du projet de plantation des 4 000 kilomètres de haies et d'arbres ?

En bord de route, les abattages des arbres pour des raisons de sécurité ne sont pas toujours suivis de replantation. Quel est le suivi assuré sur ces obligations de replantation ? Qui a la responsabilité de vérifier que les replantations sont bien assurées et qui les assure ?

Les arbres en bord de route et en berme centrale jouent un rôle fondamental dans la mise en place de couloirs verts, mais ce sont aussi des couloirs contre le bruit et contre le vent. Ils agissent de manière efficace pour les liaisons entre les massifs isolés. La qualité et l'efficacité de ces liaisons vertes sont-elles évaluées ?

**QUESTION ORALE DE MME LAFFUT À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR
« L'APPEL À PROJETS COMMUNES PILOTES
WALLONIE CYCLABLE 2020 »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Laffut à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « l'appel à projets Communes pilotes Wallonie cyclable 2020 ».

La parole est à Mme Laffut pour poser sa question.

Mme Laffut (MR). - Monsieur le Ministre, en réponse à l'appel à projets Communes pilotes Wallonie cyclable 2020, de nombreuses communes se trouvent dans l'impossibilité de proposer une vision ambitieuse intégrant les trajets vers des lieux stratégiques, je pense aux gares, aux zonings industriels ou encore aux hôpitaux, car une partie de ces voiries nécessitant un aménagement est régionale.

Or, la circulaire est très claire : l'objectif de cet appel à projets est la mobilité cyclable de proximité via le financement du réseau local, capillaire. Les aménagements sur les voiries régionales sont donc en principe exclus, sauf cas spécifiques justifiés par la mise en œuvre du réseau local. On pense aux traversées de voiries régionales, aux aménagements d'un carrefour avec une voirie régionale également, mais aménager un tronçon de voirie régionale sur plusieurs centaines de mètres par exemple n'est pas possible.

Face à cette impossibilité, d'autant plus dommageable qu'il s'agit, par cet appel à projets, de développer l'usage quotidien et utilitaire du vélo, que comptez-vous faire ?

Envisagez-vous d'autoriser les communes à intégrer malgré tout ces axes régionaux vers des lieux stratégiques dans les projets soumis à l'éligibilité de ce projet ?

Ou bien ceux-ci feront-ils l'objet d'aménagements ultérieurs, indépendamment des objectifs communaux ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Madame la Députée, l'objectif de la subvention Communes pilotes Wallonie cyclable est de sélectionner des villes et communes volontaristes qui ont à cœur de développer sur leur territoire des conditions infrastructurelles à même de capter la demande cycliste croissante.

Cette demande s'est particulièrement exprimée ces derniers temps, notamment dans le cadre de la lutte contre la pandémie, qui a poussé de nombreux citoyens à repenser leur mobilité.

Comme vous le savez, il existe plusieurs programmes qui ont pour vocation de financer les infrastructures cyclables sur voiries régionales. Le plan Mobilité et infrastructures pour tous adopté en juillet dernier par le Gouvernement réserve ainsi une enveloppe de 250 millions d'euros uniquement pour des projets additionnels de mobilité douce.

Cette enveloppe prévoit également notamment 50 millions d'euros pour des infrastructures additionnelles de mobilité douce sur les routes régionales dont tous les projets ne sont pas encore géolocalisés. Certains choix pourront donc être faits en fonction des stratégies communales qui ressortiront de l'appel à projets comme Communes pilotes Wallonie cyclable.

Les projets sur voiries régionales seront hiérarchisés et planifiés en fonction de leur opportunité en matière de développement du vélo utilitaire puisque l'objectif de la Région est d'augmenter significativement la part modale du vélo.

Pour rappel, le Gouvernement s'est engagé à faire en sorte que cette part modale double d'ici 2024 et atteigne 5 % minimum en 2030, conformément à la vision FAST 2030.

Pour répondre précisément à votre question, il est donc nécessaire que les communes intègrent les voiries régionales dans leur vision stratégique. Cela permettra aux communes de faire remonter leurs besoins auprès des autorités régionales, ce qui aura pour effet une

meilleure coordination et une plus grande cohérence dans les projets cyclables régionaux et communaux.

N'oublions pas non plus que le décret du 4 avril 2019 visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie et à renforcer la sécurité des cyclistes prévoit que, lors des travaux de réalisation d'aménagement ou de réfection d'une voirie régionale, il doit être fait en sorte que la voirie concernée soit dotée d'aménagements cyclables de qualité. Vous l'aurez compris, les possibilités de développement des infrastructures cyclables sur voiries régionales sont nombreuses.

Par ailleurs, comme spécifié dans l'appel à projets, il est important de réfléchir en termes de premier et dernier kilomètre autour des points d'intérêt : les écoles, les gares, les centralités diverses, les équipements de loisir, et cetera.

Pour rappel, le réseau communal représente près de 90 % des voiries en Région wallonne. Pour cette raison, il a été décidé que le subsidie aux Communes pilotes Wallonie cyclable serait essentiellement affecté aux projets réalisés sur domaine communal. Dans un souci de bonne gouvernance, il serait de toute façon illogique qu'une subvention régionale allouée aux communes revienne à financer les infrastructures régionales.

Bien entendu, les personnes chargées du suivi du subsidie aux communes pilotes n'adopteront pas une position dogmatique et obtuse non plus.

De manière ponctuelle, une dérogation pourra être faite au principe de non-financement de projets sur le domaine régional, par exemple dans le cas de traversée de voiries régionales ou d'aménagement de carrefours avec des voiries régionales, pour autant que ces investissements se justifient dans le cadre de la réalisation d'un réseau cyclable local de qualité à même d'augmenter l'usage du vélo au quotidien, notamment pour se rendre au travail et à l'école.

Voilà pour votre question : des éléments concernant l'appel Wallonie cyclable lui-même, mais surtout une vision d'ensemble permettant que des éléments sur le réseau régional soient repris au départ des décisions régionales.

M. le Président. - La parole est à Mme Laffut.

Mme Laffut (MR). - J'entends bien que d'autres investissements sont faits par ailleurs pour toutes les voiries régionales. Cela n'empêche que, dans l'appel à projets Communes pilotes Wallonie cyclable, il n'est pas écrit textuellement que des dérogations sont possibles. Je me fais le relais aujourd'hui de pas mal de communes rurales qui sont volontaristes en matière de mobilité douce et qui ont vraiment le souhait de développer cette mobilité douce pour accéder à des gares.

Cependant, on a beaucoup de petites communes rurales qui, pour accéder à la gare, sont traversées par des tronçons de quelques centaines de mètres de voirie régionale. Cela veut dire que ces communes, même si elles ont une vision stratégique, ne peuvent pas, via cet appel à projets, rentrer un appel à projets de mobilité douce, parce qu'il y a ces voiries régionales.

Je ne sais pas comment on peut faire. Je reviendrai avec une question écrite par rapport à ces dérogations, pour essayer qu'il y ait une meilleure coordination, parce que c'est clair que si les voiries régionales peuvent se développer via d'autres subventions, elles peuvent les hiérarchiser, mais elles ne seront pas forcément au courant des enjeux et des objectifs des communes, puisqu'elles n'auront pas rentré leurs projets, puisque les voiries régionales en sont exclues.

Je vous remercie pour la réponse. On reviendra éventuellement sur le nombre de communes qui ont rentré ces projets. Je ferai le relais vers elles, pour leur dire de ne pas hésiter à rentrer leurs projets tels quels et à inciter la Région à prioriser les voiries régionales qui seraient complémentaires à leurs dossiers.