

Wallonie n'a jamais dessiné de réseau cyclable supralocal. Pendant longtemps, le RAVeL a été l'unique référence en matière de « colonne vertébrale » des déplacements à vélo.

Un schéma directeur cyclable a bien été élaboré en 2012, mais il ne portait que sur les routes régionales en excluant les voiries communales. De plus, celui-ci n'a jamais été complété par un programme d'investissement. Fort heureusement, la Région planche en ce moment sur un réseau cyclable utilitaire ; mais que d'années perdues !

Par ailleurs, hormis quelques communes qui font des comptages réguliers et d'autres menés sur le RAVeL, aucun observatoire du vélo ne permet actuellement de mesurer les progrès, ou pas, de la Wallonie en matière de déplacements à vélo. C'est pourtant un outil indispensable pour mesurer l'efficacité d'une politique vélo, surtout au regard de l'objectif wallon de 5 % de déplacements à vélo en 2030 via la vision FAST.

Avez-vous pris connaissance du rapport de la Cour des comptes ? Pouvez-vous nous partager votre analyse ?

Quelles actions avez-vous entamées pour répondre aux recommandations du rapport ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, j'ai bien pris connaissance du rapport de la Cour des comptes et y ai répondu le 2 février dernier. L'analyse de la Cour est sévère, tout particulièrement concernant les subventions octroyées entre 2016 et 2019. Les investissements ont en effet été complètement dilués dans des appels à projets de faibles montants, de 100 000 à maximum 250 000 euros.

En outre, les subsides ont été accordés sur la base de dossiers très peu détaillés, les critères de sélection ne garantissaient pas une procédure objective, et certains projets ne répondaient pas aux critères de qualité. En effet, comme le souligne la Cour des comptes, beaucoup de projets sélectionnés dans le cadre de ces appels ont été abandonnés par les communes.

C'est sur base de ce constat, également partagé par mon administration, que j'ai lancé l'appel à projets Wallonie cyclable 2020-2021 en deux phases, avec des montants plus conséquents – nous parlons d'une enveloppe de 60 millions d'euros –, et sur base de critères tenant compte de la stratégie de la politique cyclable menée par ces communes.

Les dossiers remis à travers les Plans d'investissement Wallonie cyclable, PIWACY, sont analysés par plusieurs directions de mon administration selon des critères de qualité, de sécurité et de pertinence

**QUESTION ORALE DE M. HEYVAERT À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LE RAPPORT DE
LA COUR DES COMPTES SUR LA POLITIQUE
CYCLABLE DE LA WALLONIE »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Heyvaert à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « le rapport de la Cour des comptes sur la politique cyclable de la Wallonie ».

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

M. Heyvaert (Ecolo). – Monsieur le Ministre, la Cour des comptes s'est penchée sur 20 ans de politique de « Soutien de la Région wallonne aux déplacements quotidiens à vélo » en Wallonie et en livre une analyse très critique. L'absence de planification d'un vrai réseau vélo, un manque de cadre décretaal, des données sur les déplacements à vélo manquantes, en plus d'un focus disproportionné sur le RAVeL et les subsides éparpillés sur les communes sans efficacité garantie, sont autant d'errements à corriger au plus vite.

Le constat porté par la Cour est sévère. Contrairement aux deux autres Régions du pays, la

pour la mobilité quotidienne. Il y a clairement une amélioration tant en termes de pertinence qu'en termes de qualité des aménagements qui sont sélectionnés et seront réalisés dans ce cadre.

Dans le nouveau soutien aux pouvoirs locaux lancé fin 2021, nous sommes passés à un droit de tirage accessible à toutes les communes de Wallonie qui permet, complémentairement au PIC, de développer des aménagements cyclables de qualité en plus grand nombre avec l'analyse fine de mon administration pour la validation des projets.

Ce mécanisme de droit de tirage est appelé à se poursuivre dans le temps, au travers d'une disposition décrétales, qui vous sera soumise fin de cette année, permettant ainsi d'avoir une pérennité du soutien envers les pouvoirs locaux de la part de la Région.

Pour en revenir au RAVeL et au schéma directeur cyclable, je voudrais quelque peu tempérer la critique de la Cour de comptes. Sans le développement du RAVeL, nous aurions certainement moins de cyclistes aujourd'hui en Wallonie. Les RAVeL ont incontestablement permis d'offrir des liaisons véritablement sécurisées, agréables et confortables, il est vrai, majoritairement utilisées dans une perspective de loisirs, mais également dans une perspective utilitaire, et ce, de plus en plus.

En effet, le RAVeL connecte de nombreuses gares toujours en service et plusieurs pôles de population ou d'activités. Le plan RAVeL 2020-2024 a d'ailleurs été majoritairement orienté vers la poursuite de cet objectif.

Concernant le Schéma directeur cyclable, qui est un premier outil de planification pour le réseau cyclable en Wallonie, que j'ai mis en place en 2012, il a justement déjà permis d'orienter certains investissements sur le RAVeL sur des liaisons identifiées pour leur potentiel en termes de population.

Cependant, il est juste qu'il ne faut pas considérer le réseau RAVeL comme étant le réseau express vélo, ni comme la colonne vertébrale du réseau cyclable, car les anciennes lignes de chemin de fer ou le halage ne maillent pas suffisamment le territoire de la Région d'un point de vue cyclable.

C'est pourquoi je suis actuellement en train de revoir la typologie d'un réseau cyclable structurant et maillé à l'échelle de la Wallonie. Ce réseau sera composé des corridors cyclables définis par la Région et de liaisons supracommunales qui seront définies en étroite concertation avec les pouvoirs locaux. Il pourra s'inscrire tant sur des RAVeL que sur des voiries régionales ou communales.

La base décrétales que j'évoquais tout à l'heure permettra d'arrêter cette typologie ainsi qu'une continuité du réseau, quel que soit le gestionnaire de domaine public, et permettra de définir des modalités de

financement des infrastructures nécessaires à la concrétisation de ce réseau.

Enfin, concernant l'évaluation et le suivi de la politique cyclable, une étude est en cours dans le cadre du Tableau de bord de la mobilité pour définir des outils et méthodes qui sont les plus utiles pour un tel suivi.

Les résultats sont attendus pour fin juin, début juillet. Dans les éléments qui sont déjà envisagés, je peux citer la constitution d'une plateforme permettant aux communes et à la Région d'insérer les différents comptages qu'elles réalisent ou encore la constitution d'une cartographie dynamique participative des aménagements cyclables présents sur le territoire wallon.

Les recommandations principales formulées par la Cour sont donc rencontrées dans la politique que je mène depuis le début de cette législature. Un décret est en préparation afin de pérenniser cette stratégie cyclable.

M. le Président. – La parole est à M. Heyvaert.

M. Heyvaert (Ecolo). – Je vous remercie pour ces réponses, Monsieur le Ministre.

C'est vrai que certains, la semaine passée, sont tombés des nues à la suite de ce rapport de la Cour des comptes. En même temps, cela faisait cinq ans que les associations et les gens de terrain faisaient toutes ces critiques sur la politique cyclable en Wallonie.

Ici, on entend que beaucoup de recommandations sont déjà réalisées ou vont l'être au cours de l'année. Je vous invite donc à aller encore plus vite parce que l'on a tout de même perdu les cinq ans d'un autre ministre.