

Waals regeerakkoord

PROMOUVOIR LA MOBILITÉ DURABLE POUR TOUS

Se rendre au travail ou à l'école, aller chercher ses enfants ou tout simplement faire ses courses : la mobilité est un enjeu majeur de notre société, d'autant plus pour les milliers de navetteurs qui passent parfois de longues heures dans les transports.

Par ailleurs, la route reste le mode de transport largement dominant, avec 93 % du trafic de passagers et 71 % du fret. Le nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules a augmenté de 47 % de 1990 à 2007. Le secteur du transport entraîne de fortes pressions sur la qualité de vie, sur l'environnement, sur la santé (le transport routier est à la source de 20% des émissions de CO₂ et d'un tiers des émissions de microparticules – 75% dans les centres urbains) et sur le développement économique (coût des embouteillages).

L'action du Gouvernement wallon en la matière visera concrètement à :

- maîtriser la demande de mobilité grâce à une politique d'aménagement du territoire qui prend en compte la notion d'accessibilité, tout en assurant le développement économique et social de la Région ;
- prendre toutes les mesures nécessaires pour favoriser, pour les personnes, un transfert modal des véhicules motorisés vers les transports en commun et les modes doux, en garantissant à chaque citoyen une réelle liberté de mouvement, souple, adaptée et en toute sécurité. De la même manière, des mesures seront prises pour favoriser, à chaque fois que cela s'avère possible, le recours à la voie d'eau et au rail pour le transport des marchandises, en lieu et place de la route et de l'aérien ;
- en ce qui concerne le transport par route, développer une fiscalité verte, encourager les véhicules les plus respectueux de l'environnement et la gestion durable des infrastructures, tout en renforçant la politique de sécurité routière.

Cette vision de la mobilité demande une approche transversale et planifiée qui s'inscrit dans deux axes forts : la protection de l'environnement (diminution de la consommation des ressources énergétiques et des émissions de polluants) et l'attractivité des alternatives à la voiture, dont les transports publics (efficacité, confort, sécurité et coût abordable). Ces derniers doivent également être accessibles à tous, particulièrement aux personnes à mobilité réduite ou aux malvoyants. Ils constitueront un axe structurant majeur de la politique de mobilité durable. Dans ce cadre, le groupe TEC doit agir comme un manager important de la mobilité en élargissant la palette de services offerts à d'autres modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle et complémentaires au bus.

1. Planifier la mobilité

Le Gouvernement s'engage à planifier le développement de la mobilité en instaurant un plan régional de mobilité durable, en adéquation avec le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER). Ce plan se déclinera à l'échelon

local, en encourageant davantage les communes à réaliser des plans communaux ou intercommunaux de mobilité durable et en prévoyant au minimum un poste de conseiller en mobilité par bassin de vie.

Ces plans permettront d'identifier les enjeux de déplacement, de stationnement et d'accessibilité des divers lieux tant pour le transport de personnes que de marchandises. Ils doivent aussi comprendre des mécanismes d'évaluation des effets produits en regard des objectifs fixés, notamment en termes environnementaux et de fluidité. La coopération entre les communes d'un même bassin de vie et entre Région et communes sera renforcée.

Pour y parvenir, le Gouvernement s'engage notamment à :

- développer un dispositif global pour promouvoir la mobilité scolaire durable, notamment dans le cadre des plans (inter)communaux de mobilité ; les déplacements scolaires étant gérés par école ou par groupes d'écoles (écoles de proximité, encourager le vélo et la marche à pied,...) ;
- inciter les entreprises, les institutions et les associations à se doter d'un plan de déplacement qui vise la co-mobilité et le transfert modal (tant pour les employés que pour les visiteurs) et le rendre obligatoire, selon des modalités à déterminer avec les partenaires sociaux, pour les entreprises de plus de 100 personnes ;
- modifier le portail www.mobilite.wallonie.be pour en faire un véritable outil de mobilité utilisable par tous, pour tous les déplacements de la vie quotidienne ;
- renforcer les liens entre vélo/voiture/voitures partagées/taxis et transports publics (transports régionaux et train) par l'articulation des grands axes de transport (routiers et ferroviaires) avec des parkings pour voitures ou vélos de proximité, sécurisés. Ces noeuds intermodaux doivent devenir à terme des lieux offrant des services multiples aux voyageurs ;
- poursuivre la collaboration avec Bruxelles et la Flandre pour améliorer l'intégration de l'offre des TEC, de la STIB, de De Lijn et de la SNCB (dont le RER) en vue d'assurer une billettique intégrée via une carte multiréseaux. A terme, l'objectif doit être une carte multi-mobilité, utilisable sur tous les réseaux ;
- favoriser le report modal par la construction de parkings de dissuasion qui permettent aux automobilistes de laisser leur voiture en sécurité à l'entrée des villes et de prendre ensuite les transports en commun ;
- encourager le covoiturage par l'augmentation du nombre de parkings relais aux noeuds autoroutiers ;
- définir un véritable plan intégré « transport et logistique » pour la Wallonie afin de réorienter ce secteur vers des modes de transport durables, tout en accompagnant sa croissance ;
- soutenir les formules de bus de proximité et de minibus locaux au service du citoyen pour les « petits trajets », telles que pratiquées par certaines communes et CPAS, afin de développer la vocation sociale des transports publics ;
- assurer la communication des plans de mobilité à l'ensemble des acteurs concernés, notamment les opérateurs GPS.

2. Améliorer l'offre des transports publics comme base d'une mobilité Durable

La lutte contre le réchauffement climatique, la congestion, le bruit, la pollution atmosphérique et l'augmentation des coûts de l'énergie imposent de réduire nos déplacements et de diminuer le recours à l'automobile. Les transports publics jouent un rôle prépondérant dans ce cadre. Ils doivent offrir des alternatives crédibles et concurrentielles à la voiture. La politique en la matière doit viser deux objectifs :

- répondre aux attentes et aux besoins des citoyens ;
- viser le transfert modal et attirer de nouveaux usagers.

Pour y parvenir, les transports publics doivent être rapides, facilement accessibles, conviviaux, offrir des horaires et des fréquences adaptés et avoir un coût modéré. Il est également essentiel que l'offre de transport public soit en permanence adaptée en fonction de l'évolution des demandes et des besoins des usagers. Une attention particulière doit être accordée à l'accessibilité des infrastructures et des équipements de déplacements pour les personnes à mobilité réduite

Il convient enfin d'assurer l'articulation et l'intégration des différents outils de mobilité complémentaires au bus, dans une volonté d'intermodalité, afin d'optimiser le déplacement des citoyens du point d'origine au point de destination. Cela comprend le développement des modes de transport alternatifs à la voiture tels la marche et le vélo, modes doux et non polluants particulièrement adaptés aux déplacements plus courts. D'autres outils peuvent être le développement de parkings-relais, de parkings vélos, de stations de voitures partagées, etc.

2.1. Le groupe TEC

2.1.1. Améliorer l'offre

Le Gouvernement s'engage à :

- améliorer l'offre en termes de capacité, de qualité et d'accessibilité, notamment en :
 - o multipliant les bus articulés pour augmenter la capacité là où c'est nécessaire et possible ;
 - o systématisant les bus adaptés aux personnes à mobilité réduite, conformément aux dispositions et recommandations européennes ;
 - o incitant les communes à mener une politique volontariste en matière d'équipement et de propreté des arrêts de bus.
- améliorer la fréquence sur le réseau régional, sur base des besoins effectifs de la population ;
- développer des lignes rapides de bus (Rapido, etc.) ;
- aménager les voiries pour donner la priorité au bus afin que leur vitesse commerciale et leur régularité soient concurrentielles par rapport à la voiture (bandes bus, sites propres inaccessibles aux autres véhicules motorisés, priorité aux carrefours, télécommande de feux prioritaire, équipement pour faciliter les arrêts, etc.). Ces équipements et infrastructures pourront être implantés notamment sur les espaces de

circulation et de stationnement existants. Avant fin 2010, le Gouvernement établira une liste non-exhaustive des axes concernés et prioritaires, en particulier dans les centres urbains. Leur aménagement sera progressivement mis en oeuvre d'ici 2014. Cela se fera en veillant à maximaliser la complémentarité avec les modes doux ;

- étendre le réseau, notamment via des lignes de « rabattage », pour relier les quartiers, lotissements et villages, partout où cela se justifie. Les TEC prêteront une attention particulière à la desserte des quartiers durables à venir ;
- étendre le réseau aux parcs d'activité économique non desservis ou insuffisamment reliés, lorsque la demande le justifie ;
- développer, en concertation avec tous les acteurs de la mobilité, la complémentarité avec la SNCB et les autres modes de déplacement comme les voitures partagées, les taxis et le vélo ;
- poursuivre les contacts avec la STIB, De Lijn et la SNCB afin d'assurer une meilleure cohérence des horaires et des correspondances ;
- amplifier les formules de minibus locaux pour les communes ;
- développer, en partenariat avec les autorités locales, une offre de navettes depuis les parkings de dissuasion vers le coeur des villes ;
- évaluer les expériences de bus à la demande, en ce compris Taxitec, bus de nuit et de week-end à destination des lieux de sortie des jeunes, en partenariat avec les acteurs locaux, dans une optique d'extension progressive si les résultats sont probants. Certaines de ces formules pourraient également s'appliquer à la mobilité des aînés ;
- continuer à développer des TEC plus respectueux de l'environnement avec une réduction complémentaire de 30 % de la pollution des véhicules d'ici 2020, afin d'atteindre la réduction de 80% par rapport à 1990. Dès 2010, le nouveau matériel roulant devra satisfaire à des performances environnementales les plus strictes (normes Euro, émissions de CO₂, etc.). Elles seront introduites dans les cahiers des charges de commande. La Région veillera à ce que le groupe TEC diversifie les carburants au profit de carburants générant moins de polluants atmosphériques et spécifiquement les microparticules, y compris les plus fines d'entre elles. Dans ce cadre, le gaz naturel comprimé sera notamment étudié ;
- augmenter l'offre de transport destinée aux personnes à mobilité réduite ;
- dans le cadre de l'application du règlement européen 1370/07 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, intégrer les dispositions dans le décret du 21 décembre 1989 relatif au transport de personnes en Région wallonne et dans le nouveau contrat de gestion 2011-2015 ;
- améliorer la qualité et la gestion du transport scolaire ;
- poursuivre les efforts de sécurité en faveur des usagers et du personnel ;
- étudier la possibilité pour les usagers de demander l'arrêt du bus en dehors des arrêts prévus, sur certaines lignes, en dehors des heures de pointe et le soir, pour favoriser leur sécurité et en particulier celle des femmes et des personnes âgées ;
- étudier la possibilité d'offrir un abonnement TEC d'un an à tout jeune l'année de ses 18 ans ;

- optimiser la concertation sociale globale au sein du groupe TEC, afin d'éviter les conflits sociaux et tout mettre en oeuvre pour éviter les grèves non prévues ;
- créer un Comité consultatif des usagers, qui associe notamment les acteurs associatifs représentatifs du secteur, afin de connaître plus précisément leurs demandes et de pouvoir y répondre.

2.1.2. Structurer le territoire

Afin d'inciter davantage de voyageurs à utiliser les TEC, le Gouvernement veillera à mettre en oeuvre, dans le cadre des moyens budgétaires disponibles, les projets de transports en commun structurants identifiés pour les quatre grandes villes wallonnes, incluant la mise à niveau du réseau et la réalisation d'investissements nouveaux pour les transports publics (sites réservés, priorités aux feux, etc.) :

- o à Liège, le développement progressif d'un réseau de tram – selon un tracé à concerter – en complémentarité avec les autres moyens de transport ;
- o à Charleroi, la finalisation du métro et l'étude d'un développement vers le Sud par une ligne de tram vers Nalinnes-Bultia ;
- o à Namur, la mise en place de plusieurs sites propres, la création de 3 nouveaux « park and ride » et la construction d'une nouvelle gare de bus ;
- o à Mons, la réalisation en priorité de plusieurs sites propres, d'une nouvelle gare de bus sur le site de la gare ferroviaire et l'aménagement d'un « park and ride ».

Tous les engagements qui relèvent du contrat de gestion du groupe TEC seront intégrés par voie d'avenant au contrat actuel et feront partie intégrante du contrat de gestion débutant en 2011.

2.2. Les chemins de fer

La Wallonie doit avoir comme objectif minimal de doubler à terme les quantités de voyageurs et de marchandises à transporter par le rail sur son territoire. Bien que le rail soit une compétence fédérale, son redéploiement impose des décisions concrètes de la part des autorités wallonnes. Cette démarche active doit s'inscrire dans le développement territorial de la Région et s'articuler avec les autres politiques gouvernementales. Le Gouvernement wallon renforcera son rôle et défendra avec vigueur les intérêts régionaux dans l'orientation des projets

162
ferroviaires envisagés et développés par le fédéral, dans le respect des compétences de chacun. Le Gouvernement veillera également à maintenir la clé de répartition 60/40 fixée au niveau fédéral pour les investissements ferroviaires localisables.

Pour ce faire, la Région doit se doter d'une vision intégrée du développement structurel du rail. S'appuyant sur une expertise ferroviaire transversale aux divers départements du Service Public de Wallonie (économie, aménagement du territoire, mobilité, travaux publics et environnement) le Gouvernement établira un plan de développement de la desserte ferroviaire, en adéquation avec le SDER. Ce plan sera établi en 2010 et présidera aux orientations ferroviaires

prioritaires. Il sera évalué par le Gouvernement chaque année et démontrera une contribution chiffrée aux objectifs environnementaux et de mobilité. Il identifiera les principes à traduire en décret et textes législatifs qui garantiront l'intégration du rail dans les compétences économie, mobilité, travaux publics et aménagement du territoire. La cellule ferroviaire sera renforcée et impliquera les diverses administrations concernées.

Dans ce cadre, le Gouvernement défendra les projets suivants :

- mettre les principales villes wallonnes à 30 minutes entre elles et à 40 minutes de Bruxelles, tendre vers une fréquence de train toutes les 30 minutes et améliorer la ponctualité ;
- supprimer les goulots d'étranglement (notamment sur l'axe Athus-Meuse et la dorsale wallonne) ;
- assurer le suivi des travaux de modernisation et l'extension des capacités de l'axe Bruxelles-Luxembourg et demander l'utilisation de trains pendulaires sur son tracé ;
- améliorer la dorsale wallonne actuelle et envisager l'utilisation de trains pendulaires ;
- étudier la valorisation de la ligne à grande vitesse entre Tournai et Bruxelles pour le trafic intérieur ;
- finaliser le RER et prendre, dans ce cadre, des mesures spécifiques visant à garantir la densification des noyaux urbains existants ;
- augmenter la capacité de l'infrastructure ferroviaire au-delà de Louvain-la-Neuve vers Gembloux et au-delà de Nivelles vers Luttre ;
- améliorer les dessertes urbaines SNCB par des services de type RER autour de Liège (REL), voire Charleroi (REC) et Namur (REN). Il s'agit ici de compléter le réseau urbain TEC par une desserte ferrée plus fine de ces agglomérations ;
- rénover plusieurs gares importantes de Wallonie en fonction notamment des critères d'efficacité rationalité/coût ;
- construire une nouvelle gare SNCB, selon 2 options à étudier, souterraine ou en surface, à l'aéroport de Charleroi ;
- s'opposer aux fermetures d'arrêts et envisager des réouvertures de lignes et d'arrêts, dont la ligne Manage-Nivelles-Ottignies, en ce compris les lignes transfrontalières ;
- améliorer la desserte ferroviaire des terminaux, des ports, des sites d'activité et des carrières, dont la réalisation du raccordement ferré de la plateforme multimodale Garocentre à La Louvière. Les sites accessibles par le rail ou raccordables au rail, seront privilégiés dans le cadre des politiques d'affectation du sol et de développement économique. Des partenariats sont à envisager avec les transporteurs et les industriels ;
- encourager le recours aux trains légers, dans le cadre des compétences de la SNCB ;
- mettre en circulation de nouvelles voitures à double étage ;
- inviter la SNCB à être partenaire des mesures « pics de pollution » ;
- augmenter la fréquence des trajets transfrontaliers et à travers la frontière linguistique pour encourager la mobilité des travailleurs ;
- assurer une tarification transfrontalière équivalente à la tarification en trafic intérieur.

3. Rééquilibrer l'espace public au profit de la mobilité douce

La marche et le vélo sont des moyens de transport simples et peu coûteux, pour autant que le confort et la sécurité soient assurés. Il appartiendra dès lors au Gouvernement de veiller à ce que les concepteurs de voiries oeuvrent à rééquilibrer l'usage de la voirie au profit des modes doux.

Il faut en outre que chaque usager de l'espace public, en particulier les automobilistes, apprenne à partager la route pour assurer la sécurité de tous, dont les piétons, les personnes à mobilité réduite ou malvoyantes et les cyclistes qui sont des usagers vulnérables.

Ces modes doux de déplacement sont également non polluants et s'inscrivent dans la logique de multimobilité. La complémentarité avec les transports en commun doit être renforcée. De plus, la sensibilisation des citoyens et des entreprises doit être amplifiée.

3.1. Partager la rue

Le Gouvernement s'engage à :

- favoriser, lorsque c'est opportun, l'extension des zones piétonnes, des zones semi -piétonnes, des zones 30 et l'organisation de boucles de circulation qui évitent le transit dans les quartiers et les centres villes ;
- encourager, à la demande des habitants, la clôture régulière d'une série de rues le week-end afin de diminuer l'emprise de la voiture et d'améliorer la convivialité. En outre, le Gouvernement étudiera, en concertation avec les autres niveaux de pouvoir, la possibilité de créer des zones à basse émission ;
- aménager les trottoirs et promouvoir le mobilier urbain répondant aux besoins de tous les usagers, en particulier ceux à mobilité réduite ;
- créer des quais surélevés pour l'accès aux transports publics régionaux et locaux ;
- développer une signalisation adaptée aux handicapés sensoriels (nonvoyants, etc.).

3.2. Promouvoir le vélo

La Région soutiendra activement l'utilisation du vélo pour les déplacements au quotidien. La stratégie du Gouvernement en la matière sera mise en oeuvre sur la base de l'étude « Vélo+ » actualisée. Elle sera co-pilotée par les départements de la mobilité et de l'environnement, en partenariat avec celui de la prévention et de la santé et impliquera tous les autres départements, pour ce qui les concerne.

Pour y parvenir, le Gouvernement propose :

- de mettre en place un plan vélo régional global pour augmenter substantiellement le nombre de déplacements quotidiens à vélo ;
- de désigner un manager vélo régional et des correspondants chargés de la politique du vélo dans les différents départements concernés ;
- de confier à l'observatoire de la mobilité de l'IWEPS (Institut Wallon de l'Évaluation, de la Prospective et de la Statistique) une mission spécifique

relative aux déplacements quotidiens à vélo ;

- de considérer systématiquement l'intégration des critères cyclables pour tout aménagement ou rénovation de voirie (régionale ou locale) et ce, depuis la conception jusqu'à l'exécution des travaux : sas pour vélos aux carrefours, équipements sécurisant la traversée des carrefours, bandes réservées, signalisation de circulation mixte, travaux de peinture, sens uniques limités (SUL),... ;
- de continuer la politique d'entretien des infrastructures, équipements et pistes cyclables existants ;
- de poursuivre la suppression des points noirs vélos ;
- de mettre en place un outil informatisé de signalement et de suivi de la réparation des petits problèmes (trous dans la chaussée, signalisation manquante, infrastructure en mauvais état,...) à l'instar de ce qui se fait actuellement pour les motards ;
- d'élaborer un schéma directeur cyclable régional et réaliser prioritairement les chaînons manquants qui seront identifiés ;
- de poursuivre le développement et la promotion du réseau RAVel, en cohérence avec les objectifs de la politique ferroviaire ;
- d'élargir, en collaboration avec la Fédération Wallonie-Bruxelles, l'éducation au vélo via le développement renforcé du brevet du cycliste. L'objectif est de doubler le nombre d'élèves de 5^e primaire qui passent le brevet du cycliste d'ici la fin de la législature ;
- de renforcer l'usage combiné du vélo et des transports publics, notamment en développant un abonnement combiné TEC-vélo et en aménageant des parkings sécurisés pour les vélos aux noeuds intermodaux où des services de location et de réparation seront proposés (exemple des « Points vélo » créés en partenariat avec la SNCB) ;
- de promouvoir la mise en place des réseaux de vélos partagés dans les villes ;
- d'envisager, dans le cadre des prochaines négociations sectorielles, une majoration de l' « indemnité vélo » pour les agents de la Région wallonne ;
- d'évaluer le système d'échange des plaques d'immatriculation et envisager la possibilité d'offrir au bénéficiaire un abonnement combiné TEC-vélo, voire une prime pour l'achat d'un vélo, et susciter l'adhésion de la SNCB à ce programme d'échange ;
- de développer une politique intégrée de vélo-tourisme ;
- de lancer un appel à projets visant la reconnaissance d'une demi-douzaine de « villes cyclables », intégrées dans le réseau européen du même nom, dans lesquelles les points énoncés précédemment seront prioritairement développés.

3.3. Mieux valoriser les sentiers et chemins

Le Gouvernement propose de réviser le régime de la voirie communale, en ce compris un nouvel Atlas de la voirie communale, afin d'y intégrer les actuelles voiries vicinales et communales ou innomées. Le nouveau régime sera adapté aux exigences de la mobilité intra- et inter-communale, et en particulier à la mobilité lente. Il abrogera la loi de 1841 sur les chemins vicinaux et ses arrêtés

d'exécution.

4. Promouvoir les voitures partagées, le covoiturage et les véhicules Électriques

Le Gouvernement visera à :

- soutenir l'augmentation du nombre de stations et voitures partagées dans les villes déjà desservies et l'implantation de nouvelles stations dans les villes non encore couvertes et aux abords des grands axes de transport ;
- lancer de nouvelles campagnes d'information et de sensibilisation pour mieux faire connaître les avantages des systèmes de voitures partagées et de covoiturage, au grand public, aux entreprises et aux indépendants ;
- imposer des performances environnementales minimum pour les véhicules de taxis et voitures partagées ;
- soutenir des opérations-pilotes pour les véhicules électriques dans les zones urbaines, prévoyant notamment l'installation de bornes de rechargement et la mise en place de places de parking réservées ;
- systématiser le covoiturage en développant un véritable réseau et en instaurant un service collectif de covoiturage et des parkings aux abords des autoroutes.

5. Sécuriser les déplacements de tous les usagers

S'il est fondamental de renforcer les autres modes de transport, il est tout aussi important de garantir aux citoyens la possibilité de circuler en toute sécurité sur un réseau routier de qualité.

Il faut d'une part travailler sur la formation et la sensibilisation de tous les usagers de l'espace public, en instaurant une véritable éducation à la mobilité, pour apprendre à partager la route. D'autre part, il faut améliorer la qualité des infrastructures (cfr. chapitre suivant). Les contrôles doivent également être renforcés. Ces objectifs favoriseront la fluidité du trafic et amélioreront la mobilité des gens et l'impact environnemental. Ils garantiront une meilleure sécurité des usagers, particulièrement pour les deux-roues, très exposés aux dangers de la route.

Dans ce but, le Gouvernement s'engage à :

- mettre en oeuvre les recommandations des derniers Etats généraux de la sécurité routière fédéraux à l'échelle de la Région. L'objectif est d'arriver à limiter le nombre de victimes mortelles de la route à moins de 250 par an à l'horizon 2015 ;
- mettre en place un Conseil Supérieur de la Sécurité Routière en Région wallonne qui serait une plate-forme de concertation, d'écoute et de proposition pour tous les acteurs wallons en matière de sécurité routière ;
- instaurer, en collaboration avec la Fédération Wallonie-Bruxelles, une véritable éducation à la mobilité, destinée à tous les usagers de l'espace public (autos, deux-roues, vélos, piétons) afin d'apprendre à partager la route et réduire les comportements à risque (classes de mobilité et formations à la sécurité routière en collaboration avec les établissements scolaires, les communes, les polices locales et les associations

spécialisées) ;

- sensibiliser particulièrement les enfants, les jeunes et les usagers des deux-roues (importance majeure du port du casque et d'une tenue vestimentaire adaptée pour les deux roues motorisées : gants, veste, chaussures de protection, coudières, genouillères, vêtements réfléchissants...) ;
- organiser de nouvelles formations spécifiques relatives à la sécurité des deux-roues, à destination des gestionnaires des voiries du Service Public de Wallonie ;
- poursuivre les efforts visant à fournir une meilleure information à destination de l'utilisateur (embouteillages, travaux...) : panneaux à message variable, information via les médias... ;
- instaurer une politique volontariste et transversale pour diminuer la vitesse, principalement dans les traversées de noyaux d'habitations, en augmentant le nombre de ralentisseurs de vitesse (trottoirs, plateaux...) ;
- continuer les travaux d'adaptation des glissières de sécurité le long des (auto)routes régionales, afin d'optimiser la sécurité des motards ;
- poursuivre l'installation de revêtements antidérapants des plaques d'égout et augmenter la rugosité des marquages routiers, pour éviter les glissades ;
- augmenter le nombre de radars, dans le respect des compétences de chaque niveau de pouvoir, pour lutter contre la vitesse inadaptée, particulièrement dans les zones à risques. Ces radars seront fixes ou mobiles et viseront tant la répression que la prévention ;
- renforcer le nombre de contrôles de vitesse et les contrôles de conduites à risques (alcool, drogues), notamment dans les endroits propices aux accidents ou fortement fréquentés par les usagers vulnérables (en particulier les écoles) ;
- prévoir un encadrement spécifique à destination des personnes et des familles confrontées aux drames de la route.

6. Disposer de réseaux routiers de qualité et intégrés

6.1. Entretien du réseau existant

Un réseau de qualité est un réseau où les revêtements sont en bon état, qui est entretenu et dont les abords sont accueillants.

En outre, dans un souci de cohérence vis-à-vis des usagers, il convient d'aborder cette approche de la qualité des réseaux de manière transversale et ce, quel qu'en soit le gestionnaire (régional, provincial ou communal).

A cette fin, le Gouvernement wallon veillera à :

- aborder la conception et l'exécution des projets de manière coordonnée vis-à-vis de toutes les fonctions de la voirie (trottoirs, pistes cyclables, transports en commun, bandes réservées aux modes alternatifs à la voiture, revêtements routiers,...) ;
- mener à bonne fin un plan de réhabilitation et de remise à niveau des revêtements routiers régionaux et soumis à subsidiation régionale et de maintenir ceux-ci à un haut niveau de qualité ; compte tenu des

contraintes budgétaires, le planning des travaux initialement envisagé sera étalé d'un an et les moyens ainsi dégagés au sein du budget des travaux publics pourront être réaffectés ;

- phaser ces travaux en respectant strictement un ordre de priorité basé sur l'urgence et l'importance de la voirie ;

- améliorer la convivialité et l'image générale dégagée par le réseau routier en renforçant la complémentarité des différents modes, en valorisant les modes doux et en améliorant les abords, les équipements de voirie, la signalisation, les aires autoroutières, etc. ;

- dégager le maximum de synergies entre les différents gestionnaires de voirie afin d'optimiser le service rendu aux usagers ;

- optimiser l'exploitation du réseau actuel, pour notamment atteindre les objectifs environnementaux et de fluidité, par la mise en oeuvre concrète des concepts de route intelligente : gestion électronique du trafic, gestion dynamique des régimes de vitesse, centralisation et diffusion de l'information routière, gestion des incidents,...

6.2. Évolution du réseau routier

Le réseau routier régional interconnecté contribue au développement économique de l'ensemble de la Région. Il doit également se concevoir dans une logique d'usage rationnel de la route. Il doit être considéré comme complémentaire aux réseaux ferré et navigable et ne pas porter concurrence à ces derniers.

Son entretien, l'utilisation des techniques de gestion de trafic sur les principaux axes et le transfert modal, tant pour les personnes que les marchandises, constituent les priorités de la présente législature.

L'optimisation du réseau reste néanmoins indispensable afin d'assurer son efficacité, d'éviter le trafic de transit dans des noyaux urbains et de permettre la requalification de voiries actuellement surchargées au profit du partage de la route avec les transports en commun et des modes de déplacement doux.

Tout nouveau projet doit avoir fait, avant sa mise en oeuvre, l'objet d'une évaluation budgétaire, juridique et environnementale stricte, comprenant y compris l'étude de plusieurs alternatives, un comptage sérieux du trafic concerné et la recherche des solutions les moins coûteuses. Le cas échéant, ces projets seront menés à bien par la SOFICO qui en assurera, à titre onéreux pour la Région, le financement, la réalisation, l'entretien et l'exploitation. Les tronçons seront conçus en maximisant les mesures d'accompagnement permettant la meilleure intégration possible des ouvrages dans leur site d'accueil. Le Gouvernement veillera à la soutenabilité budgétaire de ces investissements. Dans ce cadre, le Gouvernement wallon veillera, en fonction des disponibilités budgétaires, à

- aménager des traversées d'agglomération et prévoir, dans un nombre limité de cas, des voies de contournement ;

- concrétiser la route de liaison N54 entre Lobbes et Erquelinnes, au travers d'un axe léger (une bande dans chaque sens) ;

- mener à bien le projet de la sortie sud de Charleroi, au travers :

 - o d'une liaison entre le rond point de Ma campagne et la sortie de la

Blanche borne sur le ring (deux fois une bande) ;
o d'un complément d'étude d'incidence sur une trémie (2 fois une bande) sous le Bultia ;

De plus, le trafic local et vers le centre de l'agglomération sera amélioré par la création d'une nouvelle ligne de tram en site propre entre Nalinnes Bultia et Charleroi.

réaliser le contournement de Couvin et prendre dès le début de la législature, en concertation avec les autorités locales, des mesures radicales pour sécuriser la traversée du centre (signalisation adaptée, aménagements de sécurité pour les piétons, limitation du trafic dangereux à certaines heures de la journée, etc.) ;

ne pas poursuivre le projet autoroutier à l'est de Liège (la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays) et examiner les conséquences de cette décision en ce qui concerne la zone de réservation, et dès à présent, rechercher des solutions pour les propriétaires d'immeubles situés dans cette zone et désireux de clarifier leur situation.

7. Développer le transport durable de marchandises

De nombreuses études présentent la Wallonie comme un pôle essentiel pour développer des activités de transport et de logistique. Un pôle de compétitivité est d'ailleurs consacré à ce secteur, largement intégré dans les grands flux européens. Il importe, dès lors, d'accompagner sa croissance, en le réorientant vers des modes de transport durables et en encourageant le report modal. Si la Région wallonne dispose d'atouts pour devenir un des acteurs clés dans ce domaine, elle doit également relever les défis qui l'attendent pour développer ses acquis et rester dans la course de la mondialisation du secteur.

Cela nécessite de définir une vision globale et planifiée de développement du secteur et de promouvoir l'intermodalité du réseau (liens entre le fleuve, le rail et la route) pour garantir une meilleure mobilité et une cohérence territoriale, économique, sociale et environnementale. Le transport de marchandises en ville doit également être conçu autrement.

De manière transversale, le Gouvernement entend :

définir un véritable plan intégré « transport et logistique » pour la Wallonie, garantissant la cohérence territoriale, économique, sociale, environnementale et budgétaire ;

étudier l'amplification, globaliser et coordonner les mesures et les investissements déjà réalisés par les pouvoirs publics (par exemple, les plates-formes multimodales) ;

positionner correctement la Wallonie sur les grands corridors de fret européens, en l'intégrant dans une vision durable du développement ;

développer des campagnes de promotion internationale de la Région dans le domaine de la logistique, non seulement vis-à-vis de partenaires internationaux mais aussi de notre hinterland ;

proposer aux entreprises des outils et des incitants pour faciliter leur coopération, afin de diminuer le coût financier et environnemental du transport de marchandises.

Pour le transport fluvial, l'action du Gouvernement visera à lever les goulots

d'étranglement et à assurer l'entretien et la mise au gabarit adéquat du réseau fluvial en Wallonie pour l'inclure dans les réseaux européens de transport fluvial au travers d'une collaboration inter-régionale avec Bruxelles, la Flandre et la France. Une recherche de co-financement européen sera activée ainsi que la recherche de partenariats public-privé au niveau national et supranational.

Ces investissements devront permettre :

- d'élargir la capacité du réseau wallon par l'étude des projets suivants :
 - o la mise en oeuvre du Réseau Transeuropéen de Transport Seine-Escaut
 - o l'augmentation du gabarit de la Lys à 4.500 tonnes et, simultanément, le dragage du canal Condé-Pommeroeul
 - o l'accroissement du gabarit de l'Escaut à 3000 tonnes
 - o l'augmentation de la capacité fluviale entre le Hainaut et Namur de 1.350 à 2.000 tonnes,
 - o la mise au gabarit de 9.000 tonnes des Ecluses de Lanaye, d'Ampsin-Neuville et d'Ivoz-Ramet ;

- de poursuivre les aménagements des zones portuaires et des zones d'activités économiques localisées près d'une voie d'eau pour qu'elles disposent d'infrastructures et de services de chargement ;
- le dragage des cours d'eau en vue d'assurer leur navigabilité et un accès aisé aux zones de quais, en ayant recours prioritairement aux techniques de gestion les plus rapides et les plus respectueuses de l'environnement. Ces techniques seront préférées, dans la mesure du possible, aux dépôts en bassin de décantation.

Par ailleurs, le Gouvernement sera attentif :

- à la poursuite des aides au transport fluvial ;
- à l'exploitation, sans dégradation préjudiciable de la nature et de la biodiversité, des surfaces disponibles le long des fleuves et canaux en attirant des investisseurs qui utilisent la voie d'eau ;
- à la mise en place de formations pour assurer la relève du métier de batelier ;
- à l'étude de la mise en oeuvre d'incitants fiscaux pour équiper les moteurs des embarcations de filtres à particules et encourager un renouvellement de la flotte qui respecte des normes strictes en termes de rendements énergétiques ;
- à la promotion d'unités de transport de petit gabarit.

Le Gouvernement étudiera également la possibilité d'élargir les plages d'ouverture des écluses.

Pour le transport routier, le Gouvernement s'engage à :

- renforcer la coopération intra- et interentreprises pour réduire le nombre de camions « à moitié remplis » ;
- étudier la possibilité d'instaurer une interdiction de la circulation des poids lourds le dimanche, en concertation au niveau belge voire européen ;
- promouvoir la formation des chauffeurs routiers et leur protection sociale.

Pour le transport ferroviaire, le Gouvernement s'engage à défendre les projets suivants :

- assurer une priorité suffisante au fret notamment par la recherche de couloirs peu utilisés, voire secondaires, où les aménagements resteraient limités tout en permettant d'accroître la capacité, la rapidité et la

flexibilité ;

développer le transport combiné notamment de la frontière française à la frontière allemande ;

améliorer la compétitivité du rail sur les longues distances, en s'inscrivant dans les initiatives européennes (interconnectivité transrégionale, interopérabilité, création de sillons horaires transnationaux) ;

favoriser le raccordement au réseau ferroviaire des sites industriels et zones d'activités, en ciblant les trafics conventionnels massifiés.

Pour le transport de marchandises en ville, l'action du Gouvernement visera à :

instaurer un interlocuteur unique dans les communes, chargé de la mise en place d'une politique intégrée de distribution urbaine ;

étudier la mise en place de plateformes de distribution urbaine aux extrémités des villes, basée sur la mutualisation des tournées de livraison et utilisant des véhicules plus légers ;

étudier la création de zones logistiques urbaines dont l'accessibilité multimodale est garantie afin de localiser les professionnels plus près des noyaux d'habitat et, ainsi, limiter les mouvements de véhicules.

8. Réformer la fiscalité routière de manière environnementale, sociale et équilibrée

La Région wallonne est compétente en matière de fiscalité liée à la mobilité pour la taxe de mise en circulation (TMC) pour les voitures et camions, la taxe de circulation proportionnelle (TC) pour les voitures et camions ainsi que l'eurovignette (pour les camions).

L'objectif est de s'engager dans une réforme progressive de la fiscalité du transport routier basée sur des paramètres environnementaux, afin que celui qui pollue moins paie moins et de réduire davantage l'empreinte écologique des véhicules. Cela vise tant les performances environnementales du véhicule que son usage rationnel. Il s'agit donc d'appliquer un système plus équitable et plus intelligent qui tienne compte de l'existence d'alternatives en transport en commun crédibles et intègre des mesures d'accompagnement social et liées à la composition de la famille.

Le Gouvernement s'engage à :

modifier pour 2011 le calcul de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation en fonction de l'émission de CO₂ et des principaux polluants (micro-particules, dioxydes d'azote, bruit, etc.) ainsi que de la consommation. Une démarche objective basée sur des indicateurs environnementaux servira de base à la définition des performances environnementales. Cet indicateur sera constitué de paramètres vérifiables au travers de normes européennes ;

appliquer une fiscalité environnementale favorable aux véhicules électriques pour soutenir leur développement ;

négocier un accord de coopération avec les autres Régions visant la cohérence de la réforme de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation par l'extension de la portée aux véhicules de société et assimilés ;

encourager les alternatives à la voiture de société ainsi que les plans de

- déplacement d'entreprises, pour réduire l'impact environnemental ;
- revoir les dispositifs d'écobonus et d'écomalus pour y intégrer les émissions de polluants et renforcer, dès 2010, les seuils d'application des bonus et malus ;
 - d'ici 2012, établir un système de tarification à l'usage de la route pour le transport routier de marchandises négocié au niveau belge, voire européen, en vue de participer à l'objectif de réduction de la charge de trafic. Les éléments de variation de coûts peuvent être les performances environnementales du véhicule, la période, l'itinéraire, etc.
 - introduire un droit d'utilisation de la voirie à la durée pour les véhicules légers, négocié au niveau belge. Il pourra s'agir d'une première étape vers l'instauration d'un régime de péage à la distance parcourue, en remplacement de la taxe de circulation. Un débat sur les modalités de mise en oeuvre d'un tel péage kilométrique sera ouvert au cours de la législature ;
 - contribuer aux objectifs environnementaux et de mobilité de la Région.

8. Transport aérien : concilier enjeu environnemental et création d'emplois dans un contexte réglementaire équilibré

Les aéroports régionaux de Charleroi et Liège constituent des pôles économiques importants et sont de grands pourvoyeurs d'emploi, avec un emploi direct et indirect estimé entre 15 et 18.000 unités. Leur développement est un des moteurs d'une action structurelle de reconversion économique et sociale. La dynamique de leur développement doit être poursuivie et encadrée, en veillant à préserver la qualité de vie des riverains (nuisances sonores) et à limiter autant que possible l'impact environnemental du transport aérien. Il est donc important de maintenir les efforts engagés dans l'accompagnement des riverains. Parallèlement, il est important de soutenir le développement des trains rapides et du TGV fret. Le train doit être préféré à l'avion et certainement lorsque la distance le justifie.

Le financement des investissements, par la Région wallonne, dans les infrastructures des deux aéroports wallons (Bierset et Charleroi) hors programme 2003-2010 de la SOWAER, s'inscrira dans le cadre d'un phasing out progressif établi en concertation avec les acteurs concernés (administration, sociétés d'exploitation, SOWAER). Le financement des investissements par les sociétés d'exploitation sera privilégié et l'investissement public régional diminué en conséquence.

Par ailleurs, le Gouvernement s'engage à :

- étudier les possibilités de développement des deux aéroports wallons, en tenant compte :
 - o du potentiel de création d'emplois et d'activités,
 - o de l'impact sur les communes riveraines,
 - o des progrès technologiques du secteur,
 - o de l'évolution du prix des produits pétroliers,
 - o des quotas et des objectifs de réduction à long terme de CO₂,
 - o des impacts de la crise économique et financière sur le secteur,
 - o du nécessaire respect des riverains ;

- optimiser les retombées économiques du développement aéroportuaire dans les bassins concernés, notamment par le biais d'une politique active de valorisation des parcs d'activité économique aux abords des sites aéroportuaires ;
- améliorer l'accès aux deux aéroports régionaux en réalisant :
 - o pour l'aéroport et l'aéropôle de Gosselies, l'étude d'un prolongement de la ligne de tram et d'une gare de passagers, selon 2 options, souterraine ou en surface, en requérant auprès de la SNCB le maintien de l'offre ferroviaire existante dans la région et notamment à Marchienne-au-Pont ;
 - o le raccordement de Bierset à la ligne TGV fret (projet Euro-Carex) et le maintien d'une offre de transports en commun suffisante de et vers Liège ;
- rechercher des synergies entre aéroports et avec les trains à grande vitesse, afin d'encourager une offre et un développement appropriés à chaque site ;
- finaliser les programmes d'investissement des aéroports wallons, dont l'allongement de la piste de Charleroi qui sera portée à 2950 mètres ;
- diversifier les lignes offertes par l'aéroport de Charleroi avec l'ouverture de lignes régulières au-delà du « low cost » ;
- encourager des projets privés dont l'activité est complémentaire avec l'activité aéroportuaire à Liège-Bierset (par exemple le projet Biologistique,...) ;
- confirmer l'aéroport de Charleroi comme aéroport de jour dans le respect des règles actuellement applicables relatives aux heures d'ouverture et avec pour objectif de diminuer le recours aux dérogations ;
- mettre en oeuvre avant fin 2009 un dispositif de sanctions applicable aux infractions visées par le Décret du 23 juin 1994 ;
- en matière de travaux d'insonorisation, confirmer l'objectif des actuelles recommandations OMS en matière de bruit perçu par les riverains ;
- évaluer, et le cas échéant réviser, le Plan d'Exposition au Bruit pour tenir compte de l'évolution du trafic, éviter le survol des zones densément peuplées et poursuivre activement la politique d'accompagnement des riverains. Dans ce cadre, il y a lieu de réaliser une évaluation de l'application du règlement urbanistique sur la qualité acoustique des constructions et d'identifier en concertation avec les communes des projets d'amélioration du cadre de vie ;
- poursuivre la concertation constructive avec l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne (ACNAW) en vue d'assurer une mise en oeuvre large de ses recommandations ;
- poursuivre la limitation des niveaux de bruit individuels des avions, de jour comme de nuit, afin d'éliminer progressivement du ciel wallon les avions les plus anciens, qui sont aussi les plus polluants et les plus bruyants ;
- s'opposer au projet de construction d'un terminal low cost à l'aéroport de Bruxelles-National ;
- viser, dans le cadre de la concertation structurée entre l'Etat fédéral et les Régions, à notamment :
 - o défendre les intérêts wallons auprès des instances fédérales en

- charge de la gestion des aéroports et du trafic aérien ;
- o contribuer à une réorganisation des vols au départ et à destination de Bruxelles-National aux fins de minimiser leur impact en Wallonie, notamment sur le Brabant wallon ;
 - mettre en place un système d'évaluation régulière des émissions de CO₂ engendrées par le trafic aérien, conformément aux prescrits européens en la matière ;
 - réaliser un bilan carbone des deux aéroports et de leurs activités en coordination avec la Région wallonne et les opérateurs et les comparer avec les aéroports situés dans un rayon de 600 kilomètres ;
 - demander, au niveau européen, le principe de l'élargissement du système d'échange de quotas d'émissions au secteur du transport aérien et au niveau mondial, la suppression des exonérations de TVA dans le secteur aérien et les exonérations fiscales sur le kérosène pour tous les vols intérieurs et intracommunautaires ;
 - réaffirmer par toute voie de droit l'interdiction des « sauts de puce » en Wallonie et la défendre au niveau fédéral et européen ;
 - promouvoir l'accès à l'information environnementale.