

# 07

## Mobilité

### — TRANSFORMER LES MODES DE TRANSPORT POUR MIEUX SE DÉPLACER

---

*Le transport est responsable de 21,5 % de nos émissions de CO<sub>2</sub> et mobilise environ 21 % de l'énergie consommée par notre pays. Ces chiffres se répartissent de façon relativement égale entre les « petits » véhicules (voitures, utilitaires, deux-roues...) et les « grands » véhicules (bus, trains, bateaux, avions et surtout camions). La voiture reste le mode de transport le plus important, sauf à Bruxelles, où il a chuté en quelques années, au profit de la marche, des transports en commun, du vélo et de la trottinette. Il en va de même du transport de marchandises où le camion occupe la plus grande part.*

Dans le même temps, le parc automobile belge n'a jamais été aussi volumineux, avec près de six millions de véhicules en circulation. Ce constat n'est pas anodin ! L'achat d'une voiture pousse souvent son propriétaire à l'utiliser davantage pour amortir le coût de son investissement, mais aussi en raison des habitudes que l'usage du véhicule crée. Cette situation a également pour effet de renforcer les embouteillages et la suroccupation de la voirie par des véhicules en stationnement.

La voiture et les camions émettent aussi un certain volume de substances polluantes (NO<sub>2</sub>, particules fines...) qui contribuent, avec l'industrie, le transport de marchandises et le chauffage, à la dégradation de la qualité de l'air. En Belgique, on estime à +/- 12.000 le nombre de décès par an induits par la pollution de l'air que nous respirons.

Voilà pourquoi nous souhaitons massivement investir dans les alternatives au transport routier. D'abord réduire nos besoins de déplacement par de nouveaux modes d'organisation du travail et un aménagement du territoire qui favorisent la proximité des services, infrastructures et commerces essentiels et qui intègre mieux la mobilité et les transports dans les schémas de développement. Réduire aussi le nombre de kilomètres parcourus par les marchandises grâce aux circuits courts. Ensuite, faciliter et sécuriser la marche et les déplacements à vélo ou avec d'autres engins légers. Redéployer une offre de transport public solide et interconnectée, en articulant autour d'axes structurants (trains, métros, trams, bus à haut niveau de service) des solutions de rabattement ou du dernier kilomètre à parcourir (bus, navettes flexibles, taxis, voiture ou vélo en libre-service). Cet ensemble doit être pensé de façon intégrée telle une toile d'araignée !

La voiture reste un outil utile et même indispensable pour une partie de la population qui n'a pas accès à des alternatives crédibles. Nous pensons aux habitants des zones rurales, à celles et ceux qui doivent se déplacer très tôt le matin ou tard dans la nuit, aux prestataires de services à domicile. Nous souhaitons donc faire évoluer la technologie et les usages de l'automobile pour

qu'elle puisse à son tour participer à la décarbonation de la société : moins de voitures, plus légères, plus partagées, plus remplies, bas ou zéro carbone, combinées à d'autres moyens de déplacement efficaces, fiables et sécurisés.

Pour financer ou rendre effective notre ambition d'une mobilité alternative, nous souhaitons nous appuyer sur plusieurs leviers : la hausse de la fiscalité automobile sur les véhicules les plus polluants ; l'instauration d'une vignette automobile ; l'affectation d'une partie des recettes de la taxe carbone aux politiques de mobilité et de transport ; l'imposition d'une juste contribution du transport aérien au prorata de son impact sur l'environnement ; la mobilisation du secteur privé et sa régulation afin qu'il puisse également investir et développer des services à destination des citoyens et des entreprises ; une réforme des accises afin de prendre en compte l'évolution de la motorisation des véhicules et sa nécessaire décarbonation ; plus de coordination et la recherche de synergies et de complémentarité entre niveaux de pouvoir et opérateurs publics ; une meilleure utilisation des budgets de transport et de mobilité afin d'orienter l'argent public vers les solutions les plus efficaces ; la mise en place d'un calendrier sur 20 ans, contraignant, progressif et prévisible pour imposer certaines obligations aux entreprises et aux citoyens, sans les prendre au piège...

Notre programme avance de nombreuses mesures qui devront être prioritaires. Chacune d'elles fera l'objet en amont d'une analyse de leur coût, des bénéfices attendus, de leur importance et de leur caractère urgent. Dans la mesure du possible, les actions structurantes seront précédées de projets-pilotes. Une fois mise en œuvre, chaque action sera évaluée afin d'en vérifier l'efficacité et, le cas échéant, d'envisager des adaptations, une pérennisation, un renforcement ou un abandon.

## Nos priorités

→ **Permettre aux piétons de se réapproprier les espaces publics**

→ **Une politique cyclable et de cyclopartage pour tous**

→ **Développer les transports en commun et la multimodalité**

→ **Rendre la mobilité plus inclusive pour les personnes à mobilité réduite ou en situation de précarité**

→ **Fluidifier le trafic via, notamment, le covoiturage, l'autopartage, les services de taxi et les infrastructures utiles**

→ **Engager pleinement le secteur automobile dans la transition écologique**

→ **Assurer l'entretien de nos infrastructures**

→ **Décarboner le transport aérien et développer des alternatives à l'échelle européenne**

→ **Favoriser un transport de marchandises « bas carbone »**

→ **Protéger les usagers de la route grâce à une politique de sécurité routière volontariste**

### 1 — PERMETTRE AUX PIÉTONS DE SE RÉAPPROPRIER LES ESPACES PUBLICS

La marche à pied, le plus vieux moyen de transport au monde, n'a certainement pas perdu d'intérêt. Ce mode de transport actif est bon pour le métabolisme, la santé et l'environnement. Il a d'ailleurs le vent en poupe avec le succès de différentes zones piétonnières qui rendent les centres urbains agréables et favorisent le commerce local. Le confinement de la crise Covid nous a fait ressentir l'importance d'avoir accès à des espaces extérieurs de qualité pour nous y promener et nous retrouver en sécurité. La sécurité, le confort et l'accessibilité à tous restent des combats d'actualité pour continuer à promouvoir la marche à pied.

#### **Nous voulons :**

- Favoriser l'élargissement des trottoirs, la création d'espaces publics piétons, de zones piétonnes ou mixtes (partagées entre piétons, cyclistes et transports publics).
- Prévoir des chemins et itinéraires piétons continus et sécurisants qui longent les routes rurales ou semi-rurales, lorsque ce n'est pas possible ou souhaitable d'aménager un trottoir.
- Préserver et développer le réseau de chemins et de sentiers en actualisant l'atlas vicinal wallon afin de proposer des cheminements doux et relier nos lieux de vie ;
- Aménager des bancs publics le long des itinéraires piétons et prévoir un éclairage suffisant (allumage provisoire et intelligent) afin de sécuriser le trajet durant la nuit.
- Sécuriser les abords d'écoles, de crèches et de rues commerçantes en utilisant divers instruments : fermeture de la rue au trafic routier à certains moments de la journée ou de la semaine (exemple des rues scolaires), éclairage plus intense, rehaussement et marquage au



sol plus visible sur les passages pour piétons, installation de radars de vitesse permanents quand cela s'avère nécessaire.

- Sécuriser les rues résidentielles en élargissant les zones 30 ou 20 en milieu urbain et en testant avec les riverains des chicanes végétales provisoires (pots de fleurs, signalisation et marquage au sol) avant d'envisager un aménagement définitif.
- Soutenir les initiatives de ramassages scolaires piétons (type pédibus) ou à vélo (type vélobus) qui permettent de sensibiliser les jeunes à la marche ou au vélo dans un cadre sécurisé ;
- Remplacer les places de stationnement en voirie par des parkings hors voirie (publics et privés) de manière à recréer des espaces pour les piétons et les cyclistes. La réduction du parc automobile que nous souhaitons favoriser devrait aussi contribuer à ce processus.
- Encourager les communes à aménager des rues ou places en espaces piétons conviviaux durant les congés scolaires (aires de jeux, bancs, marquage au sol de terrains, infrastructures sportives légères...).

## 2 — UNE POLITIQUE CYCLABLE ET DE CYCLOPARTAGE POUR TOUS

Le vélo est un moyen de locomotion qui respecte pleinement l'environnement tout en permettant à son usager de profiter d'un contact plus direct avec la nature. Pour cela, le vélo doit être au cœur d'une véritable politique publique de la mobilité, dans et autour des villes. Cependant, le vélo ne se généralisera que s'il est traité qu'avec autant d'égards que la voiture, sans pour autant basculer dans une approche culpabilisatrice vis-à-vis de la voiture (du pragmatisme davantage que du dogmatisme, sachant que l'auto reste dans bien des cas un moyen incontournable pour nombre de citoyens).

La politique cyclable revêt une importance capitale dans la dynamique moderne des villes et régions qui cherchent à conjuguer développement économique, équité sociale et préservation de l'environnement. Dans cette quête, le vélo émerge comme un instrument de mobilité non seulement abordable, mais également bénéfique pour la santé et la nature. Encourager la culture cycliste peut, en effet, servir divers objectifs sociaux, économiques et environnementaux simultanément.

Un des avantages majeurs de la promotion de la politique cyclable réside dans sa contribution à la réduction de la congestion routière, un fléau qui entrave la productivité économique et exacerbe les inégalités sociales. En offrant une alternative viable aux véhicules motorisés, particulièrement dans les zones urbaines densément peuplées, on peut non seulement faciliter la mobilité, mais également réduire les temps de trajet pour tous, y compris pour ceux qui dépendent encore de l'automobile.



Par ailleurs, la mise en œuvre d'une politique cyclable inclusive peut également servir de levier pour réduire les disparités sociales. En effet, le coût relativement bas de l'acquisition et de l'entretien d'un vélo en fait un moyen de transport accessible pour une grande frange de la population, y compris les ménages à revenus modestes. En outre, des infrastructures cyclables sûres et bien conçues peuvent encourager davantage de personnes à opter pour ce mode de transport, indépendamment de leur niveau de revenus.

Sur le plan environnemental, l'usage du vélo se distingue par son empreinte carbone minimale. L'adoption du vélo comme moyen de transport quotidien contribue significativement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, un objectif impératif dans le contexte actuel de changement climatique. De plus, en diminuant la pollution atmosphérique et sonore, une politique cyclable robuste contribue à améliorer la qualité de vie en milieu urbain.

En outre, les retombées positives d'une politique cyclable ne se limitent pas uniquement à la mobilité, mais s'étendent aussi à la santé publique. L'activité physique régulière induite par le cyclisme est bénéfique pour la santé des individus, et peut contribuer à réduire les dépenses de santé publique à long terme.

En synthèse, le développement d'une politique cyclable est une démarche qui aligne les intérêts économiques, sociaux et environnementaux. Elle invite à une réflexion profonde sur la manière dont la mobilité est conçue et encouragée, tout en proposant des solutions concrètes pour construire des communautés plus résilientes, inclusives et durables.

### Nous voulons :

- En Région wallonne, maintenir le droit de tirage PIMACI (Plan d'Investissement Mobilité Active Communal et Intermodalité) et définir, comme prévu dans la législation, le réseau structurant cyclable. Ce réseau devra être défini sur base de consultations avec les bassins de mobilité,

les associations d'usagers et de navetteurs, ainsi que les communes ;

- Intensifier la mise en œuvre des cyclostrades, aussi surnommées « autoroutes pour vélos », en identifiant de nouvelles et lancer les chantiers nécessaires. En tout cas, lancer les marchés publics et procédures utiles au développement d'une cyclostrade Arlon – Luxembourg ;
- Identifier puis supprimer progressivement tous les points de passage dangereux pour les cyclistes (réaménagement et équipement de ronds-points et carrefours) et développer des infrastructures qui permettent de traverser des obstacles naturels (fleuve, canal, champs, bois...) et artificiels (zone ou site industriel, chemins de fer, autoroute, rues à sens uniques...).
- Imposer l'aménagement d'un garage à vélo ou de parkings vélo sécurisés dans chaque nouvel immeuble d'habitations. Dans le cadre des concessions de parkings publics, obliger les propriétaires ou gestionnaires de parkings souterrains ou en surface ainsi que la SNCB à offrir des espaces de stationnement sécurisés pour vélos à un tarif réduit.
- Prévoir des lieux de stationnement pour les vélos à proximité des arrêts de bus les plus fréquentés.
- Poursuivre et amplifier les actions de sensibilisation à l'usage du vélo dans les écoles.
- Réduire le taux de TVA pour la fourniture, la location et la réparation de vélos et de vélos électriques afin de traiter le vélo comme la voiture, en permettant une réparation rapide et un remplacement temporaire facile et peu coûteux du vélo.
- Lutter contre le vol de vélos en instaurant au niveau européen un système d'authentification de chaque vélo à l'instar de Mybike au niveau national. Graver les données du vélo (similaire à un numéro de châssis) sur son cadre complétement au sticker.

- Rendre le vélo abordable pour les groupes vulnérables, notamment en orientant les fonds européens (par exemple le Fonds social européen pour le climat et les fonds structurels et d'investissement) vers l'aide des personnes les plus touchées par la précarité en matière de transports et des jeunes pour l'achat d'un vélo électrique ou pour des services de partage de vélos.
- Diminuer la TVA à 6 % pour les objets liés à la sécurité des vélos et des personnes (casques, cadenas, gilets de sécurité) et introduire une déductibilité pour l'entreprise à 120 % pour tous les frais liés à ce type de véhicule.
- Ne plus assimiler l'intervention de l'employeur dans les frais liés aux vélos (ou autres véhicules légers) utilisés par le personnel comme un avantage en nature (défiscalisation).
- Systématiser les emplacements vélos et poussettes dans les trains.
- Veiller à ce que l'assurance familiale continue à couvrir les risques liés à l'usage du vélo (non à l'instauration d'une assurance RC cycliste).
- Former et sensibiliser les ingénieurs voiries et les conducteurs de bus à prendre en compte les cyclistes dans leurs dessins et leur conduite.
- Soutenir le cyclotourisme et la pratique du vélo dans les zones rurales en accélérant le développement du réseau EuroVelo et de ses 17 itinéraires, notamment en renforçant le soutien et en exploitant les synergies avec le réseau RTE-T.
- En matière de cyclopartage (trottinettes et vélos en libre-service) :
  - + Graduellement, élargir les zones de vélos partagés et remplacer les vélos partagés mécaniques par des vélos électriques, comme à Paris ;
  - + Faire réellement contrôler et appliquer la législation applicable aux engins de déplacement

ment (notamment l'interdiction de se déplacer à deux sur une trottinette) ;

- En Région wallonne, où le cyclopartage (trottinettes et vélos en libre partage) doit encore largement se développer, simplifier l'accès au marché et les démarches administratives d'obtention de licence publique ;
- Développer davantage de dropzones aux abords des gares, arrêts de bus et parkings de dissuasion.
- En Région bruxelloise, combiner les licences octroyées aux opérateurs avec la fin de la concession Villo ! et offrir une réelle solution la plus multi et intermodale possible au sein de la capitale. Par exemple, en étudiant la possibilité d'instaurer un subside au kilomètre pour les opérateurs de cyclopartage.

### 3 — DÉVELOPPER LES TRANSPORTS EN COMMUN ET LA MULTIMODALITÉ

Il est possible de se passer de voiture à Bruxelles parce qu'on peut y prendre le bus, le tram, le métro, le vélo ou la trottinette électrique sans s'inquiéter des horaires. L'activité du réseau doit cependant encore y être intensifiée. En revanche, cette multimodalité n'est pas encore présente ni même possible partout sur le territoire national, certainement pas dans nos communes rurales ni au niveau européen. La multimodalité ne peut s'envisager sans la présence d'un réseau et d'une desserte ferroviaires suffisamment denses car le rail est l'épine dorsale du transport public et de la multimodalité. C'est pourquoi une attention particulière et volontariste doit être réservée à l'extension et à l'intensification du réseau ferré en zones rurales.

L'intégration des modes de transport est également primordiale, singulièrement entre le bus et le train. L'analyse des données disponibles en Open data relatives aux horaires de trains et de bus font constater qu'en moyenne, en semaine

et hors week-ends, à peine 29 % des correspondances train-bus et bus-train en Région wallonne respectent un délai raisonnable de 5 à 15 minutes.

La continuation du déploiement du réseau de bus TEC est également essentielle pour offrir une mobilité durable et accessible à tous. Toutefois, le dialogue avec les usagers doit être au cœur de cette démarche, contrairement à ce que l'administration régionale wallonne a réalisé dans la zone de Gembloux-Basse-Sambre. La concertation avec les usagers permet pourtant de mieux comprendre leurs besoins et attentes, et de faire des ajustements qui bénéficient à la communauté. Cela pourrait également engendrer une meilleure acceptation des projets de développement des transports en commun et une utilisation accrue du réseau.

Les lignes express sont cruciales pour des connexions rapides et efficaces entre les différentes régions. En continuant à développer ces lignes, on facilite les déplacements des usagers et on rend le réseau de transport en commun plus attractif. Les lignes express contribuent à réduire la congestion routière, et permettent aux gens d'accéder plus facilement à l'emploi, à l'éducation et à d'autres services essentiels. De plus, elles constituent une alternative écologique à l'usage de la voiture individuelle.

Face à la pénurie de chauffeurs, il est urgent d'intensifier le recrutement pour assurer une offre régulière de bus. Un service de bus fiable est fondamental pour encourager les citoyens à opter pour les transports en commun. L'embauche de chauffeurs en nombre suffisant garantit non seulement la régularité des services, mais aussi la sécurité et la satisfaction des usagers. Des conditions de travail attractives et des formations adéquates peuvent contribuer à pallier la pénurie de chauffeurs.

Il est impératif d'allouer des ressources suffisantes au transport scolaire, en particulier pour les enfants porteurs de handicap. Un accès facile et sûr au transport est essentiel pour garantir l'équité et l'inclusion dans l'éducation. En offrant des solutions de transport adaptées, on favorise

l'autonomie et l'intégration sociale des enfants handicapés. L'engagement des autorités et une collaboration étroite avec les établissements scolaires et les familles sont nécessaires pour développer un système de transport scolaire efficace et inclusif.

#### **Nous voulons :**

- De manière générale :
  - + Atteindre l'objectif d'un train ou un bus tous les quarts d'heure près de chez soi dans et autour des villes et d'un métro sur les lignes bruxelloises toutes les 2 minutes en heure de pointe ainsi qu'une offre prolongée les soirs de weekend.
  - + Doubler l'offre de transport public.
- En matière ferroviaire :
  - + Définir et mettre en œuvre une vision ambitieuse de redéploiement du réseau ferroviaire à l'horizon 2050 et respecter la roadmap afin de pouvoir absorber l'augmentation attendue de la demande de voyageurs et de marchandises et d'offrir un meilleur service à chaque usager (ponctualité, vitesse commerciale, fluidité...). Utiliser une partie des recettes découlant de la fiscalité carbone pour financer la vision ainsi que les recettes induites par l'ouverture du transport de voyageurs à la concurrence dans 10 ans.
  - + À moyen terme, étudier l'opportunité de déplacer adéquatement certains points d'arrêt de train existants, d'en rouvrir d'autres actuellement fermés ou d'en créer de nouveaux, en nombre limité, à des endroits stratégiques, sur le réseau existant, en se basant sur la demande potentielle et le rapport coûts-bénéfices sociétaux (par exemple le long des autoroutes pour favoriser le report modal en évitant de grands détours). De même, examiner la faisabilité de l'ouverture de certaines lignes nouvelles, là où la demande et la démographie le justifient, et de la réouverture aux voyageurs de certaines lignes du réseau

- aujourd'hui non exploitées, comme la ligne Libramont-Bastogne-Wiltz, dont la remise en service est également préconisée pour le transport de marchandises.
- Rénover un plus grand nombre de gares pour les rendre fonctionnelles, accessibles et pratiques, dans des budgets raisonnables plutôt que de concentrer les moyens disponibles dans la création de quelques gares monumentales et très onéreuses.
  - Revoir les procédures qui entourent la gestion des accidents (par exemple les heurts de personnes) sur le réseau ferroviaire afin de réduire le laps de temps durant lequel aucun train ne peut circuler sur la ligne concernée. Complémentairement, conclure un protocole de collaboration avec les services de secours, la police et les parquets afin de mieux tenir compte de l'impact d'un arrêt de la circulation sur les navetteurs.
  - Mieux accompagner les voyageurs lorsqu'ils sont confrontés à un arrêt de la circulation de la ligne suite à un incident : meilleur partage de l'information entre les différents acteurs impliqués (services INFRABEL, Police, dispatcher, accompagnateurs de train, sous-chefs de gare...); accès à une messagerie en ligne spécifique à l'incident où les voyageurs peuvent obtenir des informations en temps réel et poser leurs questions ; communication rapide sur un délai d'attente précis du bus de remplacement ; dans la mesure du possible, accès à un espace chauffé durant l'hiver...
  - Déployer les systèmes ERTMS/ETCS de niveau 3 sur l'ensemble du réseau afin d'améliorer la sécurité des usagers et de réduire les risques d'accident, mais aussi afin de renforcer la fréquence des trains sur le réseau existant.
  - Simplifier les démarches visant à déposer une plainte à l'encontre de la SNCB ou à réclamer un dédommagement.
  - Créer un bonus-malus sur la rémunération des membres du conseil d'administration
- de la SNCB et d'INFRABEL, en fonction des performances et au regard des objectifs du contrat de gestion.
- Garantir que les installations électriques d'INFRABEL et de la SNCB, nécessaires à la circulation des trains (à tout le moins sur les grands axes et dans les gares importantes), soient raccordées à des postes HT non délestables pour assurer la continuité du service dans l'hypothèse d'une pénurie d'énergie.
  - Développer le téléTRAINvail : offrir les facilités nécessaires à un travail serein dans les transports publics (tablettes, prises électriques, création d'espaces silencieux...) pour inciter les citoyens à se tourner vers le train. Valoriser le travail durant le temps de déplacement en train comme temps de travail, en accord avec l'employeur.
  - Garantir, au minimum, aux heures de pointe deux trains par heure dans chaque sens et sur l'ensemble du réseau.
  - Pour tous les services de train qui desservent les grandes villes du pays (Tournai, Mons, Charleroi, Namur, Liège, Verviers, Arlon, Wavre Ottignies/Louvain-la-Neuve..., dans le cas de la Wallonie) :
    - Une fréquence de desserte de chaque gare et point d'arrêt de minimum 1 train par heure et par sens à destination et en provenance des grandes villes, 7 jours sur 7.
    - Une amplitude de desserte (c'est-à-dire l'intervalle entre le départ/l'arrivée du premier et du dernier train) de chaque service IC, S et L, de 16 heures au moins les jours (par exemple de 6h à 22h).
    - Des départs de train jusqu'à une heure du matin lors de grands événements culturels et sportifs.
  - Veiller à ce que les financements annuels indexés convenus dans le Contrat de service public conclu entre l'État belge et la SNCB et
- dans le Contrat de performance conclu entre l'État belge et Infrabel pour la période 2023-2032 soient effectivement octroyés par l'État.
- Garantir une présence humaine dans le maximum de gares ferroviaires en exigeant que la SNCB noue des partenariats avec des commerces, services, associations, les sociétés régionales de transport ou d'autres services publics afin d'occuper partiellement ou totalement les anciens bâtiments et de fournir un service de base aux voyageurs (informations, vente de certains titres de transport, entretien des sanitaires...).
  - Créer des logements et des pôles économiques ou de services aux abords des gares et points d'arrêt ferroviaires afin de soutenir la fréquentation des lignes et afin d'assurer une mixité des fonctions qui renforce le sentiment de sécurité des usagers. Pour ce faire, établir un partenariat entre la SNCB, INFRABEL, les communes concernées, la Région et des investisseurs privés.
  - Faciliter la présence de commerces ambulants dans les points d'arrêt ferroviaire.
  - Aménager des espaces couverts, éclairés et équipés de bancs dans tous les points d'arrêt ferroviaire et veiller à leur propreté.
  - Collaborer avec la police afin de sécuriser ces espaces et de renforcer le sentiment de sécurité chez les voyageurs. Il convient de renforcer les effectifs de la Police des Chemins de fer, réduits à portion congrue depuis plusieurs années alors même que les demandes de sécurisation des gares ne cessent d'augmenter. Il conviendra aussi que les zones de police locale aient enfin accès, en temps réel pour plus d'efficacité de leurs interventions, aux caméras de vidéosurveillance situées dans les gares. A ce jour, cet accès n'existe pas, privant la police d'un outil opérationnel fort utile. Seule une expérience pilote autour de trois villes (une flamande, une bruxelloise et une wallonne) va débuter dans le pays. C'est trop peu, trop lent. Il est urgent de permettre
- le partage d'images en temps réel et pas uniquement à la demande de la police ou du parquet une fois les infractions ou délits commis et l'instruction en cours.
- Renforcer et faciliter la collaboration entre la police, le parquet et la SNCB afin de prévenir les risques d'agression dans le train et d'assurer un suivi rapide des auteurs.
  - Avancer la mise en service du RER à Bruxelles et développer un réseau suburbain efficace et attractif dans chaque grande ville en combinant le train et les autres réseaux (bus, tram, métro ...) en appliquant le principe du « City Pass » afin de favoriser l'intermodalité. Pour contribuer à cet objectif, poursuivre la mise en œuvre du projet AnGeLiC (visant à créer une offre suburbaine autour d'Anvers, Gand, Liège et Charleroi) et l'étendre aux autres villes du pays.
  - Inciter les automobilistes à rejoindre une gare ferroviaire pour poursuivre la route en train : gratuité des parkings dès que l'on dispose d'un titre de transport, possibilité de réserver sa place à l'avance, aménagement de parkings supplémentaires dans les gares à forte demande.
  - Inciter à se rendre dans les gares à vélo (développement de pistes cyclables et de parkings vélos sécurisés).
  - Garantir le maintien du tarif SNCB réduit pour les seniors et les jeunes et limiter son augmentation aux règles et taux fixés par le Contrat de Service Public.
  - Permettre aux seniors de bénéficier d'un pass de 10 voyages en train sur le modèle du YOUTH MULTI.
  - En ce qui concerne les cofinancements régionaux au réseau ferroviaire, aboutir de toute urgence à des décisions opérationnelles et les mettre en œuvre sans délai. Ce dossier n'a en effet pas évolué durant toute la législature.

- + Supprimer la TVA sur les billets de train en trafic intérieur et international afin de rétablir une égalité fiscale avec le transport aérien. Tant que cette réduction n'est pas appliquée, utiliser les recettes de TVA sur les billets de train exclusivement pour refinancer le transport ferroviaire.
- + Faire enfin du transport du fret par voie ferroviaire une véritable priorité stratégique de notre pays, tant pour des considérations environnementales que des enjeux de compétitivité.
- En matière de transport par métro, tram ou bus :
  - + Étendre le métro au nord de Bruxelles, vers Schaerbeek.
  - + Élargir les horaires des métros à Bruxelles et intensifier leur fréquence grâce à la technologie des métros autonomes (sans conducteurs).
  - + Finaliser le tram à Liège sans nouveau retard.
  - + Refinancer structurellement le transport scolaire et engager urgemment des chauffeurs en suffisance, plus particulièrement pour les enfants qui vivent avec un handicap 1.
  - + Poursuivre le redéploiement du réseau TEC :
    - En s'assurant de ne délaissier aucun usager et en impliquant réellement les premiers intéressés, à savoir les usagers et les communes ;
    - En donnant la priorité à l'augmentation de l'offre régulière ;
    - En assurant un taux de correspondance train-bus qui permette aux usagers de réellement utiliser ces deux modes de transport.
  - + Mettre en place partout où cela est possible et surtout pertinent des sites propres réservés

- aux bus au sein des communes urbaines et semi-urbaines, en concertation avec la population et les autorités locales, et de manière plus générale, poursuivre les aménagements nécessaires à l'amélioration de la vitesse commerciale des transports publics en ville (adaptations des feux de circulation).
- + Continuer le développement des lignes en zones rurales, sans concurrencer le train et développer des lignes de bus à haut niveau de service (busway) dans les grandes villes et les villes moyennes ainsi que sur les axes structurants (itinéraires principalement en site propre, activation automatique du feu vert à l'approche d'un carrefour, arrêts équipés de quais et abris confortables...). Dans les zones moins densément peuplées, généraliser le système des minibus à la demande en veillant à assurer un accès à ce service au moins une fois par heure. Assurer dans la mesure du possible les correspondances entre minibus à la demande et busway.
- + Comme c'est le cas dans certaines villes de France, introduire, pour les voyages en bus de nuit, une possibilité d'arrêt à la demande avec l'accord du chauffeur, afin de garantir la sécurité, notamment pour les mineurs et les femmes.
- + Mettre en place un abonnement TEC « télé-travail », comme la SNCB le fait déjà.
- + Étendre le service garanti des TEC sur davantage de lignes essentielles.
- + En ce qui concerne la pénurie de chauffeurs de bus :
  - Flexibiliser l'accès au permis adéquat ainsi que les conditions d'accès à la profession de chauffeur.
  - Organiser davantage de formations régionales.
  - Assouplir les restrictions à l'égard des chauffeurs de plus de 60 ans en revoyant



à la hausse la limitation de kilomètres que ceux-ci peuvent parcourir par an et en organisant une visite médicale tous les cinq ans.

- Permettre aux entreprises de transport par autocars de former elles-mêmes « en filière libre » un nombre plus important de chauffeurs (nombre actuellement limité à seulement un chauffeur par an par entreprise).

+ Ouvrir les bandes réservées au transport public à l'ensemble des autobus (publics et privés).

+ Évaluer l'impact en termes de transfert modal du tarif préférentiel TEC (12 € par an) des 18-24 ans et, si l'évaluation est positive, l'étendre aux 12-26 ans.

- En matière de multimodalité :

+ Appliquer le tarif « City Pass » à davantage de zones afin de favoriser l'intermodalité.

- + Créer des parkings de délestage aux points d'entrée des grandes villes, combinés à des bus de rabattement vers les gares les plus proches afin de faciliter le report modal voiture-train et gagner du temps. Pour beaucoup d'automobilistes, il est compliqué d'accéder à la gare la plus proche, car elle est située dans une zone urbaine et embouteillée.
- + Harmoniser les tarifs « jeunes » des différents opérateurs en Wallonie et à Bruxelles. Permettre aux étudiants ayant dépassé l'âge permettant de bénéficier des tarifs réduits, de continuer à en bénéficier s'ils sont toujours étudiants. Appliquer un tarif réduit pour les familles monoparentales (comme pour les familles nombreuses) pour toutes les sociétés de transport en commun.
- + Aboutir impérativement sous cette législature dans la mise en place de mobipôles.
- + Développer un MAAS public (« mobility as a service ») et national, sur base du MAAS bruxellois « Floya ». Permettre l'achat de titres uniques transports intégrant toutes les prestations de mobilité, ces abonnements devant pouvoir bénéficier de l'avantage du système tiers payants avec l'employeur.
- + À Bruxelles, intégrer l'offre interne de trains à l'offre de la STIB, et réinvestir dans les petites gares pour en faire de réelles solutions de mobilité urbaines.
- + Dans la logique de développement des mobipôles, prévoir au moins une station de véhicules en libre-service (voitures partagées, trottinettes, vélos en libre-service) dans toutes les gares ferroviaires et aux abords des arrêts de métro, tram et bus les plus importants.
- + Créer de nouvelles liaisons bus-trains pour améliorer l'intermodalité et renforcer le report modal vers les transports publics.
- + Mieux assurer les correspondances entre les trains, le métro, le tram et le bus (par une révision des horaires et un meilleur cadencement).

- + Renforcer la collaboration entre la SNCB/ Infrabel, les sociétés régionales de transport, les autorités locales et régionales, les services de police fédérale et locale, dans l'aménagement et la gestion de l'environnement des gares : chemins d'accès, connexion aux pistes cyclables et au Ravel, parkings pour voitures et vélos, commerces et services, surveillance et sécurité, etc. Mieux insérer les gares dans le tissu urbain, y améliorer la convivialité, promouvoir l'intégration des différents modes de déplacement et en particulier améliorer les correspondances entre les trains de la SNCB et les autobus des TEC et de De Lijn.
- + Permettre l'achat de titres uniques de transport intégrant toutes les prestations de mobilité, qu'il s'agisse des opérateurs de transport public ou d'autres opérateurs (taxis, loueur de voitures, parkings, covoiturage) en garantissant des échanges techniques et financiers transparents (ce marché nouveau nécessitera la création d'un régulateur interfédéral). Ces abonnements combinés, y compris l'abonnement MTB, doivent pouvoir bénéficier de l'avantage du système de tiers payant avec l'employeur.
- + Dans les écoles, auto-écoles, centres de formations continues et en entreprise, sensibiliser l'ensemble de la population à l'écoconduite, aux enjeux de la mobilité et aux myriades de solutions qui existent.
- + Permettre de voyager avec un seul ticket sur l'ensemble du territoire belge, en combinant, le train, les TEC, la STIB et DE LIJN ;
- Renforcer la sécurité des usagers et le sentiment de sécurité aux abords et à l'intérieur des gares et aux arrêts du transport en commun (éclairage, caméras, agents de prévention<sup>2</sup>).
- Renforcer la collaboration entre les associations d'usagers et les sociétés de transport. Donner plus de visibilité et surtout une réelle influence décisionnelle au Comité Consultatif pour les Voyageurs Ferroviaires (CCVF).

#### 4 — FLUIDIFIER LE TRAFIC VIA, NOTAMMENT, LE COVOITURAGE, L'AUTOPARTAGE, LES SERVICES DE TAXI ET LES INFRASTRUCTURES UTILES

En heures de pointe, quatre voitures sur cinq sont occupées par le seul conducteur. Il suffirait qu'une personne sur quatre partage la voiture d'une autre pour diminuer de près de 20 % le trafic routier et faire disparaître la plupart des embouteillages, alors qu'il faudrait augmenter la fréquentation des trains de 60 % pour arriver au même résultat. Le covoiturage restera cependant marginal s'il nécessite l'accord des parties sur les horaires, les points de rencontre et d'arrivée. Nous devons donc réinventer le covoiturage pour lever ces obstacles.

D'autres solutions peuvent également participer à modifier la façon dont nous utilisons nos voitures afin de réduire les nuisances qui y sont associées. La technologie, avec une information complète et une coordination intelligente des différentes voitures, fluidifiera le trafic. À terme, des voitures, ou minibus taxis autonomes, alliés au train, tram et métro, répondront à l'écrasante majorité de nos besoins de mobilité.

##### Nous voulons :

- En matière de covoiturage :
  - + Limiter la lourdeur et le manque de flexibilité individuelle en promouvant largement un réseau de covoiturage via la promotion et le financement des applications existantes.
  - + Développer des réseaux de covoiturage (RECO) autour des grandes villes : bandes réservées aux véhicules transportant au moins trois personnes, stations de covoiturage aux abords des zones urbaines, application en ligne sécurisée et sécurisante pour les usagers, parkings gratuits aux abords des transports en commun urbains.

- + Mettre en place une signalisation dynamique pour les sites propres et bandes d'arrêts d'urgence afin d'encourager le covoiturage et réduire le trafic global tout en veillant à ce que cela ne réduise pas la vitesse commerciale des transports en commun.
- + Coordonner les plans de mobilité entre les entreprises d'un même pôle d'emploi (zonings, zones de commerces) pour favoriser l'usage du covoiturage et des navettes partagées.
- + Étendre la possibilité de déduction fiscale du covoiturage à l'ensemble des entreprises et pas uniquement celles qui l'organisent de manière formelle et interviennent financièrement dans ce type de déplacement.
- En matière de stationnement et de gestion du trafic :
  - + Généraliser des stations où il est possible de laisser sa voiture aux abords des grands axes.
  - + Généraliser les systèmes détecteurs liés aux outils de navigation (GPS, Google Maps, Waze...) permettant de trouver un emplacement de stationnement rapidement (sans devoir tourner dans un quartier pendant 20 minutes).
  - + Entrer dans une logique de coopération avec les applications de navigation les plus utilisées (Waze, Google Maps et GPS) afin de limiter le trafic de contournement dans les quartiers résidentiels et d'éviter le passage de camions dans des voiries secondaires. Obliger les gestionnaires de réseaux routiers à signaler les déviations dues aux travaux sur ces mêmes applications.
  - + Mieux utiliser les nouvelles technologies pour moduler les trajets des travailleurs selon le trafic, les orienter vers des alternatives à la voiture individuelle et réduire leurs besoins de déplacements (applications, bases de données, vidéoconférences via écran, casques 3D ou hologrammes)

- + Renforcer le "national access point", la plateforme de partage de données en accès libre.
- + Déployer les technologies de mobilité intelligente pour fluidifier et sécuriser le trafic, notamment grâce au centre PEREX 4.0.
- + Décaler le ramassage des poubelles en dehors des heures de pointe.
- + Sanctionner les doubles files sur le passage des transports en commun ainsi que les stationnements sur les pistes cyclables.
- + Développer des parkings urbains connectés et intelligents pouvant être réservés à l'aide d'une application.
- + Développer des parkings de rabattement aux abords des grandes villes, reliés au centre-ville par des navettes de bus et des possibilités de cyclopartage.
- + Réduire progressivement le stationnement en voirie sur des axes ciblés, afin de libérer des espaces au profit d'espaces publics conviviaux et de pistes cyclables sécurisées. Plusieurs leviers pourront être utilisés : création de parkings publics alternatifs à proximité ; développement de l'autopartage qui va naturellement diminuer le nombre de voitures stationnées ; charges d'urbanisme sur les nouveaux immeubles créés (obligation de prévoir un parking hors voirie à l'arrière ou en sous-sol avec le cas échéant l'ouverture du parking aux autres automobilistes) ; mutualisation des parkings appartenant aux entreprises, grandes surfaces commerciales et administrations ; prime pour l'achat d'un vélo en échange de la remise de sa carte de stationnement « riverain »... Dans ce cadre, prévoir des emplacements de proximité réservés aux personnes en situation de handicap, pour le rechargement de véhicules électriques, pour les livraisons et le chargement/déchargement des courses des riverains ou encore pour les clients des commerces et les professions médicales. Développer de tels projets en associant étroitement les riverains afin de mieux répondre à leurs contraintes et attentes.



## 5 — RENDRE LA MOBILITÉ PLUS INCLUSIVE POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE OU EN SITUATION DE PRÉCARITÉ

— En matière d'autopartage :

- + Favoriser l'implantation de stations de voitures partagées dans toutes les communes au travers des charges d'urbanisme.
- + Ramener de 21 % à 6 % la TVA sur les services d'autopartage.

— En matière de taxi :

- + En Région wallonne, réformer le système de licence pour permettre à un taxi d'opérer sur tout le territoire avec une seule licence plutôt que d'imposer une licence par commune.
- + Préparer la législation (respect de la vie privée, sécurité routière, contrôles) à l'arrivée imminente des taxis autonomes.
- + Étendre l'usage des taxis partagés, tels Collecto à Bruxelles et TaxiTEC en Wallonie.
- + En zones rurales, développer un service de taxis collectifs (navettes en voiture ou camionnette, à la demande, à un prix abordable).

— Intensifier la coopération entre l'autorité fédérale et les Régions en matière de mobilité et adopter un pacte interfédéral de mobilité. Ce pacte doit être coordonné par une agence interfédérale du transport qui sera le point de rencontre entre tous les régulateurs, opérateurs et acteurs. L'agence sera en réalité une plateforme pilotée par la CIMM (conférence interministérielle de la mobilité) et son personnel sera essentiellement composé d'agents détachés des administrations fédérales et fédérées concernées.

La multimodalité doit s'accompagner de mesures visant à favoriser la coexistence harmonieuse des différentes solutions de mobilité et la sécurité de tous les usagers. C'est pourquoi nous devons adapter l'ensemble des facilités aux personnes à mobilité réduite et renforcer le soutien aux citoyens en situation de précarité.

### Nous voulons :

— En matière d'accessibilité aux PMR :

- + Rendre le transport collectif vraiment accessible aux parents avec poussettes, aux seniors et aux PMR (rampes, ascenseurs, quais surélevés, matériel roulant adapté), notamment dans toutes les gares SNCB et sur tous les arrêts TEC et STIB.
- + Augmenter les normes d'accessibilité PMR des transports en commun, le handicap ne doit en effet pas porter atteinte au droit fondamental à la liberté de circulation ; entamer un travail de réflexion sur les handicaps invisibles, etc.
- + Soutenir et assurer la promotion des initiatives (pluri-) communales de taxi social et les initiatives associatives et privées de transport accompagné<sup>51</sup>.
- + Généraliser l'accès plain-pied à tous les bâtiments publics et étendre progressivement cette accessibilité aux bâtiments privés, lors d'une rénovation profonde ou pour les nouvelles constructions.
- + Déployer une politique d'accessibilité universelle à travers les vingt-sept pays de l'Union européenne.

- + Conditionner l'octroi des Fonds structurels européens pour des infrastructures à la mise en place d'aménagements d'accessibilité.
  - + Mettre sur pied au plus vite une carte européenne du handicap qui devra être reconnue dans l'ensemble des États membres et s'appuiera sur l'expérience du projet pilote de carte européenne du handicap en cours dans huit États membres et sur la carte européenne de stationnement pour les personnes handicapées.
  - + Mettre à jour le règlement sur les droits des passagers afin que les personnes handicapées puissent se déplacer aussi librement que n'importe quelle autre personne dans l'UE.
  - + Adopter des mesures législatives pour les voyages aériens afin d'éviter des situations telles que le refus d'embarquement, l'obligation de voyager avec un assistant sans que le transporteur aérien ne paie de billet supplémentaire, le manque d'assistance de qualité dans les aéroports et l'indemnisation insuffisante en cas de perte ou de détérioration des équipements d'assistance et de mobilité.
  - + Intensifier les efforts pour harmoniser et étendre les exigences d'accessibilité dans les infrastructures de transport, y compris les gares et le matériel roulant, afin que tous les transports deviennent plus accessibles aux passagers handicapés et à un plus grand nombre de passagers.
  - + Imposer systématiquement l'accessibilité des trottoirs et places publiques aux personnes à mobilité réduite (PMR), quel que soit leur handicap.
- En matière d'inclusivité pour les personnes issues de groupes sociaux vulnérables :
- + Intégrer les politiques de mobilité inclusive dans une vision intermodale afin d'éviter une cassure dans la chaîne du transport susceptible d'annuler les bénéfices des autres me-

- + sures sociales pour d'autres chainons. Pour ce faire, développer une stratégie en associant plusieurs ministres compétents (mobilité, emploi, formation, action sociale...) ainsi que les acteurs de l'insertion socioprofessionnelle.
- + Renforcer le financement des centrales de mobilité locales ainsi que leurs missions d'éducation permanente et d'accompagnement personnalisé de publics précarisés.
- + Soutenir la création de solutions de mobilité inclusives : taxis sociaux, transport de personnes en situation de handicap, bus à la demande, transport scolaire et parascolaire...
- + Veiller à proposer des tarifs de transport public adaptés aux revenus des ménages précarisés.
- + Informer de façon simple et complète tous les citoyens des solutions de mobilité disponibles (offre, horaires, tarifs...) ainsi que des éventuels tarifs adaptés ou aides existantes, en diversifiant les canaux de communication, en utilisant des formats, langues et niveaux de langue adaptés aux personnes peu qualifiées, allophones, malvoyantes, en situation d'illettrisme et d'illectronisme.
- + Dans les nœuds de mobilité (gares ferroviaires ou de bus, mobipôles...), assurer la présence de personnes humaines chargées de répondre aux demandes des usagers et de les informer.
- + Former les conseillers en mobilité ainsi que les travailleurs sociaux à la « mobilité-insertion » et inciter les CPAS, centrales de mobilité locales, CRI, régies de quartier, CISP et autres organismes à inscrire certains de leurs agents à cette formation.
- + Permettre aux usagers des transports publics d'obtenir un titre de transport facilement, même s'ils ne disposent pas de carte de banque ou ont des difficultés à utiliser un smartphone ou un distributeur automatique.

<sup>51</sup> Aussi dans Handicap



- Permettre l'accès aux mobilités actives (vélos ou trottinettes en libre-service) ou partagées (voitures partagées, covoiturage...) via des investissements publics dans les zones socio-économiquement défavorisées et en accordant des incitants aux publics précarisés.
- Assurer une égalité des chances dans l'obtention du permis de conduire en pérennisant le dispositif « Passeport drive » et en soutenant la création d'auto-écoles sociales (qui intègrent la problématique de l'analphabétisme et d'autres barrières sociales).
- Maintenir la filière libre et prévoir des séances gratuites de formation théorique et une séance gratuite de formation pratique pour les publics en insertion socioprofessionnelle.

## 6 — ENGAGER PLEINEMENT LE SECTEUR AUTOMOBILE DANS LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Nous sommes convaincus qu'il faut encourager l'acquisition ou l'usage de voitures propres et décarbonées caractérisées par un bon aérodynamisme et des pneus plus fins.

Une voiture propre est surtout une voiture légère, car l'énergie la moins polluante est celle que l'on n'utilise pas. Or, le poids des voitures n'a fait qu'augmenter avec le temps. Nous en sommes arrivés à utiliser un contenant de 1.500 kg pour nous déplacer, nous qui ne pesons qu'autour de 75kg.

Masse, puissance, hauteur de capot : autant de facteurs qui multiplient les risques en cas de collision ! Une étude de Vias (l'ex-Institut belge pour la sécurité routière) établit que les occupants d'une petite citadine courent environ trois fois plus de risques de subir des lésions graves en cas de collision avec un véhicule de deux tonnes qu'avec une voiture de masse similaire.

C'est pourquoi nous souhaitons la mise en place d'une fiscalité automobile équitable et juste. Cette réforme est cruciale pour balancer les besoins écologiques et économiques. En encourageant l'achat de véhicules électriques ou utilisant d'autres technologies "bas" ou « zéro » carbone, par des incitations fiscales, on peut réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique. Il est également essentiel de veiller à ce que cette fiscalité ne pèse pas lourdement sur les ménages, en particulier ceux à revenus modestes. L'introduction de tarifications pour les conducteurs étrangers qui utilisent les routes nationales peut générer des revenus supplémentaires qui pourraient être réinvestis dans l'amélioration des infrastructures routières et des services de transport en commun.

Par ailleurs, la préparation des infrastructures de recharge pour véhicules électriques est primordiale, notamment en Wallonie où le réseau est actuellement insuffisant. Un réseau de recharge dense et fiable est crucial pour encourager l'adoption des véhicules électriques et assurer une transition fluide vers une mobilité plus durable. En investissant dans ces infrastructures, on facilite la vie des conducteurs de véhicules électriques et on accélère la réduction des émissions de carbone dans le secteur des transports. La coopération entre les autorités locales, régionales et les acteurs privés peut jouer un rôle majeur dans le développement de ces infrastructures indispensables pour un avenir énergétique plus propre.

Tant en matière de fiscalité automobile que d'infrastructures de recharge, il conviendra de tenir compte des intérêts des habitants des zones rurales, qui ne peuvent être pénalisés par leur dépendance de la voiture et de l'usage plus intensif qu'ils se voient contraints d'en faire en comparaison avec les habitants des grandes villes et des zones urbaines.

### Nous voulons :

- Réformer la fiscalité automobile afin d'encourager l'achat de véhicules légers, électriques ou bas carbone, plus sûrs et plus légers, raisonnablement puissants :
- Accorder une exonération de TVA aux particuliers pour l'achat d'une voiture zéro émission (électrique, hydrogène ou autre) dont le coût ne dépasse pas 50.000 euros et dont la masse est inférieure à la moyenne des véhicules ayant le même type de motorisation. Plafonner le montant de l'exonération à 6.000 euros.
- Lorsque la Belgique sera équipée d'un nombre suffisant de bornes de recharge, instaurer une prime à l'achat d'une voiture décarbonée, ciblant les ménages à faibles revenus et ne disposant pas de solution de transport en commun. Pour obtenir cette prime, le prix du véhicule ne devra pas dépasser un certain montant et être produit dans l'Union européenne.
- Mettre en place le modèle suisse de vignette électronique permettant de prélever des recettes fiscales sur les automobilistes étrangers circulant sur nos autoroutes et, en contrepartie, réformer la taxe de circulation de façon à compenser intégralement le coût de la vignette pour les automobilistes roulant avec un véhicule moins polluant et immatriculé en Belgique.
- Réformer la taxe de circulation pour y inclure les émissions de CO<sub>2</sub>, la puissance, et la masse, tout en opérant un déplacement de la fiscalité de la taxe de circulation vers la taxe de mise en circulation. Octroyer une réduction de ces taxes pour les familles nombreuses, en ce compris les familles recomposées.
- Évaluer à périodes régulières de manière objective et concertée entre Régions le nombre et la qualité des alternatives (réseau de covoiturage RECO ; RER Vélo ; offre STIB/TEC/DELIJN/SNCB ; téléTRAINvail ; télétravail, MAAS ; ...) et leur impact sur le choix des modes de

transport, en prêtant une attention particulière à la durée des trajets et à la fiabilité des services et correspondances en vue d'activer le report modal autour des grandes villes. Sur base de cette évaluation, voir si des mesures relevant tant de l'accroissement de l'offre que d'éventuelles mesures contraignantes (de nature réglementaire ou fiscale) sont nécessaires pour accentuer le report modal autour et dans les très grandes villes. Créer un Fonds interrégional pour accélérer le développement des alternatives à la voiture individuelle dans et autour de Bruxelles. Ce fonds serait alimenté par des dotations régionales et fédérales ainsi que par une partie des recettes de la vignette automobile que nous souhaitons aussi mettre en place. Il aurait pour but de financer le Bonus Go Brussels ainsi qu'un ensemble d'investissements (lignes de train, de tram, de métro ou de bus ; réseau express de covoiturage ; réseau cyclable transrégional...) en Région bruxelloise, mais aussi dans les communes flamandes et wallonnes avoisinantes.

— Créer le Bonus Go Brussels : récompenser par une prime (3 euros/trajet) les automobilistes (navetteurs et Bruxellois) pour chaque trajet en heure de pointe pour lequel ils ne prennent plus leur voiture, mais choisissent les transports en commun, le télétravail, le vélo, le co-voiturage ou tout autre mode de transport doux.

— Supprimer l'avantage fiscal pour les voitures-salaires. Ceux qui en bénéficient actuellement pourront, s'ils le souhaitent, rester dans le régime actuel jusqu'à la fin de leur contrat de travail, après quoi ils bénéficieront alors des réductions d'IPP et du bonus bosseur leur permettant de compenser en augmentation de leur salaire poche plus que la perte de l'avantage fiscal de la voiture-salaire.

— Développer un cadre légal assurantiel et fiscal incitant à l'usage partagé de voitures de particulier à particulier ou auprès de sociétés spécialisées.

— En matière d'usage de véhicules thermiques :

+ En Wallonie, assouplir les règles relatives à l'interdiction progressive des véhicules anciens polluants (Normes EURO), en tout cas en autorisant les personnes roulant moins de 5.000 km à circuler avec leur véhicule (la limite étant jusqu'à présent fixée à 3000 km). Si elles le souhaitent, les grandes villes pourront mettre en place une zone de basse émission plus restrictive sur le territoire de leur ressort ou dans des quartiers bien délimités.

+ À partir de 2035, dans le respect de la neutralité technologique, autoriser la vente de véhicules neufs décarbonés (efuels, biofuels et biomasse, hydrogène...) et non uniquement de véhicules électriques, de manière à favoriser le développement d'une diversité d'alternatives.

— En matière industrielle :

+ Revoir les normes de conception des véhicules de manière à allonger leur durée de vie et favoriser le recyclage des composants.

+ Réduire l'impact environnemental des batteries électriques en régulant l'importation, l'usage et le recyclage des composants, minerais et terres rares utilisés.

+ Soutenir le développement d'une nouvelle industrie automobile en Europe, en misant sur de nouveaux types de batteries moins polluantes et d'autres technologies de motorisation décarbonées et en pénalisant par la fiscalité, sur base de critères environnementaux, les véhicules produits hors de l'Union européenne lorsqu'ils ne respectent pas les normes imposées à nos entreprises. Ceci permettra de protéger l'industrie européenne.

+ Renforcer la circularité des voitures et des matériaux dans l'industrie automobile, en structurant en amont le tri, le recyclage, la réutilisation et la distribution des pièces détachées et composants, et en garantissant aux constructeurs et réparateurs un approvision-

nement de matières secondaires suffisant et prévisible. En cas de pénurie, leur permettre d'utiliser des matériaux neufs.

+ Autoriser réglementairement le « retrofit » (conversion de véhicules thermiques en véhicules électriques) au niveau industriel, ce qui implique la possibilité d'homologation en série et non une homologation individuelle (certes simplifiée) comme actuellement. Ceci permettra la création d'un nouveau marché de transformation de masse des véhicules thermiques en véhicules électriques.

+ Mettre en place le cadre juridique et les infrastructures nécessaires au déploiement de la voiture autonome, qui deviendra partagée.

+ Développer des motorisations alternatives pour les véhicules de transport de marchandises (électricité, biofuel, biogaz, hydrogène...) en adaptant la réglementation et la fiscalité, de manière à encourager les entreprises à verdir leur flotte.

— En matière de recharge des véhicules électriques :

+ Déployer un réseau de bornes de recharge permettant d'atteindre le seuil d'un point de recharge équivalent pour dix véhicules électriques et le seuil d'un superchargeur pour 100 véhicules électriques, comme le demande le secteur.

+ En Région wallonne, qui connaît un retard très important en matière de déploiement de bornes de recharge :

- Lancer urgemment les concessions relatives au déploiement de bornes à déployer dans l'espace public et sur les aires d'autoroutes.
- Atteindre le seuil minimum de 60.000 points de charge équivalents pour 2030 étant donné les prévisions en matière d'accroissement des ventes de véhicules électriques.



- Renforcer l'accessibilité des bornes existantes au niveau des modes de paiement et de la transparence des prix.

+ Intégrer dans la tarification une forme de pénalisation des voitures ventouses qui restent plus longtemps que nécessaire sur les emplacements de recharge.

+ Instaurer un « droit à la prise » pour chaque citoyen qui devient propriétaire d'une voiture électrique. Ce mécanisme consiste à permettre à toute personne propriétaire d'un véhicule électrique qui ne dispose pas d'un point de recharge personnel ou à distance raisonnable de demander l'installation d'une borne de recharge publique sur le domaine public.

+ Adapter le réseau électrique et inciter à la recharge en dehors des pics de consommation et l'utilisation de la voiture électrique comme batterie domestique, voire en vue d'une réinjection de l'électricité stockée dans le véhicule sur le réseau au moment le plus critique de la journée (système appelé vehicle-to-grid), via une tarification qui intègre les oscillations de la production d'électricité renouvelable ainsi que les variations de la demande.

— Établir un plan à long terme de reconversion des stations-service.

— Imposer aux autorités que tout marché public d'achat de véhicules inclue une clause favorisant l'achat de véhicules décarbonés (tous les types de véhicules ne sont pas encore disponibles ou convaincants en mode électrique, comme par exemple les camions grappins, les véhicules de chantier plus lourds, certaines balayeuses, etc.).

## 7 — ASSURER L'ENTRETIEN DE NOS INFRASTRUCTURES

Le réseau routier belge est l'un des plus denses du monde, son développement, lié au tout à la place centrale de la Belgique dans la dorsale économique européenne qui s'étend de Londres à Milan, a participé à la prospérité de notre pays. Le réseau routier régional wallon s'étend sur 8300 km et le réseau routier régional bruxellois sur 350 km. À ceci, il faut ajouter les réseaux routiers communaux qui s'étendent en Wallonie sur près de 80.000 km.

Ce réseau a souffert d'un important manque d'investissements, singulièrement en Wallonie, à partir des années 80. Il a fallu attendre les années 2010 pour voir une reprise des investissements au travers du Plan Routes auquel a succédé le Plan Infrastructures et ensuite le Plan Mobilité et Infrastructures pour tous. Les efforts déployés jusqu'en 2019, ont permis un rattrapage dans la

qualité générale du réseau routier. Cet effort a, malheureusement, été ralenti au cours des cinq dernières années, particulièrement sur le réseau secondaire régional. Ce ralentissement est partout dommageable sur l'ensemble de la Wallonie mais ses effets sont particulièrement sensibles dans les zones rurales, où les habitants sont plus qu'ailleurs dépendants de la voiture pour leurs déplacements et tributaires de la qualité des infrastructures.

#### **Nous voulons :**

- Redonner les moyens nécessaires à la rénovation des infrastructures routières et à l'entretien du réseau routier existant en veillant à renforcer la sécurité routière et les modes actifs de déplacements et en accordant une attention particulière aux zones et communes où la population est particulièrement ou exclusivement dépendante de la voiture comme mode de déplacement.
- Étudier, en collaboration avec les autorités locales, les solutions à apporter aux chaînons manquants du réseau routier.
- Mettre en œuvre un plan prioritaire des rénovations des 5.661 ouvrages d'art présents sur le réseau routier régional wallon.
- Apporter un conseil technique aux pouvoirs locaux pour surveiller l'état des ouvrages d'art présents sur le réseau routier communal.
- Garantir également un financement suffisant pour l'entretien du réseau routier communal.
- Moderniser et améliorer les aires autoroutières (aires de pique-nique, toilettes, accueil de camping-cars, bornes de recharge pour véhicules « bas » ou « zéro » carbone).
- Créer des parkings de covoiturage et suffisamment de parkings pour poids lourds le long des autoroutes (sur les aires de repos et aux abords des sorties) afin d'éviter le stationnement dangereux de camions, lorsque les aires autoroutières sont pleines.

## **8 — DÉCARBONER LE TRANSPORT AÉRIEN ET DÉVELOPPER DES ALTERNATIVES À L'ÉCHELLE EUROPÉENNE**

La démocratisation des vols en avion nous a tous rapprochés. Grâce aux voyages, nous avons pu ouvrir notre esprit, découvrir de nouvelles cultures, vivre des expériences inédites et tisser des liens entre différentes sociétés. En rapprochant les pays et les continents entre eux, nous avons favorisé le développement de projets économiques à l'échelon européen ou planétaire mais aussi de relations politiques plus intenses entre États. Nous connaissons presque tous quelqu'un qui a eu une relation « de longue distance », peut-être après un échange à l'étranger.

Cette démocratisation s'est toutefois faite en dehors d'une réalité économique – avec d'importants subsides publics (pas de TVA, pas d'accises sur le kérosène, soutien des aéroports) – et surtout d'une réalité environnementale. Cela a mené à certains excès, comme par exemple le boom des city-trips de 48h ou encore les sauts de puce en avion. Le transport aérien « à prix bradés » entre aussi en concurrence avec le tourisme de proximité pourtant nécessaire à notre économie locale.

Loin du chauffage qui est crucial pour nous, l'avion est bien le poste d'émission de CO<sub>2</sub> que tous s'accordent à dire qu'il peut être réduit sans que cela n'affecte nos besoins essentiels. C'est pourtant l'un des secteurs qui a le moins progressé. Les billets de TGV restent également souvent plus chers que les avions. En moyenne, les voyages en train sont deux fois plus chers que les vols malgré le fait que l'impact climatique global de l'avion puisse être 80 fois pire que celui du train. La concurrence internationale entre aéroports rend difficile, mais pas impossible, l'accélération de la transition du transport aérien. Complémentairement aux mesures nationales ou régionales, une approche supranationale qui prévient les risques de délocalisation d'activités dans un aéroport voisin est en tout cas nécessaire.

#### **Nous voulons :**

- Soumettre à l'échelle européenne le kérosène des avions aux accises et les billets d'avion à la TVA. À défaut d'un accord international ou européen, la Belgique devrait lancer un "climate club" et s'accorder avec les Pays-Bas, le Luxembourg, la France et l'Allemagne pour mettre ces mesures en place. C'est une zone géographiquement suffisamment large pour éviter les fuites vers les aéroports des pays voisins.
- Interdire les sauts de puce en avion à l'échelle européenne.
- Grâce à la taxe carbone, réduire la fiscalité sur les billets de train et la renforcer sur les trajets en avion. Une fiscalité carbone sur les trajets en avion incitera aussi les compagnies aériennes à promouvoir les technologies les plus propres et les plus efficaces (réduction de 15 % à 20 % de la consommation de carburants et de bruit par l'intermédiaire d'appareils de nouvelle génération).
- Étudier la possibilité d'interdire les miles de fidélité offerts par les compagnies aériennes et qui incitent les voyageurs à effectuer encore plus de vols alors qu'il faudrait limiter nos trajets en avion.
- D'ici 10 ans, amener nos aéroports à enregistrer un bilan carbone positif (hors mouvements aériens) par des investissements dans le photovoltaïque, l'éolien, la rénovation des infrastructures et bâtiments, l'accessibilité via des transports zéro carbone, la participation à des projets de compensation carbone comme le reboisement...
- Imposer une trajectoire carbone pour tous les aéroports européens, visant à réduire de 3 % par an les émissions de CO<sub>2</sub> (en ce compris les émissions des mouvements aériens). Passer à 4 % par an à partir de 2040.
- Renforcer de grands projets de liaisons ferroviaires à grande vitesse et d'offre de trains de

nuit entre les États européens, sur base d'un financement public-privé, non seulement pour le transport de passagers mais aussi pour le transport de marchandises (Eurocarex par exemple).

- Encourager les séjours lointains plus longs en autorisant et en encadrant juridiquement le « workation » (ou « tracances »), c'est-à-dire le télétravail sur le lieu de vacances, en accord avec l'employeur.
- Mettre en œuvre une vraie vision européenne du rail qui assure une meilleure concurrence tarifaire avec l'avion dans les transports intra-européens.
- Pour le transport de marchandises de longue distance, garantir de manière opérationnelle le transfert modal des marchandises de la route vers le rail et la voie navigable via le développement d'infrastructures portuaires et ferroviaires servant de hubs aux transports par route des derniers kilomètres.
- Développer au plus vite et de manière intégrée les RTE-T (programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne) et corridors de chemin de fer qui vise à faciliter la connexion entre les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux ainsi que les ports et les aéroports des États membres.
- Faciliter la réservation de trajets en train à travers l'Europe.
- Créer à l'aéroport de Zaventem un arrêt de train TGV qui relie les aéroports de Schiphol à Amsterdam et de Paris à Charles de Gaulle pour faciliter les alternatives aux vols très courts. L'accès en train à l'aéroport de Charleroi-Bruxelles Sud devra aussi être considéré.

## 9 — FAVORISER UN TRANSPORT DE MARCHANDISES « BAS CARBONE »

Le transport de marchandises est une activité incontournable au développement économique de l'Europe, de la Belgique et de ses Régions. La manière dont il a évolué depuis trois décennies affecte toutefois notre qualité de vie et notre environnement. On transporte plus de produits, dans des quantités plus petites et sur des distances plus importantes.

Cette évolution est liée aux changements dans nos modes de production et de consommation (mondialisation, livraisons rapides, produits moins standardisés). Il en résulte plus de camions en circulation sur nos routes et cette tendance risque de se poursuivre à politique inchangée. Cela porte à conséquence en termes de congestion sur les routes, de sécurité routière, de pollution atmosphérique et de pollution sonore.

### Nous voulons :

- Développer les circuits courts (alimentation, artisanat...) et relocaliser l'industrie décarbonée en Belgique et en Europe pour réduire les distances parcourues par les produits.
- Évaluer l'opportunité et la faisabilité d'installer des caténaires sur les autoroutes pour électrifier le transport de poids lourds, en se basant sur l'expérience-pilote en Allemagne.
- Organiser un phasing out du diesel professionnel standard uniquement à l'échelon européen afin de protéger les entreprises de transport en Belgique. Accélérer le verdissement du diesel à l'échelon national en augmentant la part du biofuel de nouvelle génération dans la composition du carburant via de nouvelles normes.
- Pour faire face à la pénurie de chauffeurs :
  - + Flexibiliser l'accès au permis adéquat ainsi que les conditions d'accès à la profession de chauffeur ;

- + Organiser davantage de formations régionales ;
- + Assouplir les restrictions à l'égard des chauffeurs de plus de 60 ans en revoyant à la hausse la limitation de kilomètres que ceux-ci peuvent parcourir par an et en organisant une visite médicale tous les cinq ans.
- Développer des motorisations alternatives pour les véhicules de transport de marchandises (électricité, biofuel, biogaz, hydrogène...) en adaptant la réglementation et la fiscalité, de manière à encourager les entreprises à verdifier leur flotte.
- Promouvoir le transport ferroviaire et fluvial et déployer des pôles de transbordement d'un moyen de transport à l'autre.
- Encourager les transporteurs à mieux remplir les containers de marchandises grâce à une fiscalité carbone et à l'adaptation du prélèvement kilométrique.
- Définir une stratégie interfédérale, une cartographie et un plan d'investissement et d'action sur 15 ans qui couvre tous les modes de transport, la fiscalité et les aides aux entreprises au départ du développement des zones d'activité économique (en ce compris les activités industrielles, tertiaires et commerciales), en veillant à la cohérence avec les outils de planifications existants (plan Air-Climat-Energie, schéma de développement territorial, plan FAST, SRM), en consolidant les partenariats avec le Gouvernement fédéral, les autres Régions et les Intercommunales de développement économique et en intégrant les corridors européens.
- Mieux articuler le développement des zones d'activité économique avec celui des réseaux de transport de marchandises de manière à renforcer le recours de nos entreprises au transport ferroviaire et à la voie navigable : orienter les activités potentiellement utilisatrices du rail ou du réseau navigable vers les zonings connectés à ces réseaux ; sur ces derniers, réserver les terrains stratégiques aux entreprises



- susceptibles d'utiliser le rail ou l'eau, développer de grands zonings régionaux intermodaux là où plusieurs modes de transport sont accessibles ; privilégier les activités non adaptées au transport fluvial ou ferroviaire sur les petits zonings non desservis
- Développer le réseau de voies navigables en l'adaptant aux besoins des entreprises et aux normes internationales : mise au gabarit de la Lys mitoyenne (Vb) et du Haut-Escaut wallon (Va), réouverture du canal Condé-Pommeroeul au gabarit Va et maintien d'une profondeur suffisante de la Meuse à partir de Namur.
- Soutenir et moderniser les ports autonomes de Liège, Namur, Charleroi et le PACO (La Louvière - Tournai) et créer autant que possible des interfaces avec le rail.
- Développer des petites zones de chargement/déchargement le long du réseau de voies navigables, à proximité de pôles d'activité économique.
- Réinvestir dans le réseau ferroviaire afin de mieux l'adapter aux besoins des entreprises et des filières actuelles et futures, de moderniser certaines lignes, de combler des chaînons manquants ou encore d'accroître leur capacité (Dorsale wallonne et axe Bruxelles, Namur et Luxembourg ; liaisons transfrontalières Mons-Valenciennes, Dinant-Charleville-Mézières et Libramont-Bastogne-Wiltz).
- Développer des plateformes ferroviaires, notamment CAREX, Montzen, Mouscron, Athus, Ronet (Namur) et améliorer la ligne BXL-Luxembourg voire prévoir un TGV/Eurostar reliant les capitales européennes (Luxembourg Strasbourg existe déjà), Kinkempois.

- Renforcer les pôles intermodaux pour le fret et la logistique (intégration avec les voies navigables, rail-route avec le CAREX à Liège, les ports autonomes, logi-pôles dans les parkings souterrains au cœur des villes pour limiter l'impact du last-mile, etc.).
- Utiliser les recettes liées à la taxe CO<sub>2</sub> ainsi que les actuelles subventions pour les énergies fossiles pour soutenir les alternatives au transport routier de marchandises, notamment le transport fluvial et ferroviaire, ainsi que la décarbonation des poids lourds.
- S'appuyer sur les nouvelles technologies numériques (cloud, intelligence artificielle, objets connectés) afin d'améliorer la prévisibilité et la fiabilité des livraisons, mieux intégrer les différents modes de transport et alléger les démarches des entreprises.
- Harmoniser au niveau national la mise en œuvre de l'ADR et du transport de matières dangereuses (TMD) et en particulier les normes de masse et de produits dangereux.
- Poursuivre et amplifier le soutien au pôle de compétitivité « Logistics in Wallonia », aux centres de recherche et aux clusters concernés afin de créer de nouvelles solutions de logistique et de transport en phase avec les défis du climat, de la qualité de l'air, de la compétitivité et de la congestion routière (carburants alternatifs, hydrogène).
- Encourager la collaboration horizontale intelligente entre chargeurs, clients et fournisseurs afin de mutualiser les capacités et ressources de transport et de coordonner les commandes de manière à mieux remplir les camions et camionnettes et réduire leur nombre sur la route.
- Faciliter les tests et la mise sur le marché des innovations adéquates : éco-combis dans une logique EMS et autres véhicules plus longs et plus lourds ; peloton semi-automatisé de camions (platooning) ; livraisons silencieuses nocturnes.

- Développer un plan visant à maîtriser le phénomène de la camionnetisation induit par l'explosion de l'e-commerce (rendre moins cher que la livraison à domicile le dépôt de colis dans les dépôts de proximité, développer la filière du vélo-cargo pour la livraison de petite et moyenne distance).
- Travailler avec les entreprises de l'e-commerce et de la logistique pour rendre le dépôt de colis dans les dépôts de proximité moins chers que la livraison à domicile pour limiter le trafic de camionnettes et l'impact sur la mobilité et l'environnement.
- Installer des radars préventifs mobiles dans plus d'endroits et plus fréquemment et des radars fixes répressifs dans les endroits les plus accidentogènes.
- Permettre aux communes, afin qu'elles puissent multiplier les radars répressifs déployés sur le territoire, de conserver le bénéfice des amendes routières jusqu'à l'amortissement de l'achat et du placement desdits radars. Aujourd'hui, les citoyens sont nombreux à se plaindre des vitesses excessives pratiquées dans les cœurs des quartiers et des villages et à réclamer auprès de leur bourgmestre le placement de radars. Or, à chaque fois qu'un radar est placé, la dépense échoit à la zone de police mais les recettes bénéficient au fédéral. Sachant que le placement d'un radar répressif permanent de qualité, obligatoirement connecté à de la fibre optique cryptée, peut vite avoisiner les 80.000 € l'unité, beaucoup de zones hésitent à consentir de tels investissements dont les recettes sont pour un autre niveau de pouvoir. En mettant le fédéral, les régions et le pouvoir local autour de la table, avec les autorités des parquets, il doit être possible de définir un protocole d'accord permettant à la zone de police de consentir à l'investissement requis, à conserver le produit des amendes jusqu'à l'amortissement du radar (selon les cas, il pourrait être remboursé en moins de deux ans). Tout le monde en sortirait gagnant : le citoyen demander de davantage de sécurité routière grâce à la multiplication des radars, la zone de police pour laquelle l'opération serait neutre budgétairement, le pouvoir fédéral qui bénéficierait d'un effet multiplicateur des recettes car même si elles sont différées dans le temps (le temps de l'amortissement), la multiplication des radars engendrera un accroissement significatif de recettes inattendues.

## 10 – PROTÉGER LES USAGERS DE LA ROUTE GRÂCE À UNE POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE VOLONTARISTE

En 2022, on dénombrait sur nos routes 3.400 blessés graves et 540 décès, dont 102 cyclistes. La sécurité routière est un enjeu essentiel. Chaque accident grave, avec ses conséquences dramatiques pour les familles, mais aussi pour les survivants qui devront vivre toute leur vie avec les stigmates physiques et psychologiques de ce traumatisme, est un accident de trop !

### Nous voulons :

- Imposer le port du casque obligatoire et le gilet fluo aux cyclistes et conducteurs de trottinettes électriques.
- Interdire l'achat et le transport du gaz hilarant.
- Mettre en œuvre le recours aux caméras pour sanctionner le GSM au volant.
- Augmenter le nombre de contrôles drogue.
- Introduire le permis numérique en veillant à ne pas reporter son coût sur les usagers.
- Aider les communes à mettre en place un plan local de sécurité routière (seule ou avec d'autres communes), couvrant les diverses dimensions de cet enjeu :
  - + la sensibilisation auprès de tous les usagers (à l'école, dans les entreprises, lors des festivités...).

- + la prévention opérationnelle (par exemple en proposant l'eau gratuite et en encourageant les citoyens à limiter leur consommation d'alcool lors de certaines festivités).
- + l'accompagnement de certains publics cibles (par exemple en matière de dépendance à l'alcool ou à d'autres substances).
- + la sécurisation des espaces publics et de la voirie. Dans le cadre de ce plan, établir un

- programme d'investissement en priorisant les chantiers sur base de la dangerosité des zones et des publics concernés.
- + le contrôle (alcoolémie, vitesse, drogues, incivilités routières, mesure du bruit...).
- + les sanctions (en veillant à renforcer les sanctions pédagogiques comme venir soutenir le service « urgence » durant un weekend).

