

Bulletin vélo du gouvernement fédéral



Axes d'évaluation	Notes sur 5	TO DO LIST pour la fin du mandat
Une fiscalité plus favorable pour le cycliste	1	<ul style="list-style-type: none">• Généraliser l'indemnité vélo à tous les secteurs• Revoir la politique des "voitures salaires" en vue de leur suppression à terme
Un code de la route qui prend mieux en compte les cyclistes	4	<ul style="list-style-type: none">• Plus de liberté de positionnement du cycliste sur la chaussée• Moins de cyclomoteurs A & B sur les pistes cyclables• Mieux intégrer les "speed pedelecs" dans le code de la route
Une amélioration nette de la sécurité routière	3	<ul style="list-style-type: none">• Mettre en œuvre le permis à points• Mettre en place le nouveau parquet fédéral pour les "petites infractions" routières• Lancer la réflexion sur des amendes proportionnelles
Lutte contre le vol de vélos	3	<ul style="list-style-type: none">• Concrétiser le registre national des vélos• Autoriser et stimuler l'utilisation des "vélos appâts" par toutes les zones de police
Un chemin de fer plus accueillant pour les cyclistes	2	<ul style="list-style-type: none">• Plus de stationnement sécurisé dans les gares• Faciliter l'accessibilité des quais et des trains (ascenseurs, rampes, goulottes)
Une meilleure gouvernance fédérale vélo	4	<ul style="list-style-type: none">• Mettre en oeuvre les 52 mesures du plan vélo "BeCyclist"
Davantage de recherches concernant le vélo	1	<ul style="list-style-type: none">• Mener de nouvelles recherches sociétales sur le vélo• Plus de données détaillées sur la mobilité à vélo

AXE 1 - Une fiscalité plus favorable pour le cycliste

1

2

3

4

5

Nos principales demandes

- Introduction obligatoire et généralisée de l'indemnité vélo
- Le doublement de cette indemnité pour les 10 premiers kilomètres
- Déduction fiscale de 15% pour les motos électriques étendue à tous les vélos
- TVA sur l'achat de vélos à 6 %
- Taxe intelligente au kilomètre pour les véhicules motorisés
- Démantèlement à terme du système des « voitures salaires »
- Hausse des accises sur les carburants

Évaluation

L'**indemnité vélo** s'est étendue à d'autres secteurs salariés comme la Commission paritaire auxiliaire pour employés (CPAE) mais n'est **toujours pas universelle, uniforme et automatique** pour tous les travailleurs de Belgique. Le gouvernement s'est engagé à stimuler les partenaires sociaux sur ce sujet, avec des incitants à la clé.

La **TVA à 6%** sur les vélos, autorisée par l'Europe, ne sera finalement pas appliquée en Belgique. Aujourd'hui le soutien financier pour l'achat de vélo reste limité à des primes régionales ou communales. Le gouvernement s'est néanmoins engagé à ce que l'argent mis de côté pour cette réduction de TVA non exécutée puisse être utilisé pour une indemnité vélo généralisée.



Rien n'a changé structurellement concernant **les « voitures salaires »**, qui seront juste plus « vertes » c'est à dire « électriques » à partir de 2024. Même après les recommandations récentes d'experts de limiter l'utilisation de la carte d'essence aux déplacements professionnels, il n'y a aucun progrès à ce niveau. Les budgets mobilité, lourds à gérer et peu répandus, ne changent pas vraiment la donne puisqu'ils permettent toujours d'acheter une voiture (premier pilier).

Le prix du carburant a lui augmenté, encourageant par là un léger changement de mobilité. Selon VIAS, 1 Belge sur 3 roule plus lentement sur autoroute et 2 sur 3 ont adapté leurs habitudes de déplacement. Mais ce n'est pas dû à l'action du gouvernement fédéral qui, au contraire, a plutôt décidé de réduire les accises sur le diesel et l'essence...

TO DO LIST :

- ▶ Généraliser l'indemnité vélo à tous les secteurs, avec des conditions uniformes
- ▶ Revoir la politique des "voitures salaires" en vue de leur suppression à terme



AXE 2 - Un code de la route qui prend mieux en compte les cyclistes



Nos principales demandes

- Des cheminements cyclables non obligatoires
- Plus de liberté dans la position du cycliste sur la chaussée (1m à droite)
- Moins de cyclomoteurs A & B sur les pistes cyclables
- Mieux intégrer les *speed pedelecs* dans le code de la route

Évaluation

Des **adaptations favorables** aux cyclistes ont été apportées au code de la route : rue ou zone cyclable, distance latérale pour dépasser un cycliste = 1,5 m hors agglomération, conducteurs de tricycles/quadricycles d'1m de large = cyclistes, dispositif de « feu vert intégral » pour les cyclistes, feu orange cycliste directionnel (= B22/B23), âge maximum pour rouler sur le trottoir = 10 ans (contre 9 précédemment), les *speed pedelecs* peuvent aussi rouler à deux de front sur la chaussée.

Par contre on reste sur notre faim concernant la **position du cycliste sur la chaussée** (ne plus tenir sa droite dans tous les cas), **l'interdiction des cyclomoteurs B** sur les pistes cyclables en agglomération, la fin de l'obligation des pistes cyclables pour les cyclomoteurs A, et des **règles plus favorables pour les *speed pedelecs*** (autorisation par défaut dans les sens uniques limités, tourner à droite au feu rouge, utilisation des chemins réservés).

On attend la sortie du nouveau code de la route, pour se prononcer sur le nouveau texte définitif.

TO DO LIST :

- ▶ Plus de liberté dans la position du cycliste sur la chaussée
- ▶ Moins de cyclomoteurs A & B sur les pistes cyclables
- ▶ Mieux intégrer les *speed pedelecs* dans le code de la route

AXE 3 - Une amélioration nette de la sécurité routière



Nos principales demandes

- Plus de contrôles de police sur les routes
- Des dispositifs automatisés de contrôle de la vitesse et de freinage
- Concrétisation du permis de conduire à points
- Amendes proportionnelles au danger provoqué par son véhicule
- Peines alternatives

Évaluation

Les ministres de la Mobilité, de la Justice et de l'Intérieur ont sorti fin 2021 un **plan d'action fédéral** en 32 mesures pour une meilleure sécurité sur la route. Les usagers vulnérables sont mieux pris en compte que dans les plans précédents.

Une des premières mesures préconisées par le plan, que nous saluons vivement, sera d'**actualiser le code de la route** selon ces principes : « *Promouvoir les modes de déplacement en tenant compte de leur caractère durable, sur 1, 2, 3 ou 4 roues. Faire en sorte que le code de la route contribue encore davantage à la sécurité des usagers actifs et vulnérables.* »



© Yves De Bonte

Des **contrôles plus fréquents** pour la vitesse, l'alcool et la distraction au volant (GSM) sont aussi promis. Concrètement aussi, un seuil de tolérance plus bas pour le retrait de permis (0,8 pour mille), et des systèmes automatisés de détection de GSM au volant seront testés dans les années à venir.

Un **nouveau parquet national des infractions routières** devrait lui faciliter l'application des sanctions en matière de roulage. Des sanctions qui devraient être progressives, selon le degré de récidive, avec une perception plus efficace (suspension de permis quand on ne paie pas !). L'impunité devrait donc reculer, à terme.

Par contre, en ce qui concerne le **permis à point**, il reste au placard « *en attendant une étude de VIAS sur le système chez nos voisins* ». Or, cette étude a été faite entretemps et reconnaît l'intérêt de ce système ! Il reste donc à le mettre en place.

Du côté de la **puissance, la masse et le nombre de véhicules**, tous croissants sur nos routes et qui posent un vrai problème en matière de sécurité routière, le plan est tout aussi lacunaire. Il reconnaît tout juste que « *l'inflation constante du poids des véhicules est une évolution préoccupante non seulement pour l'environnement mais aussi pour la sécurité routière* ». Mais ne propose... qu'une sensibilisation sur le sujet, sans aucune mesure concrète pour diminuer cette masse croissante des véhicules motorisés.

Rien non plus sur la limitation de la puissance des moteurs, ni sur les **limitateurs automatiques de vitesse** (renvoyés dans un plan interfédéral à rédiger avec les régions). De même, aucune réflexion n'a été lancée sur les **amendes proportionnelles**.

TO DO LIST :

- ▶ Mettre en oeuvre le permis à points
- ▶ Mettre en place le nouveau parquet fédéral pour les "petites infractions" routières
- ▶ Lancer la réflexion sur des amendes proportionnelles



AXE 4 - Lutte contre le vol de vélos



Nos principales demandes

- Un registre national des vélos et de leurs propriétaires légitimes
- Traquer et sanctionner les voleurs (police + justice)
- Une analyse détaillée du phénomène de vol de vélos
- Faciliter la déclaration des vols de vélos et en assurer le suivi

Évaluation

La lutte contre le vol de vélo entre dans le **Plan national de sécurité** de la Police fédérale. Cela permettra plus facilement aux zones de police d'en faire elles aussi une de leurs priorités. On ne peut véritablement lutter contre le vol que quand il est priorisé.

Au niveau de la recherche, un **rapport de VIAS** sorti cet été livre une analyse sur le vol de vélo. Il est toutefois insuffisant pour cerner complètement le phénomène et toutes les pistes pour le contrer.

Un **registre national des vélos** et de leurs propriétaires est en chantier au niveau fédéral. La plateforme bruxelloise Mybike.brussels sera la base de ce nouveau système fédéral. C'est un projet complexe, qui prend du temps, entre autres car il faut veiller à la protection des données (RGPD) et que différents ministères doivent s'accorder (mobilité, justice, police) sur la question. On avance toutefois dans la bonne direction.



La création d'un **parquet national** pour les « petites » infractions routières devrait soulager les parquets pour qu'ils puissent poursuivre d'autres infractions, comme le vol de vélos. A ce jour, ce n'est pas encore effectif.

L'utilisation de **vélos appâts** par la police n'est, par contre, toujours pas facilitée par la justice. Les mandats de perquisition, dans le cas où l'on retrouve un vélo, ne sont toujours pas décrochables facilement non plus...

TO DO LIST :

- ▶ Concrétiser le registre national des vélos
- ▶ Autoriser et stimuler l'utilisation des "vélos appâts" par toutes les zones de police



AXE 5 - Des chemins de fer plus accueillants pour les cyclistes



Nos principales demandes

- Des parkings vélo sûrs, en nombre et de qualité
- Une meilleure accessibilité des quais et des gares
- Faciliter l'embarquement des vélos dans les trains
- Plus de vélos à la gare d'arrivée, pour le 'last mile'
- Des cheminements cyclables le long des voies de chemin de fer

Évaluation

Le gouvernement a développé une « **Vision 2040 pour le rail** » prometteuse. Elle exprime la volonté de garantir du stationnement vélo sécurisé et facilement accessible. Il devrait aussi être plus facile d'emmener son vélo dans le train. L'accessibilité des gares et des quais serait mieux assurée. Enfin, l'interopérabilité entre les systèmes de vélos partagés et le train serait développée.

A court terme, la SNCB a mis en place plusieurs outils pour **faciliter l'embarquement des vélos** dans ses trains :

- une signalétique renforcée sur les voitures
- un planificateur en ligne de trajets « train + vélo »
- le démontage de sièges dans certains trains pour gagner 8 places vélo
- des nouvelles voitures à double étage M7 avec accès direct pour les cyclistes



La SNCB se retrouve d'ailleurs très bien classée dans le classement ECF des compagnies ferroviaires européennes (été 2021).

Par contre, au niveau du **stationnement sécurisé** dans les gares, la stratégie vélo de la SNCB est trop lente à mettre en place des solutions dans la plupart des gares du pays. Les box vélos sont laissés à la discrétion des autres acteurs publics (communes, compagnies régionales de transport public, régions).

Les vélos partagés **Blue Bikes** se développent surtout dans le nord du pays et à Bruxelles. Seuls trois points de location sont ouverts en Wallonie (Namur, Mons et Liège).

L'accessibilité des quais, des trains et des gares ne bouge elle aussi que très peu et trop lentement. L'installation des goulottes est actuellement bloquée par un long processus interne de compatibilité PMR de ces dispositifs, malgré le test concluant d'un modèle en 2021.

TO DO LIST :

- ▶ Accélérer l'installation de stationnement sécurisé dans les gares SNCB
- ▶ Faciliter l'accessibilité des quais et des trains (ascenseurs, rampes, goulottes)



AXE 6 - Une meilleure gouvernance fédérale vélo



Nos principales demandes

- Un plan vélo fédéral
- Un meilleur pilotage par le SPF Mobilité

Évaluation

Pour la première fois, un **plan vélo au niveau fédéral** a été rédigé. Il intègre le vélo dans le travail de tous les ministres fédéraux. Ce plan "BeCyclist" propose 52 mesures qui balayent toutes les compétences fédérales (SNCB, fiscalité, sécurité routière, lutte contre le vol de vélo, code de la route...). Une évaluation de l'état d'avancement de ce plan est proposée annuellement. C'est un très grand pas en avant au niveau de la gouvernance.

Une **commission vélo fédérale** a également été créée, réunissant les administrations fédérales, régionales et les représentants des cyclistes. Un **fonctionnaire délégué au vélo** a également été embauché au SPF Mobilité pour coordonner la politique vélo fédérale.



L'état fédéral investit aussi dans l'infrastructure vélo de la capitale via **Beliris**, notamment pour le projet de RER vélo (connexions avec la périphérie de Bruxelles).

TO DO LIST :

- ▶ Mettre en oeuvre les 52 mesures du plan vélo BeCyclist

AXE 7 - Davantage de recherche concernant le vélo

1

2

3

4

5

Nos principales demandes

- Sécurité routière
- Avantages du vélo pour la société
- Études sociologiques
- Nouvelles technologies

Évaluation

Le **SPF Mobilité** fait des sondages réguliers sur le vélo et la micromobilité en Belgique (BeMob), en plus de l'enquête trisannuelle sur les déplacements domicile-travail. Il anime aussi un groupe de travail sur la question du genre et du vélo.

VIAS se voit confier des études sur le permis à point, le vélo (tout récemment le vol). Mais on n'a toujours pas d'analyse fine des causes d'accidents à vélo dans toutes les régions.

Une politique cyclable efficace ne peut se faire que sur base de **données détaillées et fiables**. Ce qui est disponible actuellement n'est clairement pas suffisant pour orienter au mieux les décisions politiques.

Sinon aussi, le **champ des études à mener** est bien plus vaste que la sécurité et la mobilité. On peut mentionner à titre d'exemples : vélo et santé, vélo et économie, vélo et inclusion sociale, etc.



TO DO LIST :

- ▶ Mener de nouvelles recherches sociétales sur le vélo
- ▶ Plus de données détaillées sur la mobilité à vélo