

BRUXELLES

Réinventer la mobilité pour mieux respirer



Diagnostic

5,8

5,8 millions de voitures en 2018, c'est 2 millions de plus qu'en 1990 !

En 1990, la Belgique comptait environ 3,8 millions de véhicules particuliers. En 2018, ce chiffre a dépassé la barre des 5,8 millions. Les embouteillages, les ralentissements et l'odeur des gaz d'échappement font malheureusement partie du quotidien de la plupart d'entre nous. Le trafic et la pollution étouffent nos

routes, au sens propre comme figuré. La mobilité en Belgique ne nous permet plus de respirer ! Il s'agit d'un réel enjeu de développement humain qui dépasse largement celui des déplacements. Le nombre d'heures que nous passons chaque année dans les bouchons s'élève à 21 heures et atteint même 49 heures à Bruxelles ! Il est nécessaire et urgent de changer de modèle. Notre santé est affectée par les gaz d'échappement que nous inhalons quotidiennement, surtout en ville ou à proximité d'une voie rapide. La pollution de l'air est responsable de plus de 9.300 décès prématurés en Belgique¹. Les pots d'échappements tuent donc aujourd'hui davantage de belges que les accidents de la route.



Bonne nouvelle pour notre santé ! A l'initiative du cdH, une zone à basse émission a été instaurée à Bruxelles. Les véhicules les plus polluants ne peuvent désormais plus circuler dans capitale belge. De plus, la circulation des véhicules diesel sera progressivement interdite, tant à Bruxelles qu'en Wallonie.

Par ailleurs, nos enfants et nous-mêmes vivront les effets du réchauffement climatique. Nous ne pouvons pas rester les bras croisés face à cette situation qui s'annonce, et qui est déjà par certains aspects, catastrophique. Afin de garantir de bonnes conditions de vie à la population actuelle et aux générations futures, il est nécessaire de limiter l'élévation de la température sur terre à 1,5°C par rapport aux niveaux préindustriels. Pour ce faire, il faudrait que la dernière voiture alimentée par carburants fossiles soit vendue en 2035²! Nous en sommes encore loin : seul 2,7% des voitures immatriculées belges sont électriques (pour 56% des véhicules en Norvège).

Les transports ont aussi un impact déterminant sur la vitalité de notre économie. On évalue à plusieurs milliards d'euros par an le coût économique de la congestion routière. Les directions d'entreprises, bruxelloises en particulier, exigent une meilleure gestion de la mobilité vers et dans Bruxelles³.

Enfin et surtout, nous aimons tous partager du temps avec nos proches, créer du lien social ou simplement nous retrouver en société, ce que permet la mobilité. Pour les jeunes, la mobilité autonome est synonyme de liberté et d'épanouissement. Cette liberté se répercute sur les parents, qui ne doivent plus jouer le taxi. En ce qui concerne les aînés, un sur deux souffre de la solitude, notamment parce qu'il n'est pas en mesure de se mouvoir facilement. En 2030, un Belge sur cinq aura plus de 65 ans. La mobilité reste parfois un calvaire pour les parents avec poussette ou les personnes à mobilité réduite pour lesquels les infrastructures ne sont pas adaptées. Ce basculement, nous devons l'anticiper.

Il est temps de nous permettre de souffler et de prendre un nouvel élan !

1 Agence européenne de l'Environnement, Air quality in Europe — 2017 report, 2017.

2 Analyse de Climate Action Tracker (CAT).

3 Sondage en ligne de la Chambre de commerce de Bruxelles menée entre le 23 novembre et le 4 décembre 2017.

Vision



Respirer dans une Belgique en mouvement

Une mobilité de qualité, une mobilité qui respire, une mobilité qui est donc compatible avec un environnement sain, est avant tout utile et faite de déplacements qui en valent la peine. C'est aussi une mobilité moins chronophage et productive ; que ce soit par le repos, le travail, le lien social ou le sport qu'on accomplit pendant le déplacement. C'est ensuite une mobilité plus confortable et qui n'est pas source d'inquiétude quotidienne. On se passera bien de l'anxiété qu'amènent les questions comme : « vais-je arriver à temps ? », « est-ce que j'aurais ma correspondance ? », « suis-je en sécurité ? » ou « est-ce que je vais trouver une place de parking ? ». C'est d'une mobilité plus saine, pour soi comme pour l'environnement, dont nous avons besoin.

C'est au travers d'une mobilité douce, verte, intermodale, proposée sous la forme de solutions intégrées, partagée et intelligente que nous pourrions réaliser ces objectifs : retrouver notre souffle et prendre un nouvel élan.

Il y a autant de besoins et de solutions de mobilité qu'il y a de personnes, et l'expérience de chacun compte ! Graduellement, ces besoins seront de plus en plus remplis par l'intermodalité et les solutions numériques et intégrées de mobilité (la « Mobility As A Service ») qui nous proposent en temps réel le trajet le mieux adapté et sans friction dans la combinaison des modes de transport. Les acteurs de la mobilité collective (SNCB, TEC, STIB) doivent tirer parti de ces avancées et revoir leur offre en tenant davantage compte des besoins (données issues du big data).

La mobilité doit être simplifiée : acheter en un clic un ticket unique pour un voyage et passer d'un mode de transport à l'autre. Pour se faire, les différents modes de transport devront s'intégrer dans l'espace, autour de pôles de mobilité, mais également prévoir un mécanisme transparent de tarification.



La mobilité douce fait également partie des solutions mobilité de demain : marche à pied, vélos, trottinettes, etc. Pour les soutenir, des infrastructures généreuses et adaptées devront garantir un des parcours en toute sécurité et de manière confortable. Les vélos et trottinettes électriques, voir partagées, sont une aubaine qu'il faut encourager.

La vision du cdH pour une mobilité réellement durable implique également un transport public qui rencontre de manière efficace les attentes des citoyens, même lorsqu'ils vivent en zone rurale. Pour ce faire, les moyens alloués aux transports collectifs seront utilisés de manière encore plus efficace et seront renforcés pour assurer à chacun un service public digne de ce nom. Le transport public doit être l'offre structurante de trajets multimodaux plus rapides et tout aussi confortables qu'un trajet, de A à Z, en voiture personnelle.

La voiture restera cependant un moyen de déplacement nécessaire pour de nombreuses personnes, plus particulièrement en milieu rural où les alternatives sont moins nombreuses. Il est aussi illusoire de penser que le transport public suffira pour répondre à tous les besoins. Nous devons dès lors agir pour promouvoir un usage plus collectif de l'automobile : covoiturage, voitures partagées et, sans doute demain, des voitures électriques autonomes. Nous devons encourager l'acquisition ou l'usage de voitures propres (électriques, à hydrogène et CNG) ou dotée de technologies sécurisantes. La technologie, avec une information complète et une coordination intelligente des différentes voitures, fluidifiera le trafic. A terme, des voitures, ou minibus-taxi autonomes, alliés au train, tram et métro, répondront à l'écrasante majorité de nos besoins de mobilité.



En 2014, afin de booster le covoiturage, le cdH proposait de développer un réseau express de covoiturage avec l'ouverture de la bande d'arrêt d'urgence aux véhicules occupés par plusieurs personnes, une application en ligne plus moderne et pratique et des parkings le long des autoroutes. Sous l'impulsion du Ministre cdH Carlo DI ANTONIO, l'idée devient une réalité sur l'E 411. En cas d'embouteillage, si vous êtes au moins trois dans la voiture, vous pourrez remonter les files sur la bande des pneus crevés.

Les acteurs privés sont de plus en plus présents dans le secteur de la mobilité. Et ce, particulièrement en milieu urbain où ceux-ci constituent un vecteur de créativité en matière de mobilité. Les exemples les plus emblématiques pour l'instant sont l'émergence de vélos, de voitures ou de trottinettes partagées en free floating. Cet apport est utile et complémentaire à l'action des pouvoirs publics car il crée des nouvelles solutions qui peuvent rencontrer les besoins spécifiques d'utilisateurs et crée ainsi de nouvelles alternatives à l'usage individuel de la voiture. Néanmoins, afin que les activités de ces acteurs respectent l'intérêt général, il convient d'encadrer et réguler leurs activités afin d'assurer que l'espace public ne devienne pas leur « terrain de jeu ». La région bruxelloise a déjà été dans ce sens à travers l'adoption d'une législation, mais il convient de poursuivre ce travail d'encadrement pour permettre leur développement rapide mais serein.

Nous avons tous des habitudes de mobilité, bien ancrées, et c'est normal ! C'est en proposant des offres alternatives meilleures et en facilitant la vie des usagers que nous voulons changer les moins bonnes habitudes. La mobilité doit suivre une logique simple : priorité aux modes actifs (marche, vélo, solutions innovantes) ; ensuite développer les transports en commun ; enfin lorsque la voiture est indispensable, recourir à une voiture propre, partagée, voire autonome. Voilà l'ambition qui nous permettra de répondre aux défis de la mobilité actuelle.

Priorités

Pour mettre en place une mobilité intelligente, saine, partagée et efficace, nous nous engageons à :

- 1. Gérer la mobilité de manière proactive, cohérente et intégrée ;**
- 2. Favoriser la marche et le vélo, standard et électrique ;**
- 3. Améliorer et renforcer l'offre publique de transport ;**
- 4. Préparer le terrain pour la voiture de demain.**

Mise en œuvre

Priorité 1 : Une mobilité cohérente et intégrée

La mobilité est gérée par différentes autorités administratives et politiques. Une approche transversale aux modes de transport et cohérente pour l'ensemble de la mobilité est nécessaire.

- ↪ Diminuer la pression automobile en mettant en place un péage « positif » ou « inversé » (exemple de Rotterdam et Lille) en cordon dans un rayon de 25km autour de Bruxelles (zone RER). Ce système rémunère, via un crédit d'impôt, les personnes qui déplacent leur trajet en voiture vers les heures creuses ou utilisent les transports publics ou encore d'autres alternatives comme le covoiturage, la bicyclette ou la marche à pied. Pour ce faire, les Régions et le fédéral seront parties-prenantes du mécanisme (usage des caméras ANPR, accord de coopération et création d'un fonds interfédéral).
- ↪ Eviter les déplacements inutiles en encourageant le télétravail, en permettant une flexibilisation des horaires de travail et grâce à une politique d'aménagement du territoire qui favorise l'intégration entre les activités économiques et le logement, en particulier au sein du tissu urbain ; assurer également la proximité et l'accessibilité des commerces et services publics ;
- ↪ Dans les écoles et en entreprise, sensibiliser l'ensemble de la population aux enjeux de la mobilité et aux myriades de solutions qui existent
- ↪ Mettre en place la communauté métropolitaine de Bruxelles, tel que prévu par la loi spéciale, en priorité afin d'améliorer la mobilité dans la zone RER.
- ↪ Intensifier la coopération entre le Fédéral et les Régions en matière de mobilité et charger le Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité de proposer un pacte interfédéral de mobilité ; et ce, notamment afin d'accélérer la réalisation des projets de mobilité interrégionaux (ex : ligne de tram de Bruxelles jusqu'à l'aéroport de Zaventem, construction de parkings de dissuasion en Flandre connectés au réseau de la STIB, réseau express de covoiturage et bande réservée au covoiturage sur le Ring).
- ↪ Dédier une partie importante du plan d'investissement à la mobilité.

- ↪ Aménager aux endroits stratégiques de Bruxelles et de sa périphérie de véritables pôles de mobilité qui combinent gares, arrêts de bus/tram/métro et de covoiturage, véhicules partagés (voitures, vélos etc.), parkings (avec bornes de recharge électrique) et abris vélo sécurisés. De tels pôles peuvent être envisagés à Delta, Erasme ou encore dans à l'entrée de la E40 (projet Parkway). Ces pôles pourront aussi contenir des espaces de coworking parfaitement connectés et d'autres services et commerces.
- ↪ Créer plusieurs pôles intermodaux pour le fret et la logistique dont le principal serait situé sur le site de Schaerbeek Formation, en lien avec le Port de Bruxelles (intégration entre la voie fluviale, le fret ferroviaire et la route, logi-pôles dans les parkings souterrains au coeur des villes pour limiter l'impact du last-mile). Y déménager le centre TIR afin de diminuer les poids lourds dans le centre urbain.
- ↪ 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 de signaler les déviations dues aux travaux sur ces mêmes applications.
- ↪ Mettre en place une banque carrefour et un marché des données de mobilité. Les différents acteurs, publics et privés, pourraient y offrir, échanger ou vendre leurs données liées à la mobilité. Un accès facile serait donné aux start-ups qui créent de nouveaux services avec ces données. Pour toute données récoltées liées à la mobilité, garantir une logique d'open data, assurant le respect de l'anonymat, et ce afin de favoriser l'échange des données entre acteurs, de garantir le respect de la vie privée et d'améliorer la gestion intelligente de notre mobilité.
- ↪ 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).
- ↪ 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). Permettre l'accès à une carte de stationnement « Handicapé » provisoire.
- ↪ Coordonner les plans de mobilité entre les entreprises d'un même pôle d'emploi (zonings, zones de commerces) pour favoriser le l'usage du covoiturage et des navettes partagées.

Priorité 2 : Développer la marche, le vélo et autres modes actifs

Il n'y a pas plus propre, plus sain et plus fluide que la marche ou l'usage du vélo en matière de mobilité. Le vélo est une alternative adaptée aux déplacements quotidiens de courte distance, surtout ceux inférieurs à cinq kilomètres, ce qui rend son usage utile tant au sein de Bruxelles que dans ses alentours.

La marche, comme l'usage du vélo, qu'il soit électrique, partagé ou standard, doivent être promus. Pour se faire, la clé se trouve dans la sécurité, le confort et la sensibilisation.

Concrètement, nous voulons :

- ↪ Développer un plan intégré de développement des voies cyclables sur la totalité du territoire régional (en lien avec les voies d'accès de la périphérie), ayant pour objectif de porter la part modale du vélo à 10 % en 2030 à Bruxelles ;
- ↪ Etablir un contrat entre la Région et chaque commune pour le développement du vélo dans un plan intégré et conditionner le financement des investissements communaux au respect de ce contrat.
- ↪ Assurer systématiquement une place aux piétons et aux cyclistes en cas de rénovation d'une voirie (pistes cyclables en sites propres, marquage au sol, zones avancées). Accorder une attention prioritaire à la continuité des itinéraires cyclistes lors des croisements, jonctions. Prévoir des itinéraires cyclistes de contournement en cas de travaux sur la voirie.
- ↪ Assurer le développement rapide du RER vélo et développer une « toile d'araignée » cyclo-pédestre à Bruxelles qui couvre l'ensemble du territoire régional et offre aux piétons et cyclistes la possibilité de traverser la Région ou faire le tour des différentes couronnes. Il sera constitué d'un réseau continu, adapté, confortable, sécurisé et, dans la mesure du possible, aménagé en bandes propres et voiries non accessibles aux voitures.
- ↪ Là où c'est possible, remplacer les emplacements de parking situés en voirie pour les déplacer vers des zones hors voiries afin de libérer de l'espace pour les infrastructures destinées aux modes actifs (y compris les box pour vélos).
- ↪ De concert avec les entreprises, développer des emplacements sécurisés pour vélos à proximité des gares, commerces, zonings et autres points d'affluence.
- ↪ Systématiser les emplacements vélos et poussettes dans les trains.
- ↪ Graduellement élargir les zones de vélo partagé et favoriser le développement de vélos électriques partagés.
- ↪ Soutenir le développement de box pour vélos pour ceux qui n'ont pas la place de les mettre chez eux.

- ☞ Mettre en place des aides financières pour soutenir l'achat et l'usage du vélo et du vélo électrique ou encore d'autres véhicules légers (trottinette, hoverboard) : réduction de la TVA à 6 % notamment pour les objets liés à la sécurité des vélos et des personnes (casques, cadenas, gilets de sécurité); déductibilité pour l'entreprise à 120 % pour tous les frais liés à ce type de véhicules ; primes pour son acquisition et indemnité de déplacement domicile-travail obligatoire avec démarches administratives simplifiées pour en bénéficier.
- ☞ 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).
- ☞ Veiller à ce que l'assurance familiale continue à couvrir les risques liés à l'usage du vélo (refuser l'instauration d'une assurance RC cycliste).

Priorité 3 : Améliorer et renforcer l'offre de transport collectif

L'usage du transport collectif constitue un élément majeur dans le développement d'une mobilité fluide, propre et économiquement soutenable dans la ville. Il faut pour cela continuer d'assurer le développement du réseau : étendre le métro, favoriser le trafic ferroviaire intérieur à la Région, développement du tram et enfin les bus.

Concrètement nous voulons :

- ☞ Adapter au mieux l'offre de transports aux besoins de mobilité (sur base des données du big data).
- ☞ Conclure avant 2020 un contrat de gestion et un plan d'investissement à dix ans avec la SNCB et INFRABEL afin de préparer de manière optimale les deux opérateurs (décision adoptée à l'Union européenne et que les Etats-membres doivent mettre en œuvre) à la pleine libéralisation du transport ferroviaire et d'assurer à tous les usagers un service de transport ferroviaire de haute qualité durant les prochaines années. Garantir le maintien de tous les points d'arrêts après 2020.
- ☞ Refinancer massivement la SNCB et INFRABEL et renforcer les collaborations avec les Régions pour assurer une vision globale de la mobilité régionale.
- ☞ Renforcer la collaboration entre les associations d'usagers et les sociétés de transport. Donner plus de visibilité et surtout plus de crédit au Comité consultatif des voyageurs ferroviaires.
- ☞ Développer des lignes de bus à haut niveau de service dans toute la Région, en utilisant notamment d'anciennes lignes de chemin de fer. Veiller à offrir aux usagers un confort comparable à celui des trains ou du RER (calme, sièges, tablettes, déplacements rectilignes, absence de secousses).

- ☞ Permettre l'achat de titres uniques transports intégrant toutes les prestations de mobilité dans la zone RER, qu'il s'agisse des opérateurs de transport public ou d'autres opérateurs (taxis, loueur de voiture, parkings, covoiturage) en garantissant des échanges techniques et financiers transparents (ce marché nouveau nécessitera la création d'un régulateur inter-fédéral). Ces abonnements combinés, y compris l'abonnement MTB, doivent pouvoir bénéficier de l'avantage du système tiers payants avec l'employeur.
- ☞ Instaurer une carte SNCB « 10 voyages seniors ».
- ☞ Dynamiser l'utilisation du train dans et autour de Bruxelles en amplifiant le réseau suburbain (Offre S) via un élargissement des plages horaires et des cadences.
- ☞ Permettre l'échelonnement des paiements pour les abonnements annuels STIB et SNCB.
- ☞ Continuer de densifier le réseau des transports publics de manière que tous les bruxellois bénéficient d'un arrêt à proximité de chez eux, à moins de 200 mètres de leur habitation.
- ☞ Permettre à la STIB de développer des lignes de tram vers l'aéroport ainsi que vers Linkebeek et étendre à terme le métro bruxellois au-delà des 19 communes bruxelloises.
- ☞ Accélérer la réalisation de la nouvelle ligne de métro Nord vers Schaerbeek et Evere, en étant attentif à respecter le patrimoine et les riverains.
- ☞ Prévoir le passage en souterrain du tram en-dessous de la place Meiser.
- ☞ Mettre en place partout où cela est possible des sites propres réservés aux bus 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, sanctionner les doubles files).
- ☞ Transformer les lignes de bus particulièrement fréquentées en lignes de trams.
- ☞ Développer le "téléTRAINvail" en assurant un accès internet dans le train, plus de tablettes et de prises disponibles, et en encourageant les employeurs à reconnaître le travail accompli durant les trajets. Appliquer une logique identique pour les voyages professionnels en autocar.
- ☞ Renforcer la sécurité des usagers et le sentiment de sécurité aux abords et à l'intérieur des gares et aux arrêts STIB (éclairage, caméras, agents de prévention).
- ☞ 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 stations de métro ou de tram.

- ↪ Soutenir et assurer la promotion des initiatives (pluri-) communales de “taxi social” pour PMR et les initiatives associatives et privées de transport accompagné.
- ↪ Etendre l’usage des taxis partagés, tels Collecto à Bruxelles et Taxi Tec en Wallonie.
- ↪ Etendre la gratuité des transports STIB à tous les transports en commun pour les organisations de jeunesse.
- ↪ Evaluer l’impact et le coût de la gratuité généralisée des transports publics à Bruxelles et sur cette base, la mettre en œuvre par phases, en ciblant d’abord des publics prioritaires. Développer concomitamment l’offre de transports publics afin d’absorber l’augmentation de la demande et maintenir un service de qualité pour tous.
- ↪ Poursuivre et amplifier le refinancement structurel du transport scolaire, plus particulièrement pour les enfants qui vivent avec un handicap. Harmoniser les tarifs “jeunes” des différents opérateurs (fixés actuellement à 25 ans à la STIB mais 26 ans à la SNCB) pour simplifier la mobilité des étudiants.
- ↪ Assurer une gestion de projet irréprochable pour éviter tout retard supplémentaire dans l’accomplissement du RER et du métro.
- ↪ Transférer les missions de BELIRIS liées à la mobilité aux opérateurs compétents (STIB, Bruxelles-Mobilité).
- ↪ De manière générale, améliorer l’offre de transports publics (trains, bus) et plus particulièrement les horaires tardifs.



Grâce au cdH, les mouvements de jeunesses, notamment bruxellois, peuvent désormais utiliser gratuitement les transports en commun en Wallonie.

Priorité 4 : Préparer le terrain pour la voiture de demain

La voiture d’aujourd’hui c’est : une seule personne à bord, de la pollution et des embouteillages. Celle de demain devra être : partagée, propre et évoluer dans un espace fluide.

La voiture reste le moyen de locomotion préféré du belge. 80 % des déplacements s’effectuent en voiture, mais trois voitures sur quatre ne comptent qu’une seule personne à bord en heure de pointe. Or, 10 % d’autosolistes en moins permettrait de diminuer les files de 40 % et 25 % d’autosolistes de moins mettrait un terme aux bouchons

Concrètement, nous voulons :

- ↪ Interdire le diesel en 2030 et viser progressivement l'amélioration du type de véhicules pouvant circuler dans Bruxelles grâce au respect du calendrier prévu dans le cadre de l'instauration de la zone de basse émission (LEZ).
- ↪ Mettre en place un plan de mobilité sur la totalité de la Région qui évite les possibilités de trafic de transit par les quartiers et fasse converger les automobilistes vers les axes principaux ; conclure un contrat avec les communes assurant le respect de ce plan ;
- ↪ Mettre en place une vignette belge pour les véhicules légers, remplaçant à terme la taxe de circulation (à l'instar du modèle mis en place par l'Allemagne) afin de mieux financer nos infrastructures routières et l'offre de transports collectifs.
- ↪ Réformer la taxe de mise en circulation voire la taxe de circulation (en l'absence de vignette) afin de mieux prendre en compte les émissions de CO₂ réelles et la masse du véhicule.] Ce nouveau mode de calcul devra également encourager l'achat de véhicules à carburant alternatif (électriques, CNG et hydrogène). Permettre aux familles nombreuses de bénéficier d'une réduction du montant à payer. Faire en sorte que d'ici 2025 l'ensemble des véhicules mis en service appartenant aux pouvoirs publics par des véhicules à carburant alternatif (électriques, CNG et hydrogène).
- ↪ Réduire à terme le parc automobile belge en limitant l'avantage fiscal aux seules voitures de société les plus performantes sur le plan environnemental et en permettant de remplacer cet avantage par un budget mobilité, une aide au logement (intervention dans le crédit hypothécaire ou le loyer) ou l'octroi de titres-services. Procéder par phase afin de permettre aux entreprises et aux salariés de s'adapter à ce nouveau système. Uniformiser le système de paiement et de rechargement pour les bornes électriques. Ces bornes seront nécessairement déployées près des nouveaux logements et quartiers ainsi que dans des zonings.
- ↪ Accorder une réduction d'impôt durant 5 ans aux travailleurs qui choisissent de se rapprocher de leur lieu de travail (soit via la revente de leur logement et le rachat d'une habitation propre et unique, soit via une nouvelle location). Cette réduction sera équivalente aux frais réels calculés sur base des trajets domicile-travail préalables au déménagement.
- ↪ Réaliser une cartographie complète des bornes de recharge.
- ↪ Mettre en place un prêt à taux zéro pour l'achat d'un véhicule à carburant alternatif à destination des ménages à revenus modestes.
- ↪ Généraliser la vente de véhicules à carburant alternatif au plus tard en 2035.
- ↪ Utiliser les compteurs intelligents domestiques pour favoriser le chargement des voitures électriques durant les heures creuses.

- ☞ Mettre en place un cadre réglementaire adéquat pour faciliter l'arrivée sécurisée des véhicules et transports publics autonomes d'ici 2022 au plus tard.
- ☞ Développer un cadre légal assurantiel et fiscal incitant à l'usage partagé de voitures, de particulier à particulier ou auprès de sociétés spécialisées.
- ☞ Assurer une meilleure coordination entre chantiers régionaux et communaux en matière de voirie pour limiter au maximum l'impact sur le trafic routier.
- ☞ Pérenniser et étendre un réseau express de covoiturage (RECO) vers et autour de Bruxelles avec davantage de bandes réservées aux covoitureurs sur les autoroutes (notamment sur le Ring de Bruxelles), la mise en place de stations d'embarquement et de débarquement, le développement d'une application partagée sur tout le territoire belge, la meilleure prise en compte fiscale du covoiturage, la mise en place de navettes assurant le retour.
- ☞ 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.
- ☞ Ramener de 21 % à 6 % la TVA sur les services de car-sharing.
- ☞ S'opposer clairement à l'augmentation du nombre de bandes de circulation du Ring autour de Bruxelles.
- ☞ Poursuivre la création de parkings de covoiturage aux échangeurs autoroutiers et ailleurs, en fonction des expériences menées.
- ☞ Déployer les technologies de mobilité intelligente pour fluidifier et sécuriser le trafic (moduler la redevance kilométrique des camions en fonction des heures de pointes, décaler le ramassage des poubelles en dehors des heures de pointe, sanctionner les doubles files en particulier sur le passage des transports en commun, limiter la vitesse à 90km/h sur le Ring afin de fluidifier le trafic et limiter les accidents, 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, développer des parkings urbains connectés et intelligents pouvant être réservés à l'aide d'une application, etc). Uniformiser les règles de stationnement entre les différentes communes de Bruxelles (tarifs, horaires, modes de paiement) et favoriser le développement de parkings hors-voiries ; veiller progressivement à ce que le parking sous-terrain soit moins cher que le parking de surface.
- ☞ Dans les écoles, auto-écoles, centres de formations continues et en entreprise, sensibiliser l'ensemble de la population à l'éco-conduite, aux enjeux de la mobilité et aux myriades de solutions qui existent.
- ☞ Augmenter le nombre de parkings de dissuasion et la vitesse de leur implémentation. Sur la législature précédente, 8.000 places supplémentaires étaient prévues d'ici 2020.

- ↪ Assurer une meilleure coordination entre chantiers régionaux et communaux en matière de voirie pour limiter au maximum l'impact sur le trafic routier.
- ↪ Mettre en place une politique intégrée et intelligente de gestion des places de parkings (voiries comme hors-voiries, privés comme publics) pour, entre autres, permettre de voir en temps réel les places disponibles et, éventuellement, les réserver. Dans ce cadre, assurer des emplacements disponibles et gratuits pour les services de santé à domicile.
- ↪ Ouvrir les parkings d'entreprises privés et publics à la population en dehors des heures ouvrables desdites entreprises.
- ↪ Permettre l'accès gratuits aux parkings de la SNCB sous présentation du seul titre de transport.
- ↪ Permettre la réservation a priori d'un emplacement de parking SNCB pour assurer à l'usager un accès garanti à celui-ci. Sanctionner la personne qui réserve un emplacement mais qui, volontairement, n'utilise pas la place réservée.

Priorité 5 : Plus de sécurité, de respect et de convivialité dans nos déplacements

En 2018, 590 personnes ont perdu la vie sur nos routes. Elles sont aussi 48.541 à avoir subi des blessures à des degrés divers. La tendance est à la baisse depuis plusieurs années, notamment grâce à l'action du cdH. Mais les chiffres restent encore beaucoup trop élevés. De plus, en tant que piétons, cyclistes ou automobilistes, nous sommes régulièrement confrontés à des comportements agressifs ou irrespectueux sur la route. Cette situation ne peut durer.

Nous souhaitons apporter des solutions structurelles et durables pour répondre à l'enjeu des accidents et incivilités de la route : en substance, un équilibre harmonieux entre sécurité active (des contrôles ciblés et efficaces) et sécurité passive (une sensibilisation, une éducation à la sécurité routière).

Concrètement, le cdH s'engage à :

- ↪ Poursuivre et renforcer les actions menées pour lutter contre la vitesse excessive, la conduite sous l'influence de l'alcool et le nonport de la ceinture, les trois causes majeures de mortalité routière (formation/éducation, contrôles ciblés, règles claires et cohérentes, aménagements routiers adaptés, renforcement des moyens humains et techniques pour prévenir les accidents).
- ↪ Renforcer les actions de sensibilisation, éducation, formation, mises à jour des connaissances et responsabilisation de tous les usagers et développer une véritable culture de la sécurité routière en s'adressant notamment aux jeunes (actions dans les écoles, formations de conduite), aux personnes ayant commis une infraction grave et aux seniors.

- ↪ Sensibiliser et éduquer les usagers faibles à l'usage du smartphone sur la voie publique.
- ↪ Clarifier/simplifier le Code de la route pour le rendre plus accessible et en évaluer l'efficacité à intervalle régulier.
- ↪ Prendre en compte les nouveaux engins de déplacement : vu l'utilisation croissante du vélo, du vélo électrique mais aussi d'autres engins de déplacement motorisés (trottinettes, segway, hoverboard), faire évoluer le code de la route en prenant mieux en compte la dangerosité, les caractéristiques et les usages de véhicules légers. Dans ce cadre, clarifier les droits et obligations de tous les usagers pour un usage harmonieux et efficace du domaine public. Adapter les sanctions à la dangerosité des engins utilisés et encourager les zones de police à d'abord privilégier l'avertissement sans amende auprès des usagers actifs.
- ↪ Instaurer une limitation de vitesse variable et cohérente en fonction du trafic et des caractéristiques de la voirie via des consignes affichées sur des panneaux dynamiques. Lorsque les limites sont adaptées aux conditions logiques, elles sont plus crédibles et plus acceptées.
- ↪ Installer un réseau de caméras ANPR en agglomération afin de mieux contrôler le respect des limitations de vitesse à 50 km/h et 30 km/h.
- ↪ Prévoir un éclairage systématique des passages pour piétons ainsi que des zones de ruptures » (arrêts de bus, dépôt, etc.).
- ↪ Mieux sécuriser les abords des arrêts de bus.
- ↪ Permettre aux communes d'investir dans l'installation de radars fixes et de financer l'investissement à partir des amendes perçues.