
3. Développer une mobilité durable

La mobilité est devenue un thème central dans la réflexion et dans la gestion des villes et des zones urbaines en ce début de XXI^{ème} siècle. Partout dans le monde, quels que soient les niveaux de développement des villes et des pays, le développement urbain se heurte à la question du déplacement et à celle de sa gestion.

Aux déplacements domicile-travail, désormais minoritaires, s'ajoutent toutes les activités de loisirs, de société et de famille, de plus en plus complexes et nombreuses et concentrées dans les zones urbaines.

Et ce phénomène n'est pas prêt de s'arrêter : d'ici 2050, on estime à 7 milliards le nombre d'individus qui vivront dans les villes, sur un total de 9 milliards d'habitants. Toutes choses égales par ailleurs, cela signifie que la taille des villes va devoir doubler pour accueillir ce flot et ce flux d'êtres humains.

Imaginons le chaos formidable que cela risque de provoquer. L'accès à la ville et à son centre, la saturation des voies de pénétration, mais aussi des autres artères, la surcharge des transports en commun, tant en surface qu'en souterrain, tout cela risque bien de devenir réalité, toutes choses étant égales par ailleurs, et bien plus tôt que nous ne pourrions l'imaginer ;

Si ces projections peuvent apparaître à certains égards un peu futuristes, elles ne peuvent cacher des tendances que l'on peut d'ores et déjà percevoir ;

D'autant que le contexte général de la vie urbaine pousse clairement à s'interroger sur cette évolution : prix du pétrole à la hausse, embouteillages, réchauffement de la planète, émission de particules fines, air irrespirable, bruit, perte croissante de temps, stress, pression automobile sur les piétons, accidents, etc ;

La question est connue: comment mieux se déplacer en ville, plus vite, à moindre coût, en préservant l'environnement et en garantissant un cadre de vie convivial?

Nous ne pouvons gagner ce défi que si nous nous y engageons tous, dans une adhésion globale à un projet de

ville. Cela suppose un changement de mentalités et des mesures radicales.

Afin d'offrir une meilleure mobilité pour Bruxelles dans les années à venir, nous fixons trois objectifs, complémentaires et interdépendants :

- Garantir tout déplacement au sein de la Région en moins d'une heure (plan «1H»)
- Loin d'être négligeable, le facteur temps demeure souvent le premier critère de choix pour toute personne qui se déplace. Afin d'amener le plus de Bruxellois à se déplacer intelligemment et à profiter pleinement de leur ville, nous devons pousser à ce que le temps de déplacement soit réduit au temps minimum. Ceci a aussi l'avantage de limiter les pertes économiques dues au temps de trajets. En ce sens, nous visons un objectif d'une heure maximum, nécessaire pour traverser la ville de part en part ;
- Réduire la part des déplacements en voiture à 50% du total des déplacements d'ici à 2015
- Actuellement, deux déplacements sur trois se font en voiture. Le cdH souhaite que ce rapport passe à un sur deux d'ici à 2015 et à un sur trois d'ici à 2025.
- Réduire la pollution de manière drastique
- On ne peut légitimement penser puis piloter une politique de mobilité moderne, digne du XXI^{ème} siècle, sans garder en permanence à l'esprit que l'automobile contribue à concurrence de 30% des émissions de gaz à effet de serre en Région bruxelloise; ce taux est inacceptable, car insupportable à brève échéance.

A. Faire du transport public une priorité

Limiter l'usage de la voiture passe bien entendu par l'offre d'un mode alternatif collectif public. On ne réussira le transfert modal de la voiture vers le transport en commun que si nous réussissons à réunir les conditions suivantes au déplacement alternatif : moins cher, plus rapide, plus convivial et aussi souple que la voiture.

Les transports publics régionaux doivent être développés au bénéfice de tous les citoyens. Le cdH propose d'alléger leur coût d'utilisation tout en développant leur offre.

Le cdH propose de :

- instaurer la gratuité des transports en commun bruxellois : aujourd'hui, certaines catégories de personnes bénéficient déjà de la gratuité sur le réseau STIB (les jeunes jusqu'à 12 ans et les personnes de plus de 65 ans). L'extension de la gratuité doit se poursuivre par phases et catégories de la population, jusqu'à concerner l'ensemble de la population d'ici 2013 ;
- moderniser les services de la STIB et les rendre plus efficaces, en visant prioritairement :
 - l'amélioration des fréquences : le temps d'attente doit être réduit ; pour y parvenir, le cdH propose d'agir sur l'accroissement de la vitesse commerciale, l'automatisation de certaines lignes de métro et la prise en compte d'une logique de correspondance horaire intermodale ;
 - l'amélioration des capacités : l'achat de rames de métro de type « boa » doit permettre d'augmenter le nombre de places disponibles dans les métros ;
 - la sécurité sur le réseau et dans les stations ;
- la délivrance des abonnements et autres titres de transport, sans qu'il ne faille devoir faire la file aux guichets de la STIB durant plusieurs heures, via un renforcement du personnel (lors des semaines de pointe) et la multiplication des points de vente ;
- étendre le réseau de métro, notamment par la création d'une ligne Nord-Sud ;
- mettre en œuvre le RER au bénéfice de tous les usagers ;
- valoriser le potentiel que représente la création ou le développement des arrêts du réseau RER par un maillage du réseau de transport public, en particulier des interconnexions de rabattement sur les stations RER . L'intégration urbaine des stations doit être envisagée à la fois en termes de sécurité et d'usage des stations elles-mêmes ainsi que des retombées pour les quartiers dans lesquels ces stations sont implantées ;
- développer l'usage du taxi pour de petites courses via l'augmentation du nombre de taxis autorisés à circuler en Région bruxelloise ;
- mettre en place un projet de taxis collectifs : le système existant pour démocratiser l'usage du taxi en soirée et durant les nuits doit être amplifié et étendu aux courses diurnes ;
- intégrer l'offre de tous les réseaux de transports publics/collectifs : le cdH prône un investissement massif dans les dépenses d'investissement pour l'extension du réseau global de bus, tram et métro, mais aussi de train, par l'utilisation des lignes SNCB qui traversent la Région et qui sont encore trop peu utilisées. Le développement de l'attractivité du réseau ne concerne pas uniquement l'infrastructure de transport mais aussi l'infrastructure d'accueil (les arrêts et les gares) ainsi que la fréquence et la régularité. Le cdH propose ainsi que les lieux, stations et gares soient revus comme des lieux de vie et de convivialité, sécurisés, offrant une gamme étoffée de commerces et de services (notamment liés à la mobilité) et permettant une intermodalité complète (parkings vélos dans le cadre de l'offre Villo, accès pour les personnes à mobilité réduite, points Cambio, points d'info mobilité, consultants mobilité...);
- créer un « Comité consultatif » des usagers des transports régionaux, ce qui permettrait de connaître plus précisément la demande des usagers, afin de pouvoir y répondre le mieux possible ;
- mettre l'accent également, dans l'organisation des transports publics, sur le développement des bus. Les nouveaux modèles doivent être systématiquement équipés de moteurs diesel répondant aux normes les plus exigeantes en matière de réduction d'émission de polluants, ou équipés de technologie durable comme un moteur hybride ou fonctionnant au bioéthanol ;

- prendre en compte les besoins des personnes à mobilité réduite via la mise en œuvre d'un cahier des charges à respecter lors de l'achat ou de la modernisation des nouveaux autobus et de la construction d'équipements pour certaines lignes spécifiques ;
- développer les lignes du bus Rapido, en généralisant la permission pour les bus d'emprunter la bande d'arrêt d'urgence aux heures de pointe ;
- développer une mobilité nouvelle et une plus grande attractivité des transports publics en agglomération grâce aux modes de transport structurant (tram, bus à haut niveau de service...)
- prévoir une tarification adaptée et attractive pour les familles nombreuses ;
- instaurer une intermodalité accrue avec les autres réseaux de transport régionaux et la SNCB, via la mise en place d'un ticket unique inter-réseaux, une plateforme d'information multimodale avec des informations claires et efficaces pour les usagers et l'amélioration des correspondances entre les modes de transport ;
- renforcer la sécurité active et passive des usagers, tant aux arrêts qu'au sein des véhicules, via l'amélioration des moyens humains et techniques au bénéfice de l'usager ;
- promouvoir la réalisation des aménagements nécessaires afin de recourir de façon plus systématique aux sites propres pour les bus et les trams.

B. Encourager la mobilité douce

Le vélo, comme la marche, est un des modes de déplacement particulièrement adapté aux déplacements plus courts, qui respectent l'environnement et dont la pratique est excellente pour la santé.

Le plan vélo initié sous cette législature a eu le mérite de mobiliser pour la première fois des moyens publics massifs autour d'un objectif clairement identifié.

Par ailleurs, une étude a montré qu'à Londres, plus de 20% des déplacements en métro seraient en réalité plus

rapides à pied ! De ce constat étonnant, nous souhaitons développer une politique qui vise à désengorger les lignes de transport public en favorisant aussi la marche à pied en ville.

Cependant, ces modes de déplacement, pour être sans danger, requièrent une connaissance minimum du code de la route, mais aussi des infrastructures adéquates.

Le cdH propose de :

En ce qui concerne les cyclistes :

- généraliser les sas vélo aux carrefours ;
- mettre en place des pistes cyclables visibles et protégées lors de la rénovation de rues suffisamment larges ;
- créer des parcours « plats » le long des voies de chemin de fer ;
- proposer une aide à l'équipement « accueil vélos » dans les entreprises ;
- créer des parkings vélos dans les stations multimodales ;
- offrir la gratuité des transports en commun pour les utilisateurs à vélo ;
- poursuivre le développement du Brevet du cycliste afin qu'il soit dispensé dans toutes les écoles (éducation à l'utilisation du vélo en toute sécurité et en autonomie pour les enfants de 5ème primaire) ;
- sensibiliser les citoyens à l'utilisation de modes de déplacements doux en poursuivant le soutien accordé aux associations actives dans la promotion du vélo (GRACQ, ProVélo, ...) ;
- inciter les entreprises, qui ont des employés qui désirent se rendre au travail à vélo, de s'équiper de sanitaires (douches, vestiaires, ...) ;
- lancer un plan ambitieux d'augmentation significative du nombre d'aménagements cyclables afin de rééquilibrer l'usage de la voirie au bénéfice des modes doux et de leur sécurité par rapport au trafic motorisé.

En ce qui concerne les piétons :

- développer un plan piétons, avec une signalisation urbaine spécifique renseignant le minutage à pied des distances ainsi que des plans de signalisation dans les stations de métro et à bord des véhicules de la STIB visant à informer les passagers de l'environnement en voirie et de la présence de commerces et de bâtiments publics et privés;
- sécuriser tous les passages pour piétons notamment à proximité des écoles ;
- continuer à soutenir financièrement les communes à tenir compte des piétons dans leurs Plans (inter)Communaux de Mobilité ;
- encourager la réorganisation de l'accessibilité des centres-villes en y limitant l'usage de la voiture pour un meilleur partage de la voie publique, afin de réattribuer l'espace ainsi dégagé au transport collectif et aux modes doux, peu ou pas consommateurs d'énergie, plus respectueux de l'environnement et particulièrement adaptés aux déplacements urbains.

En ce qui concerne la sécurité des enfants :

- mettre sur pied des campagnes de prévention destinées aux enfants sur l'importance d'être visible lorsqu'on se promène à pied ou à vélo ;
- octroyer un abonnement STIB gratuit au parent dont l'enfant (9-10 ans) prend un premier abonnement scolaire ;
- systématiser l'initiation à la mobilité durable dans les écoles. Le cdH propose l'instauration de cours de mobilité durable dans les écoles visant à compléter les cours de sécurité routière. Pendant quelques heures, les avantages et les inconvénients des modes de transport seraient expliqués aux adolescents, ainsi que toutes les alternatives possibles à l'utilisation de la voiture en ville ;
- organiser, dans toutes les écoles, des cours qui viseraient essentiellement à expliquer l'importance d'être visible, les dangers lorsque l'on se déplace à pied ou à vélo ;

- sensibiliser les adolescents aux dangers de la conduite sous influence (drogue, alcool, fatigue);
- mieux organiser les déplacements scolaires via un plan global destiné à organiser une mobilité collective intelligente, basée sur des études de mobilité gérées par école ou par groupe d'écoles (ramassage scolaire en bus, ramassage scolaire à vélo, rang scolaire accompagné à pied, covoiturage familial).

C. Sécuriser les déplacements

La sécurisation des réseaux de transports constitue également une attente forte de nos concitoyens. La sécurité sur nos routes peut encore être renforcée. Elle doit donc constituer une priorité pour les autorités publiques. Nous plaillons pour une politique résolument orientée contre l'insécurité routière. Dès le début de la législature, nous établirons un plan d'action contre l'insécurité routière doit poursuivre un double objectif de protection de la vie et d'amélioration de la qualité de la vie.

Le cdH propose de :

- multiplier les contrôles radars dans le cadre de la lutte contre la vitesse inadaptée, qu'ils soient fixes ou mobiles, préventifs ou répressifs ;
- multiplier les contrôles de conduite sous influence ;
- inciter au port systématique de la ceinture de sécurité pour tous les occupants du véhicule ;
- prévoir la circulation des métros jusque 2 h du matin les vendredis et samedi soir ;
- développer davantage le soutien financier apporté aux associations liées à la sécurité routière (FEDEMOT, associations de victimes de la route...) ;
- lutter plus efficacement et instaurer des sanctions plus sévères contre les récidivistes qui représentent un risque disproportionné pour nos concitoyens ;
- ajouter une demi-bande réservée aux motos sur les autoroutes de pénétration des agglomérations, lorsque la largeur de la voie le permet ;
- réduire les délais de remise en état du domaine public ;
- généraliser le système de retours nocturnes par le transport en commun.

D. Optimiser le transport public par chemin de fer

Le chemin de fer joue un rôle fondamental dans une perspective de mobilité durable. Il est le chaînon incontournable des déplacements de demain. Afin de garantir sa compétitivité, il est important de veiller à offrir un service public ferroviaire optimal pour les milliers d'usagers journaliers du train.

Le cdH propose de :

- maintenir l'offre du service ferroviaire en s'opposant à toute suppression de gare ou de point d'arrêt ;
- augmenter la fréquence des trains ;

- proposer la remise en service, avec des horaires adaptés à la demande, de certaines gares ou points d'arrêts supprimés antérieurement, ce qui permettrait à plus de travailleurs de se rendre sur leur lieu de travail en train ;
- viser l'accessibilité totale pour les personnes à mobilité réduite à la fois des gares, des infrastructures à proximité immédiate, et du matériel roulant ;
- imposer un cahier des charges spécifique tenant compte des besoins des personnes à mobilité réduite dans le cadre des travaux subsidiés à proximité des gares ;
- investir dans les parkings à proximité des gares ;
- développer la possibilité pour les usagers du train d'emporter leur vélo, en particulier dans les omnibus ;
- poursuivre la modernisation de l'axe Bruxelles – Luxembourg pour améliorer les temps de parcours et y faire rouler du matériel pendulaire ;
- mettre en œuvre le RER autour de Bruxelles au bénéfice de tous les usagers, qu'ils soient wallons ou bruxellois ;
- systématiser l'offre de guichets informatiques dans les gares où il n'y a pas de guichets permanents ;

E. Améliorer l'intermodalité

La pratique de l'automobile en ville aboutit avec le temps à gérer les besoins de déplacement au cas par cas. La voiture est nécessaire dans un certain nombre de cas, dans d'autres elle ne l'est pas. Pour la remplacer, les transports en commun peuvent être une réponse. Mais pas toujours. Il est d'autres formes de mobilité : voitures collectives, taxis collectifs, vélos, déplacements à pied, ... Une politique de mobilité réussie intègre l'ensemble des offres de mobilité, en assurant la meilleure ventilation de ces modes, en fonction des types de déplacement à effectuer.

Le cdH propose de :

- systématiser le covoiturage (carpooling), en réservant aux voitures comptant 2 passagers et plus

les 3es bandes des voiries proposant trois bandes de circulation. Des contacts seront pris avec la Région flamande et la Région wallonne pour étendre cette mesure sur leurs propres autoroutes et voiries desservant la Région bruxelloise. Pour certaines voiries, cette affectation pourra être différenciée en fonction du moment de la journée. Si l'expérience s'avère concluante, il sera proposé de l'étendre à certaines voiries régionales proposant dans chaque sens deux bandes de circulation ;

- développer l'autopartage (carsharing), en étendant le nombre de voitures et de stations Cambio à Bruxelles. Une voiture doit être disponible à maximum 5 minutes de chaque habitation. L'utilisation de la voiture partagée doit être favorisée fiscalement mais doit toutefois rester moins avantageuse que l'utilisation de transports en commun ou de modes doux (marche, vélo) ;
- permettre une utilisation différenciée de la voirie dans le temps, comme c'est déjà le cas dans plusieurs villes d'Angleterre. Une même voie, par exemple, pourra ainsi être réservée pour la livraison et le transport de marchandises à une heure nocturne, réservée au covoiturage et à certaines voitures plus propres pendant les heures de pointe, ouverte à tout type de trafic ou inaccessible (marché, etc.) à d'autres moments de la journée. Progressivement, avec l'introduction de nouvelles technologies de l'information, cette utilisation différenciée pourra également se faire en temps réel pour ouvrir, fermer certaines bandes ou en changer l'affectation en fonction du trafic (par exemple, une voie pourrait être fermée en temps réel aux usagers normaux dès qu'un bus est annoncé) ;
- créer la fonction de « conseiller mobilité » offrant la possibilité à chaque ménage bruxellois d'obtenir une modélisation personnalisée de ses besoins en mobilité, en tenant compte de la situation familiale, professionnelle, financière et de choix de vie de chacun. Ces conseillers seront consultables sur demande ou lors de moments particuliers dans la vie des ménages (déménagements, recrutement ou nouvel emploi, inscription scolaire,...). Une « carte mobilité » personnalisée pourrait ainsi être établie et remise à chaque bruxellois, reprenant les éléments essentiels (horaires, lignes fréquentées, lieux des stations multimodales proches du domicile...);
- concrétiser très rapidement la mise en place du ticket interopérable entre les différentes sociétés de transport ;
- poursuivre le programme de construction de parkings de persuasion, à proximité des stations de métro, des arrêts de bus et des gares en ce compris pour les vélos et motos ;
 - promouvoir de manière massive le covoiturage en développant un véritable réseau de covoiturage, entre Bruxelles et les principales autres villes. L'intensification de la pratique du covoiturage passe par l'aménagement de parkings sécurisés à proximité des sorties d'autoroutes, des échangeurs et des accès aux transports en commun. Il convient également d'envisager la création d'un service collectif de covoiturage soutenu publiquement afin d'augmenter tant l'offre que la demande de covoiturage par des incitants :
 - le navetteur qui utilisera le nouveau système de covoiturage devra avoir la garantie du trajet retour, si besoin au moyen de taxis collectifs.
 - le conducteur qui s'arrêtera à une halte station de covoiturage recevra de chaque passager une indemnité de 0,1 euro par kilomètre.
 - développer des synergies entre les opérateurs de transports publics et Cambio, en aménageant des aires pour voiture partagées aux sorties des gares, aux arrêts de bus, tram ou métro importants ;
- réserver des budgets pour encourager les modes de transports alternatifs à la voiture tels la marche et le vélo : amélioration des trottoirs, aménagement des pistes cyclables ;
- imposer une concertation entre les opérateurs publics de transport pour les changements d'horaire

pour favoriser des correspondances plus performantes ;

- développer l'intermodalité pour le transport des marchandises ;
- développer l'offre de transport multi-entreprises, entre autres avec des incitants fiscaux ;
- élargir l'installation du système ARIBUS au sein de toutes les gares afin de garantir une correspondance entre bus et train, même en cas de retard.

F. Revoir la fiscalité automobile

Les infrastructures routières et autoroutières représentent un poste important des finances publiques, qui ne suffisent d'ailleurs pas toujours pour (re)mettre rapidement le réseau en état. Il faut envisager d'autres modes de financement du réseau routier. Ces nouvelles formes de recettes doivent garantir une amélioration substantielle du réseau routier et autoroutier et permettre également de financer le transport public et l'intermodalité au bénéfice de l'ensemble du secteur du transport.

1) Transformer la fiscalité qui pèse sur l'automobile

Afin d'inciter à utiliser son véhicule d'une manière plus rationnelle, une refonte totale de la fiscalité qui pèse sur l'automobile est nécessaire. Diverses taxes ou redevances assimilables sont aujourd'hui appliquées à l'automobile : taxe de circulation, taxe de mise en circulation, accises sur les produits pétroliers, redevances de stationnement, péages, ... Celles-ci doivent être revues.

Le cdH propose de :

-
- supprimer la taxe de mise en circulation des véhicules (taxe qui est obsolète) et revoir totalement la philosophie et le mode de calcul de la taxe de circulation, de manière concertée avec l'ensemble des Régions du pays et les pays voisins, par une redevance qui favoriserait un usage plus rationnel de la voiture. Cette nouvelle redevance de circulation se calculerait en fonction d'un certain nombre de critères, dont :

- le nombre de kilomètres parcourus par an ;

- les émissions polluantes et les gaz à effet de serre produits par le véhicule ;
- la composition de famille (la taille du véhicule étant tributaire de la taille de la famille) ;
- l'heure d'utilisation du véhicule ;
- l'utilisation professionnelle du véhicule.

- modifier, en attendant la mise en place technique de ce système, la base imposable de la taxe de circulation actuelle, en substituant au barème des chevaux fiscaux, un barème basé sur les émissions de CO² et les gaz polluants produits par le véhicule. Cette nouvelle taxe de circulation prévoira également une réduction en fonction du nombre d'enfants à charge ;
- envisager l'instauration d'une vignette autoroutière, que l'on pourrait prendre sur base annuelle, mensuelle ou journalière, de manière à tenir compte de l'attractivité touristique de notre Région ;
- ramener à 0 la taxe de mise en circulation et de circulation sur les véhicules électriques, de préférence via un accord de coopération, de manière à ce que la même règle s'applique dans les trois Régions.

2) Proposer une alternative à la voiture de société

Il y a plus de 6 millions de véhicules en circulation sur les routes belges et chaque voiture rejette entre 3 et 4 tonnes de CO² par an. Les voitures de société représentent près de 50 % des nouvelles immatriculations en Belgique. Ce succès s'explique par l'avantage fiscal conséquent qu'elles offrent aux employeurs et aux employés. Cependant, en favorisant abusivement les déplacements automobiles au détriment des moyens de transport moins polluants, le dispositif des voitures de société génère d'énormes effets pervers sur l'environnement et la santé. Il convient donc de proposer des solutions alternatives crédibles à la voiture de société, c'est-à-dire les transports en commun et les vélos de société.

Le cdH propose de :

- assurer un système de « tiers payant » complet pour les abonnements des sociétés régionales de transport (TEC, STIB, De Lijn) dans le cadre des déplacements domicile-travail, en appliquant le système « 80/20 » ; 20 % étant à charge des autorités régionales, l'intervention patronale dans le remboursement des frais de déplacement est relevée, suite à l'accord interprofessionnel, à 80 % du montant de l'abonnement (récupération de TVA incluse) ;
- instaurer un « Pack MultiMobilo » alternatif à la voiture de société qui permettrait aux entreprises d'offrir à leur personnel un choix de moyens de déplacement défiscalisés sous la forme d'un package au choix de chaque travailleur (transports en commun, voitures partagées, vélos de société, locations de voiture...) ;
- permettre aux entreprises de transformer leur intervention financière dans les frais de déplacement des membres de leur personnel en une indemnité « proxyjob » consistant en une participation dans leurs frais de logement (loyer ou intérêts d'un prêt hypothécaire). Cette mesure « proxyjob » favoriserait le logement à proximité du lieu de travail. Elle aurait des effets bénéfiques en termes de mobilité, d'émissions de CO² et de qualité de vie des travailleurs et de leur famille.

G. Redonner un rôle majeur au transport fluvial

Le transport fluvial est un mode de transport qui respecte l'environnement, dont les coûts externes sont les plus bas parmi tous les modes de transport et dont le trafic n'est pas saturé. En effet, ce dernier pourrait être deux fois plus dense sans qu'il n'y ait congestion ou allongement des temps d'attente aux écluses.

Actuellement, seuls 15% du volume total de marchandises sont transportées par voie d'eau, ce qui signifie que nous pourrions atteindre le double de ce chiffre sans avoir besoin d'infrastructures supplémentaires.

Sans débouché direct sur la mer, la Wallonie et la Région Bruxelloise disposent néanmoins d'une position stratégique d'hinterland des ports maritimes tant belges

qu'étrangers (Rotterdam-Dunkerque) grâce notamment à leur vaste infrastructure en voies navigables.

Le cdH propose de :

- investir davantage dans les ports autonomes afin qu'ils soient encore plus performants, en vue d'augmenter la part modale transportée par bateau ;
- attirer les investisseurs qui utilisent la voie d'eau pour exploiter les surfaces disponibles le long des fleuves et canaux;
- effectuer les aménagements nécessaires pour que toutes les zones d'activité économique localisées près d'une voie d'eau disposent d'infrastructures et de services de chargement ;
- étendre les heures d'ouverture des écluses à des plages horaires plus larges la semaine ainsi que les week-ends et jours fériés ;
- veiller à l'entretien et au dragage des fleuves et canaux pour permettre la circulation optimale des bateaux.

H. Fluidifier le transport de marchandises

Le transport de marchandises est vital. Cette logistique sophistiquée, souvent décriée pour les effets négatifs qu'elle produit (vieillesse accéléré de l'infrastructure, doubles files de déchargement, poids lourds en ville, bruit...) est pourtant nécessaire pour le fonctionnement de notre région : livraisons alimentaires, marchés de gros, produits de première nécessité, matériel de construction, équipements et matériels en tous genres,... le fret est partout. Il s'agit pourtant de l'intégrer au mieux, en limitant ses effets négatifs.

Le cdH propose de :

- mettre à l'étude l'opportunité et les modalités d'une interdiction de la circulation des poids lourds le dimanche et les heures de pointe sur les routes et autoroutes ;
- contrôler le respect des limitations de charge des camions ;

- limiter le trafic "poids lourds" au sein des villes notamment aux heures de pointe et de faire respecter les heures de livraison;
- mettre en place, comme dans d'autres grandes villes européennes, une zone d'accès réglementé limitant l'accès à la ville aux camions dépassant un tonnage, une taille et des taux d'émission déterminés ;
- développer, comme à Barcelone, les livraisons nocturnes ;
- faire circuler les camions de Bruxelles-Propreté en dehors des heures de pointe ;
- développer le centre de logistique, le long du canal, afin d'assurer l'éclatement du trafic poids-lourds en amont du centre-ville, et ainsi de réduire de manière drastique le passage des poids lourds dans les quartiers les plus densément peuplés ; après évaluation, créer un centre de logistique supplémentaire pour étoffer la couverture territoriale ;
- promouvoir l'utilisation encadrée des éco-combis sur les autoroutes en complémentarité des autres modes de transport ;
- développer le fret fluvial, le fret TGV, et le tram-fret afin de décongestionner la circulation sur les routes et réduire le nombre d'accidents impliquant des camions ;
- équiper les corridors spécifiques de transport ferroviaire et promouvoir le fret TGV ;
- allonger les trains de marchandises sur les grands axes ferroviaires ;
- améliorer les infrastructures de transbordement à proximité des axes performants et des fleuves et canaux ;
- réduire le nombre de camions qui partent « à moitié remplis », en groupant les cargaisons, afin de diminuer le nombre de camions sur les routes, en favorisant la coopération intra-entreprises et interentreprises de transport.

I. Contrôler de manière proactive les flux automobiles

Le cdH propose de :

- mettre en œuvre une politique de stationnement intelligente, par la mise en œuvre de l'ordonnance créant une agence régionale de stationnement. Cette agence harmonisera les politiques de stationnement sur le territoire régional, notamment à travers la tarification et la gestion du stationnement souterrain et en voirie selon les différentes affectations des zones (résidentielles, commerciales, bureau, ...). Ainsi, pour avoir un effet dissuasif, le parking en voirie sera systématiquement payant en zone de bureau et dans le centre ville, la gratuité étant assurée aux riverains dans les zones habitées. Cette mesure doit se faire en même temps que la finalisation et la mise en exploitation gratuite de parkings de dissuasion situés aux limites régionales. Le parking en ville doit également tenir compte des nécessités des besoins en commerce : le cdH propose de réserver la première demi-heure de parking gratuitement en zone commerçante et l'instauration du paiement à la minute, qui tienne compte du nombre exact de minutes passées en stationnement. Les lieux de parking de bureau, des collectivités et des administrations doivent être mis à la disposition des riverains, pour soulager les voiries publiques ;
- diffuser des informations trafic en temps réel pour faciliter la gestion des déplacements, par l'utilisation d'outils tels que Mobiris, le téléjalonement (informations en temps réel sur le nombre de places disponibles dans les parkings), le positionnement GPS ou encore l'affichage des temps d'attente aux arrêts. Cela suppose une intégration des systèmes d'information et de gestion du trafic ainsi que la mise en place de points d'informations : terminaux gsm, bornes wifi, sites Internet.
