

Circulaire

Plan d'investissement Wallonie cyclable 2020-2021 (PIWACY 20-21)

1. Rappels des priorités régionales

À travers sa Déclaration de Politique régionale (DPR), le Gouvernement de Wallonie entend 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 lien avec l'objectif wallon de - 55 % et une diminution forte des impacts du système de transport 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 (SRM).

En soutenant des villes et des communes volontaires, présentant un haut potentiel de développement du vélo quotidien à brève échéance, et désireuses de créer sur leur territoire les conditions propices à la pratique du vélo au quotidien, la Région entend s'assurer de la poursuite des objectifs régionaux via la création d'aménagements cyclables de qualité incitant un grand nombre de citoyens à avoir recours à la pratique du vélo dans leurs déplacements quotidiens.

La mise en œuvre d'aménagements visant à stimuler la pratique du vélo utilitaire est elle-même subordonnée au respect du principe STOP, lequel, pour rappel, encourage systématiquement les modes de déplacement dans l'ordre suivant : la marche à pied, le vélo et la micro-mobilité douce, les transports publics, les transports privés collectifs et enfin les transports individuels. De sorte qu'un aménagement cyclable ne peut être réalisé au détriment d'un aménagement piéton.

2. Les Villes et Communes concernées

Le 11 mars 2021 le Gouvernement de Wallonie a adopté la liste des 116 Villes et communes sélectionnées à la suite de l'appel à projets « Communes pilotes Wallonie Cyclable » qui avait été lancé en septembre 2020.

Une subvention comprise entre 150.000 euros pour les plus petites communes et 1.700.000 euros pour les plus grandes, est octroyée afin d'améliorer l'offre cyclable sur le domaine communal, via la création de pistes cyclables ou d'autres infrastructures en faveur des cyclistes.

L'objectif de ce subside est l'élaboration d'une **véritable stratégie de développement de l'usage du vélo au quotidien, à travers un réseau structurant qui relie différents pôles d'attractivité** (gare, commerces, zoning, administration, hôpital, école, etc.).

3. Part subsidiable et subvention effective

Il ne faut pas confondre part subsidiable et subvention effective. La part subsidiable est fonction de la place réservée aux cyclistes dans l'aménagement réalisé et est précisée ci-dessous. La subvention effective est égale à 80 % de la part subsidiable du montant du décompte final.

Pour rappel, voici la part subsidiable en fonction de l'aménagement choisi, autrement dit voici les investissements éligibles. Seuls les travaux d'infrastructure sont éligibles. Le stationnement vélo fait partie de l'infrastructure pour autant qu'il ne s'agisse pas d'un marché de fourniture. Toutefois, un marché de fourniture et pose sera considéré comme un marché de travaux. Aucun projet de sensibilisation ou de promotion ne sera considéré.

Type d'aménagement	Part subsidiable
Chemin réservé (F99a et F99b)	100 %
Chemin réservé (F99C)	75 % du montant des travaux seront pris en compte dans le calcul du subside. Il est considéré que les travaux réalisés ne seront pas uniquement pour les cyclistes.
Aménagement d'une piste cyclable séparée de type D7	Les travaux réalisés au droit de la piste cyclable seront 100 % subsidiés. Les autres travaux réalisés ne seront pas pris en compte dans le calcul de la subvention.
Aménagement d'une piste cyclable séparée de type D9 et D10.	75 % du montant des travaux seront pris en compte dans le calcul du subside. Il est considéré que les travaux réalisés ne seront pas uniquement pour les cyclistes. Les autres travaux réalisés ne seront pas pris en compte dans le calcul de la subvention.
Rue cyclable	Dans le cas d'une réfection complète de la voirie ou de la pose d'un nouveau revêtement, 75 % du montant des travaux seront pris en compte dans le calcul du subside. Il est considéré que les travaux réalisés ne seront pas uniquement pour les cyclistes.
Aménagements permettant de diminuer la vitesse en faveur des vélos	75 % subsidiable
Marquage et signalisation spécifiques à destination des cyclistes	100 % subsidiable
Stationnement vélo	100 % subsidiable
Petits travaux d'amélioration du confort des cyclistes (exemple : abaissement de bordure)	100 % subsidiable

TOUT CE QUI N'EST PAS DANS CE TABLEAU EST NON SUBSIDIALE.

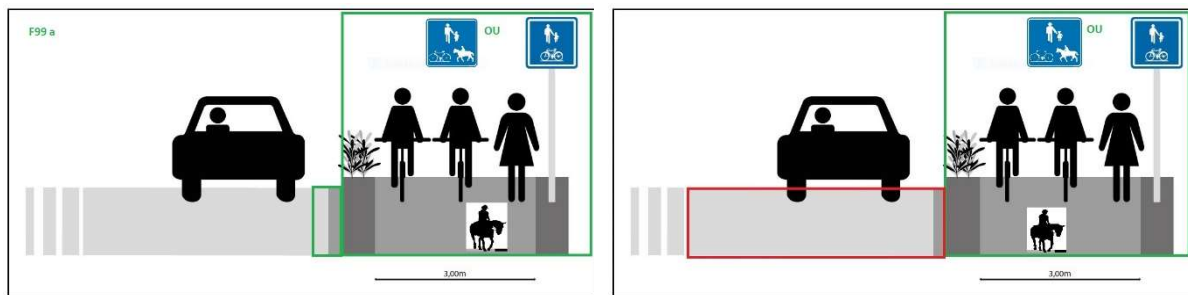
Exemples de calculs de subside :

La commune A réalise un F99a pour un coût de 150 000 €. La part subsidiable d'un F99a étant de 100%, les travaux subsidiés dans ce cas s'élèvent à 150.000 €.

Le marquage, la signalisation, les sous-fondation et fondation, les éléments linéaires et le revêtement seront pris en compte au droit du chemin réservé (repris en vert sur les figures ci-dessous).

Par contre si la commune profite de la réalisation de cet aménagement pour réfectionner la voirie, les travaux supplémentaires ne seront pas pris en compte (en rouge sur la figure).

La commune devra créer des divisions dans son mètre, une qui reprendra les postes relatifs à l'aménagement cyclo-piéton, une autre qui reprendra les postes relatifs à la réfection de la voirie.



Aménagement d'un chemin réservé (F99a)			
	Aménagement d'un F99a	Aménagement d'un F99a et réfection de la voirie	
Total travaux hors TVA	150 000	250 000 - 150 000 pour l'aménagement cyclable (division 1 du mètre) - 100 000 pour réfection de la voirie (division 2 du mètre)	A
Travaux non subsidiables hors TVA	0 Tout est pris en compte dans le calcul du subside – 100%	100 000 Travaux de réfection de la voirie	B
Travaux subsidiables hors TVA	150 000	150 000	C = A - B
Honoraires pris en compte	5%	5%	D
Forfait pour essais	5%	5%	E
TVA	21 %	21 %	F
Taux de subside	80 %	80 %	G
Subside	160 083 €	160 083 €	$H = C \times 1,05 \times 1,05 \times 1,21 \times 0,80$

La commune B réalise un F99c pour un coût total de 100 000 €. La part subsidiable d'un F99c étant de 75%, les travaux subsidiables dans ce cas s'élèvent à 75.000 €.

Aménagement d'un F99c		
Total travaux hors TVA	100 000	A
Travaux non subsidiables hors TVA	25 000	B = 25 % de A
Travaux subsidiables hors TVA	75 000	C = A - B
Honoraires pris en compte	5%	D
Forfait pour essais	5%	E
TVA	21 %	F
Taux de subside	80 %	G
Subside	80.041 €	$H = C \times 1,05 \times 1,05 \times 1,21 \times 0,80$

La commune C réalise une zone 30, pour un coût total de 250 000 €.

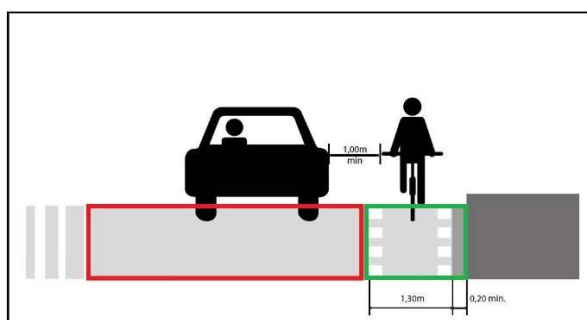
Ce n'est pas subsidiable.

La commune D réalise des travaux de voirie pour installer une piste cyclable marquée et en profite pour refaire ses trottoirs pour un coût de 200 000 €.

Seuls les travaux réalisés au droit de la piste cyclables seront subsidiables. La commune devra faire des divisions dans son métré, la première reprendra les postes relatifs à l'aménagement cyclables, le seconde reprendra les postes relatifs à l'aménagement des trottoirs.

Piste cyclable marquée et aménagement de trottoirs		
Total travaux hors TVA	200 000 - 50 000 pour la piste cyclable marquée (division 1 du métré) - 150 000 pour les trottoirs (division 2 du métré)	A
Travaux non subsidiables hors TVA	150 000 Travaux relatifs aux trottoirs	B
Travaux subsidiables hors TVA	50 000	C = A - B
Honoraires pris en compte	5%	D
Forfait pour essais	5%	E
TVA	21 %	F
Taux de subside	80 %	G
Subside	53 361 €	$H = C \times 1,05 \times 1,05 \times 1,21 \times 0,80$

Si la commune profite de la réalisation de cet aménagement pour réfectionner la voirie, les travaux supplémentaires ne seront pas pris en compte (en rouge sur la figure). La commune devra créer des divisions dans son métré, une qui reprendra les postes relatifs à l'aménagement cyclable, une autre qui reprendra les postes relatifs à la réfection de la voirie.



La commune E aménage une rue cyclable.

Dans le 1^{er} cas, la voirie est en bon état et les travaux consistent uniquement à poser du marquage et de la signalisation. Toutes les dépenses sont prises en compte et à 100% dans le calcul du subside.

Dans le 2^{ème} cas, une réfection complète de la voirie est nécessaire. Les postes relatifs à la réfection de la voirie (sous-fondation et fondations, revêtement, marquage, éléments linéaires et signalisation) seront pris en compte à 75%.

Aménagement d'une rue cyclable, réfection complète de la voirie		
Total travaux hors TVA	150 000	A
Travaux non subsidiables hors TVA	37 500	B = 25 % de A
Travaux subsidiables hors TVA	112 500	C = A – B
Honoraires pris en compte	5%	D
Forfait pour essais	5%	E
TVA	21 %	F
Taux de subside	80 %	G
Subside	120 062 €	$H = C \times 1,05 \times 1,05 \times 1,21 \times 0,80$

La commune F achète 100 arceaux et les fait poser par les ouvriers communaux

Rien n'est subsidiable.

La commune G fait un marché fourniture et pose de stationnement vélo

La fourniture et la pose du stationnement vélo seront subsidiables à 100%.

La commune H aménage une rue cyclable (réfection complète de voirie) et y fait poser du stationnement vélo dans le cadre du marché de travaux.

Dans le tableau ci-dessous, « A » représente la réfection de voirie et a un cout de 150.000 hors TVA. « A' » représente la fourniture et la pose du stationnement vélo et a un cout de 25 000 € hors TVA.

Aménagement d'une rue cyclable, réfection complète de la voirie		
Total travaux hors TVA	175 000 = 150 000 + 25 000	A + A'
Travaux voirie non subsidiables hors TVA	37 500 = 25% de 150 000	B = 25 % de A
Travaux subsidiables hors TVA	137 500 = 112 500 + 25 000	C = (A – B) + A'
Honoraires pris en compte	5%	D
Forfait pour essais	5%	E
TVA	21 %	F
Taux de subside	80 %	G
Subside	146 742 €	$H = C \times 1,05 \times 1,05 \times 1,21 \times 0,80$

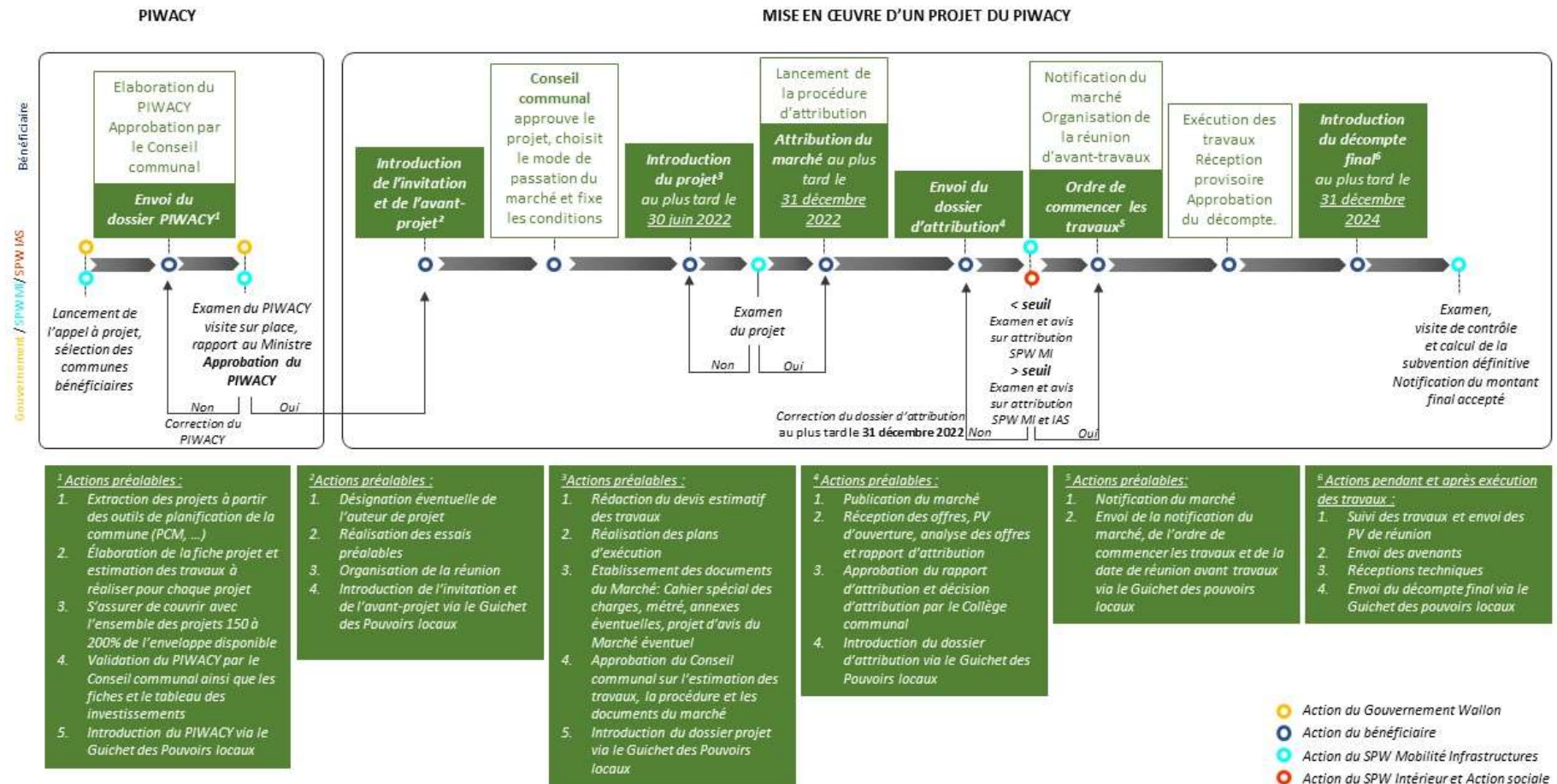
4. Moyen de communication

Comme mentionné dans votre arrêté, tous les échanges officiels avec le SPW MI devront impérativement être réalisés via le guichet des Pouvoirs locaux. Toutes les communes disposent d'un accès spécifique à ce site avec nom d'utilisateur et mot de passe. Si vous n'en disposez pas, renseignez-vous au sein de votre administration.

<https://guichet.pouvoirslocaux.wallonie.be/>

Aucun autre canal ne sera accepté pour les étapes officielles de la procédure qui sont reprises ci-dessous.

5. Calendrier



6. Comité de suivi, comité d'accompagnement et réunion plénière d'avant-projet

Il ne faut pas confondre comité de suivi, comité d'accompagnement et réunion plénière d'avant-projet.

Le **comité de suivi** est un organe interne à la commune, il coordonne la conception et la mise en œuvre du Plan d'investissement Wallonie cyclable (PIWACY) et remet un avis sur tous les projets concernés. Cet avis devra être transmis lors de l'introduction du PIWACY au SPW MI via le guichet des Pouvoirs locaux. Le comité de suivi se réunit au minimum tous les trimestres, invite le SPW MI à participer aux réunions et transmet à ce dernier les procès-verbaux de réunion. Les invitations aux réunions et les procès-verbaux sont transmis en temps utile via le guichet des Pouvoirs locaux.

Le **comité d'accompagnement** se compose de représentants de la commune ainsi que du gestionnaire de dossier de la Direction des Espaces publics subsidiés et éventuellement d'un représentant de la Direction des déplacements doux et de la sécurité des aménagements de voirie.

Il se réunit une fois dans chaque commune, lors d'une visite de terrain, en vue de l'approbation du plan d'investissement. Si un PIWACY modificatif doit être introduit pour donner suite à une approbation partielle ou un refus de la version initiale, un second comité d'accompagnement sera organisé.

La **réunion plénière d'avant-projet** vise à présenter les travaux envisagés à tous les acteurs concernés, à récolter toutes les informations nécessaires à l'élaboration du projet et du cahier des charges qui s'y rapporte. Les dates de réunion sont fixées en concertation avec le gestionnaire de dossier. Suivant les dossiers, sont invités les GRD (impétrants), les services de secours, l'OTW ...

Il y a deux procédures à mener de front : celle relative à l'audit de votre politique cyclable et celle relative à votre Plan d'investissement Wallonie cyclable 2020-2021 (PIWACY 20-21).

7. Procédure pour l'audit

7.1. Audit initial

Un audit de la politique cyclable communale doit être réalisé, dans le courant de l'année 2021, par un organisme externe à la commune, spécialisé en matière de conception ou d'évaluation de politique cyclable. Seront notamment prises en compte pour juger de la capacité technique et professionnelle des candidats auditeurs, la réalisation antérieure d'un audit de politique cyclable ou la conception du volet cyclable dans le cadre de l'élaboration d'un Plan communal de Mobilité (PCM). Le rapport d'audit devra être transmis, dès sa réception, par le biais du formulaire ad-hoc via le guichet des Pouvoirs locaux.

En outre, la première tranche du subside ne pourra être liquidée qu'après transmission du rapport d'audit.

Afin d'aider les communes à lancer leur marché d'audit, un modèle de cahier des charges leur a été fourni par le SPW MI à titre de support et d'information. Ce modèle est également disponible sur demande à l'adresse wallonie.cyclable@spw.wallonie.be.

7.2. Réévaluation de l'audit

Pour le 31 décembre 2023 ou, au plus tard, après l'achèvement de l'ensemble des projets du PIWACY, une réévaluation de l'audit est réalisée. Cette réévaluation sera faite de préférence par l'organisme ayant réalisé l'audit initial. Le rapport d'audit devra être transmis, dès sa réception, par le biais du formulaire ad-hoc via le guichet des Pouvoirs locaux.

7.3. Financement de l'audit

Les frais relatifs à l'audit initial et à sa réévaluation de l'audit sont subsidiés à concurrence de maximum quatre pour cent de la part subsidiable des travaux.

A la clôture de la programmation, la commune introduira les factures relatives à l'audit et à sa réévaluation afin que l'Administration liquide le montant à concurrence du montant maximal disponible.

Si un audit de politique cyclable communal a déjà été réalisé, il pourra être accepté comme « audit initial » et être subsidié dans le cadre du PIWACY, moyennant le respect de l'interdiction du double subventionnement, et pour autant qu'il ait été finalisé après le 1^{er} janvier 2019 et qu'il rencontre les objectifs généraux décrits dans le modèle de cahier des charges proposé par le SPW MI.

L'audit pourra le cas échéant faire l'objet d'un avenant à un marché relatif à l'élaboration d'un Plan communal de Mobilité (PCM).

Il est également possible pour plusieurs communes de lancer en commun un marché d'audit. Toutefois, chaque commune devra fournir un rapport d'audit et un plan d'actions distincts, ainsi que les justificatifs détaillant clairement la part du marché d'audit prise en charge par chacune commune.

La réalisation de l'audit initial et de l'évaluation sont des obligations du bénéficiaire. Si les documents attestant de la réalisation de ses études ne sont pas transmis, le remboursement de la subvention sera envisagé.

8. Procédure pour le PIWACY 20-21

8.1. Etablir un projet de plan d'investissement Wallonie cyclable 2020-2021

Sur base de votre dossier de candidature, de l'ensemble de vos outils stratégiques (Plan Communal de Mobilité, Plan Communal Cyclable, Plan Stratégique Transversal ...) et avec l'aide de la fiche « Quel aménagement choisir ? » (disponible sur la Sécurothèque – fiche 39), vous devez établir une liste de propositions de travaux à soumettre au SPW MI. Cette liste doit être validée par votre comité de suivi (voir composition à l'article 15 de votre arrêté de subvention). Chaque proposition fera l'objet d'une fiche détaillée*, d'une estimation la plus précise possible et sera accompagnée de toutes les pièces listées au §3 de l'article 7 de votre arrêté de subvention. Pour rappel, la somme totale des parts subsidiées de chaque proposition doit être équivalente à 1,5 à 2 fois le montant de votre subvention. Il s'agit bien ici d'une liste de propositions, celles-ci seront affinées au cours de la procédure afin de correspondre au mieux aux objectifs de l'appel à projet à savoir, faire en sorte qu'un grand nombre de citoyens fasse le choix du vélo pour les déplacements quotidiens. Des modifications pourront donc être apportées jusqu'au stade projet.

* : Deux fiches sont mises à votre disposition. Une fiche « Voirie » lorsqu'il s'agira d'un projet incluant des travaux de voirie. Ce projet peut aussi inclure du stationnement. Une fiche « Stationnement vélo » qui sera requise quand le projet ne concernera que de la fourniture et pose de stationnement vélo.

En pratique, l'ensemble de ces documents seront transmis via le guichet des Pouvoirs locaux, grâce au formulaire intitulé « PIWACY initial ». Une fois connecté au guichet, sélectionnez l'onglet formulaire, suivre subsides et dotations-bâtiments et espaces subsidiés.

8.2. Qu'est-ce qui est évalué ?

Chaque investissement proposé sera évalué selon 3 axes :

- Axe stratégie : opportunité de réaliser un aménagement cyclable ou de développer l'offre de stationnement vélo à l'endroit concerné, au regard des objectifs d'augmentation de la pratique du vélo utilitaire sur le territoire de la commune.
- Axe aménagement de voirie et sécurité routière : suivi des recommandations reprises sur la Sécurithèque, adéquation de l'aménagement proposé avec son environnement, ...
- Mise en œuvre : propriété des terrains, permis, planning, solution technique choisie ...

8.3. Validation totale, partielle ou refus

Sur base de votre proposition et de la visite sur place un rapport sera rendu au Ministre de la Mobilité qui approuvera totalement, partiellement ou refusera votre PIWACY 20-21. L'approbation partielle ou totale peut être assortie de remarque(s) qu'il sera obligatoire de prendre en compte. En cas de refus ou d'approbation partielle un certain nombre de propositions seront supprimées de votre liste. Le PIWACY 20-21 pourrait ne plus atteindre les montants exigés. Il faudra alors réintroduire une nouvelle liste de propositions via le formulaire intitulé « PIWACY modification ».

9. Organisation d'une réunion plénière d'avant-projet par dossier

Conformément à l'article 9 de votre arrêté de subvention, chaque avant-projet doit être présenté lors d'une réunion plénière d'avant-projet.

Les convocations sont envoyées au moins quinze jours avant la réunion avec l'avant-projet. Cette convocation est transmise par le guichet des Pouvoirs locaux via le formulaire intitulé « PIWACY-stade avant-projet - convocation plénière » et via Powalco si les GRD sont concernés. L'avant-projet et les profils en travers qui y sont présentés peuvent faire l'objet de modifications suite aux remarques émises à cette réunion.

Les étapes suivantes : introduction du projet – Introduction du dossier d'attribution – Introduction du décompte final sont particulièrement bien détaillées dans votre arrêté, veuillez-vous y conformer.

10. Les obligations du bénéficiaire

Outre les obligations reprises à l'article 3 de votre arrêté de subvention, il a été établi dans le cadre de l'appel à projet que les communes candidates se sont engagées à mettre en place différents outils de monitoring de leur politique cyclable. Et au minimum :

10.1. Une cartographie mise à jour

Tous les formulaires disponibles sur le guichet des Pouvoirs locaux contiennent un outil de dessin. Chaque fois qu'une nouvelle étape est franchie, vous devez géolocaliser de façon précise la zone de chantier envisagée/concernée de façon extrêmement précise. Un tutoriel est mis à votre disposition.

Par ailleurs, les communes doivent également réaliser une cartographie des aménagements cyclables existants en précisant le type d'aménagements. Celle-ci sera mise à jour régulièrement.

10.2. Des comptages vélos

Des comptages devront être effectués avant et après travaux, selon une méthodologie qui sera proposée par le SPW MI. Les données obtenues devront être transmises au SPW MI et seront intégrées à l'observatoire vélo wallon.

10.3. Le test d'un outil de signalement des problèmes

Un outil permettant aux usagers de signaler des problèmes d'espace public et de voiries doit être testé par la commune. Cet outil doit permettre aux cyclistes (et autres modes actifs) de faire remonter aux services communaux tout problème lié à l'état et à l'utilisation des voiries et de l'espace public en général.

Plusieurs solutions s'offrent aux communes pilotes, parmi lesquelles la plateforme gratuite *Fix My street* développée par Be Wapp en partenariat avec la Wallonie.

10.4. Suivi apporté

Les communes veillent à l'entretien des aménagements réalisés.

Elles mènent une politique proactive contre le vol de vélos et réunissent les acteurs concernés (dont la police locale) au minimum deux fois par an.

Elles veillent également au respect des aménagements réalisés en contrôlant les limitations de vitesse et le stationnement des véhicules automobiles.

Elles mettent en place une signalisation directionnelle adaptée permettant d'assurer une meilleure visibilité et une utilisation plus aisée des aménagements. (https://ravel.wallonie.be/files/pdf/Documentation/Amenagements_cyclables/Fiche_signalisation_velo_mai2016.pdf). Pour rappel, cette signalisation a pour but de rendre les aménagements cyclables plus visibles et d'en faciliter l'utilisation. Elle doit donc être pensée à l'échelle du territoire communal et même souvent supra communal en fonction du type d'itinéraire envisagé.