

1 **7. MOBILITÉ : Transformer les modes de transport pour mieux** 2 **se déplacer**

3 Le transport est responsable de 21,5% de nos émissions de CO2 et mobilise environ 21% de l'énergie consommée
4 par notre pays. Ces chiffres se répartissent de façon relativement égale entre les « petits » véhicules (voitures,
5 utilitaires, deux-roues...) et les « grands » véhicules (bus, trains, bateaux, avions et surtout camions). La voiture reste
6 le mode de transport le plus important, sauf à Bruxelles, où il a chuté en quelques années, au profit de la marche,
7 des transports en commun, du vélo et de la trottinette. Il en va de même du transport de marchandises où le camion
8 occupe la plus grande part.

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

14 La voiture et les camions émettent aussi un certain volume de substances polluantes (NO2, particules fines...) qui
15 contribuent, avec l'industrie, le transport de marchandises et le chauffage, à la dégradation de la qualité de l'air. En
16 Belgique, on estime à +/- 12.000 le nombre de décès par an induits par la pollution de l'air que nous respirons.

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

26 La voiture reste un outil utile et même indispensable pour une partie de la population qui n'a pas accès à des
27 alternatives crédibles. Nous pensons aux habitants des zones rurales, à celles et ceux qui doivent se déplacer plus
28 tard ou durant la nuit, aux prestataires de services à domicile. Nous souhaitons donc faire évoluer la technologie et
29 les usages de l'automobile pour qu'elle puisse à son tour participer à la décarbonation de la société : moins de
30 voitures, plus légères, plus partagées, plus remplies, bas ou zéro carbone, combinées à d'autres moyens de
31 déplacement efficaces, fiables et sécurisés.

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

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

48 **Nos priorités :**

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

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

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

- 52 → **Rendre la mobilité plus inclusive pour les personnes à mobilité réduite ou en situation de précarité**
- 53 → **Fluidifier le trafic via, notamment, le covoiturage, l'autopartage, les services de taxi et les**
- 54 **infrastructures utiles**
- 55 → **Engager pleinement le secteur automobile dans la transition écologique**
- 56 → **Assurer l'entretien de nos infrastructures**
- 57 → **Décarboner le transport aérien et développer des alternatives à l'échelle européenne**
- 58 → **Favoriser un transport de marchandises « bas carbone »**
- 59 → **Protéger les usagers de la route grâce à une politique de sécurité routière volontariste**

60 **1. PERMETTRE AUX PIÉTONS DE SE RÉAPPROPRIER LES ESPACES PUBLICS**

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

67 Nous voulons :

- 68 ➤ Favoriser l'élargissement des trottoirs, la création d'espaces publics piétons, de zones piétonnes ou mixtes
 69 (partagées entre piétons, cyclistes et transports publics).
- 70 ➤ Prévoir des chemins et itinéraires piétons continus qui longent les routes rurales ou semi-rurales, lorsque ce
 71 n'est pas possible ou souhaitable d'aménager un trottoir.
- 72 ➤ Préserver et développer le réseau de chemins et de sentiers en actualisant l'atlas vicinal wallon afin de proposer
 73 des cheminements doux et relier nos lieux de vie ;
- 74 ➤ Aménager des bancs publics le long des itinéraires piétons et prévoir un éclairage suffisant (allumage provisoire
 75 et intelligent) afin de sécuriser le trajet durant la nuit.
- 76 ➤ Sécuriser les abords d'écoles, de crèches et de rues commerçantes en utilisant divers instruments : fermeture
 77 de la rue au trafic routier à certains moments de la journée ou de la semaine (exemple des rues scolaires),
 78 éclairage plus intense, rehaussement et marquage au sol plus visible sur les passages pour piétons, installation
 79 de radars de vitesse permanents quand cela s'avère nécessaire.
- 80 ➤ Sécuriser les rues résidentielles en élargissant les zones 30 ou 20 en milieu urbain et en testant avec les riverains
 81 des chicanes végétales provisoires (pots de fleurs, signalisation et marquage au sol) avant d'envisager un
 82 aménagement définitif.
- 83 ➤ Soutenir les initiatives de ramassages scolaires piétons (type pédibus) qui permettent de sensibiliser les jeunes
 84 à la marche dans un cadre sécurisé ;
- 85 ➤ Remplacer les places de stationnement en voirie par des parkings hors voirie (publics et privés) de manière à
 86 recréer des espaces pour les piétons et les cyclistes. La réduction du parc automobile que nous souhaitons
 87 favoriser devrait aussi contribuer à ce processus.
- 88 ➤ Encourager les communes à aménager des rues ou places en espaces piétons conviviaux durant les congés
 89 scolaires (aires de jeux, bancs, marquage au sol de terrains, infrastructures sportives légères...).

90 **2. UNE POLITIQUE CYCLABLE ET DE CYCLOPARTAGE POUR TOUS**

91 Le vélo est un moyen de locomotion qui respecte pleinement l'environnement tout en permettant à son usager de
 92 profiter d'un contact plus direct avec la nature. Pour cela, le vélo doit être au cœur d'une véritable politique publique
 93 de la mobilité, dans et autour des villes. Cependant, le vélo ne se généralisera que s'il est traité qu'avec autant
 94 d'égards que la voiture.

95 La politique cyclable revêt une importance capitale dans la dynamique moderne des villes et régions qui cherchent
 96 à conjuguer développement économique, équité sociale et préservation de l'environnement. Dans cette quête, le

- 97 vélo émerge comme un instrument de mobilité non seulement abordable, mais également bénéfique pour la santé
98 et l'environnement. Encourager la culture cycliste peut, en effet, servir divers objectifs sociaux, économiques et
99 environnementaux simultanément.
- 100 Un des avantages majeurs de la promotion de la politique cyclable réside dans sa contribution à la réduction de la
101 congestion routière, un fléau qui entrave la productivité économique et exacerbe les inégalités sociales. En offrant
102 une alternative viable aux véhicules motorisés, particulièrement dans les zones urbaines densément peuplées, on
103 peut non seulement faciliter la mobilité, mais également réduire les temps de trajet pour tous, y compris pour ceux
104 qui dépendent encore de l'automobile.
- 105 Par ailleurs, la mise en œuvre d'une politique cyclable inclusive peut également servir de levier pour réduire les
106 disparités sociales. En effet, le coût relativement bas de l'acquisition et de l'entretien d'un vélo en fait un moyen de
107 transport accessible pour une grande frange de la population, y compris les ménages à revenu modeste. En outre,
108 des infrastructures cyclables sûres et bien conçues peuvent encourager davantage de personnes à opter pour ce
109 mode de transport, indépendamment de leur niveau de revenu.
- 110 Sur le plan environnemental, l'usage du vélo se distingue par son empreinte carbone minimale. L'adoption du vélo
111 comme moyen de transport quotidien contribue significativement à la réduction des émissions de gaz à effet de
112 serre, un objectif impératif dans le contexte actuel de changement climatique. De plus, en diminuant la pollution
113 atmosphérique et sonore, une politique cyclable robuste contribue à améliorer la qualité de vie en milieu urbain.
- 114 En outre, les retombées positives d'une politique cyclable ne se limitent pas uniquement à la mobilité, mais
115 s'étendent aussi à la santé publique. L'activité physique régulière induite par le cyclisme est bénéfique pour la santé
116 des individus, et peut contribuer à réduire les dépenses de santé publique à long terme.
- 117 En synthèse, le développement d'une politique cyclable est une démarche qui aligne les intérêts économiques,
118 sociaux et environnementaux. Elle invite à une réflexion profonde sur la manière dont la mobilité est conçue et
119 encouragée, tout en proposant des solutions concrètes pour construire des communautés plus résilientes, inclusives
120 et durables.
- 121 Nous voulons :
- 122 ➤ En Région wallonne, maintenir le droit de tirage PIMACI (Plan d'Investissement Mobilité Active Communal et
123 Intermodalité) et définir, comme prévu dans la législation, le réseau structurant cyclable. Ce réseau devra être
124 défini sur base de consultations avec les bassins de mobilité, les associations d'usagers et de navetteurs, ainsi
125 que les communes ;
 - 126 ➤ Intensifier la mise en œuvre des cyclostrades, aussi surnommées « autoroutes pour vélos », en identifier de
127 nouvelles et lancer les chantiers nécessaires. En tout cas, lancer les marchés publics et procédures utiles au
128 développement d'une cyclostrade Arlon – Luxembourg ;
 - 129 ➤ Identifier puis supprimer progressivement tous les points de passage dangereux pour les cyclistes
130 (réaménagement et équipement de ronds-points et carrefours) et à passer des obstacles naturels (fleuve, canal,
131 champs, bois...) et artificiels (zone ou site industriel, chemins de fer, autoroute, rues à sens uniques...).
 - 132 ➤ Imposer l'aménagement d'un garage à vélo ou de parkings vélo sécurisés dans chaque nouvel immeuble
133 d'habitations. Dans le cadre des concessions de parkings publics, obliger les propriétaires ou gestionnaires de
134 parkings souterrains ainsi que la SNCB à offrir des espaces de stationnement sécurisés pour vélos à un tarif
135 réduit.
 - 136 ➤ Prévoir des lieux de stationnement pour les vélos à proximité des arrêts de bus les plus fréquentés
 - 137 ➤ Poursuivre et amplifier les actions de sensibilisation à l'usage du vélo dans les écoles ;
 - 138 ➤ Réduire le taux de TVA pour la fourniture, la location et la réparation de vélos et de vélos électriques afin de
139 traiter le vélo comme la voiture, en permettant une réparation rapide et un remplacement temporaire facile et
140 peu coûteux du vélo ;
 - 141 ➤ Lutter contre le vol de vélos en instaurant d'abord au niveau national, puis au niveau européen un système
142 d'authentification de chaque vélo (numéro de châssis)
 - 143 ➤ Rendre le vélo abordable pour les groupes vulnérables, notamment en orientant les fonds européens (par
144 exemple le Fonds social européen pour le climat et les fonds structurels et d'investissement) vers l'aide des
145 personnes les plus touchées par la précarité en matière de transports et des jeunes pour l'achat d'un vélo
146 électrique ou pour des services de partage de vélos.

- 147 ➤ Diminuer la TVA à 6 % pour les objets liés à la sécurité des vélos et des personnes (casques, cadenas, gilets de
- 148 sécurité) et introduire une déductibilité pour l'entreprise à 120 % pour tous les frais liés à ce type de véhicule ;
- 149 ➤ Ne plus assimiler l'intervention de l'employeur dans les frais liés aux vélos (ou autres véhicules légers) utilisés
- 150 par le personnel comme un avantage en nature (défiscalisation).
- 151 ➤ Systématiser les emplacements vélos et poussettes dans les trains.
- 152 ➤ Graduellement, élargir les zones de vélo partagé et remplacer les vélos partagés mécaniques par des vélos
- 153 électriques, comme à Paris.
- 154 ➤ Veiller à ce que l'assurance familiale continue à couvrir les risques liés à l'usage du vélo (non à l'instauration
- 155 d'une assurance RC cycliste).
- 156 ➤ Former et sensibiliser les ingénieurs voiries et les conducteurs de bus à prendre en compte les cyclistes dans
- 157 leurs dessins et leur conduite.
- 158 ➤ Soutenir le cyclotourisme et la pratique du vélo dans les zones rurales en accélérant le développement du
- 159 réseau EuroVelo et de ses 17 itinéraires, notamment en renforçant le soutien et en exploitant les synergies avec
- 160 le réseau RTE-T.
- 161 ➤ En matière de cyclopartage (trottinettes et vélos en libre-service) :
- 162 ○ Faire réellement contrôler et appliquer la législation applicable aux engins de déplacement (notamment
- 163 l'interdiction de se déplacer à deux sur une trottinette) ;
- 164 ○ En Région wallonne, où le cyclopartage (trottinettes et vélos en libre partage) doit encore largement se
- 165 développer, simplifier l'accès au marché et les démarches administratives d'obtention de licence publique
- 166 ;
- 167 ○ Développer davantage de dropzones aux abords des gares, arrêts de bus et parkings de dissuasion.
- 168 ○ En Région bruxelloise, combiner les licences octroyées aux opérateurs avec la fin de la concession Villo !,
- 169 offrir une réelle solution la plus multi et intermodale possible au sein de la capitale.

170 **3. DÉVELOPPER LES TRANSPORTS EN COMMUN ET LA MULTIMODALITÉ**

171 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

172 trottinette électrique sans s'inquiéter des horaires. L'activité du réseau doit cependant encore y être intensifiée. En

173 revanche, cette multimodalité n'est pas encore présente partout sur le territoire national, certainement dans nos

174 communes rurales ni au niveau européen.

175 L'intégration des modes de transport est également primordiale, singulièrement entre le bus et le train. L'analyse

176 des données disponibles en Open data relatives aux horaires de trains et de bus font constater qu'en moyenne, en

177 semaine et hors week-ends, à peine 29 % des correspondances train-bus et bus-train en Région wallonne respectent

178 un délai raisonnable de 5 à 15 minutes de délai.

179 La continuation du déploiement du réseau de bus TEC est également essentielle pour offrir une mobilité durable et

180 accessible à tous. Toutefois, le dialogue avec les usagers doit être au cœur de cette démarche, contrairement à ce

181 que l'administration régionale wallonne a réalisé dans la zone de Gembloux-Basse-Sambre. La concertation avec les

182 usagers permet pourtant de mieux comprendre leurs besoins et attentes, et de faire des ajustements qui bénéficient

183 à la communauté. Cela pourrait également engendrer une meilleure acceptation des projets de développement des

184 transports en commun et une utilisation accrue du réseau.

185 Les lignes express sont cruciales pour des connexions rapides et efficaces entre les différentes régions. En continuant

186 à développer ces lignes, on facilite les déplacements des usagers et on rend le réseau de transport en commun plus

187 attractif. Les lignes express contribuent à réduire la congestion routière, et permettent aux gens d'accéder plus

188 facilement à l'emploi, à l'éducation et à d'autres services essentiels. De plus, elles constituent une alternative

189 écologique à l'usage de la voiture individuelle.

190 Face à la pénurie de chauffeurs, il est urgent d'intensifier le recrutement pour assurer une offre régulière de bus. Un

191 service de bus fiable est fondamental pour encourager les citoyens à opter pour les transports en commun.

192 L'embauche de chauffeurs en nombre suffisant garantit non seulement la régularité des services, mais aussi la

193 sécurité et la satisfaction des usagers. Des conditions de travail attractives et des formations adéquates peuvent

194 contribuer à pallier la pénurie de chauffeurs.

195 Il est impératif d'allouer des ressources suffisantes au transport scolaire, en particulier pour les enfants porteurs de
196 handicap. Un accès facile et sûr au transport est crucial pour garantir l'équité et l'inclusion dans l'éducation. En
197 offrant des solutions de transport adaptées, on favorise l'autonomie et l'intégration sociale des enfants handicapés.
198 L'engagement des autorités et une collaboration étroite avec les établissements scolaires et les familles sont
199 nécessaires pour développer un système de transport scolaire efficace et inclusif.

200 Nous voulons :

201 ➤ De manière générale :

202 ○ Atteindre l'objectif d'un train ou un bus tous les quarts d'heure près de chez soi dans et autour des villes.

203 ○ Doubler l'offre de transport public.

204 ➤ En matière ferroviaire :

205 ○ Définir et mettre en œuvre une vision ambitieuse de redéploiement du réseau ferroviaire à l'horizon 2050
206 et respecter la roadmap afin de pouvoir absorber l'augmentation attendue de la demande de voyageurs
207 et de marchandises et d'offrir un meilleur service à chaque usager (ponctualité, vitesse commerciale,
208 fluidité...). Utiliser une partie des recettes découlant de la fiscalité carbone pour financer la vision ainsi
209 que les recettes induites par l'ouverture du transport de voyageurs à la concurrence dans 10 ans.

210 ○ À moyen terme, étudier l'opportunité de rouvrir certains points d'arrêt de train actuellement fermés ou
211 d'en créer de nouveaux, en nombre limité, à des endroits stratégiques, sur le réseau existant, en se basant
212 sur la demande potentielle et le rapport coûts-bénéfices sociétaux (par exemple le long des autoroutes
213 pour favoriser le report modal en évitant de grands détours).

214 ○ Rénover un plus grand nombre de gares pour les rendre fonctionnelles, accessibles et pratiques, dans
215 des budgets raisonnables plutôt que de concentrer les moyens disponibles dans la création de quelques
216 gares monumentales et très onéreuses.

217 ○ Revoir les procédures qui entourent la gestion des accidents (par exemple les heurts de personnes) sur
218 le réseau ferroviaire afin de réduire le laps de temps durant lequel aucun train ne peut circuler sur la ligne
219 concernée. Complémentairement, conclure un protocole de collaboration avec les services de secours, la
220 police et les parquets afin de mieux tenir compte de l'impact d'un arrêt de la circulation sur les navetteurs.

221 ○ Mieux accompagner les voyageurs lorsqu'ils sont confrontés à un arrêt de la circulation de la ligne suite
222 à un incident : meilleur partage de l'information entre les différents acteurs impliqués (services INFRABEL,
223 Police, dispatcher, accompagnateurs de train, sous-chefs de gare...); accès à une messagerie en ligne
224 spécifique à l'incident où les voyageurs peuvent obtenir des informations en temps réel et poser leurs
225 questions ; communication rapide sur un délai d'attente précis du bus de remplacement ; dans la mesure
226 du possible, accès à un espace chauffé durant l'hiver...

227 ○ Déployer les systèmes ERTMS/ETCS de niveau 3 sur l'ensemble du réseau afin d'améliorer la sécurité des
228 usagers et de réduire les risques d'accident, mais aussi afin de renforcer la fréquence des trains sur le
229 réseau existant.

230 ○ Simplifier les démarches visant à déposer une plainte à l'encontre de la SNCB ou à réclamer un
231 dédommagement.

232 ○ Créer un bonus-malus sur la rémunération des membres du comité de direction et du conseil
233 d'administration de la SNCB et d'INFRABEL, en fonction du niveau de satisfaction des voyageurs.

234 ○ Connecter le réseau ferroviaire à des lignes de transport d'électricité non délestables pour garantir la
235 continuité du service dans l'hypothèse d'une pénurie d'énergie.

236 ○ Développer le téléTRAINvail: offrir les facilités nécessaires à un travail serein dans les transports publics
237 (tablettes, prises électriques, création d'espaces silencieux...) pour inciter les citoyens à se tourner vers le
238 train. Valoriser le travail durant le temps de déplacement en train comme temps de travail, en accord
239 avec l'employeur.

240 ○ Garantir, au minimum, aux heures de pointe deux trains par heure dans chaque sens et sur l'ensemble
241 du réseau.

242 ○ Pour tous les services de train qui desservent les grandes villes du pays (Tournai, Mons, Charleroi, Namur,
243 Liège, Verviers, Arlon et Ottignies/Louvain-la-Neuve, dans le cas de la Wallonie) :

- 244 • Une fréquence de desserte de chaque gare et point d'arrêt de minimum 1 train par heure et par
245 sens à destination et en provenance des grandes villes, 7 jours sur 7.
- 246 ▪ Une amplitude de desserte (c'est-à-dire l'intervalle entre le départ/l'arrivée du premier et du dernier
247 train) de chaque service IC, S et L, de 16 heures au moins les jours (par exemple de 6h à 22h).
- 248 ▪ Des départs de train jusqu'à une heure du matin lors de grands événements culturels et sportifs.
- 249 ○ Veiller à ce que les financements annuels indexés convenus dans le Contrat de service public conclu entre
250 l'État belge et la SNCB et dans le Contrat de performance conclu entre l'État belge et Infrabel pour la
251 période 2023-2032 soient effectivement octroyés par l'État.
- 252 ○ Garantir une présence humaine dans le maximum de gares ferroviaires en exigeant que la SNCB noue
253 des partenariats avec des commerces, services, associations, les sociétés régionales de transport ou
254 d'autres services publics afin d'occuper partiellement ou totalement les anciens bâtiments et de fournir
255 un service de base aux voyageurs (informations, vente de certains titres de transport, entretien des
256 sanitaires...).
- 257 ○ Créer des logements et des pôles économiques ou de services aux abords des gares et points d'arrêt
258 ferroviaires afin de soutenir la fréquentation des lignes et afin d'assurer une mixité des fonctions qui
259 renforce le sentiment de sécurité des usagers. Pour ce faire, établir un partenariat entre la SNCB,
260 INFRABEL, les communes concernées, la Région et des investisseurs privés.
- 261 ○ Faciliter la présence de commerces ambulants dans les points d'arrêt ferroviaire.
- 262 ○ Aménager des espaces couverts, éclairés et équipés de bancs dans tous les points d'arrêt ferroviaire et
263 veiller à leur propreté.
- 264 ○ Collaborer avec la police afin de sécuriser ces espaces et de renforcer le sentiment de sécurité chez les
265 voyageurs.
- 266 ○ Renforcer et faciliter la collaboration entre la police, le parquet et la SNCB afin de prévenir les risques
267 d'agression dans le train et d'assurer un suivi rapide des auteurs.
- 268 ○ Avancer la mise en service du RER à Bruxelles et développer un réseau suburbain efficace et attractif dans
269 chaque grande ville en combinant le train et les autres réseaux (bus, tram, métro ...) en appliquant le
270 principe du « City Pass » afin de favoriser l'intermodalité.
- 271 ○ Inciter les automobilistes à rejoindre une gare ferroviaire pour poursuivre la route en train : gratuité des
272 parkings dès que l'on dispose d'un titre de transport, possibilité de réserver sa place à l'avance,
273 aménagement de parkings supplémentaires dans les gares à forte demande.
- 274 ○ Inciter à se rendre dans les gares à vélo (développement de pistes cyclables et de parkings vélos
275 sécurisés).
- 276 ○ Poursuivre la mise en œuvre du projet AnGeLiC (visant à créer une offre suburbaine autour d'Anvers,
277 Gand, Liège et Charleroi) et l'étendre aux autres villes du pays.
- 278 ○ Permettre aux seniors de bénéficier d'un pass de 10 voyages en train sur le modèle du YOUTH MULTI ;
- 279 ○ Aboutir urgemment, au niveau régional, dans le dossier des cofinancements régionaux au réseau
280 ferroviaire. Ce dossier n'a en effet pas évolué durant toute la législature ;
- 281 ○ Supprimer la TVA sur les billets de train en trafic intérieur et international afin de rétablir une égalité
282 fiscale avec le transport aérien. Tant que cette réduction n'est pas appliquée, utiliser les recettes de TVA
283 sur les billets de train exclusivement pour refinancer le transport ferroviaire.
- 284 ➤ En matière de transport par métro, tram ou bus :
- 285 ○ Étendre le métro au nord de Bruxelles, vers Schaerbeek.
- 286 ○ Élargir les horaires des métros à Bruxelles et intensifier leur fréquence grâce à la technologie des métros
287 autonomes (sans conducteurs).
- 288 ○ Finaliser le tram à Liège sans nouveau retard.

- 289 ○ Refinancer structurellement le transport scolaire et engager urgemment des chauffeurs en suffisance,
290 plus particulièrement pour les enfants qui vivent avec un handicap ¹.
- 291 ○ Poursuivre le redéploiement du réseau TEC
- 292 ■ En s'assurant de ne délaisser aucun usager et en impliquant réellement les premiers intéressés, à
293 savoir les usagers et les communes ;
- 294 ■ En donnant la priorité à l'augmentation de l'offre régulière ;
- 295 ■ En assurant un taux de correspondance train-bus qui permette aux usagers de réellement utiliser
296 ces deux modes de transport.
- 297 ○ Mettre en place partout où cela est possible des sites propres réservés aux bus au sein des communes
298 urbaines et semi-urbaines et de manière plus générale, poursuivre les aménagements nécessaires à
299 l'amélioration de la vitesse commerciale des transports publics en ville (adaptations des feux de
300 circulation).
- 301 ○ Continuer le développement des lignes en zones rurales, sans concurrencer le train et développer des
302 lignes de bus à haut niveau de service dans les grandes villes et les villes moyennes ainsi que sur les axes
303 structurants (itinéraires principalement en site propre, activation automatique du feu vert à l'approche
304 d'un carrefour, arrêts équipés de quais et abris confortables...).
- 305 ○ Comme c'est le cas dans certaines villes de France, introduire, pour les voyages en bus de nuit, une
306 possibilité d'arrêt à la demande avec l'accord du chauffeur, afin de garantir le sentiment de sécurité
307 spécialement pour les mineurs et les femmes ;
- 308 ○ Mettre en place un abonnement TEC « télétravail », comme la SNCB le fait déjà ;
- 309 ○ Étendre le service garanti des TEC sur davantage de lignes essentielles ;
- 310 ○ En ce qui concerne la pénurie de chauffeurs de bus :
- 311 ■ Flexibiliser l'accès au permis adéquat ainsi que les conditions d'accès à la profession de chauffeur ;
- 312 ■ Organiser davantage de formations régionales.
- 313 ■ Assouplir les restrictions à l'égard des chauffeurs de plus de 60 ans en revoyant à la hausse la
314 limitation de kilomètres que ceux-ci peuvent parcourir par an et en organisant une visite médicale
315 tous les cinq ans.
- 316 ■ Permettre aux entreprises de transport par autocars de former elles-mêmes « en filière libre » un
317 nombre plus important de chauffeurs (nombre actuellement limité à seulement un chauffeur par an
318 par entreprise).
- 319 ○ Ouvrir les bandes réservées au transport public à l'ensemble des autobus (publics et privés).
- 320 ○ Évaluer l'impact en termes de transfert modal du tarif préférentiel TEC (12€ par an) des 18-24 ans et, si
321 l'évaluation est positive, l'étendre aux 12-24 ans.
- 322 ➤ En matière de multimodalité :
- 323 ○ Appliquer le tarif « City Pass » à davantage de zones afin de favoriser l'intermodalité.
- 324 ○ Créer des parkings de délestage aux points d'entrée des grandes villes, combinés à des bus de
325 rabattement vers les gares les plus proches afin de faciliter le report modal voiture-train et gagner du
326 temps. Pour beaucoup d'automobilistes, il est compliqué d'accéder à la gare la plus proche, car elle est
327 située dans une zone urbaine et embouteillée.
- 328 ○ Harmoniser les tarifs "jeunes" des différents opérateurs en Wallonie et à Bruxelles.² Pour les étudiants,
329 prendre en considération la durée des études, parfois beaucoup plus longues selon le métier choisi, et
330 non le critère de l'âge.

¹ Aussi dans handicap

² Aussi dans jeunesse

- 331 ○ Aboutir impérativement sous cette législature dans la mise en place de mobipôles ;
- 332 ○ Développer un MAAS public (« mobility as a service ») et national, sur base du MAAS bruxellois « Floya ».
- 333 Permettre l'achat de titres uniques transports intégrant toutes les prestations de mobilité, ces
- 334 abonnements devant pouvoir bénéficier de l'avantage du système tiers payants avec l'employeur ;
- 335 ○ À Bruxelles, intégrer l'offre interne de trains à l'offre de la STIB, et réinvestir dans les petites gares pour
- 336 en faire de réelles solutions de mobilité urbaines.
- 337 ○ Dans la logique de développement des mobipôles, prévoir au moins une station de véhicules en libre-
- 338 service (voitures partagées, trottinettes, vélos en libre-service) dans toutes les gares ferroviaires et aux
- 339 abords des arrêts de métro, tram et bus les plus importants.
- 340 ○ Créer de nouvelles liaisons bus-trains pour améliorer l'intermodalité et renforcer le report modal vers les
- 341 transports publics.
- 342 ○ Mieux assurer les correspondances entre les trains, le métro, le tram et le bus (par une révision des
- 343 horaires et un meilleur cadencement).
- 344 ○ Renforcer la collaboration entre la SNCB/Infrabel, les sociétés régionales de transport, les autorités locales
- 345 et régionales, les services de police fédérale et locale, dans l'aménagement et la gestion de
- 346 l'environnement des gares : chemins d'accès, parkings pour voitures et vélos, commerces et services,
- 347 surveillance et sécurité, etc. Mieux insérer les gares dans le tissu urbain, y améliorer la convivialité,
- 348 promouvoir l'intégration des différents modes de déplacement et en particulier améliorer les
- 349 correspondances entre les trains de la SNCB et les autobus des TEC et de De Lijn.
- 350 ○ Permettre l'achat de titres uniques transports intégrant toutes les prestations de mobilité, qu'il s'agisse
- 351 des opérateurs de transport public ou d'autres opérateurs (taxis, loueur de voitures, parkings,
- 352 covoiturage) en garantissant des échanges techniques et financiers transparents (ce marché nouveau
- 353 nécessitera la création d'un régulateur interfédéral). Ces abonnements combinés, y compris
- 354 l'abonnement MTB, doivent pouvoir bénéficier de l'avantage du système tiers payant avec l'employeur.
- 355 ○ Dans les écoles, auto-écoles, centres de formations continues et en entreprise, sensibiliser l'ensemble de
- 356 la population à l'écoconduite, aux enjeux de la mobilité et aux myriades de solutions qui existent.
- 357 ○ Permettre de voyager avec un seul ticket sur l'ensemble du territoire belge, en combinant, le train, les
- 358 TEC, la STIB et DE LIJN;
- 359 ➤ Renforcer la sécurité des usagers et le sentiment de sécurité aux abords et à l'intérieur des gares et aux arrêts
- 360 du transport en commun (éclairage, caméras, agents de prévention³).
- 361 ➤ Renforcer la collaboration entre les associations d'usagers et les sociétés de transport. Donner plus de visibilité
- 362 et surtout une réelle influence décisionnelle au Comité Consultatif pour les Voyageurs Ferroviaires (CCVF).

363 **4. FLUIDIFIER LE TRAFIC VIA, NOTAMMENT, LE COVOITURAGE, L'AUTOPARTAGE, LES SERVICES DE TAXI ET**

364 **LES INFRASTRUCTURES UTILES**

365 En heures de pointe, quatre voitures sur cinq sont occupées par le seul conducteur. Il suffirait qu'une personne sur

366 quatre partage la voiture d'une autre pour diminuer de près de 20% le trafic routier et faire disparaître la plupart

367 des embouteillages, alors qu'il faudrait augmenter la fréquentation des trains de 60% pour arriver au même résultat.

368 Le covoiturage restera cependant marginal s'il nécessite l'accord des parties sur les horaires, les points de rencontre

369 et d'arrivée.

370 D'autres solutions peuvent également participer à modifier la façon dont nous utilisons nos voitures afin de réduire

371 les nuisances qui y sont associées. La technologie, avec une information complète et une coordination intelligente

372 des différentes voitures, fluidifiera le trafic. À terme, des voitures, ou minibus taxis autonomes, alliés au train, tram

373 et métro, répondront à l'écrasante majorité de nos besoins de mobilité.

374 Nous voulons :

- 375 ➤ En matière de covoiturage :

³ Aussi dans genre.

- 376
377
- 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.
- 378
379
380
381
- 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 ;
- 382
383
384
- 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.
- 385
386
- 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.
- 387
388
- 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.
- 389
- En matière de stationnement et de gestion du trafic :
- 390
- Généraliser des stations où laisser sa voiture aux abords des grands axes.
- 391
392
- Généraliser les systèmes détecteurs liés aux outils de navigation (GPS, Google Maps, Waze...) permettant de trouver un emplacement de stationnement rapidement (sans tourner pendant 20 minutes).
- 393
394
395
396
- 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.
- 397
398
399
- 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)
- 400
401
- Renforcer le "national access point", la plateforme de partage de données en accès libre « National access point ».
- 402
403
- Déployer les technologies de mobilité intelligente pour fluidifier et sécuriser le trafic, notamment grâce au centre PEREX 4.0. ;
- 404
- Décaler le ramassage des poubelles en dehors des heures de pointe.
- 405
406
- Sanctionner les doubles files sur le passage des transports en commun ainsi que les stationnements sur les pistes cyclables.
- 407
408
- Développer des parkings urbains connectés et intelligents pouvant être réservés à l'aide d'une application.
- 409
410
- Développer des parkings de rabattement aux abords des grandes villes; reliés au centre-ville par des navettes de bus et des possibilités de cyclopartage ;
- 411
412
413
414
415
416
417
418
419
420
421
422
- 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. Développer de tels projets en associant étroitement les riverains afin de mieux répondre à leurs contraintes et attentes.
- 423
- En matière d'autopartage :

- 424 ○ Favoriser l'implantation de stations de voitures partagées dans toutes les communes au travers des charges
- 425 d'urbanisme.
- 426 ○ Ramener de 21 % à 6 % la TVA sur les services d'autopartage.
- 427 ➤ En matière de taxi :
- 428 ○ En Région wallonne, réformer le système de licence pour permettre à un taxi d'opérer sur tout le territoire
- 429 avec une seule licence plutôt que d'imposer une licence par commune ;
- 430 ○ Préparer la législation (respect de la vie privée, sécurité routière, contrôles) à l'arrivée imminente des taxis
- 431 autonomes ;
- 432 ○ Étendre l'usage des taxis partagés, tels Collecto à Bruxelles et TaxiTEC en Wallonie.
- 433 ○ En zones rurales, développer un service de taxis collectifs (navettes en voiture ou camionnette, à la
- 434 demande, à un prix abordable).
- 435 ➤ Intensifier la coopération entre l'autorité fédérale et les Régions en matière de mobilité et adopter un pacte
- 436 interfédéral de mobilité. Ce pacte doit être coordonné par une agence interfédérale du transport qui sera le
- 437 point de rencontre entre tous les régulateurs, opérateurs et acteurs. L'agence sera en réalité une plateforme
- 438 pilotée par la CIMM (conférence interministérielle de la mobilité) et son personnel sera essentiellement
- 439 composé d'agents détachés des administrations fédérales et fédérées concernées.

440 **5.RENDRE LA MOBILITÉ PLUS INCLUSIVE POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE OU SITUATION DE**

441 **PRÉCARITÉ**

442 La multimodalité doit s'accompagner de mesures visant à favoriser la coexistence harmonieuse des différentes

443 solutions de mobilité et la sécurité de tous les usagers. C'est pourquoi nous devons adapter l'ensemble des facilités

444 aux personnes à mobilité réduite et renforcer le soutien aux citoyens en situation de précarité.

445 Nous voulons :

- 446 ➤ En matière d'accessibilité aux PMR :
- 447 ○ Rendre le transport collectif vraiment accessible aux parents avec poussettes, aux seniors et aux PMR
- 448 (rampes, ascenseurs, quais surélevés, matériel roulant adapté), notamment dans toutes les gares SNCB
- 449 et sur tous les arrêts TEC.
- 450 ○ Augmenter les normes d'accessibilité PMR des transports en commun, le handicap ne doit en effet pas
- 451 atteindre le droit fondamental à la liberté de circulation ; , entamer un travail de réflexion sur les
- 452 handicaps invisibles, etc.
- 453 ○ Soutenir et assurer la promotion des initiatives (pluri-) communales de taxi social et les initiatives
- 454 associatives et privées de transport accompagné⁴.
- 455 ○ Généraliser l'accès plain-pied à tous les bâtiments publics et étendre progressivement cette accessibilité
- 456 aux bâtiments privés, lors d'une rénovation profonde ou pour les nouvelles constructions.
- 457 ○ Déployer une politique d'accessibilité universelle à travers les vingt-sept pays de l'Union européenne.
- 458 ○ Conditionner l'octroi des Fonds structurels européens pour des infrastructures à la mise en place
- 459 d'aménagements d'accessibilités.
- 460 ○ Mettre sur pied au plus vite une carte européenne du handicap qui devra être reconnue dans l'ensemble
- 461 des États membres et s'appuiera sur l'expérience du projet pilote de carte européenne du handicap en
- 462 cours dans huit États membres et sur la carte européenne de stationnement pour les personnes
- 463 handicapées.
- 464 ○ Mettre à jour le règlement sur les droits des passagers afin que les personnes handicapées puissent se
- 465 déplacer aussi librement que n'importe quelle autre personne dans l'UE.
- 466 ○ Adopter des mesures législatives pour les voyages aériens afin d'éviter des situations telles que le refus
- 467 d'embarquement, l'obligation de voyager avec un assistant sans que le transporteur aérien paie le billet

⁴ Aussi dans Handicap

- 468 supplémentaire, le manque d'assistance de qualité dans les aéroports et l'indemnisation insuffisante en
469 cas de perte ou de détérioration des équipements d'assistance et de mobilité.
- 470 ○ Intensifier les efforts pour harmoniser et étendre les exigences d'accessibilité dans les infrastructures de
471 transport, y compris les gares et le matériel roulant, afin que tous les transports deviennent plus
472 accessibles aux passagers handicapés et à un plus grand nombre de passagers.
- 473 ○ Imposer systématiquement l'accessibilité des trottoirs et places publiques aux personnes à mobilité
474 réduite (PMR), quel que soit leur handicap.
- 475 ➤ En matière d'inclusivité pour les personnes issues de groupes sociaux vulnérables :
- 476 ○ Intégrer les politiques de mobilité inclusive dans une vision intermodale afin d'éviter une cassure dans la
477 chaîne du transport susceptible d'annuler les bénéfices des autres mesures sociales pour d'autres
478 chainons. Pour ce faire, développer une stratégie en associant plusieurs ministres compétents (mobilité,
479 emploi, formation, action sociale...) ainsi que les acteurs de l'insertion socioprofessionnelle.
- 480 ○ Renforcer le financement des centrales de mobilité locales ainsi que leurs missions d'éducation
481 permanente et d'accompagnement personnalisé de publics précarisés.
- 482 ○ Soutenir la création de solutions de mobilité inclusives : taxis sociaux, transport de personnes en situation
483 de handicap, bus à la demande, transport scolaire et parascolaire...
- 484 ○ Veiller à proposer des tarifs de transport public adaptés aux revenus des ménages précarisés.
- 485 ○ Informer de façon simple et complète tous les citoyens des solutions de mobilité disponibles (offre,
486 horaires, tarifs...) ainsi que des éventuels tarifs adaptés ou aides existantes, en diversifiant les canaux de
487 communication, en utilisant des formats, langues et niveaux de langue adaptés aux personnes peu
488 qualifiées, allophones, malvoyantes, en situation d'illettrisme et d'illectronisme.
- 489 ○ Dans les nœuds de mobilité (gares ferroviaires ou de bus, mobipôles...), assurer la présence de personnes
490 humaines chargées de répondre aux demandes des usagers et de les informer.
- 491 ○ Former les conseillers en mobilité ainsi que les travailleurs sociaux à la « mobilité-insertion » et inciter les
492 CPAS, centrales de mobilité locales, CRI, régies de quartier, CISP et autres organismes à inscrire certains
493 de leurs agents à cette formation.
- 494 ○ Permettre aux usagers des transports publics d'obtenir un titre de transport facilement, même s'ils ne
495 disposent pas de carte de banque ou ont des difficultés à utiliser un smartphone ou un distributeur
496 automatique.
- 497 ○ Permettre l'accès aux mobilités actives (vélos ou trottinettes en libre-service) ou partagées (voitures
498 partagées, covoiturage...) via des investissements publics dans les zones socioéconomiquement
499 défavorisées et en accordant des incitants aux publics précarisés.
- 500 ○ Assurer une égalité des chances dans l'obtention du permis de conduire en pérennisant le dispositif «
501 Passeport drive » et en soutenant la création d'auto-écoles sociales (qui intègrent la problématique de
502 l'analphabétisme et d'autres barrières sociales).
- 503 ○ Maintenir la filière libre et prévoir des séances gratuites de formation théorique et une séance gratuite
504 de formation pratique pour les publics en insertion socioprofessionnelle.

505 **6. ENGAGER PLEINEMENT LE SECTEUR AUTOMOBILE DANS LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE**

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

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

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

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

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

529 Nous voulons :

530 ➤ Réformer la fiscalité automobile afin d'encourager l'achat de véhicules légers, électriques ou bas carbone, plus
531 sûres et plus légères, raisonnablement puissantes :

532 ○ Accorder une exonération de TVA aux particuliers pour l'achat d'une voiture zéro émission (électrique ou
533 hydrogène) dont le coût ne dépasse pas 50.000 euros et dont la masse est inférieure à la moyenne des
534 véhicules électriques ; 5

535 ○ Lorsque la Belgique sera équipée d'un nombre suffisant de bornes de recharge, instaurer une prime à
536 l'achat d'une voiture décarbonée, ciblant les ménages à faibles revenus et ne disposant pas de solution
537 de transport en commun. Pour obtenir cette prime, le prix du véhicule ne devra pas dépasser un certain
538 montant et être produit dans l'Union européenne ;

539 ○ Mettre en place le modèle suisse de vignette électronique permettant de prélever des recettes fiscales
540 sur les automobilistes étrangers circulant sur nos autoroutes et, en contrepartie, réformer la taxe de
541 circulation de façon à plus ou moins compenser le coût de la vignette pour les automobilistes roulant
542 avec des véhicules moins polluants,

543 ○ Réformer la taxe de circulation pour y inclure les émissions de CO2, la puissance, et la masse, tout en
544 opérant un déplacement de la fiscalité de la taxe de circulation vers la taxe de mise en circulation.
545 Octroyer une réduction de ces taxes pour les familles nombreuses, en ce compris les familles
546 recomposées ;

547 ○ N'imposer aucune taxe kilométrique aux véhicules particuliers tant que les accises s'appliquent sur les
548 carburants, et ce d'autant plus qu'à partir de 2027, une taxe carbone instaurée par l'Union européenne
549 va s'appliquer sur le diesel et l'essence. Entamer une concertation entre le Fédéral et les Régions visant à
550 réformer le système des accises compte tenu de la décarbonation nécessaire et croissante du parc
551 automobile (électrification, recours aux biofuels et HVO - Hydrotreated Vegetable Oil, carburants de
552 synthèse encore appelés e-fuels, hydrogène...);

553 ○ S'opposer à la mise en place à court terme d'une taxe kilométrique bruxelloise (SMARTMOVE) et d'abord
554 développer les alternatives en misant notamment sur les quick-wins: réseau de covoiturage RECO;
555 RERVélo; offre STIB/TEC/DELIJN/SNCB; télé-TRAIN-vail; MaaS... Évaluer tous les 5 ans de manière
556 objective et concertée entre Régions le nombre et la qualité des alternatives et leur impact sur le choix
557 des modes de transport, en prêtant une attention particulière à la durée des trajets et la fiabilité des
558 services et correspondances. Sur base de cette évaluation, et lorsque le RER et les parkings de
559 rabattement seront opérationnels, voir si des mesures contraignantes (de nature réglementaire ou fiscale)
560 sont nécessaires pour accentuer le report modal autour et dans Bruxelles.

561 ○ Créer un Fonds interrégional pour accélérer le développement des alternatives à la voiture individuelle
562 dans et autour de Bruxelles. Ce fonds serait alimenté par des dotations régionales et fédérales ainsi que
563 par une partie des recettes de la vignette automobile que nous souhaitons aussi mettre en place. Il aurait
564 pour but de financer le Bonus Go Brussels ainsi qu'un ensemble d'investissements (lignes de train, de

⁵ Aussi dans fiscalité

- 565 tram, de métro ou de bus ; réseau express de covoiturage ; réseau cyclable transrégional...) en Région
566 bruxelloise, mais aussi dans les communes flamandes et wallonnes avoisinantes.
- 567 ○ Créer le Bonus Go Brussels : récompenser par une prime (3 euros/trajet) les automobilistes (navetteurs
568 et Bruxellois) pour chaque trajet en heure de pointe pour lequel ils ne prennent plus leur voiture, mais
569 choisissent les transports en commun, le télétravail, le vélo, le co-voiturage ou tout autre mode de
570 transport doux.
- 571 ○ Supprimer l'avantage fiscal pour les voitures-salaires. Ceux qui en bénéficient actuellement pourront, s'ils
572 le souhaitent, rester dans le régime actuel jusqu'à la fin de leur contrat de travail, après quoi ils
573 bénéficieront alors des réductions d'IPP et du bonus bossueur leur permettant de compenser plus que la
574 perte de l'avantage fiscal de la voiture-salaire.
- 575 ○ Développer un cadre légal assurantiel et fiscal incitant à l'usage partagé de voitures de particulier à
576 particulier ou auprès de sociétés spécialisées.
- 577 ➤ En matière d'usage de véhicules thermiques :
- 578 ○ Assouplir les règles relatives à l'interdiction progressive des véhicules anciens polluants (Normes EURO),
579 en autorisant les personnes roulant moins de 5.000 km à conserver leur ancien véhicule. Une vérification
580 serait réalisée par le contrôle technique.
- 581 ○ À partir de 2035, dans le respect de la neutralité technologique, autoriser la vente de véhicules neufs
582 décarbonés (efuels, biofuels et biomasse, hydrogène...) et non uniquement de véhicules électriques, de
583 manière à favoriser le développement d'une diversité d'alternatives.
- 584 ➤ En matière industrielle :
- 585 ○ Revoir les normes de conception des véhicules de manière à allonger leur durée de vie et favoriser le
586 recyclage des composants.
- 587 ○ Réduire l'impact environnemental des batteries électriques en régulant l'importation, l'usage et le
588 recyclage des composants, minerais et terres rares utilisés.
- 589 ○ Soutenir le développement d'une nouvelle industrie automobile en Europe, en misant sur de nouveaux
590 types de batteries moins polluantes et d'autres technologies de motorisation décarbonées et en
591 pénalisant par la fiscalité, sur base de critères environnementaux, les véhicules produits hors de l'Union
592 européenne. Ceci permettra de protéger l'industrie européenne ;
- 593 ○ Renforcer la circularité des voitures et des matériaux dans l'industrie automobile, en structurant en amont
594 le tri, le recyclage, la réutilisation et la distribution des pièces détachées et composants, et en garantissant
595 aux constructeurs et réparateurs un approvisionnement de matières secondaires suffisant et prévisible.
596 En cas de pénurie, leur permettre d'utiliser des matériaux neufs.
- 597 ○ Autoriser réglementairement le « rétrofit » (conversion de véhicules thermiques en véhicules électriques)
598 au niveau industriel, ce qui implique la possibilité d'homologation en série et non une homologation
599 individuelle (certes simplifiée) comme actuellement. Ceci permettra la création d'un nouveau marché de
600 transformation de masse des véhicules thermiques en véhicules électriques ;
- 601 ○ Mettre en place le cadre juridique et les infrastructures nécessaires au déploiement de la voiture
602 autonome, qui deviendra partagée.
- 603 ○ Développer des motorisations alternatives pour les véhicules de transport de marchandises (électricité,
604 biofuel, biogaz, hydrogène...) en adaptant la réglementation et la fiscalité, de manière à encourager les
605 entreprises à verdir leur flotte.
- 606 ➤ En matière de recharge des véhicules électriques :
- 607 ○ Déployer un réseau de bornes de recharge permettant d'atteindre le seuil d'un point de recharge
608 équivalent pour dix véhicules électriques et le seuil d'un superchargeur pour 100 véhicules électriques,
609 comme le demande le secteur ;
- 610 ○ En Région wallonne, qui connaît un retard très important en matière de déploiement de bornes de
611 recharge :
- 612 ▪ Lancer urgemment les concessions relatives au déploiement de bornes à déployer dans l'espace
613 public et sur les aires d'autoroutes ;

- 614 ▪ Atteindre le seuil minimum de 60.000 points de charge équivalents pour 2030 étant donné les
615 prévisions en matière d'accroissement des ventes de véhicules électriques ;
- 616 ○ Renforcer l'accessibilité des bornes existantes au niveau des modes de paiement et de la transparence
617 des prix.
- 618 ○ Intégrer dans la tarification une forme de pénalisation des voitures ventouses qui restent plus longtemps
619 que nécessaire sur les emplacements de recharge.
- 620 ○ Instaurer un « droit à la prise » pour chaque citoyen qui devient propriétaire d'une voiture électrique. Ce
621 mécanisme consiste à permettre à toute personne propriétaire d'un véhicule électrique qui ne dispose
622 pas d'un point de recharge personnel ou à distance raisonnable de demander l'installation d'une borne
623 de recharge publique sur le domaine public.
- 624 ○ Adapter le réseau électrique et inciter à la recharge en dehors des pics de consommation et l'utilisation
625 de la voiture électrique comme batterie domestique, voire pour réinjection de l'électricité stockée sur le
626 réseau au moment le plus critique de la journée, via une tarification qui intègre les oscillations de la
627 production d'électricité renouvelable ainsi que les variations de la demande.
- 628 ➤ Établir un plan à long terme de reconversion des stations-service ;
- 629 ➤ Imposer aux autorités que tout marché public d'achat de véhicules inclue une clause imposant l'achat de
630 véhicules décarbonés.

631 **7.ASSURER L'ENTRETIEN DE NOS INFRASTRUCTURES**

632 Le réseau routier belge est l'un des plus denses du monde, son développement, lié au tout à la voiture des années
633 60-70, mais aussi à la place centrale dans la Belgique dans la dorsale économique européenne qui s'étend de
634 Londres à Milan, à participer au développement économique de notre pays. Le réseau routier régional wallon
635 s'étend sur 8300 km et le réseau routier régional bruxellois sur... À ceci, il faut ajouter les réseaux routiers
636 communaux qui s'étendent en Wallonie sur près de 80.000 km.

637 Ce réseau a souffert d'un important manque d'investissements, singulièrement en Wallonie, à partir des années 80.
638 Il a fallu attendre les années 2010 pour voir une reprise des investissements au travers du Plan Routes auquel a
639 succédé le Plan Infrastructures et ensuite le Plan Mobilité et Infrastructures pour tous. Les efforts déployés jusque
640 2019, ont permis un rattrapage dans la qualité générale du réseau routier, cet effort a, malheureusement, été ralenti
641 au cours des cinq dernières années, particulièrement sur le réseau secondaire régional.

642 Nous voulons:

- 643 ➤ Redonner les moyens nécessaires à la rénovation des infrastructures routières et l'entretien du réseau routier
644 existant en veillant à renforcer la sécurité routière et les modes actifs de déplacements ;
- 645 ➤ Étudier, en collaboration avec les autorités locales, les solutions à apporter aux chaînons manquants ;
- 646 ➤ Mettre en œuvre un plan prioritaire des rénovations des 5.661 ouvrages d'art présents sur le réseau routier
647 régional wallon;
- 648 ➤ Apporter un conseil technique aux pouvoirs locaux pour surveiller l'état des ouvrages d'art présents sur le
649 réseau routier communal ;
- 650 ➤ Garantir également un financement suffisant pour l'entretien du réseau routier communal.

651 **8.DÉCARBONER LE TRANSPORT AÉRIEN ET DÉVELOPPER DES ALTERNATIVES À L'ÉCHELLE EUROPÉENNE**

652 La démocratisation des vols en avion nous a tous rapprochés. Grâce aux voyages, nous avons pu ouvrir notre esprit,
653 découvrir de nouvelles cultures et faire de nouvelles expériences. Les ponts entre les cultures que cela a permis sont
654 tels que nous connaissons presque tous quelqu'un qui a eu une relation à longue distance, ne fût-ce qu'un temps,
655 peut-être après un échange à l'étranger.

656 Cette démocratisation s'est toutefois faite en dehors d'une réalité économique – avec d'importants subsides publics
657 (pas de TVA, pas d'accises sur le kérosène, soutien des aéroports) – et surtout d'une réalité environnementale. Cela
658 a mené à certains excès avec l'habitude croissante de faire des city-trips de 48h avec des sauts de puce en avion
659 alors qu'on pourrait souvent trouver les mêmes plaisirs dans le tourisme de proximité qui soutient notre économie
660 locale ou dans des trajets en train.

661 Loin du chauffage qui est crucial pour nous, l'avion est bien le poste d'émission de CO2 que tous s'accordent à dire
662 qu'il peut être réduit sans trop grands sacrifices. C'est pourtant un secteur sur lequel le moins d'efforts ont été faits
663 et sur lequel nous engrangeons le moins de résultats. Les billets de TGV continuent à être souvent plus chers que
664 les avions. En moyenne, les voyages en train sont deux fois plus chers que les vols malgré le fait que l'impact
665 climatique global de l'avion puisse être 80 fois pire que celui du train. Or, vu le risque de transfert du trafic aérien
666 vers des aéroports de l'autre côté des frontières, les pays ne bougent pas et rien ne se fait.

667 Nous voulons :

668 ➤ Soumettre à l'échelle européenne le kérosène des avions aux accises et les billets d'avion à la TVA. À défaut
669 d'un accord international ou européen, la Belgique devrait lancer un "climate club" et s'accorder avec les Pays-
670 Bas, le Luxembourg, la France et l'Allemagne pour mettre ces mesures en place. C'est une zone
671 géographiquement suffisamment large pour éviter les fuites vers les aéroports des pays voisins. En tout état
672 de cause, augmenter en Belgique la TVA sur les billets d'avion à 21%⁶.

673 ➤ Interdire les sauts de puce en avion à l'échelle européenne.

674 ➤ Grâce à la taxe carbone, réduire la fiscalité sur les billets de train et la renforcer sur les trajets en avion. Une
675 fiscalité carbone sur les trajets en avion incitera aussi les compagnies aériennes à promouvoir les technologies
676 les plus propres et les plus efficaces (réduction de 15% à 20% de la consommation de carburants et de bruit
677 par l'intermédiaire d'appareils de nouvelle génération.

678 ➤ Étudier la possibilité d'interdire les miles de fidélité offerts par les compagnies aériennes et qui incitent les
679 voyageurs à effectuer encore plus de vols alors qu'il faudrait limiter nos trajets en avion.

680 ➤ D'ici 10 ans, amener nos aéroports à enregistrer un bilan carbone positif (hors mouvements aériens) par des
681 investissements dans le photovoltaïque, l'éolien, la rénovation des infrastructures et bâtiments, l'accessibilité
682 via des transports zéro carbone, la participation à des projets de compensation carbone comme le
683 reboisement...

684 ➤ Imposer une trajectoire carbone pour tous les aéroports européens, visant à réduire de 3% par an les émissions
685 de CO2 (en ce compris les émissions des mouvements aériens). Passer à 4% par an à partir de 2040.

686 ➤ Renforcer de grands projets de liaisons ferroviaires à grande vitesse et d'offre de trains de nuit entre les États
687 européens, sur base d'un financement public-privé.

688 ➤ Encourager les séjours lointains plus longs en autorisant et en encadrant juridiquement le « workation » (ou
689 « tracances »), c'est-à-dire le télétravail sur le lieu de vacances, en accord avec l'employeur.

690 ➤ Mettre en œuvre une vraie vision européenne du rail qui assure une meilleure concurrence tarifaire avec l'avion
691 dans les transports intraeuropéens

692 ➤ Pour le transport de marchandises de longue distance, garantir de manière opérationnelle le transfert modal
693 des marchandises de la route vers le rail et la voie navigable via le développement d'infrastructures portuaires
694 et ferroviaires servant de hubs aux transports par route des derniers kilomètres ;

695 ➤ Développer au plus vite et de manière intégrée les RTE-T (programme de développement des infrastructures
696 de transport de l'Union européenne) et corridors de chemin de fer qui vise à faciliter la connexion entre les
697 réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux ainsi que les ports et les aéroports des États membres

698 ➤ Faciliter la réservation de trajets en train à travers l'Europe ;

699 ➤ Créer à l'aéroport de Zaventem un arrêt de train TGV qui relie les aéroports de Schiphol à Amsterdam et de
700 Paris à Charles de Gaulle pour faciliter les alternatives aux vols très courts

701 **9.FAVORISER UN TRANSPORT DE MARCHANDISES « BAS CARBONE »**

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

⁶ Aussi en fiscalité

- 706 Cette évolution est liée aux changements dans nos modes de production et de consommation (mondialisation,
707 livraisons rapides, produits moins standardisés). Il en résulte plus de camions en circulation sur nos routes et cette
708 tendance risque de se poursuivre à politique inchangée. Cela porte à conséquence en termes de congestion sur les
709 routes, de sécurité routière, de pollution atmosphérique et de pollution sonore.
- 710 Nous voulons :
- 711 ➤ Développer les circuits courts (alimentation, artisanat...) et relocaliser l'industrie décarbonée en Belgique et en
712 Europe pour réduire les distances parcourues par les produits.
 - 713 ➤ Évaluer l'opportunité et la faisabilité d'installer des caténaires sur les autoroutes pour électrifier le transport de
714 poids lourds, en se basant sur l'expérience-pilote en Allemagne.
 - 715 ➤ Organiser un phasing out du diesel professionnel standard uniquement à l'échelon européen afin de protéger
716 les entreprises de transport en Belgique. Accélérer le verdissement du diesel à l'échelon national en
717 augmentant la part du biofuel de nouvelle génération dans la composition du carburant via de nouvelles
718 normes.
 - 719 ➤ Pour faire face à la pénurie de chauffeurs :
 - 720 ○ Flexibiliser l'accès au permis adéquat ainsi que les conditions d'accès à la profession de chauffeur ;
 - 721 ○ Organiser davantage de formations régionales ;
 - 722 ○ Assouplir les restrictions à l'égard des chauffeurs de plus de 60 ans en revoyant à la hausse la limitation
723 de kilomètres que ceux-ci peuvent parcourir par an et en organisant une visite médicale tous les cinq
724 ans.
 - 725 ➤ Développer des motorisations alternatives pour les véhicules de transport de marchandises (électricité, biofuel,
726 biogaz, hydrogène...) en adaptant la réglementation et la fiscalité, de manière à encourager les entreprises à
727 verdier leur flotte.
 - 728 ➤ Promouvoir le transport ferroviaire et fluvial et déployer des pôles de transbordement d'un moyen de transport
729 à l'autre.
 - 730 ➤ Encourager les transporteurs à mieux remplir les containers de marchandises grâce à une fiscalité carbone et
731 à l'adaptation du prélèvement kilométrique.
 - 732 ➤ Définir une stratégie interfédérale, une cartographie et un plan d'investissement et d'action sur 15 ans qui
733 intègre tous les modes de transport, la fiscalité et les aides aux entreprises au départ du développement des
734 zones d'activité économique en (en ce compris les activités industrielles, tertiaires et commerciales), en veillant
735 à la cohérence avec les outils de planifications existants (plan Air-Climat-Energie, schéma de développement
736 territorial, plan FAST, SRM), en consolidant les partenariats avec le Gouvernement fédéral, les autres Régions
737 et les Intercommunales de développement économique et intégrant les corridors européens.
 - 738 ➤ Mieux articuler le développement des zones d'activité économique avec celui des réseaux de transport de
739 marchandises de manière à renforcer le recours de nos entreprises au transport ferroviaire et à la voie navigable
740 : orienter les activités potentiellement utilisatrices du rail ou du réseau navigable vers les zonings connectés à
741 ces réseaux ; sur ces derniers, réserver les terrains stratégiques aux entreprises susceptibles d'utiliser le rail ou
742 l'eau, développer de grands zonings régionaux intermodaux là où plusieurs modes de transport sont
743 accessibles ; privilégier les activités non adaptées au transport fluvial ou ferroviaire sur les petits zonings non
744 desservis
 - 745 ➤ Développer le réseau de voies navigables en l'adaptant aux besoins des entreprises et aux normes
746 internationales : mise au gabarit de la Lys mitoyenne (Vb) et du Haut-Escaut wallon (Va), réouverture du canal
747 Condé-Pommeroeul au gabarit Va et maintien d'une profondeur suffisante de la Meuse à partir de Namur.
 - 748 ➤ Soutenir et moderniser les ports autonomes de Liège, Namur, Charleroi et le PACO (La Louvière - Tournai) et
749 créer autant que possible des interfaces avec le rail.
 - 750 ➤ Développer des petites zones de chargement/déchargement le long du réseau de voies navigables, à proximité
751 de pôles d'activité économique.
 - 752 ➤ Réinvestir dans le réseau ferroviaire afin de mieux l'adapter aux besoins des entreprises et des filières actuelles
753 et futures, de moderniser certaines lignes, de combler des chaînons manquants ou encore d'accroître leur

- 754 capacité (Dorsale wallonne et axe Bruxelles, Namur et Luxembourg ; liaisons transfrontalières Mons-
755 Valenciennes, Dinant-Charleville-Mézières et Libramont-Bastogne-Wiltz).
- 756 ➤ Développer des plateformes ferroviaires, notamment CAREX, Montzen, Mouscron, Athus, Ronet (Namur) et
757 Kinkempois.
- 758 ➤ Renforcer les pôles intermodaux pour le fret et la logistique (intégration avec les voies navigables, rail-route
759 avec le CAREX à Liège, les ports autonomes, logi-pôles dans les parkings souterrains au cœur des villes pour
760 limiter l'impact du last-mile, etc.).
- 761 ➤ Utiliser les recettes liées à la taxe CO2 ainsi que les actuelles subventions pour les énergies fossiles pour
762 soutenir les alternatives au transport routier de marchandises, notamment le transport fluvial et ferroviaire,
763 ainsi que la décarbonation des poids lourds.
- 764 ➤ S'appuyer sur les nouvelles technologies numériques (cloud, intelligence artificielle, objets connectés) afin
765 d'améliorer la prévisibilité et la fiabilité des livraisons, mieux intégrer les différents modes de transport et
766 alléger les démarches des entreprises.
- 767 ➤ Poursuivre et amplifier le soutien au pôle de compétitivité « Logistics in Wallonia », aux centres de recherche
768 et aux clusters concernés afin de créer de nouvelles solutions de logistique et de transport en phase avec les
769 défis du climat, de la qualité de l'air, de la compétitivité et de la congestion routière (carburants alternatifs,
770 hydrogène).
- 771 ➤ Encourager la collaboration horizontale intelligente entre chargeurs, clients et fournisseurs afin de mutualiser
772 les capacités et ressources de transport et coordonner les commandes de manière à mieux remplir les camions
773 et camionnettes et réduire leur nombre sur la route.
- 774 ➤ Faciliter les tests et la mise sur le marché des innovations adéquates : éco-combis dans une logique EMS et
775 autres véhicules plus longs et plus lourds ; peloton semi-automatisé de camions (platooning) ; livraisons
776 silencieuses nocturnes
- 777 ➤ Développer un plan visant à maîtriser le phénomène de la camionnetisation induit par l'explosion de l'e-
778 commerce (rendre moins cher que la livraison à domicile le dépôt de colis dans les dépôts de proximité,
779 développer la filière du vélo-cargo pour la livraison de petite et moyenne distance).
- 780 ➤ Travailler avec les entreprises de l'e-commerce et de la logistique pour rendre le dépôt de colis dans les dépôts
781 de proximité moins chers que la livraison à domicile pour limiter le trafic de camionnettes et l'impact sur la
782 mobilité et l'environnement.

783 **10. PROTÉGER LES USAGERS DE LA ROUTE GRÂCE À UNE POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE VOLONTARISTE**

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

788 Nous voulons :

- 789 ➤ Imposer le port du casque obligatoire et le gilet fluo aux cyclistes et conducteurs de trottinettes électriques.
- 790 ➤ Interdire l'achat et le transport du gaz hilarant.
- 791 ➤ Mettre en œuvre le recours aux caméras pour sanctionner le GSM au volant.
- 792 ➤ Instaurer un « Budget sécurité routière » qui récompense les automobilistes prudents et responsables. Chaque
793 automobiliste démarrerait avec zéro point sur son budget, puis, tous les 6 mois, se verrait crédité d'un point
794 dès lors qu'aucune infraction n'a été constatée. En cas d'infraction du 1er degré, aucun point ne serait retiré
795 du budget, mais il faudrait à nouveau attendre 6 mois sans infractions pour être crédité. En cas d'infraction du
796 2e ou 3edegré, l'usager se verrait retirer un ou plusieurs points en fonction de la gravité du comportement. En
797 cas de contrôle routier par la police sans constat d'infraction, un point pourrait également être offert à
798 l'automobiliste. Les points gagnés permettraient aux automobilistes d'accéder gratuitement à certains types
799 de services, allant d'équipements pour la voiture à des formations en écoconduite ou conduite défensive ou
800 encore la gratuité du contrôle technique ou un voucher sur le taxi (si on consomme de l'alcool lors d'une soirée
801 par exemple).

- 802 ➤ Augmenter le nombre de contrôles drogue.
- 803 ➤ Introduire le permis numérique en veillant à ne pas reporter son coût sur les usagers.
- 804 ➤ Installer des radars préventifs mobiles dans plus d'endroits et plus fréquemment et des radars fixes répressifs
805 dans les endroits les plus accidentogènes.
- 806 ➤ Aider les communes à mettre en place un plan local de sécurité routière (seule ou avec d'autres communes),
807 couvrant les diverses dimensions de cet enjeu :
- 808 ○ la sensibilisation auprès de tous les usagers (à l'école, dans les entreprises, lors des festivités...);
- 809 ○ la prévention opérationnelle (par exemple en proposant l'eau gratuite et en encourageant les citoyens à
810 limiter leur consommation d'alcool lors de certaines festivités) ;
- 811 ○ l'accompagnement de certains publics cibles (par exemple en matière de dépendance à l'alcool ou à
812 d'autres substances) ;
- 813 ○ la sécurisation des espaces publics et de la voirie. Dans le cadre de ce plan, établir un programme
814 d'investissement en priorisant les chantiers sur base de la dangerosité des zones et des publics concernés
815 ;
- 816 ○ le contrôle (alcoolémie, vitesse, drogues, incivilités routières, mesure du bruit...);
- 817 ○ les sanctions (en veillant à renforcer les sanctions pédagogiques comme venir soutenir le service «
818 urgence » durant un weekend).

PROJET NON VALIDE