

THÉMATIQUES

ENFANCE

ENSEIGNEMENT OBLIGATOIRE

CULTURE

LOGEMENT

SANTÉ

EUROPE

MOBILITÉ

ÉNERGIE

JEUNESSE

FORMATION CONTINUÉE

EMPLOI

La mobilité est au centre de nombreux problèmes rencontrés par les citoyens : se rendre sur son lieu de travail, ou même trouver un emploi accessible, se loger, avoir des loisirs, se rendre à l'hôpital ou dans d'autres lieux publics comme la poste, la banque, les administrations, faire des achats, avoir une vie sociale, prendre part à des activités culturelles...

Cette compétence relève de différents niveaux de pouvoir : la commune, la Région et l'Etat fédéral. Les communes sont responsables de la gestion des voiries communales, du stationnement et de la sécurité sur leur territoire. L'Etat fédéral est compétent en matière de code de la route, de sécurité routière et de rail (la SNCB). Quant aux Régions, elles sont compétentes pour les voies régionales, la gestion des transports en commun (TEC et STIB) et soutiennent financièrement et administrativement les communes dans le cadre de projets définis.

Au cours de cette campagne, nous mettons l'accent sur les compétences régionales. Mais une politique de la mobilité digne de ce nom ne peut se concevoir que dans la cohérence entre les différents niveaux institutionnels. Comme autorité de tutelle des communes, les Régions ont des leviers importants pour inciter les communes à développer des projets ; elles ont aussi la responsabilité de créer les outils d'une politique de mobilité globale et cohérente, au-delà des compétences locales.

Les enjeux de mobilité sont imbriqués dans diverses autres politiques: l'aménagement du territoire qui doit prendre en compte de façon structurelle et bien en amont de la gestion de l'offre de transport les exigences d'une mobilité démocratique et durable, la sécurité qui doit être garantie particulièrement aux usagers les plus faibles de l'espace public et l'environnement, première « victime » de l'usage excessif de l'automobile et du transport par route.

QUELQUES CONSTATS

Beaucoup de personnes ont des difficultés à se déplacer, paradoxalement: les personnes handicapées, mais aussi chacune et chacun d'entre nous selon diverses situations qu'elle ou il peut rencontrer.

En fait, tout le monde peut se retrouver dans la catégorie « à mobilité réduite » : parents avec poussette, aînés, personnes avec un pied dans le plâtre ou chargé de bagages... Les transports en commun, en particulier les bus et un certain nombre de trams, avec leurs hautes marches, offrent une accessibilité difficile à beaucoup d'usagers.

EN REGION WALLONNE, particulièrement, l'offre des transports en commun est insuffisamment développée au niveau des liaisons ville - villages, inter villages ou même inter villes. Ces dernières années, on a même vu supprimer des lignes (considérées comme « non rentables »), laissant, dans certains villages, les citoyens sans autre moyen de déplacement que la voiture.

L'offre des transports en commun est souvent déficiente pour desservir les zonings industriels. Le cloisonnement des zones de transport en commun entrave une mobilité souple et le système de tarification par zone est injuste pour les usagers.

De façon générale, les pistes cyclables sont en nombre insuffisant, elles ne sont pas assez sûres et n'offrent pas assez de continuité.

LA REGION BRUXELLOISE se trouve face à une double difficulté en matière de mobilité : d'une part, son mode de financement ne suffit pas à garantir une offre de transport en commun suffisante à ses habitants et aux nombreux navetteurs ; d'autre part l'autonomie communale complique une cohérence des politiques de mobilité sur un territoire aussi exigu. Pour preuve, parmi trop d'autres, la difficulté d'étendre à toutes les communes de la région le système de location automatisé de vélos qui fleurit pourtant avec succès dans la plupart des capitales européennes.

Néanmoins, une étape importante a été franchie au cours de cette législature avec l'adoption d'une ordonnance qui réglemente le stationnement sur l'ensemble des 19 communes. Sa mise en application sera un véritable test politique.

Enfin, le MOC attend beaucoup de la poursuite de la modernisation des lignes de trams et de bus et de la construction de nouvelles lignes de tram et de métro (Schaerbeek et Uccle, notamment) ainsi que de toute initiative qui encourage le recours aux transports en commun et aux autres alternatives à la voiture individuelle. Le Mouvement insiste sur l'importance du développement rapide du RER, de compétence fédérale mais que les régions doivent soutenir.

NOS PISTES DE REVENDICATIONS POUR LA PROCHAINE LÉGISLATURE

Une mobilité pour tous, respectueuse de l'environnement et à des tarifs accessibles.

Les déplacements des travailleurs

L'accès aux zones de travail, en particulier l'accès aux zonings doit être assuré via des lignes régulières de transports collectifs.

La liaison des zonings nécessite la création d'espaces de concertation entre les différents acteurs (exemple d'une expérience pilote de navette à Nivelles, réalisée grâce à la collaboration des acteurs locaux, régionaux, patronaux et syndicaux).

Les décisions en matière de localisation des entreprises devraient aussi, dans le même souci, être conditionnées à un plan de mobilité rationnel et respectueux de l'environnement.

Les travailleurs sans emploi doivent avoir accès à la mobilité de base. Les Régions doivent donc soutenir davantage des projets ciblés et adaptés au contexte local, en se basant sur des initiatives qui ont fait leurs preuves (comme le projet «Damier» dans la province du Luxembourg), comprenant une aide à l'obtention du permis de conduire

Enfin, si elles n'ont pas la compétence pour taxer correctement les voitures de société, les Régions doivent dissuader les entreprises d'offrir ce type d'avantage extra-salarial, et en tout cas les encourager à favoriser d'autres moyens de déplacement « domicile-lieu de travail ». Elles peuvent également montrer l'exemple en limitant les parcs automobiles de leurs administrations et en favorisant l'usage des transports collectifs. A cette fin, les Régions doivent encourager le système du tiers-payant appliqué à l'abonnement domicile-travail des transports en commun.

Les déplacements des aînés et des personnes à mobilité réduite

Les transports en commun doivent être accessibles à tous, tant au niveau du matériel roulant que des infrastructures (marche abaissée, quai d'embarquement adapté, etc.). L'équilibre entre usagers faibles (piétons, cyclistes, parents avec landau, personnes à mobilité

réduite, etc.) et voitures reste tenu en centres urbains où trop souvent les espaces réservés aux premiers sont envahis par les seconds. Des dispositions de préservation, comme des sites propres aux deux roues, devraient être prises dans les politiques d'aménagement du territoire.

Plus particulièrement, nous considérons que la mobilité réduite est une dépendance qui doit comme les autres dépendances, être prise en charge par la solidarité entre les citoyens c'est-à-dire les pouvoirs publics et qui ne peut dès lors faire l'objet d'un profit. Dans cette optique, nous demandons pour les services de déplacement de porte à porte pour personnes à mobilité réduite :

- la limitation de l'accès à ce secteur à deux types d'opérateurs : des opérateurs publics et des opérateurs de structure associative sans but lucratif ;
- une fixation de normes tant techniques qu'humaines (formation et qualifications du personnel) ;
- des normes de financement identiques pour l'opérateur public et l'opérateur associatif.

Les services de déplacement de porte à porte, (organisés ou subsidiés par les pouvoirs publics) adaptés aux personnes à mobilité réduite doivent bénéficier des améliorations suivantes :

- couverture de l'ensemble du territoire et renforcement de l'offre en fonction des demandes ;
- élargissement des plages horaires ;
- simplification de la procédure de réservation en s'adressant directement aux prestataires du service ;
- révision des critères d'accès ;
- meilleure information du voyageur sur l'itinéraire surtout lorsque le déplacement regroupe plusieurs voyageurs.

Pour tous

Il convient de décourager le recours systématique à la voiture individuelle et au transport par route en multipliant et en simplifiant le recours aux alternatives collectives et durables.

Il est temps, par exemple, de mettre fin au cloisonnement des zones du TEC en proposant une tarification au kilomètre. En Wallonie, on ne peut pas utiliser à Namur une carte achetée au TEC de Charleroi ! Alors qu'en Flandre, la carte qu'on achète à De Lijn peut être utilisée indistinctement à la mer, à Anvers, à Gand, à Hasselt, et même Bruxelles. De Lijn n'applique que deux tarifs : l'un pour les courtes distances (1 ou 2 zones), l'autre pour les longues distances (plus de 2 zones). Opérer le décloisonnement en Wallonie, c'est une opération a priori sans coûts budgétaires : cela demande surtout une évolution des esprits.

D'autre part, l'offre et les horaires des TEC doivent être étendus avec une attention particulière portée aux zones rurales, les plus mal desservies particulièrement vers les hôpitaux, les maisons de repos et de soins et les prisons et autres lieux collectifs. Tout en menant une politique d'aménagement du territoire qui cherche à éviter la dispersion de l'habitat : la collectivité ne doit pas systématiquement assumer les conséquences de choix individuels qui peuvent poser des problèmes aigus de mobilité à ceux qui les font.

À Bruxelles, les initiatives doivent être renforcées pour décourager l'usage de la voiture individuelle, particulièrement des navetteurs qui se rendent sur leur lieu de travail. Une initiative comme le plan régional de stationnement est une piste. D'autres, comme la taxation adaptée des véhicules entrant en ville, ne doivent pas être exclues. Le MOC est cependant conscient que de telles mesures doivent être compensées par le développement de l'offre de transport en commun (maillage, fréquence et élargissement des plages horaires de la STIB et finalisation du RER). En outre, l'accès des poids-lourds dans la capitale, comme dans les grandes villes wallonnes, doit être strictement limité et réglementé.

Les voitures partagées

Le système de car-sharing, qui s'est nettement développé à Bruxelles notamment, doit être généralisé et, surtout, son coût doit être sensiblement diminué de façon à ce que la voiture partagée constitue une alternative démocratique à l'automobile individuelle. L'usage des voitures partagées réduit en effet l'encombrement des villes et des villages, diminue la part de budget-ménage consacrée à la voiture, encourage le recours au transport en commun et réduit l'empreinte écologique des usagers.

Les taxis

Des taxis plus accessibles financièrement et plus nombreux devraient compléter l'offre de transports en commun, en particulier à Bruxelles et dans les grandes villes.

Davantage de taxis devraient être collectifs ou semi collectifs, c'est-à-dire comporter plus de quatre places passagers et pouvoir embarquer des clients « au vol », pour un usage plus rationnel. Le MOC ne peut qu'encourager le développement du système « Collecto », mis en place à l'été 2007 à Bruxelles.

Les autorisations d'exploiter devraient relever des Régions ou du Fédéral, et non plus des communes.

Pour des raisons de sécurité, comme il s'agit de véhicules se déplaçant beaucoup et embarquant et débarquant des passagers en milieu habité, les taxis devraient être de couleur vive et bien identifiables.

Le vélo

L'usage du vélo doit être encouragé, en lui assurant une place plus importante et plus sûre dans l'occupation de l'espace public. Divers outils publics doivent être utilisés dans ce dessein :

- il s'agit prioritairement de développer, tant en Région wallonne qu'à Bruxelles, le maillage de pistes cyclables et leur sécurisation (de simples marquages au sol ne constituent souvent pas des gages suffisants de sécurité) ;
- la mise à disposition de vélos publics en différents endroits dans les villes doit être intensifiée partout et généralisée à l'ensemble de la Région bruxelloise. Le MOC encourage chacune des 19 communes à s'inscrire dans le plan adopté en novembre 2007 par le gouvernement régional ;
- par ailleurs, le réseau Ravel doit être étendu et correctement entretenu. De plus, il ne doit pas être limité aux fins de loisirs ;
- les régions doivent aussi inciter, par des moyens et des emplois suffisants, diverses initiatives comme le ramassage scolaire à vélo qui non seulement limitent l'usage de la voiture mais aident à faire progresser les mentalités ;
- les régions peuvent aussi inciter, voire imposer dans les conditions d'octroi de permis pour de nouveaux logements, la création d'espaces de rangements de vélos, particulièrement dans les villes où l'entreposage constitue souvent un obstacle à l'usage de la bicyclette.

Le transport par voie d'eau

Il est indispensable, afin de se préparer à l'après-pétrole, de mener des politiques ambitieuses de réduction des émissions de CO² et, pour améliorer la mobilité sur les routes, de réaliser des investissements structurant le transport par voies d'eau.

La mobilité doit être conçue globalement et en tenant compte des particularités du milieu de vie :

- l'intermodalité doit être favorisée, entre les transports en commun (train, bus) et les transports plus individuels (voitures partagées, vélos...);

- les acteurs publics doivent davantage se coordonner pour construire une offre concertée. Par exemple, dans certains endroits clés comme les gares, les différents modes de transport devraient offrir un point de départ commun ;
- la politique des transports devrait être conçue sur base des bassins de vie et des besoins des différents publics ;
- les Régions disposent de leviers importants pour soutenir des projets locaux.

Des projets intéressants voient le jour au niveau communal ou intercommunal, par exemple, le taxi social à Fosses-la-Ville, ou la centrale de la mobilité à Philippeville. Un projet d'envergure ne peut se limiter à une seule commune. La collaboration entre les acteurs et la création de partenariats sont essentiels. Les Régions devraient dès lors soutenir davantage ce type de projet, s'impliquer dans les partenariats et même jouer un rôle fédérateur des différents partenaires.

