

## Réponse à l'enquête publique concernant le projet de Plan National Énergie Climat (PNEC 2030)

Le transport est une source majeure de gaz à effet de serre en Belgique. Aujourd'hui encore, les émissions de ce secteur continuent d'augmenter, malgré les engagements fermes pris par notre pays dans le cadre de l'Accord de Paris.

Récemment, une évaluation du volet "Transport" du PNEC belge par l'organisation Transport & Environnement soulignait l'insuffisance des mesures prévues dans ce domaine par notre pays. Selon eux, les mesures actuellement prévues dans le Plan ne nous permettront pas d'atteindre nos objectifs de décarbonation à long terme.

Dans le cadre de la lutte contre le changement climatique, le vélo est bien le véhicule qui offre le meilleur retour sur investissement. Solution idéale pour les premiers ou les derniers kilomètres, il permet de démultiplier l'efficacité du transport public, qui s'avère dans certains cas onéreux pour les collectivités publiques. Le vélo, est également bon pour la santé publique, accessible au plus grand nombre, bon marché pour les collectivités. Pédaler n'émet ni GES, ni particules fines.

Par conséquent, le GRACQ plaide pour un renforcement des mesures prévues dans le PNEC pour encourager les modes de transport actifs. Celles-ci doivent être ambitieuses et transformatives, et doivent viser à mettre fin à la politique de tout-à-l'auto observée aujourd'hui encore dans notre pays.

Les quelques points suivants illustrent nos recommandations.

### 1. Objectifs généraux dans le secteur du transport

Le draft provisoire du PNEC mentionne que *"L'objectif est d'arriver à une part modale de 20 % au niveau de l'utilisation des modes de déplacement doux (vélo/marche/vélo électriques et autres engins motorisé limité à 25 km/h) dans le cadre du trajet domicile-travail d'ici 2030."*

Or en 2017 :

- Le SPF a relevé 11,1% de part vélo et 2,3% à pied dans son diagnostic domicile/travail
- MONITOR pointe 12% de part vélo et 14% de part piétonne dans tous les déplacements

→ Il est dommage de fixer un objectif globalisé pour plusieurs modes de déplacements différents, cela empêche des objectifs plus précis et plus contraignants pour chaque mode. Il faut être ambitieux à la fois pour le vélo, les déplacements à pied et les nouveaux engins de déplacement.

→ Atteindre **une part modale de 25% pour le vélo sur les déplacements domicile/travail** en 2030 doit être un objectif minimum (soit un doublement par rapport à la part actuelle de 11,1%)

→ Les Régions doivent être tenues par l'Etat fédéral à la réalisation de cet objectif, qui dépend fortement de leurs compétences (infrastructure, sécurité routière, accompagnement...)

### 2. Fiscalité environnementale

Le draft provisoire du PNEC mentionne que *"Dans le cadre de la proposition de réforme des taux de TVA, la Belgique plaidera pour une modification de la TVA sur les investissements respectueux du climat (pistes cyclables, pompe à chaleur, isolation, rénovation totale, réparation des produits, etc) auprès de la Commission européenne"*

→ Le Parlement fédéral a voté en 2019 une loi fixant une **TVA réduite à 6% sur l'achat d'un vélo**, qui n'est pas encore acquise au niveau européen : celle-ci doit être concrétisée dès que possible

→ Cette réduction de la TVA devrait aussi être **étendue aux accessoires et aux réparations** vélo

Contrairement aux transports en commun, pour lesquels une intervention de l'employeur est obligatoire, l'indemnité kilométrique vélo domicile/travail est facultative : certains l'accordent à leurs employé·e·s et d'autres pas ! Il est nécessaire de la rendre obligatoire et de l'augmenter afin d'encourager les déplacements actifs. Le montant de l'indemnité doit passer à 0,50 €/km pour les 10 premiers kilomètres et à 0,25 €/km pour les 15 kilomètres suivants (pour un trajet simple).

→ Le GRACQ plaide pour le droit automatique, **pour tous les employé·e·s, à l'indemnité vélo** ainsi que pour le **doublage de cette indemnité pour les distances inférieures à 10 km**

### **3. Voitures de société**

Le draft provisoire du PNEC mentionne : *“Évaluation et adaptation le cas échéant du cadre réglementaire existant ou en cours d'élaboration afin d'offrir, dans une perspective d'amélioration continue, une alternative aux voitures de société (voir e.a. budget de mobilité et mesure Cash for Cars) en vue de mieux répondre aux objectifs énergétiques et climatiques. Efforts de réduction des externalités liées aux voitures de société (afin de lutter ainsi contre la pollution atmosphérique, les embouteillages et la sécurité routière) en examinant d'autres réductions des charges sur le travail et en visant une simplification du système. Écologisation de la flotte de voitures de société”*

Le système des “voitures salaires” dope littéralement l'utilisation de la voiture : une voiture privée roule en moyenne 14.000 km/an, contre 28.000 km/an pour une voiture salaire. Le « budget mobilité » et le « cash for cars » sont des réponses insuffisantes et peu efficaces, car elles ne parviennent même pas à endiguer la croissance du phénomène.

→ A court terme, augmenter la **taxation des kilomètres effectués à titre privé** et supprimer la **déductibilité fiscale de la carte essence**.

→ Il est également important **d'annoncer, le plus rapidement possible, une date de sortie du système de voiture de société** (dites “voitures salaires”) et d'entamer une réflexion sur son remplacement par un système fiscal qui ne favorise plus les déplacements en voiture.

→ Glisser de la fiscalité sur le travail vers celle sur la pollution (via par exemple la mise en place d'une **taxe kilométrique intelligente** en Belgique ou, à tout le moins, d'un **péage urbain** dans les grandes agglomérations).

### **4. Transport ferroviaire**

Le draft provisoire du PNEC mentionne : *“Optimisation du transport ferroviaire (compétitivité, rencontre des attentes des voyageurs). Pour favoriser un shift modal vers le rail, des investissements importants devront être réalisés dans les prochaines années afin d'améliorer le transport ferroviaire de voyageurs.”*

Le PNEC ne mentionne que la finalisation du RER comme point important de ce chapitre. Or, le vélo est le moyen de transport idéal pour se déplacer vers les gares, souvent situées au centre des villes ou des villages. Malgré les efforts de la SNCB, le stationnement des vélos dans de nombreuses gares

et points d'arrêt reste encore toujours risqué. Le stationnement sécurisé est pourtant un élément clé dans le choix de la combinaison train/vélo. Le train permet aussi aux cyclistes des déplacements longue distance, à condition que l'embarquement des vélos soit facilité.

→ Le GRACQ plaide dès-lors pour prendre en compte l'importance de la multimodalité dans les engagements du PNEC en matière d'offre ferroviaire. Celui-ci devrait mentionner l'importance d'offrir **un nombre suffisant de places de parking vélo sécurisées** dans les gares belges

→ Il faut également veiller à la **création de cheminements confortables et sécurisés pour les cyclistes** en vue de faciliter leur accès aux gares, dans un rayon d'au minimum 5km.

→ L'offre de vélos partagés "OV-fietsen" a fait ses preuves aux Pays-Bas pour réduire le nombre de trajets motorisés. Le PNEC devrait dès lors envisager **l'élargissement du système belge équivalent des "Blue bike"**, ainsi que des mesures de promotion visant à le faire connaître.

→ La combinaison train-vélo étant également très efficace, il serait utile d'**inclure des mesures visant à prévoir suffisamment de places d'embarquement pour les vélos non-pliables dans nos trains** (8 par train national ou international), conformément au souhait exprimé par le Parlement européen dans le cadre du nouveau "*Règlement européen sur les droits et les obligations des passagers du rail*". Les tarifs prévus pour embarquer un vélo dans le train doivent également être raisonnables et proportionnel aux distances effectuées.

## **5. Lutte contre le vol de vélo**

Le GRACQ regrette également que le PNEC n'aborde pas la question du vol de vélo. Chaque année, plus de 35.000 bicyclettes sont volées en Belgique, ce qui constitue un obstacle majeur à la mise en selle de la population.

L'identification des vélos et de leurs propriétaires est une condition nécessaire pour endiguer ce fléau. Un numéro identifiant unique pour chaque vélo doit donc être créé et enregistré dans une base de données centralisée. Consultable par la police, cette base de données doit également permettre à tout un chacun de vérifier le statut d'un vélo (volé ou non) selon son numéro. Cette base de données n'a de sens qu'au niveau fédéral, qui doit favoriser son émergence et la coopération entre les régions.

→ Le GRACQ suggère donc d'introduire dans le PNEC la mise en place d'une **base de données fédérale d'enregistrement des vélos**.

→ Le GRACQ suggère également d'introduire une disposition prévoyant de faire de la lutte contre le vol de vélos une **priorité pour la police et la justice**.