

## Réponse à l'enquête publique concernant le projet de Plan wallon Air Climat Energie (PACE 2030)

Le transport est une source majeure de gaz à effet de serre en Wallonie. 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 plan climat 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 Plan Air Climat Energie régional 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 en Wallonie.

Les quelques points suivants illustrent nos recommandations.

### 1. Objectifs généraux

La plupart des mesures concrètes présentées sont renvoyées à l'adoption de la *Stratégie Régionale de Mobilité* (SRM). Il est donc difficile de voir comment la Wallonie compte atteindre l'objectif visé pour les déplacements cyclistes (5% de vélo en 2030). Si c'est le cas, de toute façon les mesures présentes dans la SRM sont insuffisantes pour le réaliser.

→ Le GRACQ rappelle la nécessité absolue d'un **nouveau plan "Wallonie Cyclable"**, assurant le financement et la construction d'infrastructures et cheminements cyclo-pédestres sécurisés et un aménagement ré-équilibré de l'espace public en faveur des modes actifs

### 2. Fiscalité

Du côté de la fiscalité, on attend une réforme de la taxe de mise en circulation automobile (TMC) visant à orienter les achats de véhicules neufs vers des modèles moins polluants, moins puissants et plus légers, ce qui permettrait de réduire le danger sur les routes pour les usagers vulnérables, à cause de véhicules de plus en plus massifs.

On souhaiterait aussi que le vélo soit aidé fiscalement par une prime wallonne régionale à l'achat, qui ne serait plus l'apanage uniquement des communes ou provinces motivées. Surtout pour les vélos à assistance électrique, ou les vélos cargos, dont l'achat peut s'avérer particulièrement onéreux pour un particulier.

→ Il faudrait une **TMC basée sur la masse, la puissance** et pas seulement les performances environnementales des véhicules

→ Il faudrait instaurer une **prime wallonne régionale à l'achat d'un vélo** classique, à assistance électrique ou cargo.

### **3. Infrastructures cyclables**

L'amélioration du RAVeL prévue dans ces plans est une bonne chose, mais s'agissant de cheminements essentiellement pensés pour du loisir dès l'origine, cette infrastructure n'est pas suffisante ni toujours adéquate pour doter la Wallonie d'un réseau structurant pour les déplacements utilitaires quotidiens. On doit pouvoir se rendre partout en Wallonie à vélo, au départ de chez soi, et de façon sûre et confortable.

→ Il faut **rendre cyclable l'ensemble des routes wallonnes**, tant régionales que communales (à l'exception bien sûr des autoroutes)

### **4. Intermodalité train/tram/bus + vélo**

Le projet de Plan wallon Air Climat Energie mentionne que *“les plateformes appelées « mobipôles » offriront divers services et permettront l'échange modal pour les personnes, avec, selon les cas, des parkings notamment de covoiturage, des abris vélo sécurisés, des arrêts de bus, de tram ou des accès aux gares mais également avec des services divers tels que des lignes nouvelles de bus rapides de type BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), des espaces de coworking parfaitement connectés, des locations de vélos, des stations de recharges en lien avec la stratégie « post diesel » (électrique, gaz, etc.), des véhicules partagés, etc.”*

L'intermodalité ne peut se résumer uniquement aux mobipôles. Il convient de penser également à celle qui est déjà possible à vélo à tous les points d'arrêts de la SNCB et aux arrêts importants des TEC. A cet égard, le stationnement sécurisé est un élément clé dans le choix de la combinaison train/tram/bus/vélo.

→ Il faut offrir **un nombre suffisant de places de parking vélo** à tous les points d'arrêts de la SNCB en Wallonie et aux arrêts structurants des TEC, couvertes et les plus sécurisées possible

→ Il faut également veiller à la **création de cheminements confortables et sécurisés pour les cyclistes** en vue de faciliter l'accès aux transports en commun, 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 PACE devrait dès lors envisager **l'élargissement en Wallonie du système “Blue bike”**, géré maintenant par De Lijn, ainsi que des mesures de promotion visant à le faire connaître.

→ Il serait utile, et pratique dans certains cas, d'**autoriser l'embarquement des vélos non-pliables dans le tram de Liège et dans certains bus ruraux** (en dehors des heures de pointe)