



Objectifs et priorités pour **une mobilité durable**

2019 - 2024

Zéro tué et 50%
d'accidents graves
en moins à vélo

Une fiscalité qui
encourage l'usage
du vélo et décourage
l'usage de la voiture

50% de vols
de vélos
en moins



Le vélo, c'est **maintenant** !

3 OBJECTIFS

- Zéro tué et 50% d'accidents graves en moins à vélo
- Une fiscalité qui encourage l'usage du vélo et décourage l'usage de la voiture
- 50% de vols de vélos en moins



5 PRIORITÉS

2 **Fin du système des « voitures salaires »**

4 **Parking vélo sécurisé et davantage de vélos partagés en gare**



1 **Indemnité vélo obligatoire et augmentée**

3 **Base de données d'enregistrement des vélos**

5 **Amendes proportionnelles**

1 **Indemnité vélo obligatoire et augmentée**

Contrairement aux transports en commun, pour lesquels une intervention de l'employeur est obligatoire, l'indemnité vélo 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 passer à 0,25 €/km pour les 15 kilomètres suivants (pour un trajet simple). Cette mesure doit rester neutre dans le budget de l'employeur grâce à une réduction des charges ONSS.

Le GRACQ et le Fietersbond demandent

- » Le droit pour tous les employés à l'indemnité vélo.
- » L'augmentation de cette indemnité (0,50 €/km jusque 10 km + 0,25 €/km jusque 25 km).

2 **Fin du système des « voitures salaires »**

Le système des voitures salaires est socialement injuste car il profite au 1er décile des revenus. En outre, il 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 insuffisants. La voiture salaire ne peut plus être exonérée d'impôts. À court terme, une taxation réaliste des kilomètres effectués à titre privé serait souhaitable.

Une réforme fiscale approfondie doit viser un glissement de l'impôt sur le travail vers un impôt sur la pollution et la consommation. En termes de mobilité, cela se traduit par une augmentation des charges qui pèsent sur les modes de transport motorisés et par une réduction des charges pour les usagers actifs tels que les cyclistes.

Le GRACQ et le Fietersbond demandent

- » La fin du système des voitures salaires.
- » Un glissement de l'impôt sur le travail vers un impôt sur la pollution et la consommation et, à court terme, une taxation réaliste des kilomètres effectués à titre privé.





3 Base de données d'enregistrement des vélos

35.000 vols de vélos sont déclarés chaque année. Suite à un vol, la majorité des cyclistes achète un vélo de moins bonne qualité et certains d'entre eux n'en rachètent plus. Ce phénomène est peu sanctionné alors qu'il s'agit d'un frein considérable au développement de la mobilité active.

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.

Le GRACQ et le Fietersbond demandent

- » La mise en place d'une base de données fédérale d'enregistrement des vélos.
- » Que la lutte contre le vol de vélos soit une priorité pour la police et la justice.



5 Amendes proportionnelles

Chaque usager est tenu de respecter le code et les infractions doivent être sanctionnées. Malheureusement, les sanctions financières prévues par la loi ne tiennent pas compte du danger réel causé par un véhicule aux autres usagers de la route, or ce danger dépend de la masse et de la vitesse du véhicule. Il n'est donc pas logique que les amendes soient identiques pour une personne à vélo et pour quelqu'un au volant d'un véhicule de plus d'une tonne.

Le GRACQ et le Fietersbond demandent

- » Une grille de montants de contraventions proportionnels au danger causé à autrui.



4 Parking vélo sécurisé et davantage de vélos partagés en gare

Le vélo est le moyen de transport idéal pour se déplacer vers et depuis les gares, souvent situées au centre des villes ou des villages. Malgré quelques efforts de la SNCB, l'accueil des cyclistes dans de nombreuses gares et points d'arrêt reste encore toujours insatisfaisant.

Le stationnement est pourtant un élément clé dans le choix du mode de déplacement. Il est plus que nécessaire de développer une offre attrayante de parking vélo sécurisé afin de favoriser l'utilisation combinée du vélo et des transports publics. Le réseau de vélos en location « Blue Bike » doit également être optimisé et étendu à chaque gare dotée de personnel, à l'image du système néerlandais des « OV-fietsen ».

Le GRACQ et le Fietersbond demandent

- » Le développement conséquent du parking vélo sécurisé (locaux ou box à contrôle d'accès).
- » L'optimisation et le développement du réseau des vélos en location « Blue Bike ».





Le vélo, c'est
~~L'avenir~~
Maintenant!

GRACQ

Rue de Londres 15
1050 Bruxelles
T 02 502 61 30
info@gracq.org
www.gracq.org

Fietsersbond

Oude Graanmarkt 63
1000 Brussel
T 02 502 68 51
info@fietsersbond.be
www.fietsersbond.be

Le GRACQ - Les Cyclistes Quotidiens - et le Fietsersbond représentent les usagers cyclistes en Belgique et défendent leurs intérêts. Sans appartenance politique, les deux associations interpellent les pouvoirs publics pour promouvoir le vélo comme mode de déplacement. Information, sensibilisation et formation sont également au cœur de leur projet. Ensemble, elles peuvent compter sur l'engagement de milliers de bénévoles regroupés et actifs aux quatre coins de la Belgique.

www.gracq.org
www.fietsersbond.be/fietsklimaat

