# Il y aura plus de pistes cyclables en Wallonie

**Des infrastructures cyclables de qualité seront désormais systématisées lors de chaque réfection de voirie.**

*Pour le climat, il faudrait plus de vélos*

La mobilité douce aura désormais sa place sur la voirie en Wallonie. Mettre en place des aménagements cyclables de qualité sera désormais systématisé chaque fois que des travaux de réalisation, d'aménagement ou de réfection d'une voirie sont entrepris. Le Parlement wallon, réuni en séance plénière, a adopté ce décret à l'unanimité.

Désormais, quand une voirie sera rénovée, elle devra, sauf exceptions dûment motivées, comprendre des pistes cyclables ou des dispositifs pour les cyclistes. Les pouvoirs publics seront également tenus de veiller à l'entretien des zones cyclables.

Concrètement, il faudra en priorité développer un cheminement cyclable séparé des voitures lorsque la voirie est reprise dans le schéma directeur cyclable, qui détermine les zones à haut potentiel de développement des modes doux de transport. Pour les autres voiries régionales, il s’agit d’intégrer la mobilité douce dans la réflexion dès le départ afin de déterminer l’équipement adéquat.

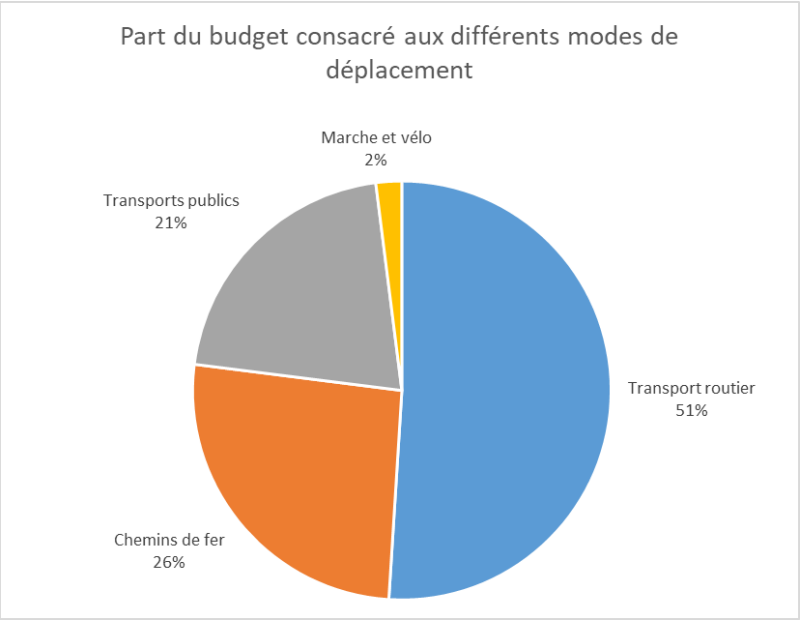
> Lire aussi : **Pourquoi c'est si bon de rouler à vélo en ville ?**

# Vers une mobilité plus respectueuse du climat

## Et si on supprimait les voitures de société ?

Les voitures de société (les « voitures salaires ») ont un énorme coût, économique et environnemental. En les supprimant, on pourrait disposer de plusieurs milliards d'euros à investir dans les transports en commun et les moyens de déplacements actifs (marche, vélo). C'est ce que révèle une étude commandée par Greenpeace.[1]

Les dépenses publiques consacrées aux différents modes de transports sont réparties de manière très inégale en Belgique : 51% pour le transport routier, 26% pour les chemins de fer, 21% pour les transports publics et seulement 2% pour la mobilité douce.




> Voir aussi : **Pourquoi c'est si bon de rouler à vélo en ville ?**

## Des mesures pour une mobilité plus douce

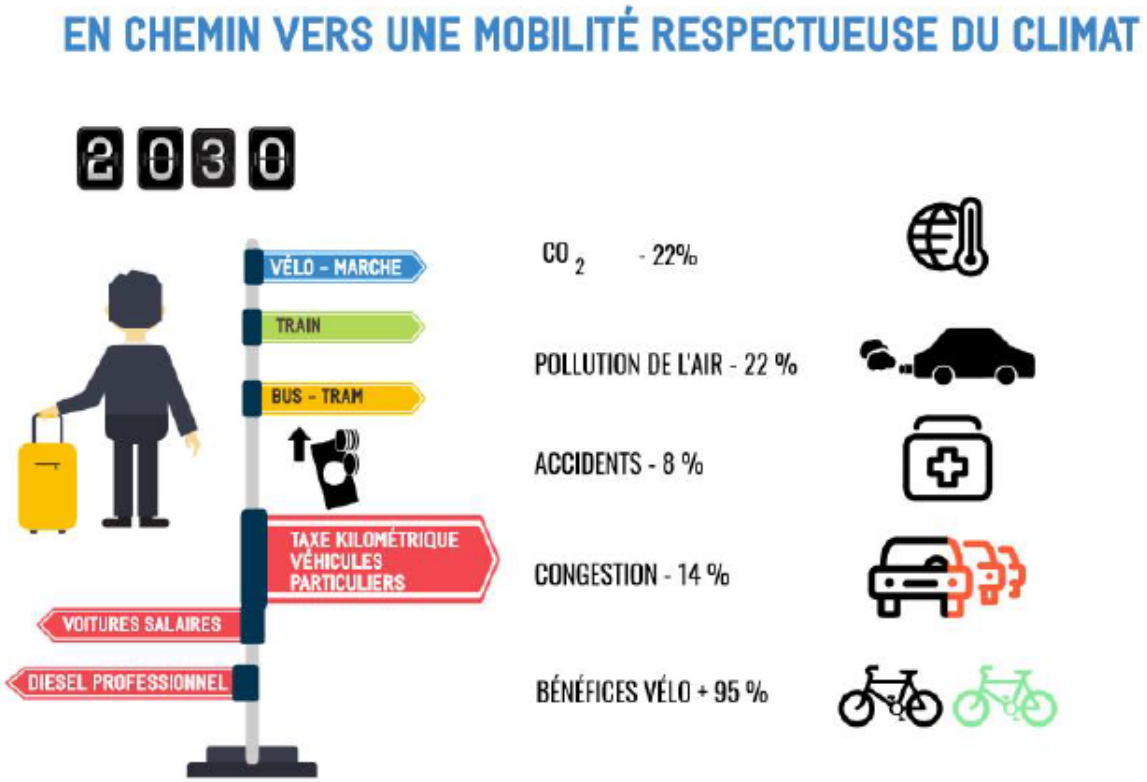
L'avantage fiscal accordé aux voitures de société est de 2 milliards d'euros alors que celui des transports publics n'est que de 100 millions et celui de l'indemnité vélo est de 70 millions.

Une étude commandée par Greenpeace envisage un ensemble de mesures pour améliorer la situation d'ici 2030 :

1. Suppression des voitures salaire et de la carte carburant qui va souvent avec.
2. Suppression du diesel professionnel (pour lequel on peut obtenir un remboursement des accises).
3. Introduction d'une taxe kilométrique pour les voitures de particuliers et les camionnettes.
4. Utilisation de la moitié des montants récoltés pour développer les transports publics et les modes doux (marche, vélo…).

> Lire aussi **Trottinette, hoverboard… lequel choisir pour rouler au quotidien ?**

Cela permettrait une diminution des émissions de $CO_2$ mais aussi des polluants (comme les particules fines et les $NO_x$) de 22%, une baisse du nombre d'accidents et de la congestion ainsi qu'un doublement de l'utilisation du vélo et de la marche.




Moins de pollution et plus de vélo, c'est aussi une diminution des coûts en santé car les personnes sont moins sédentaires. Moins de congestion ce sont aussi des milliards d'économies (l'OCDE chiffre le coût des embouteillages en Belgique à 1 ou 2% du PIB, entre 4 et 8 milliards).

## Objectif : diminuer les émissions par deux d'ici 2030

Pour respecter l'Accord de Paris on doit diminuer les émissions de 45% entre 2010 et 2030. Supprimer les voitures de société (environ 10% du parc automobile belge) n'est évidemment pas suffisant, il faut également :

- Diminuer le nombre de kilomètres parcourus (en raccourcissant les distances domicile-travail, avec le télétravail, en ramenant les activités dans les centres des villes…).
- Diminuer la taille des véhicules (rouler dans un SUV de 2,5 tonnes est un non-sens).
- Augmenter le taux de remplissage (par exemple passer de 1,3 passager/véhicule en 2017 à 1,8 en 2030[2]).
- Passer à la (petite) voiture électrique pour les kilomètres résiduels.

Il faut évidemment encourager les initiatives en faveur des modes actifs ou modes doux, comme :

- La TVA devrait être ramenée à 6% pour l'achat de vélos. Il faut toutefois que l'Europe approuve cette mesure. En attendant le GRACQ plaide pour une réduction d'impôts de 15%.[3]
- La Wallonie impose maintenant d'aménager des pistes cyclables dans toutes les rénovations de voiries régionales et de veiller à leur entretien. Les modes doux (marche, vélo) doivent également être pris en compte dans les travaux de voiries communales subsidiés par la Région.[4]
- La Région bruxelloise vient d'adopter son plan Good move[5], vient d'adopter sa politique de mobilité good move avec pour objectif de faire reculer la part modale de la voiture à 24%, augmenter celle des transports publics de 11% et multiplier par quatre les déplacements à vélo. Le plan prévoit également cinquante zones où la circulation sera limitée à 30 km/h.

> Voir aussi Climat : arrête d'en faire des tonnes ou comment diminuer ses émissions de $CO_2$ de moitié d'ici 2030 (campagne d'écoconso).

---

*[1] Etude de Transport & Mobility Leuven pour le compte de Greenpeace Belgique.*

*[2] Vision FAST de la mobilité wallonne à 2030 (Fluidité Accessibilité Sécurité Santé Transfert modal)*

*[3] Gracq : TVA sur les vélos à 6% : avançons sans tarder*

*[4] Les aménagements pour piétons et cyclistes systématiquement pris en compte sur les routes de Wallonie*

*[5] http://goodmove.brussels/*

---

www.ecoconso.be

**Source URL:** *https://ecoconso.be/content/il-y-aura-plus-de-pistes-cyclables-en-wallonie*