
3. Développer une mobilité durable

Les embouteillages aux heures de pointe entre votre domicile, votre lieu de travail ou l'école de vos enfants, le manque d'alternatives à la voiture, l'insécurité vécue par les usagers des transports en commun, les piétons ou les cyclistes, les ornières sur les autoroutes et routes, une famille nombreuse qui doit se serrer la ceinture pour financer l'achat d'un plus grand véhicule, des bus en retard ou des correspondances mal agencées...

Chaque jour, nous sommes tous confrontés à des problèmes liés à la mobilité et aux transports qui détériorent notre cadre de vie. Il est donc essentiel que le monde politique se soucie de vos déplacements.

Sous la législature 2004-2009, plusieurs mesures ont été prises afin de promouvoir un transport public qui soit non seulement efficace et sûr, mais aussi équitable et humain. Il s'agit, par exemple, de l'instauration de parkings de dissuasion desservis par des navettes vers les centres-villes, du développement du « bus local » en partenariat avec les communes, de l'achèvement du réseau RAVel, du plan Escargot et du plan SECURITEC.

Il faut toutefois aller plus loin. Pour le cdH, « améliorer la mobilité des personnes », c'est la rendre plus durable, plus efficace, plus équitable et plus humaine.

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 :

- 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, 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 ;
- afin de répondre à la demande de transport en milieu rural, mettre à la disposition des communes par le TEC un bus pour permettre à leurs habitants de se déplacer (proxibus) ;
- 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 ;
- mettre en œuvre le RER au bénéfice de tous les usagers, qu'ils soient wallons ou bruxellois ;
- 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. 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 :

- 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 :

- 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 ;
- 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,...), et de la 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 plaçons 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 radar 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;
- développer davantage le soutien financier apporté aux associations liées à la sécurité routière (FEDEMOT, associations de victimes de la route...);
- mettre en place un Conseil supérieur de la Sécurité routière en Région wallonne, qui serait une plateforme de concertation, d'écoute et de proposition pour les acteurs wallons et des usagers (piétons, cyclistes, motocyclistes, PMR...), en matière de sécurité routière ;
- lutter plus efficacement et instaurer des sanctions plus sévères contre les récidivistes qui représentent un risque disproportionné pour nos concitoyens ;
- sur les autoroutes de pénétration des agglomérations, ajouter une demi-bande réservée aux motos lorsque la largeur de la voie le permet ;
- mettre en place des « sections de contrôles » sur les tronçons les plus dangereux et à risques du réseau wallon;
- systématiquement intégrer la notion de cyclables dans les projets d'aménagement urbain;
- réduire les délais de remise en état du domaine public ;
- généraliser le système de retours nocturnes par le transport en commun ;
- prévoir un incitant financier pour développer des initiatives communales et ou parentales favorisant la mobilité douce dans les déplacements scolaires.

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 ;
- améliorer la desserte ferroviaire des grandes agglomérations en défendant notamment la mise en place d'un RER pour les grandes villes comme Liège, Charleroi, Namur...

E. Améliorer l'intermodalité

Pour promouvoir des modes de transports alternatifs à la voiture, il est indispensable de mettre en évidence l'importance de l'intermodalité et de la multimodalité dans la chaîne des déplacements des personnes et des marchandises.

L'évolution des déplacements se traduit aujourd'hui par l'expression de nouvelles attentes de la part des citoyens, qui demandent un trajet de porte-à-porte le plus court possible, des cheminements piétons aménagés, des pistes cyclables nombreuses, des bus confortables à fréquence élevée et une information claire et fiable. Il est donc impératif pour les opérateurs de transport urbain de développer progressivement une offre élargie, en proposant des outils complémentaires au bus et destinés à rencontrer les besoins individuels de déplacements.

Le cdH propose de :

- systématiser le covoiturage (carpooling), en réservant aux voitures comptant 2 passagers et plus les 3èmes bandes des voiries proposant trois bandes de circulation ;
 - 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 dans les grandes villes, 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 communs. 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.
 - systématiser le covoiturage, en réservant aux voitures comptant 2 passagers et plus les 3es bandes des voiries proposant trois bandes de circulation ;
 - 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 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, 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...);
- supprimer le plafond annuel de 5.000 ou de 7.500 Km pour la valorisation de l'avantage annuel résultant pour un membre du personnel de la mise à disposition d'une voiture de société en tenant mieux compte des kilomètres effectivement parcourus à des fins privées et pour les déplacements domicile / lieu de travail ;
- permettre aux entreprises de transformer leur intervention financière dans les frais de déplacement des membres de leur personne 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.

Les investissements récents, comme les ascenseurs de Strépy et demain les écluses de Lanaye, donnent une dimension de pertinence européenne au réseau de 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'activités économiques 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 ;
- promouvoir l'utilisation encadrée des éco-combis sur les autoroutes en complémentarité des autres modes de transport ;
- favoriser les transports par voie d'eau / ferroviaires 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.

