



GOUVERNEMENT
WALLON

Namur, le 18 FEV. 2022

Concerne : Plan d'Investissement « Mobilité active et intermodalité »

Madame,
Monsieur,

Dans le cadre du droit tirage « WaCy-Mobipôle » prévu par le Gouvernement wallon à destination des pouvoirs locaux, je vous prie de trouver en annexe la circulaire qui vous apportera les détails et explications concernant le Plan d'investissement y afférant.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, en l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Philippe HENRY

Circulaire¹

Plan d'Investissement Mobilité active communal et intermodalité (PIMACI) 2022-2024

1. Introduction

À travers sa Déclaration de Politique régionale (DPR), le Gouvernement wallon 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 ligne avec l'objectif wallon de moins 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. Le chapitre mobilité de la DPR met en avant plusieurs objectifs, parmi lesquels:

- 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.

Afin d'atteindre ces objectifs, la DPR stipule que le Gouvernement soutiendra significativement la mobilité douce et active (marche, vélo, micromobilité douce, etc.) et le développement d'une infrastructure adaptée. L'attention sera portée en particulier sur les déplacements quotidiens. Le Gouvernement investira dans la marche à pied et promouvra un environnement favorable pour les déplacements pédestres quotidiens, notamment auprès des pouvoirs locaux. L'espace public sera rendu aux usagers actifs et aux personnes à mobilité réduite, via un soutien aux pouvoirs locaux et une collaboration avec eux, en vue de l'amélioration de l'accessibilité des trottoirs, des places, des sentiers, des bâtiments, etc.

De plus, pour convaincre les citoyens d'utiliser davantage les alternatives à la voiture, le Gouvernement soutiendra significativement les connexions entre les divers moyens de transport et la coordination entre opérateurs de transport. Il s'inscrit clairement dans la promotion d'une mobilité intermodale et multimodale. Ce nouveau modèle de mobilité consiste à intégrer différents modes de transport (transport public, automobile, vélo, marche à pied, etc.) en un seul système qui est à la fois efficace, facilement accessible, abordable, sûr et écologique.

Afin de concrétiser ses intentions, le Gouvernement a lancé en 2020, un premier appel à projets pour des communes pilotes "Wallonie cyclable" pour un montant de 62 millions d'euros pour lequel 116 communes ont été sélectionnées.

L'objectif du Gouvernement est désormais d'instaurer plus significativement encore ce soutien aux communes à travers un droit de tirage conformément à sa Déclaration de Politique régionale.

Ce droit de tirage permettra de réaliser des aménagements cyclables, piétons ainsi que des aménagements favorisant l'intermodalité à travers des mobipôles.

¹ Cette circulaire complète l'arrêté ministériel du 29 novembre 2021.

Une première enveloppe de 52 millions d'euros a été engagée en 2021 par le Gouvernement. Le Gouvernement prendra un nouvel arrêté dans les prochaines semaines pour porter l'enveloppe globale à 210 millions pour la programmation 2022-2024.

Cette circulaire concerne la première tranche engagée en 2021 par le Gouvernement. Les modifications introduites par le nouvel arrêté vous seront détaillées à travers une nouvelle circulaire. Les principes généraux resteront cependant sensiblement identiques et n'empêche pas une introduction des plans d'investissement.

2. Villes et Communes concernées

Les 262 Villes et Communes wallonnes sont concernées.

3. Objectifs de la subvention

L'objectif général est de soutenir de manière forte le développement des aménagements favorisant la mobilité active quotidienne cyclable et piétonne, ainsi que l'intermodalité. 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.

Plutôt que d'interdire les voitures, les bénéficiaires veilleront à proposer des projets qui répondent au principe STOP, en donnant la priorité d'abord aux piétons, aux cyclistes, aux transports en commun et ensuite seulement aux voitures. Dans le cadre de l'intermodalité, la priorité sera donnée en faveur des cheminements piétons et cyclables en rabattement vers les transports collectifs structurants.

4. Intervention de la Région

La subvention permettra de couvrir des dépenses en matière d'infrastructures. Ces dernières concernent des aménagements sur le domaine communal. Le bénéficiaire, à défaut d'être titulaire d'un droit réel de propriété ou d'emphytéose, possède un droit de jouissance sur le terrain à aménager pour une durée minimale de vingt ans prenant cours à dater de la transmission du projet.

Un bénéficiaire peut choisir, en collaboration avec un autre bénéficiaire du droit de tirage, d'investir dans un aménagement hors de ses limites administratives. Dans ce cadre, une convention de maintien de l'aménagement pour une durée minimale de vingt ans devra être signée entre les partis.

Les aménagements de voirie régionale et/ou d'abords de voirie régionale² ne sont pas subsidiables pour les thématiques cyclables et piétonnes dans le cadre de subventions aux communes. Néanmoins, des continuités, des raccordements ou des liens avec les traversées de voiries régionales pourraient être admis. Toutefois dans le cadre de la thématique intermodalité, puisque la priorité sera donnée aux mobipôles à vocation structurante, il peut être potentiellement utile suivant les contextes de réaliser des aménagements de voirie régionale et/ou d'abords de voirie régionale.

² Ce type d'aménagement nécessite une prise de contact avec le gestionnaire de voirie. L'aménagement pourrait devoir faire l'objet d'un audit de sécurité routière. <http://www.securitheque.be/a-notions-de-base/gestion-de-la-securite-des-infrastructures-routieres/directive-europeenne/audits-de-securite-des-infrastructures-routieres/>

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

Dans l'hypothèse de l'intervention d'un auteur de projet privé, les frais d'études limités à 5 % du montant des travaux subsidiables sont pris en considération pour l'octroi de la subvention.

Dans l'hypothèse où la commune est son propre auteur de projet, les frais d'études fixés forfaitairement à 3 % du montant des travaux subsidiables sont pris en considération pour l'octroi de la subvention.

Les frais d'essais limités à 5 % du montant des travaux subsidiables, en ce compris les essais préalables et ceux nécessaires au contrôle des travaux, sont également pris en considération pour l'octroi de la subvention.

Une dépense est éligible si le montant des investissements est égal ou supérieur au montant fixé à l'article 5, alinéa 2, de l'arrêté royal du 14 janvier 2013 établissant les règles générales d'exécution des marchés publics. Ceci signifie qu'en date du 18 avril 2018, les marchés de moins de 30.000 € hors TVA sont non subsidiables.

5. Aménagements éligibles préconisés

5.1. Les aménagements en faveur de la marche à pied

Les aménagements en faveur de la marche à pied visent à rencontrer au mieux les besoins des personnes se déplaçant à pied afin de leur offrir une amélioration significative des conditions de déplacement.

Ces besoins sont rencontrés par les critères suivants: accessibilité universelle (abaissement de bordures, dalles podotactiles ...), sécurité liée à l'infrastructure routière, sentiment de sécurité (contrôle social), caractère direct, éviter les traversées inutiles, largeur disponible, qualité d'usage du revêtement (planéité et adhérence), éclairage, expérience positive de la marche, services offerts aux piétonnes et piétons (bancs pour se reposer, fontaines pour se désaltérer ...), entretien.

Les projets peuvent prendre la forme:

- de cheminements accessibles et sûrs;
- de mise en accessibilité de carrefours, de traversées ou d'arrêts de transports publics (en ce compris le cheminement de part et d'autre jusqu'aux prochaines traversées);
- de placement de mobilier urbain à destination des personnes se déplaçant à pied (bancs, fontaine pour se désaltérer ...) pour autant que ces investissements soient intégrés dans un marché global de travaux;
- l'éclairage public pour autant qu'il réponde aux besoins spécifiques des usagers et qu'il ne relève pas d'une obligation de service public du gestionnaire de réseau de distribution.

Les aménagements proposés devront offrir un saut qualitatif pour inciter les citoyens à choisir la marche plus souvent ou pour de plus longues distances dans leurs déplacements utilitaires. Ils concerneront en priorité la mobilité piétonne vers ou aux abords:

- des pôles utilitaires (abord d'école, centre sportif, maison communale, zone commerçante, maison de repos ...);

- des nœuds ou arrêts de transports publics.

Les aménagements concrets et éligibles sont:

1° de trottoirs et petits aménagements d'accessibilité pour tous;

Par petits aménagements d'accessibilité pour tous, il est entendu: abaissement de bordure, dalles podotactiles, trottoirs traversants ...

2° les rues piétonnes;

L'ensemble des travaux de façade à façade peuvent être pris en considération.

3° les rues scolaires;

4° les chemins réservés ou partie de la voie publique représentés par le signal routier

F99a  ou b  et les chemins réservés représentés par le F99c  ;

5° les pistes cyclo-piétonnes représentées par le signal routier D9



6° les cheminements cyclo-piétons représentés par le signal D10



Il est recommandé de privilégier le F99a unidirectionnel à la place des D10. L'aménagement d'un D10 ou d'un F99 unidirectionnel (largeur et traversées) est analogue mais le F99 n'est pas obligatoire pour les cyclistes. Les cyclistes aguerris peuvent donc se trouver en voirie, ce qui vu les largeurs moindres et l'absence d'espace dédié aux différents modes, permet une meilleure cohabitation avec les piétons.

7° les zones de rencontre

Les accessoires, tels que le mobilier urbain, en ce compris barrières et bornes escamotables, la signalisation et les plantations sont compris dans les travaux d'aménagements.

5.2. Les aménagements en faveur des cyclistes

Les aménagements en faveur des cyclistes visent à rencontrer au mieux les critères de cyclabilité décrits ci-dessous en vue d'une meilleure sécurité des usagers et d'une amélioration significative des conditions de déplacement à vélo.

Par "cyclabilité" optimale, on entend un niveau de sécurité, de confort et d'efficacité renforcé en matière de garantie de temps de parcours (caractère direct, éviter les traversées inutiles), de largeur disponible, de planéité, de qualité de revêtement, d'éclairage, d'agrément, d'entretien, d'offre de stationnement et de services.

Les projets peuvent prendre la forme:

- de cheminements sécurisés;
- de stationnements sécurisés;

- d'éclairage public pour autant qu'il réponde aux besoins spécifiques des usagers et qu'il ne relève pas d'une obligation de service public du gestionnaire réseau de distribution.

Les aménagements proposés devront offrir un saut qualitatif pour convaincre des citoyens de choisir le vélo dans leurs déplacements utilitaires. Ils répondront autant que possible aux critères suivants:

- ils facilitent l'accès:
 - vers les pôles utilitaires (abord d'école, centre sportif, maison communale, zone commerçante, maison de repos ...);
 - entre les villes/villages d'une même commune;
 - entre les villes/villages de communes voisines;
 - depuis ces pôles vers les principaux nœuds de transports publics;
- ces cheminements s'inscrivent dans un réseau défini à l'échelle communale (dans le cadre d'un PCM ou d'un schéma directeur cyclable), ou au minimum dans une liaison cohérente entre pôles. Si le projet constitue une partie d'une liaison, une explication et si possible une programmation des autres tronçons à réaliser est présentée;
- ils limitent autant que possible les détours par rapport au cheminement le plus direct entre ces pôles;
- ils offrent la possibilité de se croiser et dépasser d'autres usagers.

Les aménagements concrets et éligibles sont:

1° les chemins réservés ou partie de la voie publique représentés par le signal routier



2° les pistes cyclables séparées représentées par le signal routier D7  ;

3° les pistes cyclo-piétonnes représentées par le signal routier D9  ;

4° les cheminements cyclo-piétons représentés par le signal D10; 

Il est recommandé de privilégier le F99a unidirectionnel à la place des D10. L'aménagement d'un D10 ou d'un F99 unidirectionnel (largeur et traversées) est analogue mais le F99 n'est pas obligatoire pour les cyclistes. Les cyclistes aguerris peuvent donc se trouver en voirie, ce qui vu les largeurs moindres et l'absence d'espace dédié aux différents modes, permet une meilleure cohabitation avec les piétons.

Les accessoires, tels que le mobilier urbain, la signalisation et les plantations sont compris dans les travaux d'aménagements.

5° les pistes cyclables marquées;

6° les rues cyclables;

La rue cyclable se situe sur un axe cyclable important avec la volonté d'avoir, à terme, plus de cyclistes que d'automobilistes. Les points d'attention sont les suivants:

- la longueur de la section,
- le gabarit de la voirie,
- le régime de priorité,
- le stationnement,
- le revêtement,
- la déclivité.

7° les bandes cyclables suggérées et autres marquages en faveur des cyclistes;

Plutôt que d'avoir recours aux logos vélo et aux chevrons, dès que la situation le permet, il est imposé d'avoir recours aux bandes ocre de 90 cm de large minimum. En agglomération, les logos et chevrons restent cependant possibles dans certaines situations (SUL, rue étroite, voie sans issue signalée par un F45b ...) pour souligner l'itinéraire cyclable. A noter que les bandes cyclables suggérées n'offrent pas systématiquement une meilleure sécurité des usagers et une amélioration significative des conditions de déplacement à vélo. Cet aménagement doit être envisagé lorsqu'aucun autre aménagement n'est possible au vu des largeurs disponibles.

8° les aménagements permettant de diminuer la vitesse en faveur des cyclistes dans les centres-villes ou les villages;

Il est entendu par aménagements permettant de diminuer la vitesse: tout type d'aménagement ayant pour but d'améliorer la mixité des différents usagers (dévoisement, rétrécissement de voirie, plateau ralentisseur ...) pour autant que la voirie dispose d'un aménagement pour les cyclistes.

9° les petits travaux d'amélioration du confort tels que l'abaissement d'une bordure, goulotte, zone d'avancée pour les cyclistes, rampe, entrée et sortie de SUL ...;

10° les signalisations verticales pour les cyclistes telles que les signaux "sens unique limité", en abrégé "SUL", les signaux B22/B23 "tourne à droite au feu" ou "tout droit au feu", les signaux F45b et les panneaux directionnels (F34b2), divers panneaux de sensibilisation pour autant que ces derniers soient inclus dans les marchés de travaux plus généraux;

11° le stationnement vélo sécurisé ou non pour autant qu'il fasse partie d'un marché de travaux, qu'il soit accessible en tout temps et depuis l'espace public et qu'il réponde aux caractéristiques suivantes:

- permettre de cadenasser le vélo sans manipulation compliquée ni positions inconfortables;
- être aisément compréhensible par tous (pas besoin d'un mode d'emploi!);
- être stable, c'est-à-dire assurer une parfaite stabilité du vélo (pas de renversement possible);
- être solide et durable, c'est-à-dire résister à de nombreuses utilisations dans le temps;
- être résistant au vandalisme;
- être universel, c'est-à-dire convenir à la plupart des types et tailles de vélos (du vélo de course au vélo de ville et au VTT);
- assurer la sécurité au vol du vélo, ceci implique un dispositif d'accrochage en deux points: à l'avant près du tube de direction et à l'arrière près du tube de selle.

12° les zones de rencontre.

5.3. Les aménagements en faveur de l'intermodalité

L'objectif est d'améliorer le confort des usagers qui passent d'un moyen de transport à un autre pour optimiser au mieux leurs déplacements. Ce soutien vise également à convaincre un plus grand nombre d'avoir recours à plus de flexibilité dans les choix de leurs modes de transport et de ce fait réduire l'usage de la voiture individuelle en faisant des autres modes une alternative viable.

La priorité sera donnée aux mobipôles à vocation structurante. Environ 200 communes bénéficient aujourd'hui d'une offre structurante de transport public (ferroviaire, tram/méto, routière express ou, à défaut, routière principale telle que définie par l'Autorité organisatrice du Transport dans le cadre du redéploiement progressif de l'offre TEC - voir carte des zones étudiées en annexe 1). Pour ces communes, les aménagements en faveur de l'intermodalité doivent viser l'accessibilité d'une gare ou d'un arrêt du réseau structurant TEC au sein de la commune, le cas échéant en milieu urbain via le développement de plusieurs "mobipoints" au sein de la commune pour permettre le rabattement local vers le transport public structurant. Pour le solde des communes non connectées à ce jour au transport public structurant (en développement), il est préférable, pour éviter de financer des investissements d'infrastructures qui pourraient s'avérer inadéquates à l'avenir, d'orienter les aménagements en faveur de l'intermodalité avec d'autres modes que le transport public.

En annexe 2 sont repris des extraits choisis de la stratégie régionale de mobilité permettant d'appréhender le contexte stratégique en matière de mobipôles.

Les lieux sont déterminés après identification des liaisons structurantes de transport collectif afin qu'ils soient bien orientés pour minimiser le temps d'accès global vers les destinations finales et lorsque c'est possible, afin qu'ils se trouvent aux lieux de convergence entre plusieurs liaisons. Ils sont situés sur des voiries structurantes pour minimiser les détours tout en étant le plus près possible des principaux centres de vie et d'activité et seront progressivement reliés aux villages environnants par des cheminements piétons (dans un périmètre de 3 kilomètres) et cyclables (dans un périmètre de 10 kilomètres) conviviaux, sécurisés et accessibles à tous les publics et genres. La stratégie régionale de mobilité identifie les types de localisations possibles suivants:

- à la gare³ ferroviaire (ou tram);
- au cœur de la commune si la disponibilité en espace et l'accessibilité en transport public le permettent;
- en amont de la congestion sur les pénétrantes des pôles urbains (P+R ou pôles d'échange) permettant d'accéder au réseau structurant urbain de transport public;
- à l'intersection des voiries structurantes régionales (sans être éloigné d'un centre de vie de la commune de plus de 3 kilomètres).

Six types de mobipôles ont été définis par le SPW ainsi que, pour chaque type, la liste des fonctionnalités qui apparaissent prioritaires, souhaitables/recommandés, optionnelles ou non nécessaires (cfr annexe 4):

1. gare régionale (+ de 8.000 montées/jour de semaine);

³ L'ensemble des gares ont été classées par type de mobipôle (voir en annexe 3).

2. gare supra-locale (entre 500 et 8.000 montées/jour de semaine) de destination ou mixte (destination et origine);
3. gare supra-locale (entre 500 et 8.000 montées/jour de semaine) d'origine, gares locales ou gares de bus (hors gare train);
4. arrêt de bus sur ligne structurante (express, tram, BHNS ...);
5. point non urbain de multimodalité, sans transport public structurant (exemple: parking de covoiturage);
6. point urbain de multimodalité ("mobipoint"), sans transport public structurant sur le site, mais dont les solutions de mobilité locale permettent de rallier le mobipôle à proximité.

La présente subvention concerne le financement d'infrastructures et d'équipements, et non des services qui devront s'y développer. Pour l'aménagement des sites d'intermodalité, il sera donné priorité au principe STOP (décrit supra).

Une coordination locale sera à réaliser afin de synchroniser autant que possible les interventions des opérateurs de transport public fédéral (SNCB) ou régional (TEC) et de la SOFICO sur les mêmes sites (aménagement de quai, d'abri voyageurs ...).

Pour chacune des dépenses éligibles, des fonctionnalités cibles sont préconisées dans cette circulaire:

- 1° des aménagements cyclables dans un rayon de maximum 10 km permettant des liaisons continues à destination ou au départ du site;

Les fonctionnalités cibles suivantes sont visées:

- des itinéraires cyclables larges et sécurisés sur le site et pour l'accès immédiat;
- des cheminements cyclables de rabattement continu et présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé aux alentours immédiats du site et dans un périmètre prioritaire de 5 km;

- 2° des aménagements piétons dans un rayon de maximum 3 km permettant des liaisons continues à destination ou au départ du site;

Les fonctionnalités cibles suivantes sont visées:

- des trottoirs et passages piétons larges et sécurisés sur le site et pour l'accès immédiat ("100 % PMR proof");
- des cheminements piétons internes au site présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé et "100 % PMR proof" sur le site;
- des cheminements piétons de rabattements continus et présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé dans un périmètre prioritaire de 1,5 km;

- 3° des bâtiments permettant l'attente conviviale et l'accueil de différents services (ex: un point vélo);

Les fonctionnalités cibles suivantes sont visées, en fonction du type de mobipôle concerné:

- mise à disposition des bâtiments vis-à-vis de prestataires de services, sans que cela ne puisse générer de bénéfice (ou déduction de la subvention selon l'estimation sur 15 ans des recettes potentielles);
- arrêt de transport public bien couvert (météo) de qualité, spacieux, agréables et sécurisés, pour la part qui n'est pas éligible au subside de l'opérateur de transport

de Wallonie (le TEC) en la matière; le cas échéant en avancée de trottoir (pour permettre la circulation des piétons);

- abris avec sièges et éclairage nocturne;
- salle d'attente, consignes (casiers sécurisés et fonctionnels) et installation de prises USB de recharge (GSM, tablettes ...);
- valves d'informations pour les opérateurs de mobilité et pour les informations locales;
- câblages d'alimentation d'équipements digitaux (écrans interactifs, automates de vente, totem digital ...);
- installation d'une borne self-service de réparation vélo;
- aménagements adaptés aux spécificités du quartier, bancs (plusieurs types d'assises), lieu pour s'abriter en plus de l'abri transport public éventuel, intégration de plantation, l'installation d'une source d'énergie durable pour l'alimentation électrique (éventuellement autonome) du site;
- installation sur le site d'infrastructures de loisirs, zone de détente, table pique-nique, jeux pour enfant, poubelles, fontaine à eau potable, installation sanitaire publique, horloge.

4° des parkings pour l'auto-partage, de délestage et/ou de covoiturage;

Les fonctionnalités cibles suivantes sont visées, en fonction du type de mobipôle concerné:

- zone dépose-minute (*kiss&ride*) incluant des places d'attente de courte durée d'usagers du transport public, de co-voiturage ou de transport à la demande;
- aménagement de parking de co-voiturage;
- aménagement de places de stationnement pour voitures partagées, avec le cas échéant stations de recharge électrique;
- aménagement de places pour taxi;
- aménagement de parking relais P+R, si présence de transport public structurant;
- drop-off zones pour scooters partagés;

5° du stationnement sécurisé pour les vélos;

Les fonctionnalités cibles suivantes sont visées, en fonction du type de mobipôle concerné:

- parking vélo obligatoirement couvert (avec rampe d'accès si nécessaire);
- parking vélo sécurisé;
- drop-off zones pour vélos en libre-service ou trottinettes partagées afin d'éviter que ces engins représentent un obstacle aux cheminements piétons au niveau du point d'intermodalité;
- installation de bornes de recharge électrique pour vélo ou casiers avec prises;

6° de l'éclairage spécifique;

7° de la signalisation;

Les fonctionnalités cibles suivantes sont visées, en fonction du type de mobipôle concerné:

- la pose d'un point d'ancrage (totem) signalant le site d'intermodalité;

- la signalétique de balisage des cheminements piétons vers les modes de transport disponibles sur le site et vers les points d'intérêt (poi) aux alentours avec mention de la distance/temps de parcours de marche;
- la signalétique de balisage de cheminements cyclables vers les points d'intérêt aux alentours et sa continuité vers les activités et quartiers avoisinants;
- l'affichage d'un plan de quartier;
- la signalétique de balisage du site pour guidage des voitures ..., depuis les axes routiers aux alentours.

La charte graphique sera fournie par la Wallonie.

5.4. Combinaison de différents subsides

La commune informe l'Administration si elle a, ou non, sollicité ou obtenu une intervention financière extérieure pour la réalisation du même investissement en application d'autres dispositions légales, réglementaires ou contractuelles. Les postes des marchés de travaux concernés par la présente subvention ne peuvent faire l'objet d'aucun autre subside. Ceci ne veut pas dire qu'il n'est pas autorisé de combiner plusieurs subsides, bien au contraire. Cependant ceux-ci doivent être complémentaires.

La commune peut, quand cela est possible, combiner plusieurs sources de subsides différentes afin de proposer des projets intégrés qui favorisent une meilleure prise en compte de l'ensemble des usagers de l'espace public et qui encouragent les modes de déplacement plus durables. Si un aménagement cyclable s'inscrit dans une voirie nécessitant une réfection, elle peut par exemple, avoir recours à l'enveloppe du plan d'investissement communal (PIC) pour la réfection et avoir recours à l'enveloppe PIMACI en faveur des cyclistes pour les aménagements propres à ceux-ci. Pour ce faire, le bénéficiaire prévoit dans son métré plusieurs divisions, une par subside ou intervention financière.

Il est également possible de combiner des travaux subsidiables dans le PIMACI (liste non exhaustive):

- avec des travaux d'égouttage financés par la Société publique de Gestion de l'Eau (SPGE);
- avec l'aménagement de quais bus/abris bus/box vélos (co-)financés par l'opérateur de transport de Wallonie sur son réseau TEC;
- avec l'aménagement d'un parking financé par la SNCB;
- avec divers aménagements sur domaine régional financé par le SPW;
- avec des aménagements financés par le programme communal de développement rural (PCDR);
- ...

6. Calcul de la part subsidiable

Cette partie a pour objectif d'illustrer par quelques exemples le calcul du montant subsidiable au moyen du financement PIMACI en fonction du type d'intervention envisagé ainsi que de la combinaison avec d'autres sources de financement (par exemple le subside PIC).

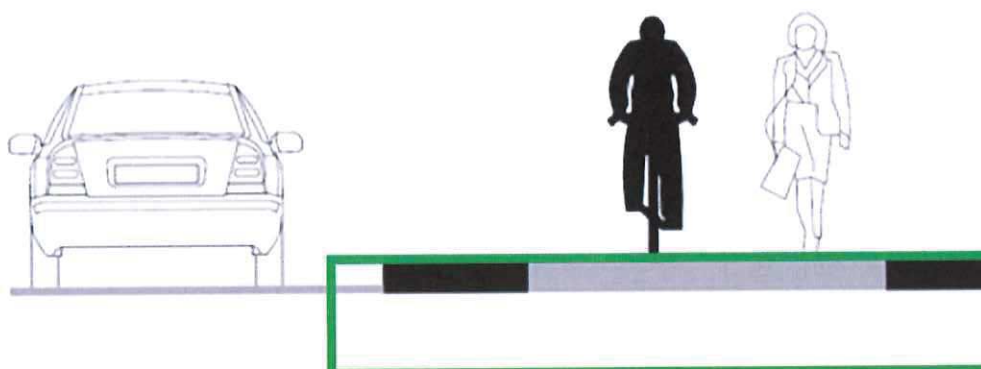
6.1. Les trottoirs et petits aménagements d'accessibilité pour tous

Seuls les sous-fondations et fondations, les éléments linéaires et le revêtement au droit du trottoir seront pris en compte. Par contre, si la commune profite de la réalisation de cet aménagement pour réfectionner la voirie, ces travaux supplémentaires ne seront pas pris en compte.

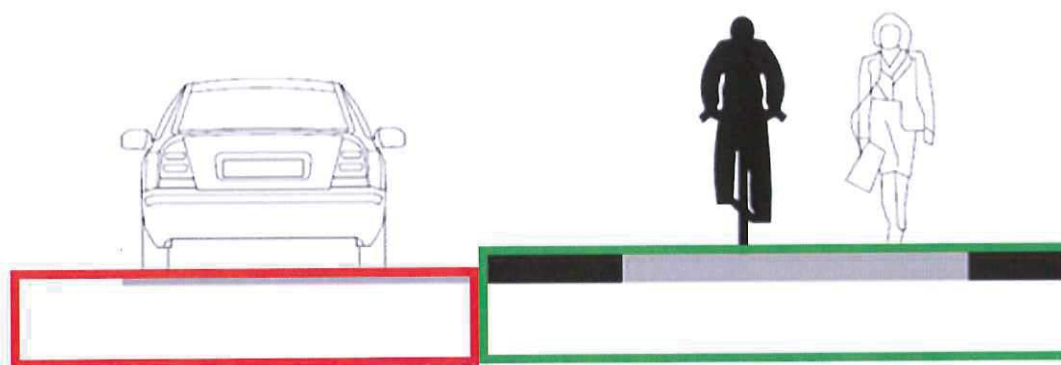
	Aménagement d'un trottoir	Aménagement d'un trottoir et réfection de voirie	
Total travaux hors TVA	150.000	400.000 dont 150.000 pour le trottoir et 250.000 pour la voirie	A
Travaux non subsidiables	0	250.000	B
Travaux subsidiables hors TVA	150.000	150.000	C=A-B
Honoraires pris en compte	5 %	5 %	D
Forfait pour essais	5 %	5 %	E
Montant pris en compte pour le subside	165.000	165.000	F = C + D + E
TVA	21 %	21 %	G
Taux de subside	80 %	80 %	H
Subside	159.720	159.720	I = F x 1,21 x 0,80

6.2. Les aménagements cyclo-piétons

Le marquage, la signalisation, les sous-fondations et fondations, les éléments linéaires et le revêtement seront pris en compte au droit de l'aménagement (en vert sur la figure 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 dans le calcul du subside PIMACI (en rouge sur la figure).



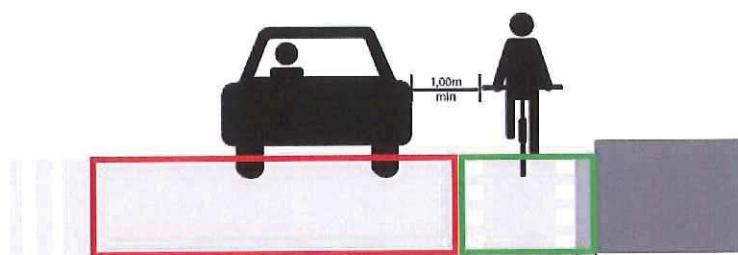
La commune devra créer des divisions dans son métré, une qui reprendra les postes relatifs à l'aménagement cyclable ou cyclo-piéton (postes pris en compte dans le calcul du subside PIMACI), une autre qui reprendra les postes relatifs à la réfection de la voirie (postes non pris en compte dans le calcul du subside PIMACI).

	Aménagement d'un F99a, b ou c; d'une D7, d'une D9 ou d'une D10	Aménagement d'un F99a,b ou c; d'une D7, d'une D9 ou d'une D10 et réfection de voirie	
Total travaux hors TVA	150.000	400.000 dont 150.000 pour l'aménagement cyclable et 250.000 pour la voirie	A
Travaux non subsidiables	0	250.000	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
Montant pris en compte pour le subside	165.000	165.000	F = C + D + E
TVA	21 %	21 %	G
Taux de subside	80 %	80 %	H
Subside	159.720	159.720	I = F x 1,21 x 0,80

6.3. Les pistes cyclables marquées

Seuls les travaux réalisés au droit de la piste cyclable seront subsidiés. Si la commune profite de la réalisation de cet aménagement pour réfectionner l'ensemble de la voirie, ces travaux ne seront pas pris en compte dans le calcul du subside PIMACI (en rouge sur la figure). Le marquage, la signalisation, les sous-fondation et fondation, les éléments linéaires et le revêtement au droit de l'aménagement cyclable seront pris en compte dans le calcul du subside.

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.



	Marquage d'une piste cyclable sur un revêtement en bon état	Aménagement d'une piste cyclable marquée et réfection de voirie	
Total travaux hors TVA	50.000	400.000 dont 150.000 pour l'aménagement cyclable et 250.000 pour le reste de la voirie	A
Travaux non subsidiables	0	250.000	B
Travaux subsidiables hors TVA	50.000	150.000	C=A-B
Honoraires pris en compte	5 %	5 %	D
Forfait pour essais	5 %	5 %	E
Montant pris en compte pour le subsidy	55.000	165.000	F = C + D + E
TVA	21 %	21 %	G
Taux de subsidy	80 %	80 %	H
Subside	53.240	159.720	I = F x 1,21 x 0,80

6.4. Les rues cyclables

Deux cas sont envisageables:

- dans le 1^{er} cas, la voirie est en bon état et les travaux consistent uniquement à poser du marquage et de la signalisation;
- dans le 2^e cas, une réfection complète de la voirie est nécessaire (sous-fondation et fondations, revêtement, marquage, éléments linéaires et signalisation).

Dans les deux cas, l'ensemble des travaux est subsidiable.

6.5. Les bandes cyclables suggérées

Deux cas sont envisageables:

- dans le 1^{er} cas, la voirie est en bon état et les travaux consistent uniquement à poser du marquage ou un enduit;
- dans le 2^e cas, une réfection complète de la voirie est nécessaire (sous-fondation et fondations, revêtement, marquage, éléments linéaires et signalisation).

Dans les deux cas, seuls les travaux réalisés au droit de la bande cyclable suggérée seront subsidiables, en ce compris sous-fondations et fondations, revêtement, marquage, éléments linéaires et signalisation.

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.

6.6. Les aménagements réduction vitesse

Ces aménagements permettant de diminuer la vitesse en faveur des cyclistes dans les centres-villes ou les villages ne seront pris en compte que s'ils sont associés à la création d'une infrastructure cyclable sur la voirie concernée, à savoir: bande cyclable suggérée ou piste cyclable marquée.

6.7. Combinaison avec le subside PIC

Comme stipulé au point 5.4, la combinaison du subside PIMACI avec d'autres sources de financement, notamment les subsides PIC, est encouragée vu leur complémentarité. Un exemple illustratif du calcul de la part subsidiable est donné dans le tableau ci-après.

N°	Intitulé de l'investissement	Estimation des travaux (en ce compris les frais d'études)	Autres interventions financières (SPGE-TEC ...) et autres subsides (PCDR ...)	Travaux pris en compte pour les subventions	Travaux subsidiés dans le PIC	Travaux subsidiés dans le PIMACI			Estimation de l'intervention régionale (SPW MI)	
						Vélos	Piétons	Intermodalité	PIMACI	PIC
		hors essais	hors essais	hors essais	hors essais	hors essais	hors essais	hors essais	majorée de 5 % pour essais	
1	Réfection de la rue des Champs et création d'une piste cyclable de chaque côté de la voirie	650.000,00	350.000,00	300.000,00	100.000,00	200.000,00			168.000,00	63.000,00
3	Aménagement d'un lieu d'intermodalité place de la gare	1.650.000,00	500.000,00	1.150.000,00	200.000,00	200.000,00	150.000,00	600.000,00	798.000,00	126.000,00
4	Création d'un piétonnier rue de Huy	600.000,00	250.000,00	350.000,00	200.000,00		150.000,00		126.000,00	126.000,00
5	Réfection de la voirie et des trottoirs de la rue de Namur + création d'une piste cyclable + égouttage	950.000,00	250.000,00	700.000,00	400.000,00	200.000,00	100.000,00		252.000,00	252.000,00
6	Réfection de la rue de la piscine	550.000,00	250.000,00	300.000,00	300.000,00					189.000,00
7	F99 chemin des Moines	300.000,00		300.000,00		300.000,00			252.000,00	
	Totaux	4.700.000,00	1.600.000,00	3.100.000,00	1.200.000,00	900.000,00	400.000,00	600.000,00	1.596.000,00	756.000,00

Répartition de l'intervention régionale du PIMACI par enveloppe thématique (taux de subvention + 5 % de frais d'essais)	756.000,00	336.000,00	504.000,00
---	-------------------	-------------------	-------------------

7. Procédure pour le plan d'investissement mobilité active communal et intermodalité 2022-2024

7.1. Établir le plan d'investissement

Sur base de l'ensemble de ses outils stratégiques (plan communal de mobilité, plan communal cyclable, plan stratégique transversal ...) et en collaboration avec l'ensemble des services communaux impliqués (service travaux, urbanisme, mobilité...), la commune doit établir une liste de besoins en travaux à soumettre au SPW-MI. Cette liste doit être validée par le comité de suivi (voir composition à l'article 5, §5 de l'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 à l'article 15 de l'arrêté de subvention. Pour rappel, l'utilisation de l'enveloppe doit être répartie dans le respect des proportions suivantes:

- 1° environ 50 % pour les aménagements cyclables,
- 2° environ 20 % pour les aménagements piétons,
- 3° environ 30 % pour l'intermodalité.

La commune doit proposer des projets dont le subside total représente entre 400 et 450 % le montant de la subvention reprise à l'article 3 de l'arrêté de 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 du plan d'investissement mobilité active communal et intermodalité, à savoir développer des aménagements favorisant la mobilité active quotidienne cyclable et piétonne, ainsi que l'intermodalité. Des modifications pourront donc être apportées aux investissements jusqu'au stade projet.

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

8. Qu'est-ce qui sera évalué?

Chaque investissement proposé sera évalué selon 3 axes:

- axe stratégie: vérification du principe STOP⁴, lien avec les outils de planification régionaux et communaux, intégration des aménagements proposés dans le réseau existant ou à venir (gain en termes de rapidité, cohérence, confort, agrément ...), inscription des aménagements de voirie dans un réseau cohérent et structuré pour les modes actifs, cohérence des aménagements au niveau des lieux d'échange modaux, et cohérence entre eux des aménagements des voiries et des lieux d'échange (objectif: garantir concrètement l'accès et l'utilisation des lieux d'intermodalité, dont la vocation est de permettre aux usagers de passer facilement d'un mode de transport à un autre), choix de la localisation du mobipôle au regard

⁴ Le principe STOP consiste à donner l'ordre de priorité suivant dans toute réflexion ou développement de projet d'aménagement: la marche à pied (en ce compris toutes les personnes à mobilité réduite), le vélo, le transport public et les autres solutions de mobilité collective, et enfin, le déplacement individuel motorisé.

du réseau structurant et de l'évolution de l'offre de transport en commun ou, à défaut, de parking de covoiturage mis en œuvre ou étudiés, mise en place des fonctionnalités prioritaires par type de mobipôle.

- axe aménagement de voirie et sécurité routière: suivi des recommandations reprises sur la sécuorthèque, adéquation de l'aménagement proposé avec son environnement ...
- axe faisabilité: vérification de l'éligibilité, propriété des terrains, permis, planning, solution technique choisie, faisabilité technique ...

Plusieurs directions du SPW Mobilité et Infrastructures seront impliquées dans ce plan d'investissement. Chacune d'elles jouant un rôle spécifique en fonction de ses compétences.

- La Direction de la planification de la mobilité (DPM) pour l'accompagnement des communes dans l'identification de leurs besoins. La DPM remettra également son avis sur les projets proposés (vérification du principe STOP, lien avec les outils de planification régionaux et communaux, intégration des aménagements proposés dans le réseau existant ou à venir: gain en termes de rapidité, cohérence, confort, agrément ...)
- L'Autorité organisatrice du Transport (AOT), qui a notamment pour mission l'organisation du réseau de transport public, remettra un avis sur le choix du site d'intermodalité en lien avec le développement du réseau structurant et la typologie de mobipôle. A cet effet, les communes sont invitées à prendre connaissance de la carte en annexe 1 reprenant ledit réseau structurant établi à ce stade au niveau régional et la classification des gares ferroviaires et des arrêts TEC concernés. En synergie avec la cellule ferroviaire, elle peut également conseiller les communes en termes de points d'intermodalité prioritaires identifiés dans les cadres des études d'évolution de l'offre de transport public.
- La Direction des déplacements doux et de la sécurité des aménagements de voirie (D³SAV) fournira un accompagnement aux communes, en vue d'une prise en compte optimale et sécuritaire des différents usagers dans les aménagements de l'espace public. Elle peut également conseiller pour traduire les concepts généraux définis dans un plan de mobilité en aménagements concrets de qualité (prise en compte des usagers, sécurité, signalisation, dimensionnement des carrefours, principe STOP, etc.). Elle remettra un avis quant à la cohérence des aménagements proposés tant par rapport aux recommandations de la sécuorthèque que vis-à-vis des avis stratégiques rendus par la DPM et l'AOT ou des objectifs et contraintes repris dans le dossier réalisé par la commune.
- La Direction des espaces publics subsidiés (DEPS) assurera le suivi des dossiers, de l'introduction du plan d'investissement jusqu'au décompte final. Elle accompagnera les bénéficiaires pour les aspects législatifs, administratifs et techniques, elle veillera également à une optimisation de l'utilisation des fonds publics pour rencontrer les besoins de tous les usagers de la voirie et garantir la durabilité des investissements réalisés à l'aide de financements. Elle constituera un point de contact entre les bénéficiaires et le SPW.

8.1. 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 plan initial. 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 plan initial pourrait ne plus atteindre les montants exigés. Il faudra alors réintroduire une nouvelle liste de propositions via le formulaire intitulé "Introduction PIC-PIMACI rectificatif". Les bénéficiaires n'ayant remis aucune proposition d'investissement dans les trois thématiques, énoncées aux articles 8 à 10 de l'arrêté de subvention, lors de l'introduction de leur plan d'investissement perdront les financements propres à ces thématiques.

8.2. Mise en œuvre d'un projet du plan d'investissement

L'ensemble des étapes à réaliser (réunion plénière d'avant-projet, projet, attribution, exécution des travaux, décompte final, contrôle et sanction) sont décrites en détail aux sections 3 jusque 8 de l'arrêté de subvention repris en annexe 5 de cette circulaire.

La ligne du temps en annexe 6 situe l'ensemble des opérations.

9. Liquidation et calcul de l'inexécuté

La subvention sera liquidée en deux temps. Un premier versement correspondant à un peu moins de 52 % du montant de la subvention octroyé par commune a été liquidé sous forme d'acompte en 2021. Le solde fera l'objet d'un deuxième paiement qui sera quant à lui liquidé après approbation du plan d'investissement.

Les paiements étant réalisés sous la forme d'acompte, une réévaluation du montant de l'enveloppe sera faite sur base des montants d'attribution. Les dossiers doivent être attribués pour le 31 décembre 2024 au plus tard. Si le montant total des dossiers attribués du plan d'investissement approuvé est inférieur au montant de l'enveloppe initiale, le montant maximal de l'enveloppe sera réévalué et la différence fera l'objet d'un remboursement. Une deuxième réévaluation de l'enveloppe aura lieu au moment du décompte final avec la même logique. Si celui-ci est inférieur au montant réévalué de l'enveloppe au moment de l'attribution des dossiers, la différence fera l'objet d'un remboursement.

10. Boîte à outils

1° Site internet

- <http://www.seurotheque.be/>
- <https://infrastructures.wallonie.be/pouvoirs-locaux.html>
- <http://mobilite.wallonie.be/home.html>

2° Outils cartographique

- <https://geoportail.wallonie.be/walonmap>

- Mobilité (wallonie.be) Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie - Série | Géoportail de la Wallonie
- Carte du réseau structurant de transport public et typologie des gares en termes de mobipôles potentiels
- Carte des zones des études de redéploiement du réseau TEC finalisées par l'AOT

3° Documents de référence

- Guide des bonnes pratiques TEC
- CeMathèque n°39: la marche au cœur de la Mobilité à cematheque39.pdf (wallonie.be)
- CeMathèque n°37: > Elaborer un Plan Commune cyclable: comment? à mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre/doc/CeMathèque/cematheque37.pdf de
- Fonctionnalités cibles par type de mobipôle
- Extraits choisis de la SRM en matière d'intermodalité

11. Moyen de communication

Tous les échanges officiels avec le SPW-MI doivent impérativement être réalisés via le guichet des Pouvoirs locaux: <https://guichet.pouvoirslocaux.wallonie.be/>. 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.

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

Pour toute question préalable relative aux aménagements de l'infrastructure (dispositifs ralentisseurs, petits travaux ...) et plus spécifiquement les aménagements cyclables, cyclo-piétons ou piétons, l'adresse de contact est la suivante: dgo1-21@spw.wallonie.be

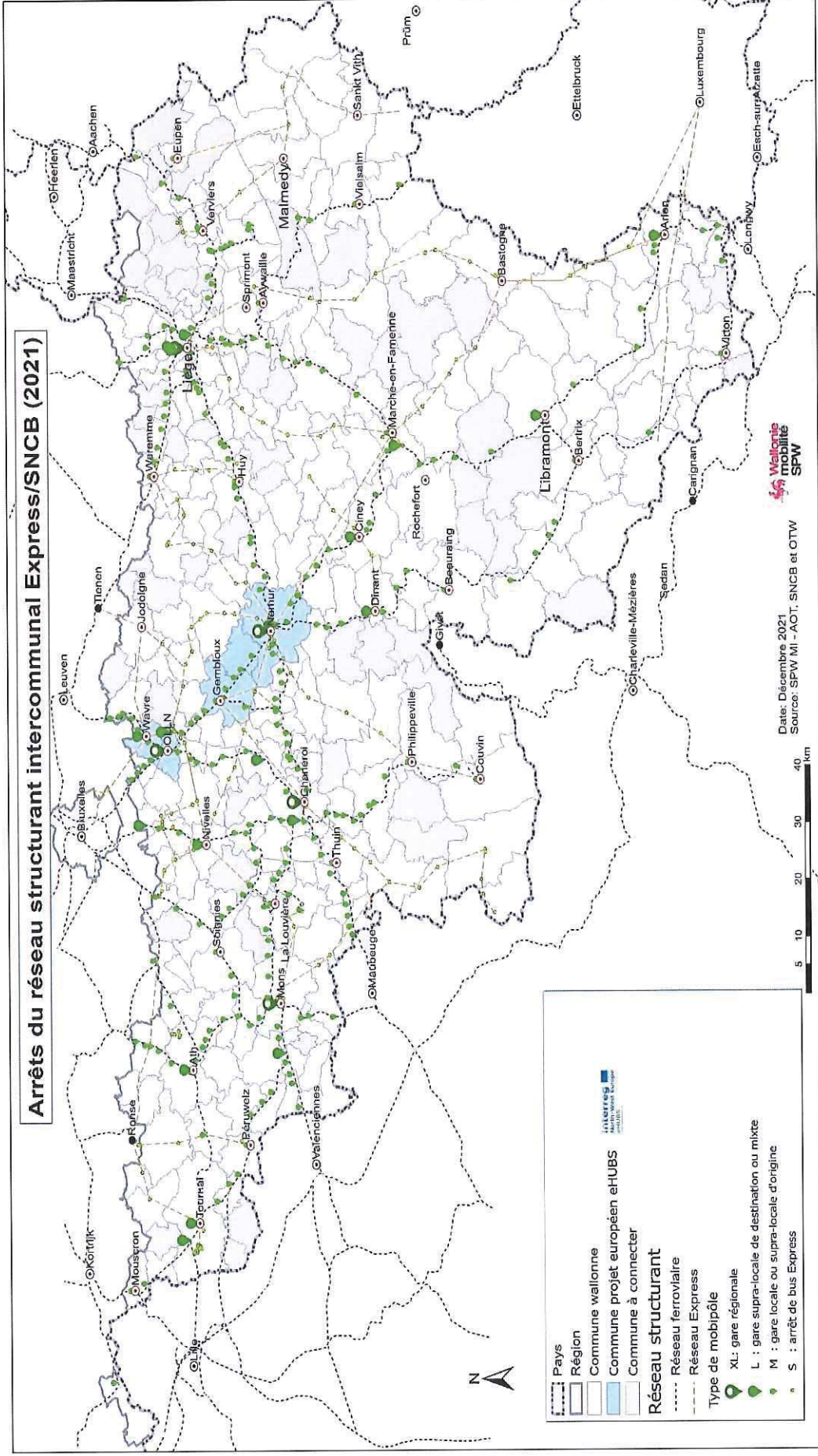
Pour toute question préalable relative à la stratégie cyclable ou piétonne et à la hiérarchisation de votre réseau, l'adresse de contact est la suivante: wallonie.cyclable@spw.wallonie.be

Pour toute question préalable relative au volet d'intermodalité, l'adresse de contact à privilégier est la suivante: transportpublic.mobilite@spw.wallonie.be

Pour la Direction des Espaces publics subsidiés, vos personnes de contacts sont reprises via le lien suivant <https://sway.office.com/SWqlgqyH62TjgAWG?ref=Link&loc=play>


Philippe Henry
Ministre du Climat, de l'Énergie, de la
Mobilité et des Infrastructures

Annexe 1 carte réseau structurant mobipôles



Vision FAST 2030 et Stratégie Régionale de Mobilité : extraits choisis

Le document présente une sélection de passages extraits de la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM), adoptée par le Gouvernement Wallon le 9 septembre 2019.

Les points 1, 2 et 3 servent d'introduction en proposant un rappel de la Vision FAST 2030 ainsi que la présentation de plusieurs principes et concepts de mobilité utiles pour mieux comprendre les enjeux liés au développement de l'intermodalité en Wallonie.



Pour ceux déjà familiers de ces concepts, les points 4 et suivants abordent plus en détails la définition des lieux d'intermodalité (mobipôles et mobipoints) ainsi que leurs caractéristiques de localisation ou d'accessibilité.

Dans le cadre de PIMACI, les extraits choisis sont évidemment ceux se focalisant principalement sur les aspects « infrastructures » de l'intermodalité. Néanmoins, d'autres aspects (ex : aménagement du territoire, information et accompagnement des citoyens, etc) peuvent contribuer au développement d'une mobilité fluide et harmonieuse pour tous. Pour en apprendre davantage, nous vous invitons à parcourir la SRM, que vous trouverez dans son intégralité sur le portail « Mobilité » du SPW.

1. Rappel de la Vision FAST 2030

Contexte (p. 6)

En Wallonie, comme dans la plupart des régions du monde et d'Europe, la mobilité actuelle des personnes est encore trop centrée sur les déplacements en voiture individuelle. En effet, la part modale actuelle de la voiture s'élève à 83% des kilomètres parcourus. Le constat est sensiblement identique pour le transport de marchandises par la route.

[...] Vus ses atouts territoriaux, ses ambitions en termes de développement et d'intégration dans les réseaux économiques européens et compte tenu des évolutions à craindre en l'absence de mesures anticipatives, il est indispensable que la Wallonie décrive clairement les directions stratégiques qu'elle souhaite prendre en matière de mobilité.

L'accessibilité aux biens et services pour tous est une nécessité économique et sociale. Elle constitue un enjeu important vu les disparités de densité d'habitat qui caractérisent la Wallonie. Parallèlement, il est nécessaire que les directions proposées impactent très concrètement les citoyens. Pour la majorité d'entre nous, mobilité rime avec embouteillage, accidents et pollution. Partant de ce constat, la

vision s'impose d'elle-même, fluidité, sécurité et santé constituent les caractéristiques ultimes qu'il y a lieu d'atteindre pour les personnes comme pour les marchandises.

En 2030, les personnes et les marchandises devront circuler sur le territoire de manière fluide, sécurisée et via un système durable utilisant au mieux chaque mode en regard de sa pertinence économique et écologique. Accessibilité, fluidité, sécurité, santé doivent être les caractéristiques du système de mobilité en 2030.

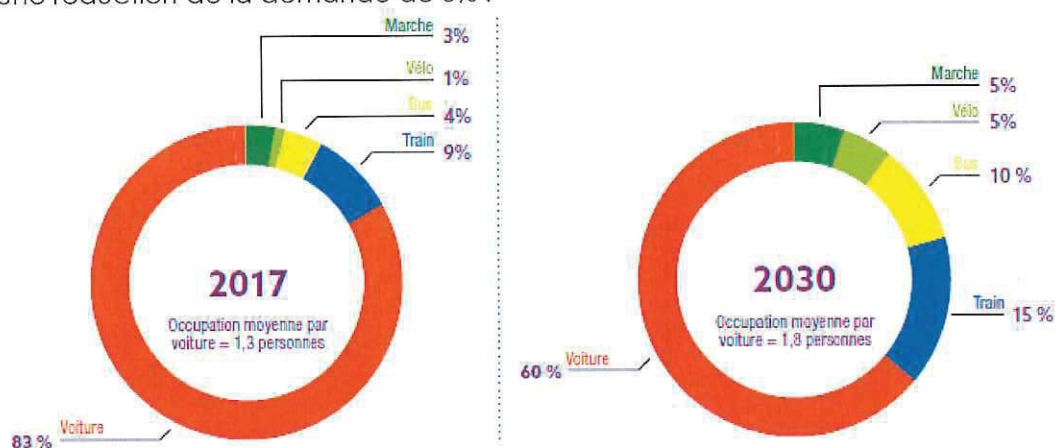
Les objectifs poursuivis pour 2030 sont de garantir à tous, et en particulier aux habitants des zones rurales, une accessibilité aux biens et services tout en réduisant drastiquement et simultanément le nombre d'accidents de la route et le nombre de km d'embouteillages et de 40% les émissions de GES issues du secteur du transport.

Pour concrétiser cette vision, c'est le modèle de la multimodalité qui doit être développé car compte tenu des enjeux et défis actuels, le modèle combinant efficacement les divers modes est le seul qui permettra une accessibilité maximale en s'attaquant simultanément aux symptômes directs que sont les accidents et encombrements et aux symptômes indirects que sont la pollution et la paralysie de l'économie.

Ce choix se traduit par la volonté de modifier fortement et structurellement les parts modales des différents modes tant pour les personnes que pour les marchandises, soit d'enclencher le transfert modal.

Objectifs de transfert modal pour les personnes (p. 7)

En ce qui concerne répartition des parts modales (en km parcourus) pour la mobilité des personnes, il est prévu de tendre vers les objectifs suivants, avec conjointement une réduction de la demande de 5% :



2. Stratégie de Mobilité : 3 leviers d'action

Leviers d'actions (p. 10) :

Pour atteindre ces objectifs de transfert modal, il faut travailler sur 3 axes : la gouvernance (pouvoir agir), les investissements (l'offre) et l'évolution des comportements (la demande).

Focus sur le levier « Offre » (p. 31)

Avant de demander aux citoyens de modifier leur comportement, il faut s'assurer que le système de mobilité dans sa globalité soit à même d'absorber la demande. L'offre de mobilité est ici considérée dans sa globalité et se compose de trois couches qui se sont développées de manière quasi chronologiques : la couche des infrastructures (routes, rail...) qui a, à la fois suscité et permis le développement de services de transport (services de bus, train, taxi...). Et enfin, plus récemment s'est greffée la couche numérique. Ces trois couches constituent ensemble l'offre de mobilité.

Ce second axe de la stratégie s'articule en quatre points correspondant aux caractéristiques fondamentales résultant des nouvelles mobilités.

- Accessibilité : Comment garantir l'accès à la mobilité pour les habitants de l'ensemble du territoire ?
- Intermodalité : Comment garantir la fluidité de la chaîne de déplacement dans un modèle multimodal où les solutions sont diverses et les changements de modes fréquents au cours d'un même déplacement ?
- Multimodalité : Quelles solutions nouvelles développer et avec quelle ampleur ?
- Technologies : Comment s'appuyer sur les technologies innovantes pour accélérer les transformations ?

3. Stratégie de Mobilité : connexion des territoires

Connecter les pôles wallons entre eux et le territoire wallon aux pôles (p. 34)

Les pôles sont les lieux où doivent être concentrés les activités qui ne sont pas directement liées à l'exploitation raisonnée des ressources du territoire qu'ils polarisent ainsi que les services et les équipements destinés à la population. Chaque pôle devra être développé en tenant compte des autres pôles dans une logique de mise en réseau de leurs spécificités. Cette volonté de mutualisation et cette mise en réseau doit se traduire dans l'offre de mobilité.

Les transports collectifs constituent les alternatives les plus intéressantes pour relier les pôles entre eux en raison de leur performance potentielle sur les plans économique et environnemental en regard de leur capacité. Il est donc logique qu'ils constituent le cœur de l'offre structurante en reliant les pôles et les communes entre eux.

Dans la perspective de maîtriser la mobilité, la priorité sera donc accordée à consolider, renforcer ou développer une offre de transport structurante et collective performante entre tous les pôles et toutes les communes.

L'ensemble des liaisons entre pôles et entre communes et pôles constitue le réseau structurant.

Ce réseau comprend l'offre ferroviaire structurante complétée par des liaisons structurantes en transport collectif. Il s'appuie sur la structure territoriale du SDT. Le choix de ce pôle de destination sera déterminé d'une part en lien avec les attentes des communes et d'autre part, sur base de l'objectivation de la demande de mobilité.

Connecter les territoires ruraux au réseau intégré (p. 36)

En complément du réseau structurant, des solutions doivent être prévues pour permettre à la population des villages non desservis par le réseau structurant de rejoindre ce dernier.

Pour que leur impact environnemental soit positif, la capacité de ces solutions doit être adaptée à la demande. Les solutions à développer doivent être nombreuses, multimodales et conviviales.

Pour certains, les déplacements vers le réseau structurant pourront s'effectuer à pied ou à vélo pour les villages les plus proches. Des liaisons cyclistes et piétonnes doivent être réalisées et entretenues afin de se rendre vers les arrêts de transport public les plus structurants.

On veillera donc lors de toute planification (plan infrastructure, Plan wallon d'investissement en mobilité, plans communaux de mobilité ...), à identifier en priorité les liaisons concernées et à réaliser des aménagements spécifiques (cheminements et stationnements) pour faciliter ces liaisons. Priorité sera donnée à des cheminements agréables et sécurisés.

Connecter les quartiers des agglomérations urbaines (p. 38-39)

[...] Enfin, des aménagements d'infrastructure cyclo-piétonnes et de stationnements sécurisés doivent permettre les déplacements en toute sécurité au sein des agglomérations.

Il conviendra de prévoir les connexions entre ces modes et d'autres modes, en particulier les stations de voiture partagée et les noeuds de correspondance de transport en commun. La densité urbanistique des pôles justifie une baisse de la limitation de vitesse à 30 km/h en agglomération et à 50km/h sur les pénétrantes.

4. Optimiser la continuité de la chaîne de déplacements (p. 40)

La multimodalité repose sur la complémentarité de solutions multiples qui doivent nécessairement converger en divers lieux du territoire. Dès lors, en matière d'infrastructure, elle requiert non seulement l'aménagement des voiries et cheminements amenés à accueillir les divers modes de déplacement mais également l'aménagement des lieux d'échange modaux. De plus, pour que la multimodalité soit crédible, ces deux axes, aménagement des voiries et des lieux d'échange, doivent être conçus en parfaite cohérence et déployés simultanément.

Les lieux où devront converger infrastructures et services de mobilité seront amenés à devenir la traduction physique sur le territoire du concept de multimodalité. Certains d'entre eux seront les « portes d'entrée » sur le réseau structurant. Selon les types de lieux, en particulier selon leur caractère urbain ou interurbain, ces lieux accueilleront des fonctions et donc des équipements différents. On distinguera les mobipôles (en milieu interurbain et rural) et les mobipoints (en milieu urbain).

Une réflexion doit être menée afin de systématiser le développement de stations d'échange modal au départ desquelles on pourra rejoindre les pôles. Les acteurs locaux qui s'inscriront dans cette logique bénéficieront à terme d'un avantage territorial sérieux.

5. Développer les points de connexion sur le réseau structurant : les mobipôles (p. 41-42)

Les Mobipôles sont des lieux physiques, des « hubs » où convergent différentes offres et infrastructures de mobilité et où les usagers devront se rendre pour accéder à une offre qualitative et performante.

Cette offre (et l'infrastructure qui l'accompagne) pourra être de plusieurs formes et sera dimensionnée selon la situation et le contexte local.

La création de mobipôles est destinée à renforcer l'attractivité des modes de déplacement responsables. Il existe divers types de mobipôles et, selon leur localisation, ceux-ci ne disposeront pas nécessairement des mêmes exigences en termes d'espace disponible, d'équipement et de fonctions.

Les mobipôles doivent couvrir l'ensemble du territoire wallon. Compte tenu du maillage envisagé et possible pour le réseau d'offre structurante, toutes les communes devant être desservies au minimum par une liaison structurante de transport collectif, il est donc nécessaire que chaque commune dispose d'un tel lieu de convergence des offres de mobilité.

Les lieux seront déterminés après identification des liaisons structurantes de transport collectif afin qu'ils soient bien orientés pour minimiser le temps d'accès global vers les destinations finales et lorsque c'est possible, afin qu'ils se trouvent aux lieux de convergence entre plusieurs liaisons. Ils seront situés sur des voiries structurantes pour minimiser les détours tout en étant le plus près possible des principaux centres de vie et d'activité et seront progressivement reliés aux villages environnants par des cheminements piétons (en priorité dans un périmètre d'1,5 kilomètre) et cyclables

(en priorité dans un périmètre de 5 kilomètres) conviviaux, sécurisés et accessibles à tous les publics et genres.

Les types de localisations possibles sont les suivants :

- à la gare ferroviaire (ou terminus tram),
- au cœur de la commune/ville si la disponibilité en espace et l'accessibilité en transport public le permettent,
- en amont de la congestion sur les pénétrantes des pôles urbains (e ; a. P+R ou pôles d'échange) permettant d'accéder au réseau structurant urbain de transport public,
- à l'intersection des voiries structurantes régionales (sans être éloigné d'un centre de vie de la commune de plus d'1,5 kilomètre).

Il est important de faire la distinction entre un réseau structurant de transport public avec des mobipôles proches des lieux de vie comme points d'entrée et un réseau de co-voiturage avec des stations d'embarquement le long des grands axes routiers ; même si des connexions entre ces deux réseaux sont souhaitables à des endroits considérés comme pertinents. Les services de mobilité doivent être appropriés à la situation et à la fonction visée.

Afin d'accroître son attractivité, des services de mobilité seront présents : espace d'attente éclairé et protégé des intempéries, offre de transports publics (train ou/et bus) avec système d'information et/ou de vente, stationnements sécurisés pour vélo, espace de dépose-minute, station de voiture partagée (après évaluation du potentiel), offre de stationnement pour voitures adaptée au contexte, desserte (locale) par taxi. En fonction de la taille et de l'emplacement du Mobipôle, d'autres services optionnels sont également à considérer afin d'encourager son utilisation : zone d'attente conviviale, toilettes, douches, eau potable, cafétéria avec espace de coworking, car-wash, point relai pour la distribution de colis, crèches, dépose repassage, réparation de vélo, cours de conduite ...

[...] Les mobipôles doivent être accessibles par des cheminements cyclo-piétons sécurisés et éclairés. L'essentiel des moyens disponibles doit être consacré au développement de cette accessibilité entre les territoires non desservis et les mobipôles, c'est-à-dire à l'élaboration et l'entretien de ces cheminements sécurisés cyclo-piétons et systèmes de priorité/sites propres pour le transport collectif.

Cette accessibilité doit être présente ou opérationnalisée dès la mise en service du mobipôle. Cette mise en service est ainsi conditionnée par l'existence préalable de cette accessibilité. C'est l'une des raisons pour lesquelles il y a lieu de choisir les lieux en étroite collaboration avec les pouvoirs locaux, les gestionnaires de voiries et les opérateurs de service de mobilité. Le déploiement physique des mobipôles et de leur accessibilité depuis l'ensemble de la commune, sera réalisé par le gestionnaire de voirie concerné avec un financement régional.

6. Développer les points de connexion dans les agglomérations urbaines : les mobipoints (p. 44)

Le MobiPoint s'inscrit dans un contexte davantage urbain où la non-possession d'un véhicule est plus réaliste. Il doit contribuer à la transition vers la voiture partagée et les déplacements doux. Il peut être considéré comme l'équivalent du mobipôle à l'échelle de l'agglomération urbaine. C'est donc également un centre de mobilité qui combine différents types de mobilité partagée et durable.

Tout comme une gare ferroviaire est la principale plaque tournante de la mobilité d'une ville, un MobiPoint est le centre mobilité d'un quartier. Les mobipoints agrègent idéalement en un lieu les trois modes dont la part modale doit être prioritairement améliorée en milieu urbain et leur confère ainsi une plus grande visibilité. Ils incluront à ce titre une station de voiture partagée, une offre de mobilité douce ainsi qu'une offre de transport en commun structurante.

[...] Afin d'être efficace, une ville doit disposer d'un réseau de Mobipoints idéalement situés : dans les quartiers denses, les zones d'activités ou de commerce. En fonction de la localisation du MobiPoint, de l'espace disponible et de la demande, les fonctions de mobilité suivantes devront être envisagées : proximité d'un arrêt de transport public, stationnement sécurisé pour ranger les vélos, de préférence abrité (la majorité des utilisateurs de carsharing se rendent sur place à pied ou en vélo), vélos partagés éventuellement électriques, voitures partagées/carsharing avec places de parking (des abris, avec un toit végétalisé ou des panneaux solaires, peuvent être envisagés pour protéger les voitures partagées contre la chaleur et la grêle).

[...] Peuvent également être envisagés une voie pour les taxis et le covoiturage (parking facile d'accès), une signalisation des cheminements piétons et pistes cyclables, pompes à vélo publique. Enfin, ils seront facilement accessibles pour tous, y compris les personnes à mobilité réduite.

Une forme et une structure standardisées par ville le rendront reconnaissable pour tout le monde, ses différentes fonctions (vélo, bus, voiture partagée) pouvant être distantes jusqu'à 100 mètres l'une de l'autre afin de faciliter leur mise en œuvre progressive. Chaque MobiPoint doit posséder un nom unique et il doit être marqué de façon claire et visible. Il sera adapté aux besoins d'un quartier et plusieurs points peuvent être disponibles dans la ville.

7. Doubler l'offre de solutions de mobilité

La marche à pied (p. 48)

La marche constitue le maillon de base de la multimodalité. [...] Trois types d'actions doivent être menés pour développer la marche : le développement de l'infrastructure, la sensibilisation, l'accompagnement.

En matière d'infrastructure, il s'agira de favoriser la marche essentiellement via la réalisation d'aménagements qualitatifs en faveur des piétons.

Les priorités seront définies en vue de favoriser les déplacements de proximité à pied, avec un focus particulier sur les liaisons entre d'une part, le(s) mobipôle(s) et d'autre part, les villages et les lieux d'activité les plus proches.

La conception des infrastructures dédiées aux piétons répondra aux critères de sécurité (visibilité, lisibilité, protection vis à vis du trafic, aménagements séparés des flux cyclistes sur les voiries de liaisons interurbaines ou entre quartiers), rapidité (cheminements directs, sans détours, phase verte plus longue aux feux pour les traversées piétonnes et une seule fois), cohérence (cheminements logiques et sans discontinuités), confort (planéité des revêtements, espace disponible, balisage) et agrément (qualité paysagère, design d'aménagement, tranquillité). On veillera à lever les barrières piétonnes, et à assurer la continuité et l'éclairage des cheminements. Les aménagements impliquant une discontinuité des flux piétons seront évités à tout prix. Les traversées dangereuses seront aménagées.

Le vélo (p. 52)

Le principal frein à la pratique du vélo étant le sentiment d'insécurité, le report modal en faveur du vélo est intimement lié au déploiement d'infrastructures sécurisées.

L'objectif est de passer de 35009 à 10000 kilomètres de pistes cyclables (séparées ou pas) d'ici 2030 en Wallonie.

Pour créer la masse critique, il faut éviter d'éparpiller les moyens. Les infrastructures doivent donc être priorisées d'abord sur les zones urbaines car c'est là que le potentiel est le plus élevé et puis dans toutes les communes en visant en priorité à relier les villages et zones d'activité soit au réseau d'offre structurante (donc vers les mobipôles) en valorisant, le cas échéant, le réseau RAVEL (ou autres voies rapides pour vélo). Un troisième axe visera les zones de forte demande de mobilité où la construction de pistes directes et dédiées est pertinente vu la masse critique en priorité pour rallier le cœur des 9 pôles urbains depuis les communes limitrophes via des axes cyclables rapides adaptés aux vélos électriques.

Le réseau ferroviaire (p. 54)

[...] Les noeuds de correspondances devront être envisagés comme de véritables « hubs multimodaux » c'est-à-dire comme un lieu de convergence de différents services de mobilité en y appliquant le principe STOP. Les gares doivent être valorisées comme des lieux de vie et d'échange. L'accès privilégié et à valoriser est la marche à pied. Viennent ensuite le vélo et le bus. La valorisation des modes alternatifs à la voiture individuelle est indispensable en particulier pour sauvegarder la convivialité des gares et des cheminements piétons et vélos sûrs.

Le covoiturage (p. 62)

Développer le covoiturage est, avec l'usage de la voiture partagée un moyen privilégié d'augmenter le taux d'occupation de 1.3 à 1.8 conformément à FAST. Les mesures favorisant le covoiturage doivent contribuer à améliorer trois facteurs importants pour les travailleurs : le facteur temps, le facteur pratique et le facteur financier, pour avoir un réel impact.

Sur le plan pratique, l'absence de parking de covoiturage et de contrôle social dans ceux-ci était l'une des raisons qui freinait la pratique du covoiturage. Lorsque le lieu s'y prête, il faut envisager le déploiement des Mobipôles incluant des parkings de covoiturage reliés à une offre structurante de transport en commun. Actuellement, plus de 2200 places spécifiquement dédiées au covoiturage existent et il convient d'en augmenter le nombre.

Classement des gares

Gare	Commune	Province	type de mobipole /mobipoint	Description
ACREN	LESSINES	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
AISEAU	AISEAU-PRESLES	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
AMAY	AMAY	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
AMPSIN	AMAY	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
ANDENNE	ANDENNE	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
ANGLEUR	LIEGE	Liège	L	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) de destination ou mixte
ANS	ANS	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
ANSEREMME	DINANT	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
ANTOING	ANTOING	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
ARCHENNES	GREZ-DOICEAU	Brabant wallon	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
ARLON	ARLON	Luxembourg	L	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) de destination ou mixte
ASSESE	ASSESE	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
ATH	ATH	Hainaut	L	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) de destination ou mixte
ATHUS	AUBANGE	Luxembourg	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
AUBANGE	AUBANGE	Luxembourg	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
AUVELAIS	SAMBREVILLE	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
AYE	MARCHE-EN-FAMENNE	Luxembourg	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
AYWAILLE	AYWAILLE	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
BARVAUX	DURBUY	Luxembourg	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
BAS-OHA	WANZY	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
BASSE-WAVRE	WAVRE	Brabant wallon	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
BEAURAING	BEAURAING	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
BEIGNE	HAM-SUR-HEURE-NALINNES	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
BERTRIX	BERTRIX	Luxembourg	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
BERZEE	WALCOURT	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
BEUZET	GEMBLOUX	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
BIERGES-WALIBI	WAVRE	Brabant wallon	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
BIERSET-AWANS	GRACE-HOLLOGNE	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
BINCHE	BINCHE	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
BLANMONT	CHASTRE	Brabant wallon	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
BLATON	BERNISSART	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
BLERET	WAREMME	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
BOMAL	DURBUY	Luxembourg	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
BOUSSU	BOUSSU	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
BRACQUEGNIES	LA LOUVIERE	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
BRAINE-L'ALLEUD	BRAINE-L'ALLEUD	Brabant wallon	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
BRAINE-LE-COMTE	BRAINE-LE-COMTE	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
BRESSOIX	LIEGE	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
BRUCELLETTE	BRUCELLETTE	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
CALLENELLE	PERUWELZ	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
CAMBON-CASTEAU	BRUCELLETTE	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
CARLSBOURG	PALISEUL	Luxembourg	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
CARNIERES	MORLANWELZ	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
CEROUX-MOUSTY	OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NEU	Brabant wallon	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
CHAPELLE-DIEU	GEMBLOUX	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
CHAPOIS	CINEY	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
CHARLEROI-OUEST	CHARLEROI	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
CHARLEROI-SUD	CHARLEROI	Hainaut	XL	Gares régionales (+ de 8.000 montées/jour de semaine)
CHASTRE	CHASTRE	Brabant wallon	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
CHATEAU-DE-SEILLES	ANDENNE	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
CHATELET	CHATELET	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
CHENEE	LIEGE	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
CINEY	CINEY	Namur	L	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) de destination ou mixte
COMBLAIN-LA-TOUR	HAMOIR	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
COMINES	COMINES-WARNETON	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
COO	STAVELOT	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
COUILLET	CHARLEROI	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
COURCELLES-MOTTE	COURCELLES	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
COURRIERE	ASSESE	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
COUR-SUR-HEURE	HAM-SUR-HEURE-NALINNES	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
COURT-SAINT-ETIENNE	COURT-SAINT-ETIENNE	Brabant wallon	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
COUVIN	COUVIN	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
DAVE-SAINT-MARTIN	NAMUR	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
DINANT	DINANT	Namur	L	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) de destination ou mixte
DOLHAIN-GILEPPE	LIMBOURG	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
ECAUSSINNES	ECAUSSINNES	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
ENGHIEN	ENGHIEN	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
ENGIS	ENGIS	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
ERBISOEUL	JURBISE	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
ERNAGE	GEMBLOUX	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
ERQUELINNES	ERQUELINNES	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
ERQUELINNES-VILLAGE	ERQUELINNES	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
ESNEUX	ESNEUX	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
EUPEN	EUPEN	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
FAMILLEUREUX	SENEFFE	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
FARCIENNES	FARCIENNES	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
FAUX	COURT-SAINT-ETIENNE	Brabant wallon	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
FEXHE-LE-HAUT-CLOCHER	FEXHE-LE-HAUT-CLOCHER	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
FLAWINNE	NAMUR	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
FLEMALLE-GRANDE	FLEMALLE	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
FLEMALLE-HAUTE	FLEMALLE	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
FLEURUS	FLEURUS	Hainaut	L	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) de destination ou mixte
FLOREFFE	FLOREFFE	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
FLORENVILLE	FLORENVILLE	Luxembourg	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
FLORIVAL	GREZ-DOICEAU	Brabant wallon	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
FONTAINE-VALMONT	MERBES-LE-CHATEAU	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
FORCHIES	FONTAINE-L'EVÊQUE	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
FORRIERES	NASSOGNE	Luxembourg	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
FRAIPONT	TROOZ	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
FRAMERIES	FRAMERIES	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
FRANCHIMONT	THEUX	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
FRANIERE	FLOREFFE	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales

NESSONVAUX	TROOZ	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
NEUFCHATEAU	NEUFCHATEAU	Luxembourg	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
NEUFVILLES	SOIGNIES	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
NIMY	MONS	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
NIVELLES	NIVELLES	Brabant wallon	L	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) de destination ou mixte
OBAX-BUZET	PONT-A-CELLES	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
OBBOURG	MONS	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
OTTIGNIES	OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NEU	Brabant wallon	XL	Gares régionales (+ de 8.000 montées/jour de semaine)
PALISEUL	PALISEUL	Luxembourg	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
PAPIGNIES	LESSINES	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
PECROT	GREZ-DOICEAU	Brabant wallon	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
PEPINSTER	PEPINSTER	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
PEPINSTER-CITE	PEPINSTER	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
PERUWELZ	PERUWELZ	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
PHILIPPEVILLE	PHILIPPEVILLE	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
PIETON	CHAPELLE-LEZ-HERLAJMONT	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
POIX-SAINT-HUBERT	SAINT-HUBERT	Luxembourg	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
PONT-A-CELLES	PONT-A-CELLES	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
PONT-DE-SERAING	SERAING	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
POULSEUR	COMBLAIN-AU-PONT	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
PROFONDSART	WAVRE	Brabant wallon	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
PRY	WALCOURT	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
QUAREGNON	QUAREGNON	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
QUEVY	QUEVY	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
QUIEVRAIN	QUIEVRAIN	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
REBAIX	ATH	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
REMICOURT	REMICOURT	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
RHSINES	LA BRUYERE	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
RIVAGE	SPRIMONT	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
RIXENSART	RIXENSART	Brabant wallon	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
RONET	NAMUR	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
ROUX	CHARLEROI	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
SAINT-DENIS-BOVESSE	LA BRUYERE	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
SAINT-GHISLAIN	SAINT-GHISLAIN	Hainaut	L	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) de destination ou mixte
SART-BERNARD	ASSESE	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
SCLAIGNEAUX	ANDENNE	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
SCESSIN	LIEGE	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
SILLY	SILLY	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
SOIGNIES	SOIGNIES	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
SOLRE-SUR-SAMBRE	ERQUELINNES	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
SPA	SPA	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
SPA-GERONSTERE	SPA	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
STATTE	HUY	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
STOCKEM	ARLON	Luxembourg	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
SY	FERRIERES	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
TAMINES	SAMBREVILLE	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
THEUX	THEUX	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
THIEU	LE ROEULX	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
THUIN	THUIN	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
THULIN	HENSIES	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
TILFF	ESNEUX	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
TILLY	VILLERS-LA-VILLE	Brabant wallon	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
TOURNAI	TOURNAI	Hainaut	L	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) de destination ou mixte
TROIS-PONTS	TROIS-PONTS	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
TROOZ	TROOZ	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
TUBIZE	TUBIZE	Brabant wallon	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
VERVIERS-CENTRAL	VERVIERS	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
VERVIERS-PALAIS	VERVIERS	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
VIELSALM	VIELSALM	Luxembourg	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
VILLE-POMMEROEUL	BERNISSART	Hainaut	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
VILLERS-LA-VILLE	VILLERS-LA-VILLE	Brabant wallon	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
VIRTON	VIRTON	Luxembourg	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
WISE	WISE	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
VIVILLE	ARLON	Luxembourg	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
VOROUX	FEXHE-LE-HAUT-CLOCHER	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
WALCOURT	WALCOURT	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
WAREMME	WAREMME	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
WATERLOO	WATERLOO	Brabant wallon	L	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) de destination ou mixte
WAVRE	WAVRE	Brabant wallon	L	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) de destination ou mixte
WELKENRAEDT	WELKENRAEDT	Liège	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
YVES-GOMEZEE	WALCOURT	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales
YVOIR	YVOIR	Namur	M	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées/jours de semaine) d'origine ; gares locales

Source : CPDT (2018) Urbanisation des nœuds et mixité des fonctions

CONVIVIALITÉ DU SITE							
Espace public							
Sur le site d'intermodalité	Aménagements adaptés aux spécificités du quartier						3
	Intégration de plantations (arbres, plantes, fleurs...)						3
	Bancs (plusieurs types d'assises)						3
	Éclairage intelligent : sécurisant et valorisant pour les lieux						6
	Lieux pour s'abriter (pluie, vent, soleil, ...) en plus de l'abri TP éventuel						3
	Abris favorisant la biodiversité						3
	Installation d'une source d'énergie durable pour l'alimentation électrique (éventuellement autonome) du site (arrêt bus, abri vélo, éclairage, bornes de recharge, ...)						3
	Zone de détente						3
	Espace pique-nique public						3
	Poubelles						3
	Fontaine à eau						3
	Installation sanitaire publique(h/H/x/PMR)						3
	Espace à langer						
	Horloge						3
	Wifi gratuit						
Multiplicité des usages des espaces publics (événements, marchés...)							
Services et logistique							
Sur le site d'intermodalité	Consignes (casiers sécurisés et fonctionnels)						3
	Hub logistique (de proximité)						
	Commerces de proximité (petite restauration, café, terrasse, supérette, librairie, pharmacie, titres-services, pressing, ...)						
	Marchés (produits locaux, artisanaux, ...)						
	Espaces de coworking + salles de réunion						
	Prises (recharge GSM, tablette, ...)						3
	Crèche, accueil petite-enfance						
	Point poste						
	Boîte aux lettres						
	Casiers pour colis (éventuellement intégrés aux gares ou abris)						
	Distributeur d'argent liquide						
Services publics (point police, point administration, point santé, défibrillateur, ...)							
Culture et loisirs							
Sur le site d'intermodalité	Informations locales, culturelles, pédagogiques et touristiques						3
	Espace permettant d'accueillir des activités citoyennes, temporaires ou non, participant à l'intégration dans le quartier (café communautaire, lieux éphémères, potager collectif, street art, boîtes à livres...)						
	Espace ou salle polyvalente susceptibles de fonctionner en soirée, adaptés aux spécificités du quartier (voisinage, contrôle social, ...) : théâtre, concert, art de rue, ...						
	Infrastructures de loisirs (jeux pour enfants, skate-park, street workout, instruments de musiques en libre-service, ...)						3
Branding							
Sur le site d'intermodalité	Point d'ancrage (totem)						7
	Point d'ancrage (totem) digital						
	Ecrans d'information						
	Plan du quartier						7
	QR code infos						

Légende

Les cases vertes représentent ce qui pourrait être pris en compte dans PIMACI :

1. Infrastructures cyclables dans un rayon de 5 km à 10 km*
2. Infrastructures piétonnes dans un rayon de 1,5 à 3km
3. Infrastructures et équipement d'attente et de services
4. Parkings (autopartage, délestage P+R, covoiturage)
5. Stationnement vélos
6. Eclairage
7. Branding/signalisation

Éléments cruciaux pour la création d'un mobilier/mob/point à prendre en compte par les auteurs de projet

Primaire	Secondaire/tertiaire	Optionnel	Non nécessaire
----------	----------------------	-----------	----------------

SPW Mobilité&Infrastructures
mobilite@spw.wallonie.be

Arrêté Ministériel octroyant une subvention aux villes et communes dans le cadre d'un Plan d'Investissement Mobilité active communal et intermodalité

Le Ministre de la Mobilité,

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, l'article 20;

Vu le décret « climat » du 20 février 2014, l'article 16/1, inséré par le décret-programme du 17 juillet 2018 ;

Vu le décret du 15 décembre 2011 portant organisation du budget et de la comptabilité des Services du Gouvernement wallon, les articles 57 à 62 ;

Vu le décret du 17 décembre 2020 contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2021 ;

Vu l'article budgétaire 63.04 programme 02 de la division organique 14 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année 2021 concernant la mobilité ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon 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 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 septembre 2019 fixant la répartition des compétences entre les Ministres et réglant la signature des actes du Gouvernement ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 26 septembre 2019 portant règlement du fonctionnement du Gouvernement ;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné les 07 et le 22 novembre 2021 ;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 24 novembre 2021 ;

Vu la décision du Gouvernement wallon, donné le 24 novembre 2021 ;

Arrête :

Chapitre I^{er}. – Définitions

Article 1^{er}.

Pour l'application du présent arrêté, l'on entend par:

- 1° l'Administration: le Département des Infrastructures locales du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures;
- 2° le guichet des Pouvoirs locaux: l'outil informatique permettant aux communes de transmettre électroniquement à l'Administration leurs formulaires et pièces justificatives concernant le plan d'investissement et les dossiers inscrits dans le plan d'investissement ;
- 3° la réunion plénière d'avant-projet : la réunion au stade de l'esquisse " crayon " en présence de toute personne susceptible d'apporter une aide à la conception du projet et ayant pour but de garantir la qualité des projets et la sécurité des travaux et d'éviter, sauf cas de force majeure,

tous nouveaux travaux dans les délais de garantie prévus au marché sur le périmètre de l'investissement considéré ;

- 4° le mobipôle : lieu physique, un « hub » où convergent différentes offres et infrastructures de mobilité et où les usagers devront se rendre pour accéder à une offre qualitative et performante. Cette offre (et l'infrastructure qui l'accompagne) pourra être de plusieurs formes et sera dimensionnée selon la situation et le contexte local ;
- 5° le principe STOP : principe selon lequel les aménagements sont priorisés de la manière suivante :
- les aménagements en faveur des piétons ;-)
 - les aménagements en faveur des cyclistes ;
 - les aménagements en faveur de la mobilité partagés (ex : auto-partage, transport publics) ;
 - les aménagements en faveur de la mobilité individuel (ex : parking de délestage).

Chapitre II. – Objet de la subvention

Art. 2.

La subvention vise à soutenir, conformément au principe STOP, le développement d'aménagements favorisant la mobilité active quotidienne (cyclable et piétonne) et l'intermodalité dans toutes les communes de Wallonie.

Chapitre III. – Montant de la subvention

Art. 3.

Le montant de la subvention global est de 52 millions d'euros. Les engagements et les liquidations sont répartis de la manière suivante :

COMMUNES	Crédits à engager (2021)	Crédits à liquider (2021)	Crédits à liquider (2022)
Beauvechain	77.308,90	40.141,16	37.167,74
Braine-l'Alleud	324.746,14	168.618,19	156.127,95
Braine-le-Château	101.899,14	52.909,17	48.989,97
Chastre	117.754,62	61.141,82	56.612,80
Chaumont-Gistoux	109.998,66	57.114,69	52.883,97
Court-Saint-Etienne	103.924,63	53.960,87	49.963,76
Genappe	185.518,11	96.326,71	89.191,40
Grez-Doiceau	141.749,97	73.600,95	68.149,02
Hélécine	51.075,31	26.519,87	24.555,44
Incourt	116.107,28	60.286,47	55.820,81
Ittre	116.340,43	60.407,53	55.932,90
Jodoigne	108.859,66	56.523,29	52.336,37
La Hulpe	59.579,12	30.935,31	28.643,81
Lasne	131.867,80	68.469,82	63.397,98
Mont-Saint-Guibert	79.167,13	41.106,01	38.061,12
Nivelles	250.091,90	129.855,41	120.236,49
Orp-Jauche	149.771,91	77.766,19	72.005,72
Ottignies - Louvain-la-Neuve	295.849,69	153.614,26	142.235,43
Perwez	143.470,89	74.494,50	68.976,39
Ramillies	109.994,59	57.112,58	52.882,01
Rebecq	137.012,47	71.141,09	65.871,38

Rixensart	191.049,47	99.198,76	91.850,71
Tubize	263.475,87	136.804,78	126.671,09
Villers-la-Ville	175.516,80	91.133,72	84.383,08
Walhain	107.373,86	55.751,81	51.622,05
Waterloo	239.417,11	124.312,73	115.104,38
Wavre	320.000,62	166.154,17	153.846,45
Aiseau-Presles	135.023,74	70.108,48	64.915,26
Anderlues	144.060,34	74.800,56	69.259,78
Antoing	102.389,89	53.163,98	49.225,91
Ath	383.949,68	199.358,49	184.591,19
Beaumont	224.179,07	116.400,67	107.778,40
Beloil	198.966,35	103.309,45	95.656,90
Bernissart	136.569,83	70.911,26	65.658,57
Binche	379.958,89	197.286,35	182.672,54
Boussu	195.652,69	101.588,90	94.063,79
Braine-le-Comte	271.727,25	141.089,15	130.638,10
Brugellette	70.852,13	36.788,61	34.063,52
Brunehaut	137.716,96	71.506,88	66.210,08
Celles	157.249,65	81.648,86	75.600,79
Chapelle-Lez-Herlaimont	162.541,21	84.396,40	78.144,81
Charleroi	2.176.401,49	1.130.054,62	1.046.346,87
Châtelet	398.775,73	207.056,63	191.719,10
Chièvres	120.099,10	62.359,15	57.739,95
Chimay	322.834,10	167.625,40	155.208,70
Colfontaine	248.410,30	128.982,27	119.428,03
Comines-Warneton	155.399,90	80.688,41	74.711,49
Courcelles	356.335,41	185.020,31	171.315,10
Dour	199.742,65	103.712,53	96.030,12
Ecaussinnes	140.053,68	72.720,18	67.333,50
Ellezelles	112.862,21	58.601,53	54.260,68
Enghien	148.794,38	77.258,62	71.535,76
Erquennes	166.379,17	86.389,18	79.989,99
Estaimpuis	162.592,92	84.423,25	78.169,67
Estinnes	168.505,19	87.493,08	81.012,11
Farciennes	138.689,10	72.011,65	66.677,45
Fleurus	278.316,02	144.510,24	133.805,78
Flobecq	51.259,77	26.615,65	24.644,12
Fontaine-L'Evêque	196.435,35	101.995,28	94.440,07
Frameries	231.540,19	120.222,79	111.317,40
Frasnes-Lez-Anvaing	301.060,01	156.319,62	144.740,39
Froidchapelle	148.963,21	77.346,28	71.616,93
Gerpinnes	190.915,44	99.129,17	91.786,27
Ham-sur-Heure - Nalinnes	177.720,36	92.277,88	85.442,48
Hensies	78.212,41	40.610,29	37.602,12
Honnelles	101.521,12	52.712,89	48.808,23
Jurbise	158.513,20	82.304,93	76.208,27
La Louvière	861.140,84	447.130,82	414.010,02
Le Roeulx	82.554,91	42.865,05	39.689,86
Lens	120.994,48	62.824,06	58.170,42
Les Bons Villers	125.354,11	65.087,71	60.266,40

Lessines	265.553,17	137.883,38	127.669,79
Leuze-en-Hainaut	215.751,22	112.024,67	103.726,55
Lobbès	72.346,07	37.564,31	34.781,76
Manage	202.605,75	105.199,14	97.406,61
Merbes-le-Château	84.826,46	44.044,51	40.781,95
Momignies	211.245,32	109.685,07	101.560,25
Mons	894.029,39	464.207,57	429.821,82
Mont-de l'Enclus	73.997,69	38.421,88	35.575,81
Montigny-le-Tilleul	98.474,87	51.131,18	47.343,69
Morlanwelz	197.694,54	102.649,09	95.045,45
Mouscron	587.916,41	305.264,29	282.652,12
Pecq	105.550,91	54.805,28	50.745,63
Péruwelz	266.686,26	138.471,71	128.214,55
Pont-à-Celles	224.429,15	116.530,52	107.898,63
Quaregnon	187.177,60	97.188,37	89.989,23
Quévy	196.274,31	101.911,66	94.362,65
Quiévain	97.947,59	50.857,40	47.090,19
Rumes	60.226,40	31.271,40	28.955,00
Saint-Ghislain	252.683,44	131.201,02	121.482,42
Seneffe	177.331,84	92.076,15	85.255,69
Silly	137.314,23	71.297,77	66.016,46
Sivry-Rance	141.396,90	73.417,62	67.979,28
Soignies	380.705,95	197.674,24	183.031,71
Thuin	271.898,87	141.178,26	130.720,61
Tournai	855.032,69	443.959,28	411.073,41
Amay	152.042,53	78.945,16	73.097,37
Ans	298.375,17	154.925,57	143.449,60
Anthisnes	91.580,48	47.551,40	44.029,08
Aubel	107.714,46	55.928,66	51.785,80
Awans	108.607,47	56.392,34	52.215,13
Aywaille	328.815,55	170.731,15	158.084,40
Baelen	84.303,54	43.772,99	40.530,55
Bassenge	138.640,81	71.986,57	66.654,24
Berloz	45.707,97	23.732,98	21.974,99
Beyne-Heusay	116.896,89	60.696,46	56.200,43
Blegny	124.864,94	64.833,72	60.031,22
Braives	122.101,82	63.399,02	58.702,80
Burdinne	73.927,57	38.385,47	35.542,10
Chaudfontaine	177.606,23	92.218,62	85.387,61
Clavier	126.465,89	65.664,98	60.800,91
Comblain-au-Pont	102.291,38	53.112,83	49.178,55
Crisnée	56.900,29	29.544,38	27.355,91
Dalhem	100.654,09	52.262,70	48.391,39
Dison	178.209,99	92.532,11	85.677,88
Donceel	67.443,21	35.018,59	32.424,62
Engis	89.927,15	46.692,94	43.234,21
Esneux	141.540,00	73.491,92	68.048,08
Faimès	68.502,45	35.568,58	32.933,87
Ferrières	180.595,25	93.770,61	86.824,64
Fexhe-le-Haut-Clocher	59.952,09	31.128,97	28.823,12

Flémalle	339.621,52	176.341,94	163.279,58
Fléron	153.030,93	79.458,37	73.572,56
Geer	59.229,71	30.753,89	28.475,82
Grâce-Hollogne	246.708,71	128.098,75	118.609,96
Hamoir	92.429,98	47.992,49	44.437,49
Hannut	257.767,25	133.840,69	123.926,56
Héron	99.930,54	51.887,01	48.043,53
Herstal	417.716,21	216.891,11	200.825,10
Herve	241.013,51	125.141,63	115.871,88
Huy	204.888,93	106.384,64	98.504,29
Jalhay	182.180,23	94.593,58	87.586,65
Juprelle	116.889,53	60.692,64	56.196,89
Liège	1.949.496,10	1.012.238,36	937.257,74
Lierneux	268.497,90	139.412,37	129.085,53
Limbours	88.732,22	46.072,50	42.659,72
Lincet	47.130,17	24.471,43	22.658,74
Malmedy	241.683,00	125.489,25	116.193,75
Marchin	118.138,32	61.341,05	56.797,27
Modave	89.761,55	46.606,96	43.154,59
Nandrin	107.897,11	56.023,50	51.873,61
Neupré	95.740,84	49.711,59	46.029,25
Olne	61.370,50	31.865,45	29.505,05
Oreye	57.238,12	29.719,79	27.518,33
Ouffet	72.872,30	37.837,54	35.034,76
Oupeye	251.523,66	130.598,82	120.924,84
Pepinster	127.237,03	66.065,38	61.171,65
Plombières	180.101,69	93.514,34	86.587,35
Remicourt	75.495,58	39.199,63	36.295,95
Saint-Georges-sur-Meuse	87.194,45	45.274,04	41.920,41
Saint-Nicolas	261.347,20	135.699,51	125.647,69
Seraing	674.261,16	350.097,14	324.164,02
Soumagne	177.507,47	92.167,34	85.340,13
Spa	147.581,41	76.628,81	70.952,60
Sprimont	257.140,95	133.515,49	123.625,46
Stavelot	210.193,24	109.138,80	101.054,44
Stoumont	283.538,82	147.222,08	136.316,74
Theux	234.398,90	121.707,12	112.691,78
Thimister-Clermont	97.507,47	50.628,88	46.878,59
Tinlot	55.791,09	28.968,45	26.822,64
Trois-Ponts	178.814,69	92.846,09	85.968,60
Trooz	104.034,17	54.017,74	50.016,43
Verlaine	65.007,18	33.753,73	31.253,45
Verviers	533.011,19	276.755,81	256.255,38
Villers-le-Bouillet	98.324,05	51.052,87	47.271,18
Visé	191.521,16	99.443,68	92.077,48
Waimes	147.745,89	76.714,21	71.031,68
Wanze	163.875,92	85.089,42	78.786,50
Waremme	168.083,15	87.273,94	80.809,21
Wasseiges	63.484,74	32.963,23	30.521,51
Welkenraedt	114.924,01	59.672,08	55.251,93

AMBLEVE	157.644,61	81.853,93	75.790,68
BULLANGE	347.701,10	180.537,11	167.163,99
BURG-REULAND	144.539,16	75.049,18	69.489,98
BUTGENBACH	87.368,47	45.364,40	42.004,07
EUPEN	185.701,67	96.422,02	89.279,65
LA CALAMINE	117.592,49	61.057,64	56.534,85
LONTZEN	73.166,31	37.990,20	35.176,11
RAEREN	114.834,45	59.625,58	55.208,87
SAINT-VITH	178.752,27	92.813,68	85.938,59
Arlon	295.771,17	153.573,49	142.197,68
Attert	85.398,77	44.341,67	41.057,10
Aubange	188.060,12	97.646,60	90.413,52
Bastogne	337.956,28	175.477,30	162.478,98
Bertogne	111.975,26	58.141,00	53.834,26
Bertrix	238.679,42	123.929,70	114.749,72
Bouillon	210.680,89	109.392,00	101.288,89
Chiny	137.505,70	71.397,19	66.108,51
Daverdisse	81.598,42	42.368,41	39.230,01
Durbuy	281.335,96	146.078,29	135.257,67
Erezée	103.410,61	53.693,97	49.716,64
Etalle	102.287,64	53.110,89	49.176,75
Fauvillers	61.515,27	31.940,62	29.574,65
Florenville	174.288,77	90.496,09	83.792,68
Gouvy	235.968,30	122.522,00	113.446,30
Habay	122.731,17	63.725,80	59.005,37
Herbeumont	78.001,13	40.500,59	37.500,54
Hotton	105.254,80	54.651,53	50.603,27
Houffalize	183.894,82	95.483,85	88.410,97
La Roche-en-Ardenne	202.791,95	105.295,82	97.496,13
Léglise	157.400,82	81.727,35	75.673,47
Libin	211.100,53	109.609,89	101.490,64
Libramont-Chevigny	303.933,43	157.811,59	146.121,84
Manhay	130.106,24	67.555,16	62.551,08
Marche-en-Famenne	291.771,23	151.496,60	140.274,63
Martelange	23.835,22	12.375,98	11.459,24
Meix-devant-Virton	81.256,30	42.190,77	39.065,53
Messancy	102.441,29	53.190,67	49.250,62
Musson	66.777,23	34.672,79	32.104,44
Nassogne	155.573,12	80.778,35	74.794,77
Neufchâteau	182.263,58	94.636,86	87.626,72
Paliseul	211.834,91	109.991,20	101.843,71
Rendeux	94.856,75	49.252,54	45.604,21
Rouvroy	52.533,88	27.277,21	25.256,67
Sainte-Ode	80.330,03	41.709,82	38.620,21
Saint-Hubert	144.495,46	75.026,49	69.468,97
Saint-Léger	57.357,40	29.781,73	27.575,67
Tellin	83.216,97	43.208,81	40.008,16
Tenneville	98.997,78	51.402,69	47.595,09
Tintigny	95.792,11	49.738,21	46.053,90
Vaux-sur-Sure	159.814,53	82.980,62	76.833,91

Vielsalm	191.344,86	99.352,14	91.992,72
Virton	174.217,18	90.458,92	83.758,26
Wellin	91.416,71	47.466,37	43.950,34
Andenne	332.883,08	172.843,14	160.039,94
Anhée	129.593,18	67.288,77	62.304,41
Assesse	184.463,70	95.779,23	88.684,47
Beauraing	383.134,38	198.935,16	184.199,22
Bievre	95.947,65	49.818,97	46.128,68
Cerfontaine	148.418,11	77.063,25	71.354,86
Ciney	357.159,36	185.448,13	171.711,23
Couvin	361.675,06	187.792,82	173.882,24
Dinant	268.518,70	139.423,17	129.095,53
Doische	124.014,41	64.392,10	59.622,31
Eghezée	240.959,62	125.113,65	115.845,97
Fernelmont	147.585,98	76.631,18	70.954,80
Floreffe	102.203,04	53.066,96	49.136,08
Florennes	266.510,69	138.380,55	128.130,14
Fosses-la-Ville	229.885,95	119.363,86	110.522,09
Gedinne	176.062,74	91.417,19	84.645,55
Gembloux	285.589,47	148.286,84	137.302,63
Gesves	130.700,01	67.863,47	62.836,54
Hamois	140.218,64	72.805,83	67.412,81
Hastière	132.626,25	68.863,63	63.762,62
Havelange	129.430,04	67.204,06	62.225,98
Houyet	205.998,56	106.960,79	99.037,77
Jemeppe-sur-Sambre	215.732,67	112.015,04	103.717,63
La Bruyère	124.496,16	64.642,24	59.853,92
Mettet	262.143,19	136.112,81	126.030,38
Namur	1.389.917,45	721.687,91	668.229,54
Ohey	159.993,52	83.073,56	76.919,96
Onhaye	112.308,71	58.314,14	53.994,57
Philippeville	291.708,68	151.464,12	140.244,56
Profondeville	158.964,34	82.539,18	76.425,16
Rochefort	266.815,35	138.538,74	128.276,61
Sambreville	290.959,08	151.074,91	139.884,17
Sombreffe	126.657,92	65.764,69	60.893,23
Somme-Leuze	235.784,95	122.426,80	113.358,15
Viroinval	175.565,04	91.158,77	84.406,27
Vresse-sur-Semois	184.214,83	95.650,01	88.564,82
Walcourt	323.437,46	167.938,68	155.498,78
Yvoir	126.135,28	65.493,32	60.641,96

TOTAL :	52.000.000,00	27.000.000,00	25.000.000,00
---------	---------------	---------------	---------------

La subvention est imputée sur l'article budgétaire 63.04, programme 02 de la division organique 14 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année 2021.

Art. 4.

Il sera versé à la société anonyme Belfius Banque la somme de :

- 1° 27.000.000 euros en 2021 ;
- 2° 25.000.000 euros en 2022.

A charge pour cette société de porter au crédit des comptes des communes les montants indiqués en regard de leur nom dans les tableaux repris à l'article 3 dès notification du présent arrêté.

Chapitre IV. – Obligation du bénéficiaire

Art. 5.

§1. Le bénéficiaire, à défaut d'être titulaire d'un droit réel de propriété ou d'emphytéose, possède un droit de jouissance sur le terrain à aménager pour une durée minimale de vingt ans prenant cours à dater de la transmission du projet.

§2. L'affectation des investissements, visée aux articles 8 à 10, reste conforme à une des destinations ou usages qui y sont prévus pendant une période minimale de quinze ans à compter de la date de réception provisoire des travaux en ce compris pour les bâtiments.

À défaut, une récupération de la part de la subvention se rapportant à ces investissements est opérée auprès du bénéficiaire. Le montant du remboursement est calculé au prorata des années durant lesquelles l'affectation n'a pas été respectée.

§3. Le bénéficiaire informe l'Administration s'il a, ou non, sollicité ou obtenu une intervention financière extérieure pour la réalisation du même investissement en application d'autres dispositions légales, réglementaires ou contractuelles. L'information visée à l'alinéa 1er est fournie à tout stade de la procédure. Les postes des marchés de travaux concernés par la présente subvention ne peuvent faire l'objet d'aucun autre subside.

§4. Le bénéficiaire veille à la conformité des aménagements selon les règles du Code du Développement territorial, en abrégé CoDT, la dernière version du Qualiroutes, des fiches et guides de recommandations sur les aménagements cyclables en Wallonie, des recommandations relatives à la signalisation directionnelle des itinéraires cyclables et voies vertes, les règles et bonnes pratiques relatives au stationnement des vélos. Les guides et autres fiches techniques sur les aménagements cyclables sont disponibles via le lien "<http://www.securotheque.be/>".

§5. Le bénéficiaire met sur pied un comité de suivi en vue de coordonner la conception, la mise en œuvre et l'évaluation du plan d'investissement mobilité active communal et intermodalité et en vue de remettre un avis sur tous les projets concernés.

Le comité de suivi est composé entre autres de:

- 1° l'agent communal en charge de la mobilité au sein de la commune;
- 2° l'agent communal en charge de la mobilité cyclable au sein de la commune;
- 3° les représentants des services travaux et urbanisme;
- 4° le représentant du Collège communal en charge de la mobilité;
- 5° les représentants locaux des usagers cyclistes tels que les usagers ou les associations d'usagers ;
- 6° le délégué de la Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité, en abrégé CCATM, pour autant que celle-ci soit constituée.

Le comité de suivi est complété des personnes jugées utiles en fonction des différents sujets abordés.

§6. Le comité de suivi réalise un audit de la politique de mobilité active et d'intermodalité mise en œuvre par le bénéficiaire. Cet audit devra être réalisé sur base du modèle fourni par la Direction de la Planification de la mobilité du SPW Mobilité et Infrastructures.

§7. Le bénéficiaire s'engage à réaliser des comptages vélos et piétons annuellement sur base du modèle fourni par la Direction de la Planification de la mobilité du SPW Mobilité et Infrastructures.

Chapitre V. – Eligibilité

Art. 6.

Le montant des investissements éligibles est égal ou supérieur au montant fixé à l'article 5, alinéa 2, de l'arrêté royal du 14 janvier 2013 établissant les règles générales d'exécution des marchés publics.

Art. 7.

Seuls les marchés de travaux sont éligibles. Chaque dossier peut consommer de une à trois enveloppes disponibles pour chacune des trois thématiques énoncées aux articles 8 à 10.

Section I^{ère} : aménagements en faveur des cyclistes

Art. 8.

§1^{er}. Seuls les aménagements suivants sont éligibles :

- 1° les chemins réservés représentés par le signal routier F99a, b ou c;
- 2° les pistes cyclables séparées représentés par le signal routier D7 ;
- 3° les pistes cyclo-piétonnes représentées par le signal routier D9 ;
- 4° les cheminements cyclo-piétons représentés par le signal D10 ;
- 5° les pistes cyclables marquées ;
- 6° les rues cyclables ;
- 7° les bandes cyclables suggérées et autres marquages en faveur des cyclistes;
- 8° les aménagements permettant de diminuer la vitesse en faveur des vélos dans les centres-villes ou les villages ;
- 9° les petits travaux d'amélioration du confort tels que l'abaissement d'une bordure ;
- 10° les signalisations verticales pour les cyclistes telles que les panneaux « sens unique limité », en abrégé « SUL », les signaux B22/B23 « tourne à droite au feu » ou « tout droit au feu », les signaux F45b et les panneaux directionnels ;
- 11° le stationnement vélo sécurisé ou non pour autant qu'il fasse partie d'un marché de travaux.

§2. Les aménagements réalisés disposent d'un revêtement induré, tel qu'un revêtement béton ou hydrocarboné, afin d'offrir le confort nécessaire à tous les usagers piétons, cyclistes et aux personnes à mobilité réduite quelles que soient les conditions météorologiques. Les autres revêtements tels que la dolomie, les fraisats, les revêtements stabilisés ou compactés ne sont pas subsidiaires.

Section II : aménagements en faveur des piétons

Art. 9.

§1^{er}. Seuls les aménagements suivants sont éligibles :

- 1° les trottoirs ;

- 2° les rues piétonnes ;
- 3° les chemins réservés représentés par le signal routier F99 a, b ou c ;
- 4° les pistes cyclo-piétonnes représentées par le signal routier D9 ;
- 5° les cheminements cyclo-piétons représentés par le signal D10.

§2. Les aménagements réalisés disposent d'un revêtement induré, tel qu'un revêtement béton, en pierres naturelles, en pavés ou encore en hydrocarboné, afin d'offrir le confort nécessaire à tous les usagers piétons et aux personnes à mobilité réduite quelles que soient les conditions météorologiques. Les autres revêtements tels que la dolomie, les fraisats, les revêtements stabilisés ou compactés ne sont pas subsidiables.

Section III : aménagements en faveur de l'intermodalité

Art.10.

§1^{er}. Seuls les aménagements suivants sont éligibles :

- 1° des aménagements cyclables dans un rayon de maximum 10 km permettant des liaisons continues à destination ou au départ du centre de convergence que sera le mobipôle ;
- 2° des aménagements piétons dans un rayon de maximum 3km permettant des liaisons continues à destination ou au départ du centre de convergence que sera le mobipôle ;
- 3° des bâtiments permettant l'attente conviviale et l'accueil de différents services (point vélo) ;
- 4° des parkings pour l'auto-partage, de délestage et/ou de covoiturage ;
- 5° du stationnement sécurisé pour les vélos ;
- 6° de l'éclairage spécifique ;
- 7° de la signalisation spécifique visant à identifier de façon claire et identique tous les mobipôles de Wallonie. La charte graphique sera fournie par la Wallonie.

§2. Les aménagements sont priorisés en respectant le principe STOP.

§3. Les aménagements réalisés disposent d'un revêtement induré, tel qu'un revêtement béton ou hydrocarboné, afin d'offrir le confort nécessaire à tous les usagers piétons, cyclistes et aux personnes à mobilité réduite quelles que soient les conditions météorologiques. Les autres revêtements tels que la dolomie, les fraisats, les revêtements stabilisés ou compactés ne sont pas subsidiables.

§4. Sans se suppléer aux aménagements prévus selon les stratégies des opérateurs de transports en commun (SNCB et OTW), les moyens budgétaires devront se concentrer principalement dans un mobipôle, lieu d'intermodalité à proximité d'une offre structurante en transport collectif (rail, bus) ou à défaut à proximité du réseau structurant de la SOFICO.

Chapitre VI – Procédure

Section 1^{ère} : transmission des pièces

Art. 11.

La transmission de l'ensemble des pièces et dossiers à l'Administration se fait par la voie électronique via le guichet des Pouvoirs locaux.

Section II : le plan d'investissement

Art 12.

Les 262 communes wallonnes bénéficient du montant prévu à l'article 3. Elles reçoivent ce montant pour la réalisation de certaines infrastructures en tant que pouvoir adjudicateur au sens de la législation sur les marchés publics.

Art 13.

Les bénéficiaires rédigent un plan d'investissement mobilité active communal et intermodalité dénommé ci-après "plan d'investissement" , reprenant l'ensemble des dossiers que la commune envisage de réaliser.

Art. 14.

La commune transmet à l'Administration, pour approbation par le Ministre, le plan d'investissement, Ce plan doit être transmis à l'Administration dans les 180 jours de la notification du montant alloué à la commune.

Le Ministre se prononce dans les soixante jours de la réception du plan d'investissement communal.

L'envoi de la notification de la décision se fait au plus tard le jour de l'échéance du délai.

Le Ministre peut approuver partiellement le plan d'investissement qui lui est soumis.

La commune dont le plan d'investissement n'a pas été totalement approuvé soumet au Ministre un plan rectifié dans les trente jours de la notification de la décision du Ministre.

Art. 15.

Le dossier relatif à l'introduction d'un plan d'investissement ou sa modification est introduit sur base du formulaire ad hoc et comprend les pièces suivantes :

- 1° la délibération du conseil communal approuvant le plan d'investissement;
- 2° le relevé des investissements, établi suivant le modèle fixé par le Ministre;
- 3° pour chaque investissement, une fiche établie selon les modèles fixés par le Ministre, accompagnée :
 - a) d'un descriptif de l'état des lieux et des travaux à réaliser;
 - b) d'un plan de localisation;
 - c) des photos des lieux;
 - d) d'une estimation détaillée des coûts;
 - e) pour les dossiers relatifs à la voirie, d'un croquis de l'aménagement envisagé;
 - f) pour les dossiers relatifs à un bâtiment, d'un croquis des aménagements prévus avec l'affectation des locaux.

Art. 16.

Le plan d'investissement est conforme aux principes suivants :

- 1° le plan d'investissement concerne uniquement des travaux subsidiés en application des articles 8 à 10;
- 2° le plan d'investissement doit respecter les priorités et conditions particulières fixées à l'article 8 à 10;

- 3° la partie subsidiée du montant total minimal des travaux atteint quatre cents pour cent du montant annoncé et ne dépasse pas quatre cent cinquante pour cent du montant annoncé à l'article 3 ;
- 4° le taux d'intervention de la Région wallonne s'élève à quatre-vingt pour cent des travaux subsidiables.

Dans l'hypothèse de l'intervention d'un auteur de projet privé, les frais d'études limités à cinq pour cent du montant des travaux subsidiables sont pris en considération pour l'octroi de la subvention.

Dans l'hypothèse où la commune est son propre auteur de projet, les frais d'études fixés forfaitairement à trois pour cent du montant des travaux subsidiables sont pris en considération pour l'octroi de la subvention.

Les frais d'essais limités à cinq pour cent du montant des travaux subsidiables, en ce compris les essais préalables et ceux nécessaires au contrôle des travaux, sont pris en considération pour l'octroi de la subvention.

Section III: réunion plénière d'avant-projet

Art. 17.

§1^{er}. Chaque dossier fait l'objet d'une réunion plénière d'avant-projet organisée et présidée par le bénéficiaire.

§2. Le bénéficiaire s'accorde avec l'Administration pour fixer la date de cette réunion.

Le bénéficiaire invite toute personne ou organisme susceptible d'intervenir dans le cours de l'élaboration et de la réalisation du dossier. Il envoie les convocations au moins quinze jours avant la réunion et y joint l'avant-projet.

§3. L'avant-projet contient :

- 1° une esquisse-crayon établie, si le projet le nécessite, sur la base d'un relevé topographique des lieux ainsi qu'un ou plusieurs profils en travers-type indiquant l'emplacement prévu pour les canalisations d'eaux usées ou d'eaux claires;
- 2° si le dossier comprend de l'éclairage public, une étude photométrique accompagnée d'une note démontrant l'amélioration de l'éclairage du domaine public afin d'accroître la sécurité de tous les usagers et d'améliorer le cadre de vie.

Art. 18.

En vue de la réunion plénière d'avant-projet, les personnes visées à l'article 17, § 2, alinéa 2, remettent au bénéficiaire toutes les informations réglementaires et techniques, dans des formes complètes, claires et concises, lui permettant, sans préjudice des autorisations à obtenir, de finaliser l'étude du dossier et de soumettre le projet visé à l'article 19 à l'avis de l'administration.

Le bénéficiaire dresse un procès-verbal de la réunion plénière d'avant-projet et le notifie aux personnes visées à l'alinéa 1^{er} dans un délai de quinze jours à dater de la réunion plénière d'avant-projet.

Les personnes visées à l'alinéa 1^{er} disposent de quinze jours à compter de la notification pour faire connaître leurs remarques au demandeur, appuyées de documents complémentaires s'il échet.

Le procès-verbal modifié leur parvient dans les quinze jours à dater du terme du délai de réception des remarques. Il n'est plus susceptible d'être contesté. Le procès-verbal qui n'a pas fait l'objet de remarques dans le délai initial de quinze jours est réputé approuvé.

Le délai visé à l'alinéa 3 est :

- 1° doublé lorsqu'il débute ou arrive à échéance durant les mois de juillet et d'août;
- 2° suspendu du 25 décembre au 31 décembre;
- 3° reporté jusqu'au plus prochain jour lorsqu'il arrive à échéance un samedi, un dimanche ou un jour férié.

Le non-respect par le bénéficiaire de l'organisation d'une réunion plénière d'avant-projet entraîne automatiquement le rejet du bénéfice de la subvention pour le dossier concerné.

Section IV : projet

Art 19.

§1^{er}. Le bénéficiaire choisit parmi les dossiers inscrits dans son plan d'investissement approuvé par le Ministre, les projets qu'elle entend réaliser.

§2. La commune transmet les projets à l'Administration pour approbation avant le 30 juin 2023.

L'Administration accuse réception du projet si ce projet est accompagné de l'ensemble des pièces justificatives visées au paragraphe 2. A défaut, l'Administration réclame les pièces manquantes.

§3. Le dossier "projet" est introduit sur base du formulaire ad hoc, dûment complété aux points "disponibilité des terrains" et "permis d'urbanisme", et comprend les pièces justificatives suivantes :

- 1° le cas échéant, pour le marché de service relatif à l'étude du projet :
 - a) la délibération motivée par laquelle le collège communal attribue le marché;
 - b) le rapport d'attribution du marché;
 - c) l'offre retenue;
- 2° la délibération par laquelle le conseil communal approuve le projet et choisit le mode de passation du marché, en fixe les conditions et arrête les éléments constitutifs de l'avis de marché;
- 3° le cas échéant, le projet d'avis de marché;
- 4° le projet de cahier spécial des charges;
- 5° le métré estimatif et le métré récapitulatif des travaux, détaillant, le cas échéant, les autres interventions financières;
- 6° les plans d'exécution;
- 7° les plans de signalisation
- 8° la note explicative démontrant que les mesures adéquates ont été prises pour assurer aux personnes à mobilité réduite l'accessibilité des bâtiments publics concernés;
- 9° pour les travaux d'éclairage public, l'étude photométrique si elle n'a pas été transmise pour la réunion d'avant-projet.

La délibération visée au 2° fait référence expresse au plan d'investissement.

§5. Le bénéficiaire ne peut publier les marchés sans l'accord officiel énoncé au paragraphe 2. Le non-respect de cette règle entraînera la perte du subside.

§6. Le délai d'approbation du projet est de trente jours à dater de l'accusé de réception du dossier complet visé au paragraphe 2 alinéa 2. Ce délai est prorogeable une seule fois de quinze jours.

L'envoi de la notification de la décision se fait au plus tard le jour de l'échéance du délai.

A défaut d'une décision expresse notifiée dans le délai imparti, le projet est réputé approuvé.

§7. Le bénéficiaire ne peut procéder au lancement des procédures de marché public qu'après avoir reçu l'approbation de l'Administration quant au projet concerné.

§8. Sans préjudice des autres conditions d'utilisation du subside ou des dérogations accordées par le Ministre en vertu du présent chapitre, est couvert par la subvention, tout projet ayant fait l'objet d'une attribution de marché entre le 1^{er} janvier de la première année de programmation et le 31 décembre de sa dernière année.

Section V: attribution

Art 20.

§1^{er}. Lorsque la décision d'attribution est prise, le bénéficiaire transmet le dossier d'attribution à l'Administration dans les quinze jours de son approbation pour accord.

Le délai d'approbation du dossier d'attribution est de trente jours à dater de l'accusé de réception du dossier et de ses pièces justificatives par l'Administration. Ce délai est prorogable une seule fois de quinze jours. Passé ce délai éventuellement prorogé, la décision d'attribution du marché devient exécutoire.

§2. Le dossier d'attribution est introduit sur base du formulaire ad hoc et comprend les pièces justificatives suivantes :

- 1° le cas échéant, le procès-verbal d'ouverture des offres;
- 2° l'offre retenue;
- 3° le cas échéant, le rapport du coordinateur de sécurité et de santé;
- 4° le rapport et la décision relatifs à la sélection qualitative des entreprises;
- 5° le rapport d'attribution du marché établi par l'auteur de projet;
- 6° le tableau comparatif des prix unitaires reprenant l'ensemble des offres sélectionnées en version excel;
- 7° les demandes de justification de prix et les réponses reçues;
- 8° la délibération motivée par laquelle le collège communal désigne l'adjudicataire et approuve le montant de l'offre retenue;
- 9° en cas de modification du dossier introduit au stade projet, le cahier spécial des charges et les plans dans leur version définitive;
- 10° le cas échéant, les documents réclamés dans l'avis sur projet;
- 11° s'il s'agit d'une procédure négociée sans publication préalable, la liste des entreprises consultées;
- 12° le cas échéant, l'avis de marché publié ;
- 13° le cas échéant, les règlements complémentaires de circulation routière.

L'Administration approuve le dossier d'attribution avant sa notification. Le non-respect de cette règle entrainera la perte du subside

Dès approbation de l'attribution, le bénéficiaire est autorisé à procéder à la notification du marché.

Section VI : exécution des travaux

Art. 21.

Le bénéficiaire transmet à l'Administration :

- 1° une copie de la notification du marché;
- 2° l'ordre de commencer les travaux dès sa notification à l'adjudicataire et au maximum dans les six mois à dater de l'accord sur le dossier d'attribution.

Section VII : décompte final

Art. 22.

Dans les six mois à dater de la réception provisoire, le dossier "décompte final" des travaux, est introduit auprès de l'Administration sur base du formulaire ad hoc et comprend les pièces justificatives suivantes :

- 1° le décompte final de l'entreprise, établi selon la norme NBN B06-006 ou suivant le fichier excel modèle transmis, en ce compris le détail du calcul des révisions par état et la facture correspondante;
- 2° le rapport, établi poste par poste, justifiant les dépassements de plus de dix pour cent des quantités présumées des postes du marché initial;
- 3° le procès-verbal de réception provisoire;
- 4° la délibération approuvant le décompte;
- 5° la facture relative aux études;
- 6° le formulaire relatif aux déchets des travaux routiers et d'égouttage;
- 7° les factures et les procès-verbaux des essais accompagnés du rapport de l'auteur de projet avec éventuellement le détail des postes sur lesquels s'appliquent les réfections et le calcul de celles-ci;
- 8° le calcul du délai d'exécution des travaux;
- 9° un rapport, en ce compris une copie des délibérations et des éventuels avenants qui n'ont pas été transmis, reprenant tous les travaux, détaillés poste par poste, faisant l'objet d'une modification du marché initial;
- 10° pour les dossiers relatifs aux bâtiments, le cas échéant :
 - a) le rapport du Service régional d'incendie après travaux;
 - b) le procès-verbal de réception par un organisme agréé d'une installation relative à l'électricité, au gaz, à un ascenseur, ou à la détection d'incendie.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 6°, les bons d'évacuation sont conservés par la commune et disponibles pour un éventuel contrôle sur place.

Concernant l'alinéa 1^{er}, 8°, les éventuels ordres d'interruption et de reprise de chantier sont à joindre s'ils n'ont pas été transmis ainsi que, le cas échéant, les justifications relatives aux délais supplémentaires et au calcul des amendes de retard.

Section VIII : contrôle et sanctions

Art. 23.

L'Administration contrôle l'usage qu'a fait le bénéficiaire des subventions attribuées, à l'issue des différents projets réalisés et dans son ensemble.

Art. 24.

Le bénéficiaire convie l'Administration aux opérations de réception provisoire de chaque investissement.

Art. 25.

A tout stade de la procédure, le non-respect de la conformité technique ou légale d'un projet à l'égard de l'ensemble des normes qui lui sont applicables, constaté par le Ministre, peut entraîner la non-éligibilité de la part du montant du droit de tirage affectée audit projet, à concurrence de la part non conforme.

Art. 26.

Les bénéficiaires demandent à l'administration d'exercer son contrôle global définitif de la bonne utilisation des moyens reçus lorsqu'elles accordent la réception provisoire du dernier chantier réalisé dans le cadre d'un plan d'investissement.

A défaut d'être sollicité par la commune en application de l'alinéa 1^{er}, l'administration exerce d'office un contrôle définitif au plus tard dans les six ans de la notification du montant de la subvention.

Section IX : répartition

Sous-section I^{ère} : Répartition budgétaire

Art. 27.

La répartition de la subvention annoncée est déterminée par la formule suivante : $\{(\text{nombre de km de voiries de la commune} / \text{total de km de voiries communales en Région wallonne}) * 0,5 + (\text{nombre d'habitants de la commune} / \text{nombre total d'habitants en Région wallonne}) * 0,5\} * \{ \text{revenu moyen par habitant en Région wallonne} / \text{revenu moyen par habitant de la commune} \} + (1 - \text{revenu moyen par habitant en Région wallonne} / \text{revenu moyen par habitant de la commune}) * 0,25$, sachant que :

- 1° par kilométrage de voiries communales on entend le kilométrage de voiries communales revêtues de petite vicinalité et de grande communication selon les dernières statistiques de l'IWEPS disponibles ;
- 2° par nombre d'habitants; il s'agit du nombre d'habitants par commune, selon les dernières statistiques Statbel disponibles;
- 3° par revenu moyen par habitant; il est question du revenu moyen par habitant sur base des déclarations fiscales par commune, selon les dernières statistiques Statbel disponibles.

Art. 28.

L'utilisation de l'enveloppe dédiée à chaque bénéficiaire doit être répartie dans le respect des proportions suivantes :

- 1° environ 50% pour les aménagements cyclables ;
- 2° environ 20% pour les aménagements piétons ;
- 3° environ 30 % pour l'intermodalité.

Sous-section II : Remboursement des montants indument perçus de l'inexécuté

Art. 29.

Les bénéficiaires n'ayant remis aucune proposition d'investissement dans les trois thématiques, énoncées aux articles 8 à 10, lors de l'introduction de leur plan d'investissement perdront les financements propres à ces thématiques.

La valeur de l'inexécuté est déterminée par l'Administration sur base des dossiers attribués au 31 décembre 2024 et introduits dans le respect des procédures prévues. Le montant de l'inexécuté est communiqué à chaque bénéficiaire. Ces derniers disposent d'un délai de dix jours pour formuler leurs remarques. Passé ce délai, le montant de l'inexécuté est réputé approuvé par le bénéficiaire.

Chapitre VII. - Dispositions finales

Art. 30.

Le présent arrêté entre en vigueur le lendemain de sa signature.

Art. 31.

Le Ministre de la mobilité est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le

29 NOV. 2021

Le Ministre de la mobilité

P. HENRY



Annexe 6 - Ligne du temps

MISE EN ŒUVRE D'UN PROJET DU PLAN D'INVESTISSEMENT MOBILITÉ ACTIVE COMMUNAL ET INTERMODALITÉ (PIMACI)

