

AXE 4

Rassembler par le territoire

Le territoire constitue un levier fondamental de notre projet politique. C'est en transformant notre territoire, notre rapport avec lui, nos modes de déplacements et d'habitats, que nous pourrons tendre vers un plus grand développement humain et vivre mieux.

1. Se rencontrer

Pour le cdH, le territoire doit être générateur de liens, de prospérité, de cohésion sociale et de qualité de vie. Il doit être un lieu de rassemblement qui offre à chaque personne humaine l'opportunité de pouvoir participer aux décisions et à l'avenir de tous. Il nous place également face à d'importants défis à relever, en matière économique (amplifier la relance de la Wallonie et de Bruxelles), sociale (rendre le logement accessible à tous), environnementale (veiller à la soutenabilité de nos activités), mais surtout démographique (prendre en compte le vieillissement de la population dans nos politiques) et humains (avoir plus de temps de qualité et moins de stress, restaurer le vivre-ensemble, quelles que soient nos différences). Des défis qui invitent chacun d'entre nous à prendre nos responsabilités pour contribuer à l'amélioration de nos conditions et de vie et offrir à nos enfants des perspectives positives pour l'avenir.

Pour le cdH, le développement territorial, l'aménagement du territoire et l'urbanisme doivent tout d'abord permettre de concevoir un nouveau type de quartiers, les quartiers « humains » et les construire à Bruxelles et en Wallonie, sous la forme de villes nouvelles, de nouveaux quartiers, ou encore de villages et quartiers existants qui seront réagencés et revitalisés. Ces quartiers seront conçus pour favoriser le vivre ensemble, la qualité de vie, la participation des riverains, le partage des ressources de chacun... Le deuxième objectif du cdH est de veiller à ce que chacun puisse mieux contribuer au développement du territoire et participer sa conception et sa gestion. La propreté publique, les nouvelles technologies de l'information et de la communication et le patrimoine font également l'objet de plusieurs mesures innovantes.

2. Vivre dans un habitat de qualité

Le territoire, c'est également vivre dans un habitat de qualité, adapté à nos besoins, à l'évolution du cycle de la vie, un habitat susceptible de nous aider à accomplir nos projets de vie, et de nous rapprocher des autres. L'évolution du coût du logement empêche un nombre croissant de personnes à pouvoir encore avoir accès à cet habitat de qualité. Le projet humaniste propose plusieurs mesures radicales pour lutter contre la hausse des prix de l'immobilier et des loyers et permettre aux jeunes de pouvoir vivre dans un logement bien situé et qui répond à leurs aspirations. D'autres mesures ont pour objectif d'aider les personnes à adapter leur habitation ou à changer d'habitation. L'âge, la santé, l'évolution de la composition de la famille ou encore les aléas de la vie professionnelle font qu'à certains moments de notre vie, nous devons réaménager notre habitat ou déménager, pour préserver ou améliorer notre qualité de vie. C'est en agissant de la sorte que nous pourrons également permettre à nos aînés de vivre le plus longtemps possible chez eux, de manière autonome. Enfin, le cdH souhaite faire évoluer nos modes d'habiter, pour les rendre plus humains,

en encourageant les habitats « d'ouverture », tournés vers leur milieu de vie (habitat partagé, collocations...) et qui privilégient le dialogue, plutôt que les habitats de « repli sur soi », qui isolent et renforcent les individualismes et qui exacerbent les conflits.

3. Se déplacer

L'aménagement du territoire détermine directement notre mobilité. Or, pour le cdH, la mobilité, c'est d'abord et avant tout « mieux se déplacer ». Comment ? En dégageant du temps de qualité. C'est possible en réduisant nos besoins de déplacement et les embouteillages. C'est encourager non seulement l'usage des transports collectifs et le covoiturage, mais aussi une utilisation raisonnée de l'automobile. Le cdH souhaite également améliorer la qualité du temps que nous passons dans nos déplacements, le vivre-ensemble sur la route ou dans les transports collectifs, ainsi que la sécurité de tous, en rendant nos déplacements plus sûrs et plus conviviaux.

Chapitre 1. Se rencontrer

Le territoire et l'espace de vie des citoyens reflètent notre vision de la société et du vivre-ensemble. Il influence de façon prépondérante le quotidien de chacun d'entre nous. La qualité des liens que nous pouvons tisser avec notre entourage, notre qualité de vie, mais aussi celle des générations futures, sont directement affectées par l'organisation du territoire, notre conception de l'habitat ou encore notre manière d'organiser la mobilité.

Plutôt que d'exacerber le repli sur soi et altérer notre qualité de vie, les territoires **en tant que lieux de vie** doivent être générateurs de liens humains, de projets collectifs et de temps de qualité. Il est nécessaire de concevoir nos territoires en veillant à améliorer :

- **La convivialité** : mieux agencer dans ce but des villes, des quartiers et villages accueillants et sécurisants, avec des espaces publics, un habitat ouvert sur sa communauté de vie et des commerces/services de proximité.
- **La cohésion sociale** : cultiver le dialogue et le respect afin de réussir la mixité sociale, culturelle et intergénérationnelle.
- **L'accès pour tous à un habitat de qualité**, en particulier par l'accès à la propriété : aménager un cadre « où il fait bon vivre ensemble », et dont le prix est raisonnable.
- **Le partage des ressources** : imaginer un habitat groupé, de la cohabitation, du covoiturage, des échanges de biens et services entre voisins, des espaces collectifs de télétravail.
- **La participation** : dessiner et construire le territoire avec les citoyens.
- **La réglementation** : insister sur son rôle qui consiste à encourager le vivre-ensemble et à faciliter les projets d'intérêt général, et non pas à exacerber l'individualisme, diviser la population et bloquer la transformation du territoire dont nous avons tous besoin.
- **L'impact de l'activité de l'homme** : se demander pour chaque activité quelle sera sa conséquence sur la qualité de la vie des générations futures.
- **Le respect** : des autres, de l'environnement et de l'intérêt général.

Action 1. Créer des villes, des quartiers et des villages humains

Selon les prévisions démographiques du Bureau du Plan, et compte tenu de la demande, il faudra créer au moins 256.000 habitations à l'horizon 2030 en Wallonie et environ 124.000 à Bruxelles, et aussi de nombreuses crèches et écoles, sachant que l'offre actuelle est déjà insuffisante et tire les prix vers le haut.

Saviez-vous que d'ici 2030, il faudra créer 380.000 habitations en Wallonie et à Bruxelles, si nous souhaitons que la situation de l'immobilier ne s'aggrave pas ?

Dans les 45 prochaines années, l'effectif des « 65 ans et plus » va également doubler, tandis que les « 85 ans et plus » vont tripler. Les politiques d'aménagement du territoire, d'habitat et de mobilité doivent impérativement intégrer ce phénomène d'allongement de la vie et de vieillissement. Il est indispensable de permettre aux seniors de vivre de manière autonome et en lien avec les autres, le plus longtemps possible. Le défi démographique constitue aussi une formidable opportunité de concevoir un nouveau mode d'habiter, qui favorise l'environnement, les contraintes énergétiques, le bien vivre ensemble, la sérénité et sécurité. Il nous invite à accélérer la création de logements, et d'équipements collectifs, alors que nous devons dans le même temps être plus parcimonieux dans l'utilisation du territoire. Les villes et les villages devront répondre à ce défi démographique, de manière proportionnée et raisonnée.

Comprendre

La Wallonie enregistre aujourd'hui une concentration urbaine particulièrement faible en comparaison aux régions et pays limitrophes. En d'autres termes, nous avons tendance à éparpiller le bâti plutôt qu'à le concentrer, et chaque parcelle bâtie occupe une superficie plus importante. A titre de comparaison, l'Allemagne, qui a une densité de population équivalente à la Wallonie, affecte proportionnellement deux fois moins de terrains à la construction, et ce, au profit des zones agricoles et naturelles.

Proposition phare 250 : Construire une ou plusieurs villes nouvelles

Les villes nouvelles sont loin d'être une utopie. Certaines d'entre elles ont été construites il y a 40 ans et s'imposent comme de belles réussites aujourd'hui (par ex. Louvain-la-Neuve). Nos voisins européens se lancent à nouveau depuis plusieurs années dans de grands projets urbains. Bruxelles et la Wallonie sont pleinement capables de mener de tels projets au 21^{ème} siècle.

Ces villes nouvelles, exemplaires en matière de développement humain (cohésion sociale, harmonie avec la nature, vivre ensemble, participation...), pourront prendre la forme d'une ville à construire intégralement ou de nouveaux quartiers urbains de grande taille (construits ou reconstruits) dans des villes existantes et qui, par leur ampleur, auront un effet structurant sur celles-ci.

Ces villes seront localisées dans des zones rurales qui souffrent de l'absence d'un véritable pôle urbain, dans des agglomérations urbaines en déclin économique (friches, chancres urbains...), dans ou autour de pôles d'activité économique ou encore dans des zones à forte pression immobilière.

Les investissements privés (promoteurs, particuliers, crèches, commerces...), la réorientation de l'épargne vers la construction immobilière (voir proposition 254), ou d'éventuels investissements publics (centre hospitalier, maisons de repos, écoles, implantation d'une administration régionale suite au transfert de compétences de la 6^{ème} réforme de l'Etat, universités et hautes écoles...) constitueront les principales sources de financement des projets.

A terme, chacune de ces villes pourra compter entre 20.000 et 40.000 habitants.

Nous souhaitons construire une ou plusieurs villes nouvelles en Wallonie pour y accueillir 10% des habitations à créer d'ici 2030 (40.000 habitations, soit 60.000 habitants).

Ces villes ou quartiers nouveaux doivent prévoir des modes d'habitats totalement innovants et notamment :

- Réserver les voies principales aux piétons, cyclistes et aux transports en commun et prévoir un passage des voitures sous la ville ou avec des voies de contournement et la connexion à une station de covoiturage RECO.
- Des services et habitats à haute valeur intergénérationnelle, par l'établissement dans un même espace de crèches et maisons de repos ou appartement supervisés ; le développement de services de proximité ; par le développement de services ou logements intergénérationnels ; la disponibilité d'espaces partagés et de maisons de quartiers.
- Un habitat à haute efficacité énergétique, voire autonome grâce à l'autoproduction d'énergie renouvelable, mais aussi qui est pensé dès le départ pour s'adapter aux évolutions du cycle de vie des habitants (anticiper la scission du logement en plusieurs unités, prévoir l'ergonomie nécessaire, etc.).
- Des groupes de logements partagés avec infrastructures communes et services réciproques (garde d'enfants par exemple).
- Des espaces verts nombreux, des jardins suspendus et des murs de verdure.
- Des aménagements appropriés à la sécurité des habitants (pas de recoins, éclairages nombreux, mixité des quartiers, services de police décentralisés).
- Des espaces de jeux et sports de rue nombreux, des infrastructures sportives et culturelles de qualité et à proximité des écoles, des maisons de jeunes.
- Des commerces de proximité et des circuits courts ; des bureaux intégrés, des couveuses d'entreprises et des espaces de télétravail.
- L'intégration des nouvelles technologies dans la ville selon le modèle « *smart cities* ».

- L'aménagement d'espaces publics de qualité, une gestion optimale des déchets et des eaux et une identité propre à la ville.

Elles seront localisées :

- **Dans des zones à forte pression immobilière** pour lutter contre la hausse du coût du logement.
- **Dans ou à côté de villes existantes, notamment en reconversion industrielle**, afin de créer une dynamique positive et de contribuer à la relance de leur attractivité économique et résidentielle.
- **Dans des zones rurales souffrant de l'absence d'un pôle urbain de taille suffisante.**

A Bruxelles, développer en partant des contrats de quartier, et lister les **quartiers prioritaires** à développer dans les dix prochaines années : Heysel, Josaphat, T&T, Midi, Prisons, Schaerbeek-Formation,...

Proposition 251 : D'ici 2030, localiser 1 nouvelle habitation sur 3 dans de nouveaux quartiers urbains et ruraux

L'urbanisme de « compte-goutte », c'est-à-dire la localisation anarchique des nouvelles constructions et l'absence d'un projet global et multifonctionnel du quartier quand on accorde un permis, a des effets pervers sur la qualité de vie. Au-delà des nouvelles villes, nous pensons qu'il est possible de localiser une grande partie des nouvelles habitations dans de nouveaux quartiers, conçus de manière intégrée, sur base d'une approche intégrée. Les villes nouvelles pourront aussi être transfrontalières avec des infrastructures communes. Il faut veiller à utiliser au maximum les programmes européens permettant de développer de telles agglomérations.

Le cdH propose de

- **Construire des morceaux de villes et de villages exemplaires en matière de développement humain** (cohésion sociale, harmonie avec la nature, vivre ensemble, participation...) et qui pourront prendre plusieurs formes.
- Des **nouveaux quartiers urbains** (construits ou reconstruits) dans des villes existantes sous le même modèle que pour les villes nouvelles.
- Un **cœur de village revitalisé, densifié ou (re-)construit** (voir proposition 252 sur le remembrement rural).
- De créer au sein de ces nouveaux quartiers des espaces de vivre-ensemble permettant aux familles, aux jeunes, aux personnes âgées et aux divers groupes constitués de pouvoir exercer leurs activités et leurs projets dans des lieux adéquats. Cela passe par l'implantation d'un centre culturel et associatif, par des maisons de jeunes et de loisirs au plus près des quartiers, au plus près des lieux de vie.
- Des **nouveaux quartiers multifonctionnels en milieu rural ou semi-rural**, adéquatement localisés, où seront prioritairement localisées les nouvelles habitations, et dont l'objectif consiste à revitaliser ou viabiliser un quartier (création ou maintien d'une école, d'une crèche, de commerces et services...).
- Une **densification raisonnée de certains villages** (dents creuses, terrains vagues...).
- Une « **aération** » de **morceaux de villes trop denses** (parcs urbains, paysages, verdissement, étendues d'eau...).

Proposition 252 : Favoriser en Wallonie le remembrement urbain et rural pour revitaliser les cœurs des villes et des villages

Nous souhaitons transformer le visage de nos villes mais également de nos villages. Il faut y recréer de la vie et de la cohérence pour empêcher qu'elles ne deviennent des campagnes dortoirs. Mais plutôt que de menacer les gens qui veulent s'installer en dehors d'un certain périmètre d'habitat, nous préférons passer par un travail partagé avec des communes directement à la manœuvre.

Le cdH propose de soutenir le mécanisme de remembrement urbain dans les grandes villes et de créer un nouvel outil de développement territorial : le remembrement rural

Afin d'aider les communes à mieux aménager leur territoire, nous souhaitons **ajouter un nouveau levier au PCDR (plan communal de développement rural) : le périmètre de remembrement rural**, en parallèle au modèle existant du périmètre de remembrement urbain. Le PCDR permet de garantir la **participation des citoyens**.

L'idée consiste à **rassembler l'habitat dans les zones déjà bâties, tout en développant les zones rurales**. Exemple : dans une zone déjà bâtie, bien située au cœur d'un village ou à proximité, un pré entre deux constructions pourrait être mis à profit pour créer du logement, du commerce, de l'artisanat ou du service (crèche, école, etc.).

Dans l'autre sens, un terrain situé dans une zone éloignée du centre bâti pourrait être affecté à une activité agricole. De cette manière, on évite que l'habitat s'étende en un long chewing-gum à l'extérieur des villages, au détriment de la vitalité du cœur des localités.

Le cdH propose que les villes et villages soient soutenus dans cette démarche, via une **intervention du Centre régional d'aide aux communes pour préfinancer les opérations**, ainsi que par l'intermédiaire des futures agences de développement territorial (proposition 237).

Le cdH propose par ailleurs de sanctionner les comportements spéculatifs sur les terrains laissés à l'abandon par leurs propriétaires.

Proposition 253 : Renforcer le rôle de CityDev et créer des agences wallonnes de développement territorial

Comprendre

CityDev est un organisme public qui a été créé par la Région de Bruxelles-Capitale afin d'aménager et construire des quartiers et zones d'activité économique dans un but de développement durable (logement abordable, développement économique, écoquartiers...). L'avantage de ce type d'organisme, c'est qu'il permet de travailler sur un territoire plus vaste qu'une commune et dès lors de développer une meilleure maîtrise économique et du foncier.

CityDev, ex-SDRB (société de développement régional de Bruxelles) est un outil qui mériterait d'être amplifié et étendu à la Wallonie. Cet organisme a notamment comme mission d'acquérir des terrains et de construire des quartiers et des habitations de haute qualité, qui sont ensuite revendues à des ménages à revenus limités, à un prix qui échappe aux logiques spéculatives. Néanmoins, ses moyens restent encore trop limités et ses objectifs sont très larges (développement économique, logement...), ce qui explique pourquoi elle n'a produit « que » 3000 logements depuis 25 ans.

- **A Bruxelles**, il convient de fédérer les structures existantes lorsqu'elles existent, pour en faire de véritables sociétés de développement intégré et transversal, et de les doter de moyens financiers et juridiques, en vue d'une certaine maîtrise foncière.
- **En Wallonie**, plusieurs organismes de ce type doivent être créés, en nombre limité, et couvrir des territoires suffisamment étendus.

Le cdH propose de créer des agences régionales de développement territorial en Wallonie et de renforcer CityDev à Bruxelles.

Leurs missions seront de :

- **Accompagner la construction des villes nouvelles et les quartiers nouveaux.**
- **Construire des morceaux de villes et de villages à visage humain.**
- **Revitaliser les cœurs de village et les quartiers urbains.**
- **Innover en matière de mode d'habitat** en développant une offre fondée sur le démembrement de la propriété (droit de superficie et droit d'usage scindés, emphytéose...) comme le Community Land Trust¹.
- Promouvoir et accompagner les Partenariats Public-Privé.
- A Bruxelles, la zone sur laquelle l'activité de CityDev s'applique est étendue à tout le territoire régional bruxellois

Proposition phare 254 : Créer une épargne citoyenne d'investissement immobilier

Saviez-vous qu'en Belgique, 245 milliard d'euros « dorment » sur des comptes-épargnes bancaires ?

De nombreux Belges disposent d'une certaine somme d'argent placée sur des comptes-épargnes. Or, les rendements de ces comptes restent inférieurs au taux d'inflation. Cela induit une diminution progressive des économies des épargnants, sans que ceux-ci aient touché à leur capital. Notre système encourage également l'épargne-pension à travers l'octroi d'une réduction d'impôt. Mais beaucoup ignorent comment le capital constitué est utilisé par les organismes financiers. Vers quels secteurs d'activité ? Dans quelle zone géographique ? Sont-ce des investissements équitables qui garantissent le respect de la dignité humaine ?

Pour maintenir un certain niveau de vie au terme de leur carrière, les Belges ont donc tendance à se constituer une épargne-pension, à devenir propriétaire de leur habitation, et d'un deuxième logement mis en location, lorsqu'ils en ont les moyens.

Il est possible d'utiliser une partie de l'épargne des Belges pour financer en partie la construction de ces « **morceaux de villes et de villages** », comprenant des logements de standing, des logements sociaux, mais également et surtout des logements de qualité, vendus en dehors des logiques spéculatives, auprès des personnes appartenant à la classe moyenne.

Cette proposition permet de :

- Garantir le caractère éthique et citoyen de l'épargne-pension.
- Renforcer la transparence des placements (investissement immobilier sur le territoire national).
- Sécuriser les placements (l'immobilier présentant moins de risques que de nombreux placements financiers spéculatifs).

¹ Les community land trust (CLT) sont des organisations sans but lucratif, qui acquièrent des terrains pour y construire des logements et des services collectifs, ainsi que des terrains déjà bâtis. Les logements sont vendus à un prix abordable, à des ménages à revenus moyens. Les ménages deviennent donc propriétaires de leur bâtiment, mais pas du terrain. Le CLT reste propriétaire du terrain mais accorde aux habitants un droit d'utilisation (leasing, servitude...). Cela permet de réduire le coût d'acquisition de l'habitation.

- Financer en partie la construction des quartiers humains de villes et de villages ainsi que des nouvelles villes.

Le cdH propose de financer les agences régionales de développement territorial en créant une épargne-pension citoyenne d'investissement immobilier déductible fiscalement et un livret-vert assorti d'un avantage fiscal, sur base du mécanisme d'emprunt populaire récemment mis en œuvre au niveau fédéral.

Concernant l'épargne à long terme, le cdH propose de mettre en place une épargne-pension citoyenne :

- En octroyant une réduction d'impôt pour les épargnants, à l'instar de l'épargne-pension actuelle.
- En utilisant cette épargne pour financer la construction de morceaux de villes et de villages, en l'injectant dans le capital des agences régionales de développement territorial.

Chaque citoyen aura le choix entre l'épargne-pension traditionnelle et l'épargne-pension citoyenne.

Concernant l'épargne à court terme, un livret vert sera également créé pour permettre aux particuliers et aux entreprises d'affecter leur épargne au financement de projets immobiliers d'intérêt général. Cette épargne bénéficiera d'un régime fiscal plus avantageux.

Action 2. Faire participer l'ensemble des acteurs au développement du territoire

Nous pensons que les territoires sont d'abord générateurs de liens, d'un meilleur vivre ensemble, de rassemblement et de partage, et constituent donc un terrain propice aux projets collectifs. Les pouvoirs publics, les administrations, les promoteurs immobiliers et les propriétaires de terrains et immeubles ont la responsabilité de contribuer au développement du territoire, de manière juste et équitable.

Saviez-vous que le nombre de recours introduits auprès du Conseil d'Etat contre un permis d'urbanisme, a augmenté de 40% entre 2005 et 2012 ?

Pourtant, l'aménagement du territoire et l'urbanisme sont trop souvent des lieux de conflits entre l'intérêt général et l'intérêt de particuliers. Il y a de plus en plus de recours venant de particuliers en désaccord avec un projet. Une meilleure participation des citoyens, particuliers, commerçants et entrepreneurs à la conception et la mise en œuvre de projets urbains en réduirait le nombre dès lors que leurs attentes, leurs craintes et leurs critiques auraient été intégrées dès le départ des projets. La participation permet aussi aux porteurs de projets d'informer correctement les citoyens, à commencer par les riverains et d'éviter que de fausses idées circulent au sein de la population.

Proposition 255 : Une véritable stratégie pour chaque bassin de vie : place aux contrats de territoire !

Dans notre conception des territoires, il est primordial que chaque citoyen puisse participer à l'avenir de son bassin de vie. Cette participation doit être effective à tous les stades du processus de conception, de mise en œuvre et d'évaluation d'une stratégie collective de développement de chaque territoire. Ces stratégies doivent elles-mêmes contribuer à la relance de Bruxelles et de la Wallonie.

Le cdH propose que les communes élaborent et mettent en œuvre, de manière participative et partenariale, un grand contrat de territoire au niveau du bassin de vie, visant à contribuer au développement humain du territoire. Ce contrat aura pour objectifs :

- **Positionner le territoire sur un thème à la fois original et porteur**, afin de renforcer la cohérence du bassin de vie, de différencier le projet par rapport aux bassins de vie voisins et de doter le territoire d'une image de marque.
- **Privilégier la dimension humaine des projets**, en ce qui concerne par exemple la cohésion sociale, la formation, l'habitat.
- **Couvrir un grand nombre de dimensions** liées au développement humain (emploi, économie, formation, environnement, cohésion sociale, démographie, aménagement du territoire, habitat, vivre-ensemble, éducation, tourisme...).
- Définir le contenu de ce contrat en **collaboration avec les citoyens** et les forces vives du territoire (associations, entreprises, investisseurs).
- L'inscrire dans la durée (10 ans), avec une évaluation intermédiaire à mi-parcours.

Proposition 256 : Obliger les promoteurs immobiliers à construire des services collectifs

Chaque investisseur immobilier tire un certain bénéfice de l'usage du territoire. L'obtention d'un permis de construire et la modification des plans de secteur et apportent de la valeur aux surfaces détenues par les investisseurs. Il s'agit d'une rente qui doit, en partie, servir à l'amélioration de la qualité de vie de la collectivité (crèches, écoles, aires de jeux...) et à l'intérêt général (accès au logement, accessibilité des personnes à mobilité réduite...).

Afin de garantir la mixité sociale et fonctionnelle des immeubles et quartiers construits par des opérateurs privés, et de veiller à ce que de tels projets contribuent au développement humain du territoire, le cdH propose de renforcer le système des charges d'urbanisme à Bruxelles et de **généraliser le recours aux charges d'urbanisme à l'ensemble de la Wallonie.**

- Les charges d'urbanisme ont pour but de faire participer les promoteurs immobiliers privés à l'aménagement d'espaces publics, de voiries et autres infrastructures d'intérêt général, mais également à la construction d'espaces à usage commercial, de logements sociaux ou abordables, adaptés aux Personnes à Mobilité Réduite, ainsi que d'équipements collectifs (crèches, écoles...). Dans ce cas, les biens sont revendus par le promoteur aux opérateurs publics concernés, à un prix abordable.
- Les charges d'urbanisme doivent être préalablement négociées entre la commune et le promoteur, et faire l'objet d'un rapport public (transparence).
- Les petits projets immobiliers (au-delà de 1.000 m²) situés dans un même périmètre seront également mis à contribution, dans le cadre d'une charge d'urbanisme mutualisée, en vue notamment de permettre la construction de lieux d'accueils d'enfants, d'espaces de jeux, de logements réservés aux revenus modestes etc.
- A Bruxelles, lors de projets immobiliers de plus de plus de 5.000 m², obliger les promoteurs immobiliers à consacrer un pourcentage à déterminer (de 5 à 10%) de la superficie-plancher construite à l'aménagement d'espaces verts sur site.

Proposition phare 257 : Consulter les citoyens beaucoup plus tôt, dans le cadre des grands projets urbains et immobiliers

La participation citoyenne est nécessaire. Elle permet d'une part de rapprocher les intérêts individuels, d'autre part de perfectionner les décisions en répondant mieux aux besoins de la population. Elle fait donc gagner du temps et de l'argent en prévenant les conflits potentiels.

Les procédures qui associent la population et les responsabilisent par rapport aux recours seront mises en place dès les avant-projets.

Le cdH propose de renforcer la participation des citoyens à la conception, au suivi et à l'évaluation des projets immobiliers et urbains, et que cette participation intervienne plus tôt :

- **Que, lors des consultations, une réunion d'information préalable se tienne dès qu'il y a une intention de projet, avant donc l'établissement du cahier des charges sur base de l'avant-projet** (esquisses et maquette), afin que la consultation s'exerce le plus en amont possible.
- **Que la consultation soit la plus plurielle possible**, c'est-à-dire en ne reposant pas uniquement sur des procédures écrites mais en recourant à tous les moyens de mobilisation et communication : démarches auprès des habitants, plus de pédagogie avec animations plutôt que des panneaux, une décentralisation dans les quartiers concernés, des rencontres entre les citoyens et les agents intermédiaires (associations) afin de renforcer les capacités des citoyens.

- **Lorsqu'un projet urbanistique obtient un permis d'urbanisme mais que des modifications substantielles sont apportées par la suite, qu'il y ait une obligation de repasser par une consultation publique.**

Le cdH souhaite également que plusieurs autres principes se retrouvent dans la réglementation :

- **Consulter de façon systématique les associations de défense des personnes à mobilité réduite,** à l'occasion de tout projet d'aménagement de l'espace public.
- **Renforcer le rôle des CCATM (commissions communales d'aménagement du territoire).**
- **Créer un comité citoyen par projet urbain** pour permettre à la population et aux futurs résidents de se rencontrer, et de participer ensemble à la conception du projet de quartier. Ce comité sera constitué de futurs riverains et de la population vivant à proximité du projet, qui y siègeront à titre individuel.
- **Améliorer l'efficacité des enquêtes publiques et renforcer la prise en compte de l'avis des citoyens** (motivations sur les options choisies et réponses aux questions des riverains à annexer au permis).
- **Sanctionner ceux qui introduisent un recours non fondé, lorsqu'il est établi que celui-ci vise uniquement à ralentir la mise en œuvre d'un projet.**
- **Renforcer dans les programmes de cours des architectes (ainsi que de l'administration) l'initiation aux processus de participation et la démocratie délibérative par des formations sur la concertation.** A ce sujet, la formation de CeM (conseiller en mobilité) peut être un bon exemple, car au-delà du contenu de la formation, il permet à chacun d'avoir une « standardisation » des concepts : tous les CeM (policiers, agents du SPW, agents communaux,...) utilisent le même vocabulaire, supprimant tout malentendu potentiel.
- **Mettre en place un conseil consultatif du commerce et du développement local dans chaque commune.**
- **Mieux prendre en compte les problèmes d'accès et de visibilité lors des grands travaux,** par une politique de concertation avec les riverains, les automobilistes et les commerçants.
- **Publier sur le site internet de la commune toutes les données des projets d'urbanisme.**

Action 3. Permettre à chaque citoyen de bénéficier d'un milieu de vie propre

La propreté publique constitue une composante essentielle de la qualité du milieu de vie. Les enjeux liés à la propreté sont à la fois sociaux, sanitaires, environnementaux, économiques, financiers et politiques. La propreté de l'espace public reflète tout d'abord la capacité des citoyens à agir de façon responsable et dans l'intérêt du vivre-ensemble. La propreté est une question d'éducation et de respect. La gestion des déchets et la propreté de l'espace public ainsi que des bâtiments à caractère public, peuvent également avoir des impacts sur notre santé et sur notre environnement.

Si la Wallonie doit maintenir sa performance à l'avenir, et Bruxelles poursuivre ses efforts, plusieurs défis devront faire l'objet de réponses appropriées des pouvoirs publics :

- Maintenir le principe du coût-vérité et veiller à sa bonne application.
- Renforcer la prévention en matière de production de déchets et de propreté.
- Réduire les coûts de collecte, de traitement et de stockage des déchets, et veiller à garantir la transparence de l'utilisation des taxes payées par les citoyens.
- Proposer de nouveaux services « pratiques » aux citoyens en matière de collecte et de tri des déchets.
- Mieux sanctionner les incivilités et la délinquance environnementale.
- Organiser une meilleure gestion de la propreté lors des marchés, foires, brocantes, manifestations et autres grands événements en espaces publics (adoption du principe pollueur-payeur, imposition de l'utilisation de gobelets réutilisables avec un système de caution, installation de cendriers publics et de poubelles sélectives).
- Réintroduire progressivement dans l'espace public urbain des sanitaires publics neufs, esthétiques, d'accès gratuit et ouverts 24h/24.
- Lancer à Bruxelles une opération « métropole propre » avec des objectifs annuels ambitieux, un renforcement du personnel communal et régional affecté à la propreté, un protocole d'accord avec chaque commune pour fixer les obligations de chacun, la fréquence du ramassage, etc.

Proposition 258 : Mettre en place de véritables actions d'éducation à la propreté dans les écoles

Saviez-vous qu'en 2012, seulement un Wallon sur deux déclare avoir reçu de l'information sur la réduction des déchets ? Et qu'un Wallon sur trois ne trie pas ses déchets correctement ?

Afin de renforcer les comportements spontanés auprès de la population, nous souhaitons intégrer dans les projets éducatifs et pédagogiques des écoles la dimension « propreté publique ».

La propreté publique sera intégrée à l'apprentissage du vivre ensemble à l'école. Des modules d'information et de sensibilisation seront également organisés tout au long du parcours scolaire, en adaptant la forme et le contenu des enseignements à l'âge des élèves. Ces modules s'inspireront des actions menées dans les écoles en matière de sécurité routière.

Le cdH propose de :

- Intégrer la dimension « propreté publique » au **projet pédagogique et éducatif** des écoles.
- Organiser des **modules d'information et de sensibilisation** à la propreté publique dans l'enseignement maternel, primaire et secondaire (1 module organisé par cycle de 3 ans).
- Prévoir un module d'information et de sensibilisation à la « Propreté publique » dans certains programmes de formation d'insertion socioprofessionnelle.

Proposition 259 : Favoriser l'utilisation d'emballages réutilisables ou recyclables

Les études montrent que l'emballage ne contribue qu'à une faible partie à l'empreinte écologique du produit, en comparaison aux pollutions liées à sa production, sa logistique et sa consommation. Les emballages ont aussi leur utilité. Ils garantissent que le produit arrive en bon état chez le consommateur, qu'il se conserve bien, et qu'il ne soit donc pas détruit ou jeté avant sa consommation. Car dans ce cas, le gaspillage est absolu. Il ne faut donc pas lutter contre l'emballage en tant que tel mais plutôt favoriser le recours aux emballages « propres », qui sont biodégradables ou qui peuvent être réutilisés ou recyclés.

Dès lors, le cdH propose de :

- mettre en valeur les produits et emballages propres auprès des consommateurs ;
- encourager les entreprises à s'inscrire dans le courant du concept de l' « économie circulaire » qui pousse les entreprises à ne produire que ce qui est biodégradable ou ce qui peut être réutilisé ou recyclé ;
- encourager l'innovation et la recherche dans le domaine des matériaux et des techniques d'emballage
- renforcer cette filière industrielle et soutenir les entreprises actives dans ce secteur.

Proposition 260 : Sanctionner plus fortement les infractions environnementales

<i>Saviez-vous qu'en 2012, ils sont encore 21% en Wallonie à déclarer abandonner leurs déchets dans un espace public ?</i>
--

Malgré les avancées en matière de contrôle et de sanction des infractions environnementales, en 2012, un Wallons sur cinq déclare incinérer ses déchets ménagers en plein air. Ils sont autant à avouer abandonner leurs détritiques dans l'espace public. Un tiers des Wallons avouent « souiller » l'espace public. C'est encore beaucoup trop car ce type de comportement dégrade la qualité de notre cadre de vie et l'environnement. Il génère également des coûts pour la collectivité.

Pour prévenir les incivilités, mieux les contrôler et les sanctionner, le cdH propose de :

- **Renforcer les moyens de contrôle des incivilités, à travers trois mesures** : augmenter le nombre d'agents constatateurs d'infractions ; impliquer la police locale ; permettre à certains agents communaux de pouvoir également constater les infractions ; multiplier les caméras de surveillance aux points les plus pollués, introduire dans le cadre du futur règlement commun en matière de sanctions administratives des amendes élevées en cas d'actes ne respectant pas les règles en matière de propreté.
- **Cibler les contrôles sur les lieux critiques.**
- **Augmenter le montant minimum de l'amende pour infraction environnementale** : faire passer l'amende administrative de 50 à 150 euros et l'amende pénale de 100 à 300 euros.
- **Proposer des peines alternatives aux sanctions financières.** Le contrevenant accomplirait une mission d'intérêt général, dans le domaine de la propreté publique, afin de réparer un dommage similaire à celui qu'il a commis.

Proposition 261 : Faire de nos déchets une ressource créatrice d'emplois

Saviez-vous qu'en 2011, les ménages ont produit 1.992.000 tonnes de déchets ménagers, soit 547 kg par habitant ?

Les déchets représentent un enjeu économique qui est manifestement sous-exploité en Wallonie et à Bruxelles. Il est donc essentiel de développer le secteur du traitement et de la valorisation des déchets car il s'agit d'une source d'emplois locaux et durables importante.

Le cdH propose de :

- **Appliquer une paix fiscale en matière de politique de déchets. Le régime coût-vérité doit être correctement appliqué.**
- **Assurer un service optimal pour tous les Wallons et les Bruxellois en matière de collecte des déchets.** Il faut donc harmoniser les services de collecte et instaurer des critères permettant de garantir un service de qualité pour tous les citoyens.
 - **A Bruxelles, faire une collecte au moins par semaine pour les sacs jaunes, verts et bleus.**
 - **Généraliser l'usage de containers collectifs et des locaux poubelles adéquats dans les immeubles à appartements dans les grandes villes.**
- **Réguler le marché des obligations de reprises** et mettre en œuvre un système d'agrément pour les gestionnaires tels que RECUPEL afin d'assurer un service de qualité aux citoyens. La contribution des citoyens doit avoir une vraie utilité sociétale.
- **Développer les filières de valorisation des déchets sur le territoire wallon et bruxellois notamment par le soutien des entreprises de réinsertion.** Et en valorisant le digestat (produit résidu de la méthanisation) afin de promouvoir la filière de bio-méthanisation en la rendant plus rentable.
- Prévoir, là où c'est possible, l'enfouissement des bulles à verre afin de réduire les nuisances sonores pour les riverains et rendre le quartier plus propre et plus convivial.
- Imposer l'usage de gobelets réutilisables lors des événements majeurs dans les espaces publics.
- Placer des containers de collectes dans les quartiers commerçants proposant un mix commercial rendant la cohabitation « poubelles-activités commerciales » difficile.

Action 4. Rendre les territoires plus « intelligents »

Les milieux de vie, qu'ils soient situés en ville ou à la campagne, doivent être aménagés et organisés en fonction des besoins des habitants. Les technologies de l'information et de la communication nous offrent l'opportunité de pouvoir agir sur de nombreuses dimensions qui relèvent de la vie quotidienne, de l'économie, de l'environnement, de la cohésion sociale, de la santé ou encore de la participation démocratique.

Saviez-vous qu'en Belgique, 4 personnes sur 5 utilisent Internet ?

Ces nouveaux instruments permettent en effet aux habitants de pouvoir agir en tant que partenaires et parties prenantes du développement, plutôt qu'en tant que simples consommateurs de biens et services. **La ville intelligente est donc un facilitateur de développement humain.**

Proposition 262 : « Objectif : une capitale WIFI-free et 50 villes et communes intelligentes »

Les solutions d'Intelligence territoriale peuvent indéniablement contribuer au développement humain des territoires. La commune reste par ailleurs l'échelon territorial idéal pour mettre en œuvre une stratégie d'intelligence territoriale. Pour encourager celles-ci à avancer dans ce domaine, nous pensons que les Régions doivent mettre en place des incitants financiers et renforcer l'accompagnement des autorités locales.

Le cdH propose de :

- **Faire de Bruxelles, dans le cadre du projet « Bruxelles capitale numérique », une smart city et une capitale intelligente wifi-free** comprenant des espaces internet gratuits décentralisés, dotée d'une gouvernance numérique régionale et communale impliquant l'offre d'applications personnalisées pour les citoyens pour des services, des formulaires, de l'interactivité relative notamment à des échanges d'information relatives à des nuisances, etc.
- **Renforcer la sensibilisation et l'accompagnement** des communes dans le développement de solutions IT pour les citoyens.
- **Lancer un appel à projets auprès de communes portant sur l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan stratégique « territoires intelligents ».**
- **Créer des plans communaux de villes intelligentes**, à l'instar des plans communaux de mobilité, et les assortir d'une subvention.
- **Conditionner les subventions régionales à la mise en place d'un WIFI gratuit dans l'espace public**, à la mise en place d'une véritable stratégie de territoires intelligents.
- **Faire des villes nouvelles les territoires les plus « intelligents » d'Europe.**
- **Mettre en place des territoires ruraux intelligents**, en adaptant les outils des « smart cities » à la réalité, aux contraintes et aux besoins des communes rurales.
- **Encourager l'utilisation de logiciels « open source » dans les administrations et organismes d'intérêt public ou fournissant des services publics.**
- **Créer un poste de *community manager* dans chaque ville et commune.**

Proposition 263 : Favoriser l'autonomie des personnes âgées par les nouvelles technologies : l'alliance Hab-IT-A (Habitat-Intelligence territorial-Autonomie)

D'ici 2060, les personnes de plus de 85 ans seront trois fois plus nombreuses qu'aujourd'hui. Pour permettre aux seniors et aux personnes à mobilité réduite ou souffrant d'un handicap de vivre dans un milieu de vie de qualité, nous souhaitons intégrer la dimension du maintien en autonomie dans l'agencement du territoire.

Le cdH propose de créer la première alliance « Hab-IT-A » pour « Habitat-Intelligence Territoriale-Autonomie »

Par cette alliance, nous souhaitons :

- Intégrer aux politiques régionales et locales en matière d'intelligence territoriale, des mesures visant à renforcer l'autonomie des seniors et des personnes à mobilité réduite (PMR).
- Soutenir le développement de techniques de construction favorisant l'autonomie ainsi que la domotique et accompagner les créateurs d'entreprise qui souhaitent investir dans ce secteur.
- Adapter les normes de construction et urbanistiques au défi démographique et aux besoins des PMR.
- Accorder des aides et des crédits à taux zéro, dans le cadre d'un « Qualipack » (voir chapitre 1) pour financer des travaux d'adaptation de l'habitation qui permettent aux seniors et PMR de rester autonome chez soi.
- Généraliser le système de valise médicale intelligente auprès des médecins-généralistes et infirmières à domicile.

Action 5. Valoriser le patrimoine matériel et immatériel

Le patrimoine matériel (bâti, architecture, façades, monuments, paysages, sites exceptionnels, biodiversité, espaces verts...) et immatériel (folklore, légendes, fêtes locales, savoir-faire...) contribuent à la qualité de vie des personnes humaines. Ils constituent un terreau solide sur lequel s'appuyer pour construire l'avenir, renforcent la fierté et le sentiment d'appartenance à un territoire, améliorent le vivre ensemble, et suscitent la participation spontanée des citoyens dans des projets collectifs. Enfin, le patrimoine influence le développement économique, car les investisseurs, les ménages, les touristes ou encore les personnes à haute qualification, sont sensibles à l'image des territoires. Plus le patrimoine est mis en valeur, plus le territoire rayonne sur le plan national et international.

Le premier élément qui vient à l'esprit des personnes, quand on évoque une ville ou un territoire, c'est son patrimoine. A quoi pensez-vous quand on parle de Bruxelles, Tournai, Waterloo, Namur, Binche, Bastogne ou Liège ?

Proposition 264 : Créer un fonds spécial pour le mécénat de soutien à la restauration

Le budget des pouvoirs publics est sous contrainte et ne peut pas couvrir l'ensemble des besoins de restauration, alors qu'un patrimoine rénové permet d'améliorer l'attractivité touristique, économique et résidentielle du territoire et de renforcer la fierté de la population vis-à-vis de son héritage historique, le sentiment d'appartenance à une communauté, et donc les solidarités spontanées.

Nous proposons de créer un fonds spécial pour le mécénat de soutien à la restauration. Ce fonds aura comme objectif de financer les travaux de restauration, de rénovation et de valorisation du patrimoine, complémentaires aux actions menées par les pouvoirs publics. Le fonds sera alimenté par le secteur privé.

Afin d'encourager les investisseurs privés, les entreprises et certains particuliers à contribuer à ce fonds spécial, quatre dispositifs seront mis en place :

- **Permettre au donneur de choisir le projet pour lequel il souhaite verser un don** et l'informer de l'avancement des travaux.
- **Prévoir la déduction fiscale de chaque don** versé au fonds, qu'il provienne d'un particulier ou d'une entreprise.
- **Mettre à l'honneur les donateurs**, en les invitant à l'inauguration ou à la cérémonie du site restauré, et placer durant un laps de temps un panneau avec le nom des personnes et entreprises qui ont participé au financement des travaux.
- Sous certaines conditions (montant suffisant, accord du fonds sur le type de campagne de communication...), **permettre aux entreprises de pouvoir valoriser leurs dons dans leur communication.** Le produit-partage, où une part du chiffre d'affaires de l'entreprise est reversé au fonds, justifie par exemple que l'entreprise puisse valoriser son action pour renforcer son image d'entreprise socialement responsable et attachée au territoire sur lequel elle s'est implantée.

Complémentaire à la création du fonds, d'autres mesures doivent être mises en œuvre :

- **Les partenariats publics-privés** : un investisseur privé finance les travaux de rénovation du site ou du bâtiment qu'il réaffecte en logement, lieu touristique, bureaux, espace culturel... une convention permet aux pouvoirs publics d'utiliser une partie des infrastructures à des fins d'intérêt général.

- **D'étendre et développer des pôles de compétences en matière de rénovation du bâti ancien servant d'habitation.**
- La **valorisation touristique du patrimoine**, via le renforcement des synergies entre les hautes-écoles de tourisme, les écoles professionnelles, les associations touristiques locales, les guides, le secteur de la construction et les établissements HORECA. Elle s'inscrira dans le cadre d'un plan stratégique de développement et de valorisation du patrimoine.

Proposition 265 : Créer un « Googlestreet » du patrimoine

Les nouvelles technologies de l'information et de la communication offrent de nombreuses possibilités de valorisation du patrimoine et de participation citoyenne. A l'image de Googlestreet, Instagram, Facebook ou de Wikipédia, il est possible de développer, avec les citoyens, une interface, à la fois ludique, pédagogique et interactive, où chacun pourra partager de l'information et du contenu sur les éléments de patrimoine de nos territoires.

Pour mieux valoriser le patrimoine, le cdH propose de :

- **Mettre en place un Googlestreet du patrimoine. Le développement d'une** application en ligne permettra aux particuliers, aux associations, aux administrations ou encore aux universités d'associer du contenu (anciennes photos, gravures, peintures, reportages-vidéos, texte...) à un lieu bien précis.
- **Proposer à toutes les associations actives dans le domaine du patrimoine à Bruxelles comme en Wallonie, de recenser, chacune dans leur commune, les éléments de Petit Patrimoine Populaire wallon (PPPW) ou bruxellois.** L'objectif est d'encourager ensuite sa prise en charge citoyenne par des groupes de bénévoles.

Chapitre 2. Vivre dans un habitat de qualité

Pour le cdH, un habitat de qualité, c'est un logement dont la localisation, la taille et la configuration sont adaptées aux besoins de ses habitants (isolés, jeunes, seniors, familles, personnes à mobilité réduite), à leur habitat (urbain ou rural) et aux réalités familiales et professionnelles (proximité de la famille, du lieu de travail). C'est également un habitat générateur de liens, dont l'intérieur facilite le partage de moments entre cohabitants.

Le logement est confortable. On s'y sent bien. Il est naturellement salubre, performant sur le plan énergétique grâce à sa bonne isolation thermique. C'est un logement intelligent qui intègre progressivement la domotique source de confort et sécurisante. L'habitat et le logement représentent un enjeu prioritaire du cdH. Pas de développement humain sans résoudre les problèmes de logement rencontrés par de nombreuses personnes, qui ne sont plus en mesure de vivre dans un habitat et un milieu de vie de qualité. Il n'est pas humain que des milliers de personnes n'aient pas les moyens de pouvoir se loger. Il n'est pas humain que les jeunes, les familles, les seniors ou les personnes à mobilité réduite, ne puissent plus accéder à un habitat répondant à leurs besoins, parce qu'ils font partie des « classes moyennes », et ne disposent donc pas de très hauts revenus ou d'un gros patrimoine.

Action 1. Permettre à chacun d'avoir accès à un habitat de qualité

Beaucoup de ménages rencontrent des difficultés majeures à se loger, tout simplement parce qu'en de nombreux endroits, il n'y a pas assez de logements pour répondre à la demande. Et lorsque les marchés sont tendus, les habitations sont souvent inadaptées aux besoins de tous, et notamment aux seniors et aux familles. La pénurie de logements et la hausse des prix obligent les faibles et moyens revenus à consacrer une part de plus en plus importante de leurs ressources au financement de leur habitation. Habiter dans un logement inadapté, de moindre qualité, mal situé, éloigné de son lieu de travail ou de son tissu familial, constitue une autre conséquence du déséquilibre offre-demande. Pour le cdH, il est urgent de stopper cette dynamique négative et de réinvestir massivement dans le logement pour à nouveau en faire un véritable générateur de développement humain.

Proposition 266 : Lutter contre l'inoccupation d'immeubles

Le droit pour tous à un logement de qualité se heurte, dans son application effective, à un autre droit, à savoir le droit de propriété. Si le droit de propriété est important et doit naturellement être préservé, il convient toutefois de s'assurer qu'il contribue effectivement au développement humain, et non le contraire. Il faut par exemple lutter contre la rétention de terrains et de biens immobiliers, à des fins de spéculation (logements vides, logements insalubres, dents creuses, terrains inexploités, étages des commerces...), car cela raréfie l'offre de logements et tire les prix et les loyers vers le haut.

Le cdH propose de :

- **Inciter à la transformation des bureaux vides en logement.**

Les projets de reconversion méritent une attention particulière même si cela a un coût certain. Le tiers investisseur est une réponse publique à la nécessité de disposer de liquidités préalables avant de se lancer dans des travaux coûteux de transformation de bureaux en logement.

Le coût des travaux de transformation des bureaux en logement est financé non pas par le propriétaire des bureaux mais par un opérateur externe, public ou privé, appelé « tiers

investisseur », celui-ci est remboursé pour les années suivantes par le propriétaire ou le locataire du bâtiment qui lui cède une partie des loyers perçus à la suite de la mise en location des logements.

- **Intensifier la lutte contre l'inoccupation injustifiée des logements**

Les propriétaires des logements vides seront encouragés à rénover et mettre leur logement en vente ou en location, en pouvant, le cas échéant, bénéficier du mécanisme de tiers-investisseur.

Proposition phare 267 : Permettre aux jeunes de devenir propriétaires en payant moins cher : la formule « J »

Pour aider les jeunes à trouver un logement qui correspond à leur budget et à leur souhait, nous proposons de lancer **la formule « J »**. Celle-ci permet aux jeunes ménages de n'emprunter à la banque que le prix des briques, pas celui du terrain.

La formule « J » prévoit de reporter l'acquisition du terrain, avec droits d'enregistrement réduits à plus tard. Le jeune devient propriétaire du bâtiment, déjà construit ou à construire, mais pas encore du terrain, selon le principe du droit de superficie. Le terrain est mis en location, sur base d'un leasing (minimum 15 ans) ou d'une emphytéose (minimum 27 ans). Le loyer à payer par le jeune sera réduit. Au terme du leasing ou de l'emphytéose, la personne aura le choix entre racheter le terrain pour en devenir pleinement propriétaire, revendre son habitation ou reconduire le leasing ou l'emphytéose.

Des agences régionales de développement territoriales (voir proposition 253) seront chargées d'acquérir des terrains non bâtis ou bâtis ainsi que des immeubles. Elles pourront viabiliser les terrains, rénover des immeubles existants ou encore bâtir sur les terrains acquis, avant de mettre en vente le droit de superficie ou l'emphytéose. 10% des terrains à bâtir doivent être réservés à la formule J.

Afin de financer cette formule « J », une partie de l'épargne des Belges sera orientée vers le secteur de la construction et du logement et une taxe sur le secteur de la finance afin de compenser les risques qu'il ne prend plus. L'étalement des droits d'enregistrement, du coût de l'inscription hypothécaire et des frais de notaire prendra la forme d'un prêt à taux réduits.

Un certificat "fonds propres" permettra d'assimiler ces interventions aux fonds propres et ainsi "rassurer" le banquier privé pour qu'il accorde un taux avantageux.

Les jeunes qui souhaitent construire eux-mêmes leur habitation, devront toutefois respecter un cahier des charges afin d'optimiser la performance énergétique du bâtiment et de garantir l'adaptabilité de l'habitation, en fonction du cycle de la vie.

Le cdH veut réserver 10% des terrains à bâtir ou déjà bâtis à la formule « J » :

- Le jeune devient pleinement propriétaire du bâtiment, mais pas encore du terrain. Le coût est donc réduit car il ne faut payer que la construction.
- Le terrain est mis en location, sous la forme d'un leasing (15 ans minimum) ou d'une emphytéose (27 ans minimum). Le montant du loyer est limité.
- Au terme du leasing ou de l'emphytéose, la personne peut soit racheter le terrain (avec droits d'enregistrement réduits), soit revendre son habitation, soit reconduire l'emphytéose.

Par ailleurs, le cdH propose de maintenir et d'amplifier le bonus-logement pour permettre aux jeunes ménages de bénéficier, le cas échéant si certaines conditions de revenus maximaux à définir sont rencontrées, des réductions fiscales sur toute la durée du remboursement. Le bonus-logement permet à celles et ceux qui souscrivent un emprunt hypothécaire de déduire de leurs impôts le

remboursement des intérêts et d'une partie du capital de cet emprunt – ainsi que les primes de l'assurance solde restant dû.

A Bruxelles, le cdH propose également d'accorder une exonération pour une période déterminée (10 ans) du précompte immobilier pour toute acquisition d'un premier logement dans lequel le ménage s'installe et se domicilie.

Proposition phare 268 : Etaler les droits d'enregistrement sur 5 à 10 ans sur la première habitation

Pour un bien situé en Wallonie d'une valeur de 175.000 euros, les droits d'enregistrements peuvent s'élever à 22.000 euros et les autres frais (notaires, inscription hypothécaire...) à 3.500 euros. A Bruxelles, les droits seraient alors de 14.000 euros. Il faut donc encore déboursier 14.000 à 25.000 euros, le plus souvent en apport personnel, parce que le secteur bancaire refuse aujourd'hui de couvrir ces frais.

Afin de réduire les barrières à la propriété, notamment pour les jeunes, le cdH propose de permettre un étalement du paiement des droits d'enregistrement sur 5 à 10 ans. L'étalement lève un obstacle majeur de l'accès à la propriété : devoir déboursier plusieurs milliers d'euros d'impôt au moment de l'achat. Il permettra également aux candidats acquéreurs qui le peuvent et le souhaitent, d'utiliser leur épargne comme apport en capital pour financer une partie de la valeur vénale du bien immobilier, et réduire le montant de l'emprunt, la quotité² et donc le taux d'intérêt proposé et les mensualités à payer durant plusieurs années.

Le cdH propose de permettre l'étalement des droits d'enregistrement. Cette proposition permet les avantages suivants :

- **Pas de grosse somme à payer au moment de l'achat de son logement**, mais des droits d'enregistrement à verser chaque mois pendant 5 à 10 ans.
- Si l'emprunteur décide d'utiliser le montant équivalent aux droits d'enregistrement qu'il aurait dû payer pour réduire le capital à emprunter auprès de sa banque, il bénéficiera d'un taux d'intérêt plus avantageux et devra **moins rembourser chaque mois à la banque**.
- **Une mensualité totale (remboursement du crédit et droits étalés à verser pendant 5 à 10 ans) qui, durant les premières années, ne dépasse que de quelques euros la mensualité que l'emprunteur aurait dû rembourser à la banque sans étalement.** Cela revient donc presque à une suppression des droits d'enregistrement, du point de vue de l'emprunteur !

Proposition 269 : Encourager les investisseurs privés à financer le logement social et moyen grâce au démembrement de la propriété

Il est possible d'encourager les investisseurs privés (particuliers, sociétés...) à financer la construction de logements sociaux et moyens par le démembrement de la propriété et la fiscalité. Le principe est relativement simple : séparer l'usufruit d'un immeuble et la nue-propriété et offrir un avantage fiscal à l'investisseur privé qui souhaite se constituer une épargne ou placer son capital, dans le logement social ou moyen.

Une société de logement public construit du logement social et moyen et propose aux particuliers ou à des sociétés d'acheter la nue-propriété des logements, en d'autres termes de devenir propriétaire d'un capital immobilier mais sans pouvoir l'utiliser tout de suite. L'investisseur ne peut donc pas

² La quotité correspond au pourcentage de la valeur vénale qui sera financée par le crédit hypothécaire.

occuper le logement directement ou le mettre en location. Il accepte d'accorder un usufruit, c'est-à-dire l'usage exclusif du bien, à une société de logement public, qui se charge de le louer à des personnes à revenus précaires, modestes ou moyens durant plusieurs années. L'investisseur renonce également à toucher les loyers sociaux issus de la location du logement. En échange, l'investisseur bénéficie d'une réduction d'impôt sur son investissement durant plusieurs années. Au bout d'une période déterminée (au minimum 9 ans), le nu-propriétaire devient pleinement propriétaire, sans déboursier un centime de plus, et peut jouir de son bien comme il l'entend.

Le démembrement de propriété est un produit intéressant pour les bailleurs sociaux qui ont de plus en plus de mal à obtenir des financements pour construire des immeubles.

Le cdH propose de permettre aux investisseurs privés de bénéficier d'une aide fiscale sous forme de réduction d'impôt s'ils confient l'usufruit de leur bien à une société de logement public pour le mettre en location auprès de personnes à revenus précaires, modestes ou moyens.

Ce dispositif offre plusieurs avantages aux investisseurs :

- Préparer sa retraite, son avenir et celui de ses enfants, en plaçant son capital dans un investissement citoyen ;
- Une réduction d'impôt sur l'investissement ;
- La certitude de récupérer la pleine propriété du bien après plusieurs années.

Proposition 270 : Réformer la loi sur les crédits hypothécaires pour mieux encadrer les opérateurs financiers et protéger les emprunteurs.

Enthousiasmé par le prochain achat de leur « chez-soi », les futurs propriétaires ne sont parfois pas aussi attentifs aux conditions de leur crédit hypothécaire. Quelle que soit la formule adoptée, il est impératif de ne pas se laisser « attraper » par les taux d'appel affichés et de bien prendre connaissance du taux effectif global.

Le cdH propose de :

- **Interdire la liaison taux-préférentiel/assurance restant dû.**

La plupart des organismes de crédit octroyant un prêt hypothécaire exigent que le preneur souscrive également chez eux l'assurance incendie et une assurance solde restant dû. Il est plus avantageux de se satisfaire d'un emprunt un petit peu plus cher auprès de son organisme financier et de souscrire ailleurs une assurance solde restant dû beaucoup moins chère.

- **Plafonner les frais de rachat de prêt.** Le cdH propose d'interdire les frais de clôture de dossier, de rendre la mainlevée gratuite et de plafonner l'indemnité de rachat.
- **Mieux assurer les emprunteurs contre la perte de revenus pour raisons professionnelles.**

Nous souhaitons créer un fonds de solidarité alimenté par les opérateurs financiers, les emprunteurs et les pouvoirs publics. Ce fonds permettra aux emprunteurs qui perdent leur emploi de pouvoir bénéficier d'un crédit-pont à taux réduit d'une durée maximale de 12 mois, le temps pour la personne de retrouver un emploi, sans devoir mettre en vente son habitation.

Proposition 271 : Doubler le nombre de logements AIS

A Bruxelles, il existe actuellement 3.000 logements mis en location par des agences immobilières sociales (AIS). Ce nombre s'élève à 3.500³ en Wallonie.

Le système des AIS consiste à mettre en location des biens immobiliers appartenant à des propriétaires privés, au bénéfice de ménages à revenus limités. Le propriétaire-bailleur accepte de fixer le loyer un peu en dessous des prix du marché. Les locataires bénéficient le cas échéant d'une aide financière qui couvre une partie du loyer à payer. La location est gérée par l'AIS. L'avantage de ce système, c'est qu'il est moins coûteux pour les pouvoirs publics que la construction de logements sociaux.

Nous souhaitons doubler le nombre de logements mis en location par les AIS, à Bruxelles et en Wallonie.

Le cdH propose de :

- **Refinancer le secteur des AIS**, en fonction de ses besoins et de la croissance du nombre de propriétaires et bailleurs qui font appel à leurs services.
- **Généraliser et pérenniser dans toutes les AIS, l'assurance des propriétaires contre la « perte de loyers » et les « dégâts locatifs ».**
- **Accorder une réduction des droits de succession lorsque le bien immobilier est mis en location dans une agence immobilière sociale durant un minimum de 12 ans.**
- **Étendre le mécanisme de l'allocation-loyer** pour les ménages à revenus limités qui louent un logement privé en liant l'octroi de l'allocation au respect d'une grille de référence et en octroyant au bailleur l'assurance perte de loyer et dégâts locatifs prévus dans le cadre des AIS.
- **Inciter les pouvoirs publics à conférer du logement aux AIS.**
- **Soutenir les partenariats public-privé** en créant une cellule de soutien aux pouvoirs locaux au sein des agences régionales de développement territorial.

Proposition 272 : Faire bénéficier les classes moyennes des différentes aides au logement

La question de l'accès au logement des classes moyennes se pose de manière de plus en plus accrue. Ne sont-elles pas en quelque sorte les « grandes oubliées » des politiques du logement ? Pas suffisamment riches pour pouvoir devenir propriétaires d'un habitat adapté aux besoins, d'autant que les banques exigent aujourd'hui un apport en capital important, dont, souvent, les revenus moyens ne disposent pas. Mais pas non plus dans une urgence sociale qui leur permettrait de devenir prioritaires dans l'accès à un logement social.

Le cdH propose de créer 40.000 logements moyens en 10 ans, en Wallonie et à Bruxelles :

- **Soutenir les initiatives innovantes en matière de démembrement de la propriété et d'habitat participatif** (Community Land Trust, coopératives d'habitation,...).
- **Construire des logements moyens par l'intermédiaire d'agences régionales de développement territorial**, revendus à prix abordable, financés par l'épargne privée.
- **Hausser les plafonds de revenus et de valeur vénale du bien pour l'obtention d'un crédit social.**

³ Chiffre de 2013.

- **Imposer des charges d'urbanisme** aux promoteurs privés pour la construction d'un minimum de logement moyen au sein de leur projet.
- **Hausser le plafond de revenu de la définition du revenu moyen** afin de faire profiter la classe moyenne « basse » des AIS et de certains logements publics.
- **Permettre aux SLSP (Société de logement de service public) de mieux diversifier leur parc de logement** afin d'équilibrer leurs comptes financiers, et de leur permettre de réinvestir dans la rénovation et la création de logements abordables, à l'instar de certaines régies communales et provinciales.
- **Etendre le mécanisme de l'allocation-loyer** pour les ménages à revenus limités qui louent un logement privé si le loyer ne dépasse pas un plafond fixé par une grille de référence (proposition 259 et **poursuivre le développement de l'allocation loyer à Bruxelles.**
- **Offrir aux ménages à revenus moyens ou limités la possibilité de devenir propriétaire d'un logement social**, en permettant aux communes de créer des logements destinés à la vente à prix abordable, dans le cadre des programmes pluriannuels de construction de logements publics. Une formule location-acquisition pourra également être mise en place. Le produit des ventes servira à rénover ou construire d'autres logements sociaux.

Proposition 273 : Place au « logement social actif et participatif »

Il existe environ 100.000 logements sociaux en Wallonie et 40.000 à Bruxelles. Pourtant, ils sont respectivement 35.000 et 40.000 personnes à être inscrites sur une liste d'attente d'un logement social en Wallonie et à Bruxelles. Ces chiffres montrent à quel point de nombreux ménages n'arrivent plus à faire face aux coûts croissants du logement.

Pour le cdH, il est important de poursuivre les efforts en matière d'accès au logement, et notamment continuer à rénover et construire des logements sociaux. Parallèlement, le fonctionnement du logement social doit être amélioré.

Le cdH propose de rendre le logement social plus actif et plus participatif :

- **Améliorer les mutations, le déménagement d'un logement social vers un autre logement social, notamment par l'instauration d'une surtaxe pour les locataires qui sous-occupent un logement alors qu'un autre logement adapté leur est proposé**, afin de libérer les logements sous-occupés au bénéfice des familles avec enfants et des personnes âgées ou handicapés. Cette surtaxe permettra aux sociétés de logement de créer d'autres logements sociaux.
- **Optimiser l'occupation du parc**, et permettre à des familles avec enfants de pouvoir loger transitoirement dans un logement social plus petit, mais vide.
- **Réformer le calcul des loyers et des charges, afin de mieux tenir compte du niveau de confort du logement, de sa performance énergétique et du revenu des locataires.**
- **Rendre systématiquement effectif la prise en compte du patrimoine mobilier des candidats dans les conditions d'octroi d'un loyer social.**
- **Mieux contrôler et sanctionner les abus** constatés dans le chef des locataires (domiciliations fictives, délinquance, tapage nocturne, criminalité, fraude sociale, dégradation du logement, travail au noir...), en renforçant la collaboration avec la police de proximité et le service population communal, et en instaurant une radiation d'office du logement, lorsque celui-ci n'est pas occupé.
- **Renforcer la participation des locataires** à la gestion de leur milieu de vie en encourageant les initiatives citoyennes existantes, et veiller à ce qu'elles soient autonomes des pouvoirs publics.

- **Réussir la mixité sociale**, en continuant à contrôler l'attribution des logements et en diversifiant l'offre de logements au sein des sociétés de logement public (, logement intergénérationnel, logement moyen, logement étudiant...) et en privilégiant la construction de logements sociaux disséminés dans l'habitat existant de la commune. Des « médiateurs de quartier » seront chargés de prévenir les conflits de voisinage. Il convient également de prévoir une politique de répartition intelligente des locataires sociaux qui tienne compte de la configuration du bâtiment/du quartier (anticiper les problèmes de nuisance sonore) afin de maximiser les chances de bonne cohabitation.
- **Evaluer et améliorer le Plan HP** (Habitat Permanent) en Wallonie : pour permettre à ceux qui vivent dans un logement de fortune (caravane, bungalow, cabane...) de pouvoir se reloger dans un logement à prix abordable et se réinsérer dans la société et le monde socioprofessionnel.
- **Mieux contrôler l'attribution de logements par le CPAS** (comité d'attribution et grille à points).
- Faciliter la mise en application de l'article 132 du Code Wallon du logement (octroi en location par une société de logement à un pouvoir public ou un EFT / OISP) notamment par le biais du calcul d'un loyer social pour un certain quota de logements détenus par les pouvoirs publics sur le territoire communal.
- Créer des sociétés d'économie mixte au service des pouvoirs publics afin de développer des projets de construction d'envergure.

Proposition 274 : Créer un home-pass pour améliorer la transparence des marchés immobiliers et locatifs.

A l'exception de la PEB (Certificat de performance énergétique du bâtiment), les candidats propriétaires ou locataires ne disposent pas toujours de toutes les informations utiles pour évaluer la qualité d'un logement. A ce sujet, pour développer une véritable politique transversale pratiquée par l'ensemble des pouvoirs publics fédéraux et fédérés, la création d'un home-pass immobilier s'impose. Il faut avoir une codification unique informatique pour tout le territoire (PEB, permis d'urbanisme, revenus cadastraux, impôts des personnes physiques, contrôle TVA sur travaux, état civil/population/logement, etc.) pour avoir une vision claire (outil pour l'habitat de qualité). Parallèlement, certains propriétaires n'éprouvent aucun scrupule à demander à leurs locataires des loyers exagérés au regard de la qualité du logement proposé.

Le cdH propose de :

- **Créer un « home-pass »**, sorte de carte SIS immobilière, **dans le cadre de la création d'une banque carrefour centralisée et informatisée** de toutes les données relatives aux biens immobiliers (certificat PEB, revenu cadastral, urbanisme, population, possibilités de primes, état hypothécaire, etc.), transversales par rapport aux administrations fédérales, fédérées et locales. Ce « home-pass » serait annexé à chaque annonce de vente ou de location et alimenterait un grand cadastre du logement, dans le respect de la réglementation relative à la protection de la vie privée.
- **Introduire des grilles de références** : il est proposé que soit établie une grille de référence qui tient compte de l'équipement de l'habitation, de sa superficie, de sa signature énergétique. Cette grille aura une fonction informative. Sa finalité n'est donc pas d'imposer des plafonds de loyers aux propriétaires-bailleurs, mais de les encourager à fixer un loyer raisonnable. Les aides publiques au logement, à la rénovation et à l'isolation seront subordonnées au respect par le demandeur ou bénéficiaire potentiel au respect de cette grille de référence.
- Les raccordements en plomb sont éliminés par les distributeurs d'eau pour garantir une teneur en plomb répondant aux normes européennes de qualité d'eau potable. Pour que cet enjeu

sanitaire soit pleinement relevé, les installations intérieures d'eau devront être, elle aussi, remplacées. Il est proposé d'**aider les particuliers à réaliser un audit de leurs installations intérieures d'eau**. Cela pourra déboucher sur un véritable passeport santé pour les maisons et les bâtiments qui intégreront outre le certificat PEB, un contrôle du raccordement à l'égout, du radon, du plomb dans les canalisations d'eau et des autres sources de pollutions intérieures.

- **Créer un « label top-kot »**, dans le même esprit que le home-pass, celui-ci prendra en compte des critères tant de qualité que le prix, mais aussi les critères plus spécifiques liés aux kots ; c'est-à-dire la durée de bail, le type de contrat, le nombre de colocataires...

Action 2. Pouvoir vivre tout au long de sa vie dans un habitat adapté à sa santé, sa situation professionnelle et familiale

L'évolution du marché du travail, le cycle de la vie, notre état de santé et notre âge ou encore certains événements familiaux (décès, divorce, naissances...) font que le logement dans lequel nous vivons peut un jour devenir inadapté à nos besoins. Il devient alors nécessaire d'adapter ou agrandir l'habitation, voire de déménager.

Pour le cdH, il est primordial que tout au long de sa vie, chaque personne puisse adapter son habitation ou déménager, afin de vivre dans un logement mieux adapté.

Proposition 275 : Instaurer la portabilité des droits d'enregistrement pour déménager sans frais

La mobilité résidentielle est un élément essentiel de dynamisme territorial. Elle permet d'allouer à chaque noyau familial une habitation correspondant au mieux à ses besoins. Pourtant, des droits d'enregistrement élevés et une absence de portabilité font que cette mobilité n'est pas suffisamment encouragée par la politique fiscale bruxelloise et wallonne.

Le cdH propose à ceux qui sont propriétaires de leur habitation propre et unique de bénéficier de la portabilité des droits d'enregistrement (100% des droits d'enregistrement dans les 10 premières années et 50% ensuite pour sa résidence principale).

Proposition phare 276 : Emprunter à taux 0 et bénéficier de primes pour adapter son logement à son âge ou à son handicap : place au « quali-pack »

Au cours de la vie, la vieillesse, la maladie ou un accident peuvent profondément changer nos habitudes. Le handicap peut progressivement rendre notre quotidien difficile dans le logement que l'on avait choisi et qui nous plaisait tant. Certaines personnes sont parfois contraintes à devoir quitter leur logement pour en trouver un autre adapté à leurs besoins.

Les propriétaires-bailleurs ne sont pas « encouragés » à adapter leurs logements aux personnes âgées et handicapées. Pourtant, certains aménagements sont indispensables pour « coller » au quotidien de ces personnes : des accès extérieurs au contrôle de l'éclairage, en passant la circulation, les sanitaires, la cuisine, etc. Revêtements, accessoires électroniques, petits éléments adaptés au handicap et à l'âge doivent être ainsi passés en revue.

Pour ces raisons, nous souhaitons créer un quali-pack, à l'instar de l'éco-pack. L'éco-pack a été lancé par le Gouvernement wallon pour permettre aux ménages de bénéficier à la fois d'un prêt à taux zéro et de primes afin de réaliser des travaux économiseurs d'énergie. Il s'agit donc d'investir aujourd'hui pour économiser des dépenses d'énergie demain. De la même manière, nous souhaitons instaurer un plan Quali-pack, pour investir aujourd'hui dans l'adaptation de l'habitat à une situation de dépendance ou de handicap, pour éviter des dépenses plus importantes demain liées à l'institutionnalisation contrainte de la personne.

Le cdH propose de:

- **Créer un quali-pack** qui reprend les mêmes principes que l'éco-pack, mais qui cible les aménagements et l'acquisition d'équipements nécessaires afin de permettre aux personnes handicapées et âgées de pouvoir continuer à vivre à domicile. Il y a lieu également de prévoir une neutralisation des travaux d'aménagements effectués sur le revenu cadastral.

- **Revoir les normes de construction** en partenariat avec le secteur pour rendre les nouvelles habitations systématiquement adaptables, et les faire adopter au niveau européen.
- **Lancer des campagnes de sensibilisation et de formation** auprès du secteur de la construction, des particuliers et des écoles d'architecture.

Proposition 277 : Créer un grand réseau de coopératives immobilières intergénérationnelles

En Belgique, peu d'options intermédiaires existent, entre l'achat ou la location d'un logement. Beaucoup de jeunes n'ont pas les moyens suffisants pour devenir pleinement propriétaires et sont donc contraints de se tourner vers la location. Or, les loyers payés au bailleur sont souvent importants et empêchent les jeunes d'épargner. Il faut donc créer un système qui permette aux jeunes de louer à coût abordable, d'épargner et d'avoir la possibilité un jour de ne plus devoir payer son logement, au moment de la pension, par exemple.

Les aléas de la vie (changements professionnels, recompositions familiales, maladie...) contraignent également certaines familles à déménager, ce qui peut parfois être compliqué et coûteux. Ne peut-on pas mettre en place un parc de logements évolutifs où les occupants peuvent agrandir ou réduire leur habitat, en fonction de leurs besoins ? Ce grand parc devrait également être implanté sur plusieurs sites en Wallonie et à Bruxelles, permettant ainsi de déménager facilement.

Enfin, les aînés sont parfois confrontés à un choix douloureux : continuer à vivre dans un habitat inadapté, accepter le viager et donc renoncer à transmettre aux enfants leur capital immobilier, vivre dans de coûteuses résidences-services, ou enfin entrer en maison de repos. Pourquoi ne pas inventer une nouvelle alternative où les seniors ont la possibilité d'emménager dans un logement adapté, dans un milieu de vie intergénérationnel, avec des soins à domicile, avec un coût limité, et un capital immobilier préservé, qui reviendra à terme aux enfants ?

Cette solution existe et a un coût presque nul pour les pouvoirs publics. Il s'agit des coopératives immobilières. Les occupants des habitations sont copropriétaires de la coopérative et non directement de leur logement. Lorsqu'une personne dispose de parts dans une coopérative, elle acquiert le droit d'occuper un logement appartenant à la coopérative, moyennant le paiement d'un loyer dont le montant est fixé sur base du nombre de parts détenues par la personne et des caractéristiques du logement. Les coopératives pourront construire des ensembles de logements, voire des quartiers, en veillant à privilégier l'habitat intermédiaire, évolutif, adaptable, le cas échéant modulaire, la performance énergétique, l'intergénérationnel, les équipements partagés (salle polyvalente, appartement pour visiteurs...) ou les commerces et services de proximité.

Le cdH propose de créer un réseau de coopératives immobilières intergénérationnelles :

1. Avec une formule « juniors » pour les jeunes :

- pouvoir accéder à un logement de qualité, à coût abordable, dès l'achat d'une première part, et utiliser son épargne pour acquérir progressivement d'autres parts dans la coopérative et donc faire baisser son loyer ;
- bénéficier d'un habitat évolutif et adaptable en fonction du cycle de la vie et pouvoir déménager facilement vers une autre région (parc d'habitations multi-sites).

2. Avec une formule « seniors » pour les aînés :

- pouvoir acheter des parts de la coopérative, soit en liquide, soit en nature (l'ancien logement inadapté est mis à la disposition de la coopérative qui va le revendre ou le valoriser).
- payer un loyer limité, voire bénéficier d'une rente, en fonction des parts détenues (complément à la pension) ;

- continuer à avoir son « chez soi », et bénéficier d'un habitat adapté, dans un milieu de vie intergénérationnel, avec possibilité de soins à domicile ;
- pouvoir transmettre ses parts aux enfants, en cas de décès.

Action 3. Privilégier un habitat générateur de liens et de relations de confiance

Nos structures familiales ont connu un changement profond ces dernières décennies. Les ménages ont vu leur taille se réduire, d'abord avec la raréfaction des anciennes formes de vie en commun regroupant plusieurs générations sous le même toit, ensuite avec l'augmentation des familles monoparentales et des isolés.

Aujourd'hui, de nouvelles formes de vie en commun commencent à émerger. Des personnes seules ou des ménages décident de cohabiter sans pour autant former une unité affective ou familiale. Elles se rassemblent dans différentes formes de logements partagés (groupé, communautaire, solidaire, intergénérationnel, « kangourou »).

Les motivations qui animent les participants à ces nouveaux types de vivre-ensemble comportent généralement un aspect social, porteur de certaines valeurs (sortir de l'isolement, recréer des liens, s'apporter une entraide mutuelle, notamment entre aînés et jeunes couples et avec les personnes fragilisées) ou/et une motivation pécuniaire (essentiellement, l'accès à des loyers plus abordables).

Le cdH juge prioritaire, le soutien à apporter aux nouvelles formes d'habitat, lorsqu'elles sont génératrices de liens sociaux et véhiculent des valeurs de partage et de services mutuels.

Proposition 278 : Créer des colocations pour les familles monoparentales et les isolés, autour de projets d'intérêts collectifs

Partager des espaces de vie dans une colocation offre la possibilité d'accéder à des logements plus grands et plus agréables à coût moindre, tout en mettant un terme à la solitude. C'est l'occasion de favoriser les contacts humains, de s'entraider tout en gardant son autonomie et, peut-être aussi, de reformer un couple. Les intérêts financiers et humains se rejoignent tout en augmentant la qualité de vie.

Le cdH souhaite encourager la colocation de familles par les pouvoirs publics lorsqu'elle est porteuse d'un projet au bénéfice de la collectivité.

- **Créer des colocations de familles**, rassemblées autour d'un projet d'intérêt collectif soutenu par les autorités communales. Une allocation-logement sera accordée aux colocataires pour les projets approuvés, et une aide financière pour les propriétaires bailleurs.
- Le contrat de location, qui concerne les relations entre le bailleur et les colocataires, devra prévoir une clause de solidarité : le bailleur pourra réclamer le paiement de l'ensemble des loyers à chacun des locataires, ce qui le protège face au loyer impayé par l'un d'entre eux.
- La signature d'un pacte de colocation (relations entre les colocataires) sera obligatoire et précisera la répartition des dépenses, l'inventaire du mobilier collectif et personnel, les modalités d'entretien des parties communes, les modalités d'accueil d'une personne extérieure à la colocation, les règles de vie ensemble et de participation au projet... sans oublier les dispositions en cas de remplacement d'un colocataire ou de dissolution de la colocation. Ainsi, le départ d'un colocataire ne sera autorisé qu'à condition pour celui-ci de trouver son remplaçant.

Les communes veilleront à organiser régulièrement des journées de la colocation pour assurer une publicité suffisante aux colocations de familles et de projets, susciter l'intérêt et favoriser les rencontres entre personnes intéressées.

Proposition 279 : Repenser les normes urbanistiques vers un habitat ouvert et créateur de liens

Avec les « golden sixties », caractérisées par l'amélioration générale du niveau de vie et la montée de l'individualisme, l'habitat rêvé est bien souvent devenu la maison individuelle, entourée d'un jardin, isolée du voisin, dans un lotissement protégé. Cet idéal s'est traduit dans les normes urbanistiques et d'aménagement du territoire, et par conséquent dans le développement dispersé d'un habitat de repli sur soi.

Pour le cdH, un changement de cap est nécessaire, vers une meilleure gestion des espaces disponibles et surtout un habitat qui favorise le partage, les liens entre les personnes, la convivialité. Les politiques d'aménagement du territoire et de l'urbanisme doivent privilégier des habitats moins cloisonnés, favorisant les contacts humains et la solidarité spontanée.

Dans cette optique, le cdH propose de :

- **Favoriser les espaces fonctionnellement mixtes** : présence de commerces et de services de proximité près de logements ouverts sur leur milieu de vie (cours intérieures, espaces de rencontres et d'échanges de services au sein du quartier...).
- **Encourager l'habitat intermédiaire, qui allie la limitation de l'étalement urbain et la gestion des coûts sans passer par les grands ensembles de logements collectifs** : espace d'individualité pour les habitants (jardin, terrasse, entrée individuelle), densité et hauteur de bâtiment maîtrisée, proximité d'espaces publics de rencontres et de détente, présence de petits espaces collectifs attenants aux espaces privatifs...
- **Imposer la construction de maisons mitoyennes** dans les zones à forte densité de population.
- **Favoriser la construction de logements évolutifs.**
- **Octroyer une subvention majorée pour la reconstruction et la rénovation de bâti existant.**

Proposition phare 280 : Lever la sanction par la législation sociale des nouvelles formes du vivre-ensemble

Comprendre

Le logement kangourou est un type de logement intergénérationnel au sein duquel le senior ou le couple de seniors cohabite en pleine autonomie avec un jeune ménage, dans une dimension d'entraide et de coopération.

Les initiatives de logements alternatifs peuvent se heurter à diverses embûches, souvent dissuasives : urbanistiques, fiscales, ou concernant les normes de logement,... Ainsi, plusieurs législations sociales et fiscales sanctionnent les allocataires sociaux au motif des économies d'échelles censées être réalisées grâce à la vie en commun et ce, sans égard à la réalité ou l'ampleur de ces gains. Concrètement, ils deviennent cohabitants et voient leurs allocations sociales diminuer substantiellement. Pour les allocations de chômage, la perte s'élève à environ 200 à plus de 400 euros par mois.

Pour le cdH, il est nécessaire de mettre progressivement fin à cette discrimination et de permettre ainsi le soutien à l'habitat partagé, véhicule de valeurs, d'entraide et de solidarité, au bénéfice non seulement des participants « co-résidents » mais aussi de la société dans son ensemble : resserrement des liens sociaux, reconnaissance du rôle des aînés...

Le cdH propose de permettre progressivement le glissement d'une fiscalité et d'une protection sociale qui soit neutre quant aux choix de vie (voir proposition 216).

Proposition 281 : Soutenir les projets de logements partagés et intergénérationnels et créer des parcelles « kangourou » pour y construire un deuxième logement

Le logement intergénérationnel et l'habitat kangourou se développent de plus en plus dans nos sociétés occidentales. Il répond à la pénurie de logements abordables pour les jeunes couples et à l'envie de personnes plus âgées de rester le plus longtemps possible dans leur logement. L'idée est donc de rassembler sous un même toit des jeunes et des aînés qui peuvent se partager des services en fonction de leurs aptitudes et de leurs possibilités.

Différentes formules sont possibles : une ou plusieurs unités de logement, des espaces privatifs et collectifs plus ou moins grands, l'accueil d'une personne âgée au sein même d'une habitation ou dans une annexe construite à cet effet, l'accueil par une personne âgée d'un jeune couple à l'étage inoccupé, lui octroyant un complément à sa pension de retraite, avec ou sans le soutien d'organismes publics...

Le cdH propose de :

- **Prévoir l'octroi de primes régionales d'aménagement** (rénovation, transformation) aux propriétaires engagés dans un projet de logement partagé, que le bien soit loué en tout ou en partie.
- **Supprimer ou tempérer la majoration de 40% du revenu cadastral** lors de la mise en location d'un logement partagé ou intergénérationnel et tout au long de la vie du projet.
- **Limiter l'augmentation du revenu cadastral** consécutive aux travaux d'aménagement réalisés, tant que perdure le logement partagé.
- **Relever les avantages fiscaux** liés aux emprunts de rénovation dans le cadre d'un logement partagé.
- **Poursuivre les démarches d'adaptation des normes régionales de qualité** (sécurité, salubrité, habitabilité) aux logements partagés.
- **Assouplir les contraintes urbanistiques**, via le remplacement du permis d'urbanisme par une déclaration auprès de la commune, lors de la création d'une unité d'habitation supplémentaire au sein d'une habitation principale existante.
- **Subordonner la dispense d'obtention d'un permis d'urbanisme à la condition que la subdivision du logement resterait temporaire** : les lieux devront être remis dans leur affectation originelle, celle d'une habitation individuelle pour un seul ménage, après une durée à fixer (10 ou 15 années, par exemple, sous réserve d'obtention d'un permis d'urbanisme en bonne et due forme).
- **Elargir les prêts accordés par les Fonds du logement régionaux** en dehors du cercle familial, pour englober les logements intergénérationnels.
- **Prévoir une plus grande adaptabilité des maisons** en fonction des différentes étapes de la vie, dès l'élaboration des plans.

- Dans les **contrats de quartier** à Bruxelles, permettre et imposer des projets d'habitat intergénérationnel.
- **Créer des maisons intergénérationnelles de jour** avec organisation d'activités : Il s'agit de favoriser une vie sociale épanouissante pour tous les seniors, avec des moments de rencontres entre jeunes et personnes âgées.
- **Aménager les bâtiments communaux inoccupés** tels que des anciens presbytères, bureaux ou écoles en logements « kangourou ».

Au niveau urbanistique, la construction d'un deuxième logement à proximité d'une habitation existante est parfois inenvisageable. C'est pourquoi nous proposons :

- Dans le cadre du remembrement territorial (voir proposition 252), autoriser la transformation de parcelles non bâissables en zones à bâtir, sur des surfaces réduites et à condition qu'elles soient attenantes à une parcelle bâtie détenue par un même propriétaire.

Cette autorisation serait uniquement accordée en vue de la construction d'un deuxième logement pour former un ensemble « kangourou » et limitée dans le temps au maintien du caractère intergénérationnel (unité de logement 'amovible').

Proposition 282 : Créer une charte pour donner une visibilité aux logements étudiants de qualité

Une série de logements loués aux étudiants ne répondent pas à l'ensemble des règles prévues par les diverses réglementations, en raison notamment des diverses contraintes imposées. Certains logements répondent au contraire aux normes, sans que le locataire étudiant puisse en être assuré.

Le cdH propose par conséquent de :

- **Créer une charte du logement étudiant de qualité**, élaborée au niveau régional.
- Cette charte comprendra une série d'engagements réciproques pour chaque partie, par exemple une garantie d'intervention rapide du propriétaire en cas de travaux, en échange du respect du bien via un entretien régulier et de la quiétude des colocataires et voisins.
- Elle pourra contenir également une assurance de qualité au-delà de la réglementation régionale, par exemple en termes de confort acoustique et énergétique.
- Les différentes règles et engagements repris dans la charte seront joints au contrat de bail, lui assurant une publicité auprès du locataire, et un facteur d'attrait pour le bailleur.

Une publicité des logements respectueux de la charte sera assurée par un répertoire diffusé par les autorités universitaires auprès des étudiants.

Proposition 283 : Développer le logement social communautaire

80.000 personnes se trouvent sur des listes d'attente pour accéder à un logement social, à Bruxelles et en Wallonie. La construction de logements communautaires permettrait de répondre à des situations d'urgence sociale, à moindre coût. L'habitat communautaire favorise aussi le partage, l'entraide et l'ouverture vers les autres.

Pour pouvoir diversifier l'offre de logement social au sein d'un habitat renforçant les liens sociaux, **le cdH propose de :**

- **Développer le logement social communautaire**, en introduisant ce type de logement parmi l'offre des sociétés de logement social, aujourd'hui restreinte aux logements individuels.

Le logement social communautaire, impliquant des espaces privatifs et au moins un espace commun, s'articulerait autour d'un bail de colocation.

Il permettra aux sociétés de logement social de répondre aux besoins de logement dans un délai plus court que pour les logements individuels. Il s'agit d'un logement de transit, qui n'a donc pas, par définition, de vocation à perdurer.

Proposition 284 : Transformer certaines maisons de repos en villages intergénérationnels

Avec l'évolution démographique et l'accroissement de la longévité, le nombre de seniors isolés ou seuls augmente. Parmi les seniors, l'isolement social est plus fréquent chez ceux qui résident en maison de repos et de soins⁴.

La qualité de vie des seniors est une priorité pour le cdH. Nous souhaitons que chaque personne âgée puisse bénéficier d'un cadre de vie intégré à la vie de son quartier et de son village, auquel elle peut participer et contribuer, avoir une place et se sentir respectée.

Or, les maisons de repos sont trop souvent des ensembles architecturaux fermés et déconnectés de la vie sociale, où les activités et les contacts sociaux sont insuffisants.

Le cdH propose de :

- **Prévoir des lieux de vie et de soins des personnes âgées plus harmonieux et intégrés dans des quartiers résidentiels** : avec notamment des logements plus petits, où la résidence des personnes âgées encore suffisamment autonomes est encouragée.
- **Encourager une mixité dans ces quartiers** entre la population jeune et âgée, en prévoyant des lieux des rencontres, des activités communes.
- **Accorder une attention particulière aux déplacements des personnes âgées** : trottoirs suffisamment larges pour circuler en fauteuil roulant, services de taxis adaptés, habitations de plain-pied...**Faire revivre les services commerciaux mobiles de proximité, qui s'arrêtent près du domicile** (alimentation), et les diversifier (coiffeur,...).
- **Stimuler l'intégration de crèches dans les maisons de repos**, pour un échange intergénérationnel réciproquement bénéfique : apport d'attention aux enfants, ouverture sur le monde et diminution du sentiment d'isolement des personnes âgées.
- Faire organiser par la commune des cours d'informatique – ou d'autres – à l'attention des personnes âgées. La commune peut aussi faciliter les échanges de services : cours d'informatique en échange de garde d'enfants.

Proposition 285 : Réformer le bail locatif pour rassurer les propriétaires et les locataires

Le succès d'un contrat de bail repose sur la bonne entente entre bailleur et locataire via le respect par chacun de ses obligations et un équilibre entre des intérêts bien parfois divergents. Pour le propriétaire, le revenu locatif représente souvent le fruit d'un investissement, financier mais aussi en temps et en énergie lorsqu'il fait suite à des rénovations qui ont embelli son bien. Pour le locataire,

⁴ « Vieillir, mais pas tout seul. Une enquête sur la solitude et l'isolement social des personnes âgées en Belgique », Fondation Roi Baudouin, 2012, p. 7.

c'est l'expression d'un droit fondamental au logement, qui entend se vivre dans un cadre décent et respectueux de toutes les normes de qualité, et dans une stabilité nécessaire.

Les conflits entre propriétaires et locataires, s'ils ne peuvent tous être évités, peuvent cependant être atténués par une sanction plus efficace des démarches abusives, une accélération des procédures pour faire respecter ses droits et des clarifications évitant les appréciations arbitraires.

La loi de 2007 relative aux garanties locatives a montré ses limites. Cette loi permettait aux locataires de pouvoir constituer la garantie locative en une fois ou en plusieurs fois, auprès d'une institution bancaire. Les faits montrent que les banques sont réticentes à accorder cet étalement auprès de certains ménages qui ne disposent pas d'un emploi à durée indéterminée, ou d'un revenu confortable, ce qui est contraire à l'esprit de cette réforme des garanties. Un nouveau système qui mutualise les risques et offre plus de sécurités aux bailleurs et aux locataires doit être mis en place.

Comment améliorer les outils pour faire face aux loyers impayés ?

Le cdH propose de :

- **Raccourcir les délais de procédure de recouvrement des loyers impayés à 12 mois maximum, soit la durée généralement couverte par l'assurance « loyers impayés ».**
- **Créer un fonds de garantie locative pour faciliter la constitution de la garantie et assurer les propriétaires contre les loyers impayés (voir proposition 286).**
- **Encourager les propriétaires à fixer un loyer raisonnable sur base d'une grille de références (voir proposition 274) et accorder aux locataires une allocation-loyer (voir proposition 272)**

Proposition phare 286 : Créer un fonds de garantie locative

La garantie (3 mois) est bloquée auprès d'un fonds unique et peut être constituée en plusieurs fois (étalement de maximum 36 mois). La garantie locative étant bloquée sur un seul fonds, cela permet sa portabilité : un locataire quitte un logement pour en louer un autre, il ne doit pas avancer une nouvelle garantie alors qu'il n'a pas encore récupéré l'ancienne. Le fonds se porte caution, durant la période de transition pour le montant de l'ancienne garantie. Si la nouvelle garantie est plus élevée que l'ancienne, le locataire doit compléter ce montant (en un ou plusieurs versements). Si elle est moins élevée, il récupère la différence, quand l'ancienne garantie est débloquée. Si une partie ou la totalité de la garantie locative est reversée à l'ancien propriétaire-bailleur (ex : dégâts locatifs), le locataire devra constituer la nouvelle garantie locative partiellement ou entièrement.

Le système permet d'étaler le versement de la caution. Le locataire, en particulier celui qui ne dispose que d'un revenu limité, ne doit donc plus avancer une somme d'argent importante en une fois. Les propriétaires-bailleurs pourront également souscrire une assurance couvrant les loyers impayés et les dégâts locatifs auprès du fonds, à un prix abordable. C'est une mutualisation du risque qui peut aussi bénéficier aux locataires en rassurant le propriétaire quant au profil de risque du locataire. En agissant plus efficacement sur les impayés, les expulsions sont aussi réduites.

Le Fonds sera également alimenté par une fraction des intérêts produits par les garanties.

Il aura aussi pour mission de **lutter contre la rétention abusive de la caution** : Il arrive que des propriétaires peu scrupuleux pratiquent une rétention de garantie injustifiée. Une sanction dissuasive de ces manœuvres abusives doit être prévue, en cas de conformité entre l'état des lieux d'entrée et l'état des lieux de sortie, lorsque la garantie n'est pas rendue au locataire dans un délai d'un mois.

Le cdH propose de créer un fonds de garantie locative :

- Le locataire peut étaler la constitution de la garantie sur plusieurs mois.
- La portabilité de la garantie locative est instaurée (la garantie bloquée pour l'ancien logement peut servir comme garantie pour le nouveau logement).
- Le propriétaire bénéficie d'une assurance loyers impayés et dégâts locatifs.

Chapitre 3. Mieux se déplacer

La mobilité et la capacité à se déplacer sont les points de départ des relations humaines, sociales, économiques et professionnelles. Dans une société requérant sans cesse plus de rapidité, prendre le temps et le maîtriser sont devenus des choix rares. Le développement humain s'inscrit dans une réappropriation de nos territoires, afin d'en améliorer la convivialité, de permettre à chacun de maîtriser son temps et sa mobilité, de manière choisie et non contrainte, dans le respect de l'espace et de l'autre.

Pour nous mouvoir, nous utilisons beaucoup la voiture. Nous allons au travail, véhiculons les enfants, faisons nos courses etc. Si elle est nécessaire dans un certain nombre de cas, elle ne l'est pas dans d'autres. D'autres moyens existent. Maîtriser son temps et choisir le mode de déplacement le plus approprié plutôt que d'y être contraint, telles constituent les propositions du développement humain, résolument axées sur l'épanouissement et la qualité de vie.

La mobilité autour de Bruxelles doit se débattre entre les trois Régions. C'est très clairement le sujet dont la Communauté métropolitaine, mise en œuvre par la dernière réforme de l'Etat, doit se saisir. Les solutions à la Mobilité dans et autour de Bruxelles ne se trouveront qu'en réfléchissant de manière globale entre les 3 Régions. Parkings de persuasion/dissuasion, RER, métro hors Bruxelles, lignes de tram périurbaines et transrégionales, co-voiturage,... : autant d'outils à une politique de désengorgement qui n'ont de sens que dans une vision transrégionale de la Mobilité...

Action 1. Réduire nos besoins de déplacement

La Belgique compte le plus grand nombre de « navetteurs », c'est-à-dire des personnes travaillant dans une autre région que celle de leur domicile. De nombreux citoyens « perdent » d'une certaine manière du temps de qualité dans leurs déplacements quotidiens. 66% des travailleurs belges utilisent la voiture comme mode de transport principal pour se rendre sur leur lieu de travail, et ce durant les mêmes tranches horaires (7h-9h et 16h-19h). Les conséquences sont aisées à imaginer : embouteillages, embarras de circulation... Les déplacements domicile-travail, conjugués à une mauvaise fluidité du trafic ou à un manque de ponctualité des transports publics, affectent notre qualité de vie, car les heures « supplémentaires » passées en voiture, en train ou en bus, ne pourront être utilisées pour voir ses enfants le matin, les rechercher à l'école le soir, se reposer, réaliser une activité sportive, culturelle ou associative...

Pour le cdH, parler de mobilité, c'est donc également réfléchir à des mesures qui réduisent nos besoins de déplacement.

Saviez-vous que le Belge passe en moyenne trois fois plus de temps à se déplacer qu'à s'occuper de ses enfants⁵?

⁵ Glorieux, I. & J. Minnen (2008), www.time-use.be

Proposition phare 287 : Stimuler le télétravail pour réduire les besoins de mobilité

En Belgique, une personne sur cinq travaille, en partie ou exclusivement, depuis son domicile dans le cadre de son emploi principal. Il y a dix ans, cela ne concernait que 13% des travailleurs. Hormis les indépendants, que leur statut autorise à choisir le lieu de travail qu'ils souhaitent (60% travaillent à domicile), la proportion de télétravailleurs parmi les salariés dépend fortement de la fonction exercée⁶.

Le télétravail présente de nombreux avantages, tant pour les travailleurs et les employeurs que pour les pouvoirs publics : Un gain de temps de déplacement ; Une meilleure combinaison vie privée/vie professionnelle par une gestion plus autonome du temps pour le travailleur ; La diminution des frais de bureaux ou de parking et des indemnités de déplacement ; L'attractivité de l'entreprise pour les travailleurs moins mobiles ou qui habitent loin de leur lieu de travail ; des travailleurs plus motivés ; de moindres investissements dans les transports pour la société ; une diminution de la pollution. Pour toutes ces raisons, le télétravail doit être encouragé.

Le télétravail existe sous différentes formes. Outre le travail à domicile dans un autre lieu choisi par l'employé – par exemple, les bureaux partagés – il y a le télétravail décentralisé dans des bureaux 'satellites' de l'entreprise situés à proximité du domicile du travailleur, le télétravail nomade ou mobile, à proximité de zones de transport... Cette diversité est nécessaire pour répondre à la demande de flexibilité tant des travailleurs que des employeurs.

Toutefois, l'encouragement du télétravail doit s'envisager en tenant compte de l'importance « socialisante » et humaine du trajet qui est également un lieu de rencontre avec des collègues ou d'autres navetteurs. Il ne doit pas faire naître un sentiment d'isolement. Travailler à la maison implique également de disposer d'un lieu dédié exclusivement au travail, afin de pouvoir établir une frontière entre la vie professionnelle et la vie privée. Le télétravail dans des bureaux partagés peut répondre à ces préoccupations.

Nous proposons de :

- **Accéder au matériel multimédia et indemniser les frais liés au télétravail.**
- **Conditionner le recours au télétravail** à la disposition par le télétravailleur du matériel multimédia nécessaire (ordinateur portable, webcam, accès Internet,...).
- Instaurer une indemnisation forfaitaire obligatoire pour l'utilisation professionnelle du travailleur de ses propres outils multimédia en proportion des jours de télétravail. C'est en lien avec le principe d'intervention obligatoire de l'employeur dans les équipements et frais inhérents au télétravail⁷.
- **Simplifier et coordonner la (para)-fiscalité de la mise à disposition des installations informatiques et de l'intervention de l'employeur dans l'utilisation de ces installations.**
- **Instaurer un principe d'intervention obligatoire de l'employeur dans les frais d'utilisation de bureaux partagés.** Le télétravailleur apporte son seul outil de travail (les bureaux sont généralement équipés) et paie l'accès au bureau.
- **Inscrire dans la réglementation un forfait de frais minimum obligatoire.** Lorsque le télétravail est effectué à la demande de l'employeur, un tel forfait couvrira les frais engendrés par

⁶ 29% des managers et des chefs d'entreprise télétravaillent parfois. Les professions intellectuelles, scientifiques et artistiques voient 23% de leurs membres travailler de temps en temps à domicile.

⁷ Intervention obligatoire prévue par la Convention collective du travail n° 85, introduite en 2006 sous l'impulsion européenne. Ces règles ont fait sortir le télétravail d'une certaine clandestinité en lui donnant un statut juridique et en fixant des principes essentiels en matière de conditions de travail, formation, évolution de carrière, droits collectifs, santé et sécurité, etc. Une grande marge de manœuvre est cependant laissée aux parties au contrat et aux partenaires sociaux dans les modalités concrètes d'exécution de ces principes.

l'utilisation professionnelle du domicile : électricité, chauffage, consommation eau/gaz, amortissement du mobilier, fournitures de bureau.

- **Donner un statut réglementaire au télétravail occasionnel.**
- **Augmenter la déductibilité des frais de télétravail pour les employeurs.**
- **Adapter les indemnités de transport obligatoires au télétravail.**
- **Créer un espace de coworking par commune d'ici 2018.**
- **Protéger le télétravailleur lors de sa réintégration à temps plein dans les locaux de l'entreprise**
- **Encourager financièrement la mise en place de bureaux satellites dans des endroits stratégiques.**
- **Prévoir des avantages fiscaux ou primes aux entreprises qui créent des bureaux satellites dans d'anciens locaux professionnels ou logements inoccupés, et dans des zones rurales, dans une optique de soutien à une politique de mobilité intelligente et un rôle de revitalisation et d'attractivité pour certains territoires.**

Proposition 288 : Permettre aux travailleurs de moduler leurs horaires

Une des solutions pour éviter la saturation du réseau routier est de réfléchir à la fluidification du trafic. Pour fluidifier le trafic, il faudrait donc que la moitié des salariés étant tenus par leur contrat de travail de travailler à horaires fixes ne le soient plus ou, à tout le moins, puissent organiser les débuts et fins de journée de travail de telle manière à ne plus passer des heures (durant lesquelles ils ne sont pas productifs professionnellement) dans le trafic.

Une légalisation de la modulation du temps de travail inscrite dans le contrat de travail aurait donc une conséquence positive directe sur la régulation du trafic et également sur la qualité de vie du travailleur, qui, en accord avec son employeur, s'organiserait de manière optimale au niveau des trajets domicile-travail.

Le cdH propose de :

- **Permettre aux travailleurs dont la fonction le permet, de pouvoir organiser leurs horaires de manière plus flexible, en concertation avec leur employeur** : par exemple travailler 4 journées de 9h par semaine et disposer d'un week-end de 3 jours, arriver plus tôt et repartir plus tôt, arriver plus tard et repartir plus tard...
- **Développer des infrastructures de services aux abords des centres d'activités et des pôles intermodaux de transports en commun.**
- Développer des **zones commerciales et de services au sein des gares...** Ces zones éviteront aux navetteurs de devoir se déplacer par ailleurs pour, par exemple, faire leurs courses, aller à la poste/banque, ou même déposer leurs enfants à la crèche.
- Développer et encourager les commerces de proximité.

Action 2. Fluidifier nos routes

La Belgique est un pays de navetteurs, dont la capitale, Bruxelles, est considérée comme l'une des villes les plus embouteillées du monde.⁸ Un navetteur se rendant à Bruxelles (ou dans une grande ville wallonne, dont les centres-villes sont aussi congestionnés en heures de pointe) en voiture perd chaque jour une heure dans les embouteillages. Cette heure perdue dans les embouteillages l'est au détriment du temps passé en famille (aller conduire ou chercher les enfants à l'école, préparer le repas). Par contre, elle augmente le stress et la fatigue du conducteur. Le tout diminue la qualité de vie du conducteur et de son entourage proche.

Une solution durable pour la mobilité ne peut s'envisager que dans le cadre d'une réflexion globale, prenant en compte tous les modes de transport et tous les problèmes y afférents, le tout inscrit dans un espace et un aménagement publics déterminés.

Proposition phare 289 : Créer le RECO : le Réseau Express de Covoiturage

Un usage plus intelligent de la voiture peut contribuer à décongestionner le trafic et à réduire les émissions de CO². Le covoiturage permet d'utiliser au maximum les ressources déjà existantes en réduisant significativement la congestion avec des investissements modérés.

Saviez-vous que 4 véhicules sur 5 ne comptent que le conducteur à bord en heure de pointe et qu'il suffirait de convaincre 1 seul de ces 4 autosolistes pour faire disparaître les embouteillages ?

Pour encourager la pratique du covoiturage, il faut agir sur quatre dimensions : **psychologique** (sécuriser et rassurer les usagers), **économique** (renforcer l'avantage comparatif du covoiturage en termes financiers, de gains de temps, de réduction du stress, etc.), **pratique** (faciliter réellement la pratique du covoiturage) et **culturelle** (renforcer la notoriété du covoiturage et l'opinion favorable à son égard).

Pour ce faire, nécessité d'agir progressivement et par phases, afin de **créer un réel Réseau Express de Covoiturage (RECO)**.

- **Première phase : structurer le covoiturage traditionnel via la mise en place d'une plateforme informatique de covoiturage.** Cette base de données unique aurait pour but de gérer l'offre et la demande de déplacements en temps réel. Il faudrait également prévoir un paiement en ligne sur base d'une contribution kilométrique forfaitaire ; un régime fiscal favorable à tous les salariés et indépendants ; la multiplication de stations de covoiturage sécurisées à des entrées routières stratégiques et la mise en œuvre d'une grande campagne de promotion et de sensibilisation.
- **Seconde phase : réinventer le covoiturage en créant les premières lignes.** Ces lignes de covoiturage sont d'une part des stations d'embarquement en amont des tronçons embouteillés, d'autre part des bandes réservées aux véhicules à occupation multiple sur ces tronçons. Un système de retour garanti sera également développé. Les lignes seront testées via projets-pilotes.
- **Troisième phase : finaliser et pérenniser le RECO,** c'est-à-dire renforcer ce qui précède et lancer une campagne publicitaire.

Enfin, l'autostop organisé est un bon complément au covoiturage. Il permet à des personnes, surtout celles qui résident en milieu rural sans disposer d'une voiture, ou les jeunes habitant la ville, d'attendre à un arrêt bien précis, le passage d'un conducteur. Conducteurs et passagers doivent s'inscrire auprès d'un opérateur-gestionnaire, dans le cadre d'un système de traçabilité par souci de

⁸ scorecard.inrix.com & www.tomtom.com/congestionindex

sécurité et disposer d'une carte de membres, notamment après vérification du casier judiciaire, ce qui permet de sécuriser le service.

Le cdH propose de :

- **Créer le RECO (Réseau Express de Covoiturage) à Bruxelles et en Wallonie, soit :**
- **Créer des « lignes de covoiturage » avec des stations d'embarquement express** le long des autoroutes, faciles d'accès et situées juste avant les embouteillages, **des bandes d'autoroutes réservées aux véhicules à occupation multiple** là où le trafic est saturé, et enfin **des arrêts près des stations de métro, de trams ou de bus, dans les quartiers de bureaux et aux entrées des zonings d'activité économique.**
- **Garantir le retour vers la station d'embarquement express**, le cas échéant via un service de taxibus ou de taxi.
- **Créer de nombreux petits parkings aux abords des entrées d'autoroute.**
- **Mettre en place une plateforme informatique unique et dynamique** pour faciliter les rencontres entre navetteurs.
- **Permettre aux citoyens de mieux déduire fiscalement les déplacements réalisés en covoiturage.**
- **Réaliser des campagnes de sensibilisation et de promotion** de grande ampleur.
- **Favoriser le développement des voitures partagées en ville**

Proposition phare 290 : Créer la carte flexi-mob' pour flexibiliser l'offre de mobilité dans les packages salariaux

Confrontés aux charges fiscales et sociales sur le salaire particulièrement élevées en Belgique, de nombreux employeurs proposent une voiture de société à leurs employés salariés, même lorsque l'utilisation professionnelle est limitée voire inexistante. Ces « voitures-salaire » représentent environ 6% des voitures en circulation et 35% à 40% des véhicules neufs immatriculés par an le sont au nom d'une société. Les voitures de société en circulation en 2012 et détenues par des salariés s'élevaient à près de 360.000 unités⁹.

Les bénéficiaires d'une voiture de société reçoivent un avantage financier substantiel¹⁰ : si leur avantage était converti en salaire le niveau d'imposition serait nettement plus élevé. Toutefois, s'ils souhaitent emprunter un autre mode de transport de temps à autre, ils devront habituellement le financer sur leurs deniers personnels¹¹. L'importance de l'avantage octroyé et le manque de flexibilité dans l'usage de celui-ci n'incitent pas les travailleurs à utiliser un autre mode de transport que la voiture. Ils sont par conséquent en quelque sorte contraints de l'accepter, aux conditions généralement imposées par l'employeur (modèle ou gamme de prix, durée du leasing, kilométrage, carburant).

Une flexibilité dans les choix de transports sera profitable aux employés, aux employeurs (qui seront plus attractifs) et à la société dans son ensemble s'il y a moins de voitures sur les routes.

⁹ J. Christiaens, F. De Witte, R. Vanderbeuren, « Eindrapport Mobiliteitsbudget werkt ! », Ed. Danny Jacobs, mars 2013, p. 11. <http://www.mobimix.be/thema/mobiliteitsbudget>

¹⁰ L'impôt qu'ils acquittent pour son usage couvre non seulement les déplacements entre le domicile et leur lieu de travail, mais aussi tout autre déplacement purement privé. Il ne dépend pas des distances parcourues. Et la carte carburant finance ces déplacements sans engendrer d'impôt supplémentaire.

¹¹ 89% des travailleurs qui ont droit à une voiture de société ne se voient pas rembourser d'autres moyens de transport, selon SD Worx, « Fleet & Mobility Survey – Tendances en matière de mobilité », 2012.

Pour nous, il faut répondre à cette demande. Avec une enveloppe budgétaire, le travailleur pourra :

- choisir le ou les modes de transport qu'il empruntera en fonction de ses besoins propres ;
- changer à tout moment de mode de transport, en fonction par exemple du trafic, de la météo ;
- combiner plusieurs transports pour un même trajet.

Ce choix pourra être réalisé sans qu'il ne perde financièrement par rapport à l'usage exclusif de la voiture de société.

Par ailleurs, le budget devra également offrir des alternatives au-delà de la mobilité, telle qu'une participation aux frais de logement (en particulier pour un rapprochement vers le lieu de travail). En effet, plutôt que d'octroyer des avantages fiscaux qui grandissent avec la distance entre le lieu de domicile et le lieu de travail, le cdH considère qu'il est également nécessaire de favoriser ceux qui choisissent de s'installer à proximité de leur lieu de travail. Les services de proximité (titres-services) ou des frais de garderie devront également être inclus dans ce budget.

Enfin, le budget devra pouvoir être proposé par les employeurs sans engendrer de frais administratifs et d'organisation dissuasifs. En effet, seules 3% des entreprises proposent actuellement un budget mobilité, selon une enquête de SD Worx, car 86% craignent des coûts supplémentaires¹².

Voilà pourquoi nous proposons de lancer la carte « Flexi-Mob ». Il s'agit

- D'une enveloppe fiscale déterminée par an. Cette enveloppe correspond à l'avantage (le gain) en impôt que reçoit un utilisateur d'une voiture de société *moyenne* par rapport au versement d'un salaire (imposé à 50%). Cette réserve sera disponible pour tout travailleur, qu'il ait ou non une voiture de société¹³. Elle contribuera à atténuer l'inégalité entre les bénéficiaires de voitures de société et ceux qui n'en disposent pas.
- L'offre sera laissée à la discrétion de l'employeur, tout comme les différents avantages qu'il souhaite ou non octroyer et qui rentrent dans l'application de cette carte.
- Le travailleur pourra choisir librement les avantages qu'il souhaite recevoir dans les limites de la valeur de la carte.

Le détenteur d'une voiture de société pourra, par une utilisation plus rationnelle de la voiture ou en l'adaptant mieux à ses besoins, augmenter la réserve dont il dispose pour d'autres choix. Il pourra ainsi choisir un modèle moins cher, renoncer à la carte carburant, ou opter pour un plafond de kilomètres moins élevé.

L'équité fiscale entre les différents modes de transport est assurée pour les différentes utilisations de la carte : l'utilisation combinée de plusieurs modes de transport est totalement exonérée d'impôt.

Le cdH propose de :

- Instaurer un cadre législatif souple permettant aux travailleurs de choisir eux-mêmes le ou les différents modes de transports qu'ils souhaiteront emprunter : transports publics en commun, vélos partagés, covoiturage. Ils pourront combiner différents transports selon leurs besoins quotidiens, 'à la carte' : voiture de société, achat de titres de transport, d'un abonnement ou le paiement de frais de déplacement. Le bénéfice de l'avantage fiscal devra également être étendu pour permettre au travailleur de bénéficier de titres-services dans le paquet salarial offert par l'employeur.

¹² *Op. cit.*, pp. 34 - 35.

¹³ L'imposition de la voiture de société reste inchangée.

- Offrir une prime de déménagement à utiliser durant l'année ou étalée sur deux ans lorsque le déménagement est lié au travail, ou une allocation de logement : pour le paiement de loyers, de remboursements d'emprunt, ou de travaux de rénovation.

Proposition 291 : Réguler la livraison de marchandises au sein des centres urbains

En Belgique, la très grande majorité des marchandises (belges et étrangères) sont transportées par camions (72%¹⁴). Les marchandises transportées par rail et par eau représentent respectivement 8% et 19,7% des transports totaux.

Les agglomérations et les grandes villes sont régulièrement embouteillées en raison des camions et poids-lourds stationnés en double file pour effectuer leurs livraisons. Les aménagements sur la voirie sont rarement suffisants dans les centres-villes pour permettre ce genre d'opérations.

Les nouvelles technologies ont un grand rôle à jouer pour réguler le trafic routier. Au moyen de panneaux informatifs le long des voiries ou au-dessus de celles-ci, les bandes de circulation auront une fonction différente en fonction de l'heure et du jour.

Le cdH propose de :

- **Réserver une bande exclusivement aux livraisons de pondéreux (marchandises de grande taille) au sein des centres urbains pendant quelques heures tôt le matin** (jusqu'à 7h30 par exemple) pour être ensuite consacrée, comme le reste des voies, à la circulation routière aux heures de pointe. En dehors de celles-ci, dédier une bande au stationnement ou à la circulation des transports en commun ou des deux-roues.
- **Adapter les voiries aux besoins en mobilité et aux différents types de transport, le tout en fonction des heures et des jours, la fluidité du trafic serait garantie car prise en compte.**
- **Encourager le transport de marchandises par voies fluviales et ferroviaires** : via l'aménagement des voies navigables intérieures (dragage, aménagements des abords) pour faciliter la circulation des bateaux de marchandises, le transport fret peut faire gagner du temps, de l'énergie et de la capacité par rapport au transport par route.
- **Garantir des infrastructures adéquates pour un tel transport.**
- Les inscrire dans une **politique intermodale du transport de marchandises** (avec également les pôles ferroviaires) qui ne s'arrête pas aux frontières de la Belgique.
- A Bruxelles, les horaires de ramassage des déchets seront aménagés pour désengorger le trafic routier aux heures de pointe.

Proposition 292 : Développer le transport de marchandises par la voie ferroviaire

Le développement et la croissance économique de la Belgique, et en particulier de la Wallonie, ont été possibles parce que des investissements logistiques significatifs ont été consentis pour mettre en place un réseau structuré, dense et performant de moyens de communication terrestre, ferroviaire et de voies navigables. Ainsi sa position géographique au cœur d'une des régions européenne les plus industrialisée au monde peut être exploitée de manière optimale.

¹⁴ http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/circulation_et_transport/transport/

Cette politique doit se poursuivre car la Belgique ne peut pas perdre les avantages en termes d'emplois que procurent toutes les activités logistiques modernes.

Il est évident que ces activités logistiques ne peuvent s'exercer que si les réseaux de communications sont maintenus, développés et rendus plus performants.

Concrètement, le cdH soutiendra 4 axes ferroviaires qui doivent bénéficier d'une attention toute particulière :

- **Positionner la Belgique comme maillon central au sein des corridors de fret européens.**

Ceci implique une action politique concertée à haut niveau pour que la Belgique soit ce passage obligé de toutes les marchandises. Le cdH a contribué à ce que la Belgique fasse partie intégrante de ces routes européennes, nous devons continuer à « être sur la carte ».

- **Intensifier le multimodal** et en particulier le multimodal liégeois qui dispose de tous les outils (aéroport, trilogiport, réseau autoroutier, carex...).

Des efforts restent à accomplir pour que le fret à grande vitesse (sur la ligne TGV) devienne l'outil du transport moderne en complément du transport aérien

- **Maintenir un soutien au transport de marchandises par containers (*trafic combiné*) ou par wagon complet (*trafic diffus*)** Sans eux, les industriels perdent des opportunités économiques.

- **Maintenir une entreprise ferroviaire de marchandise ayant un ancrage belge fort.**

La libéralisation du transport de marchandises et la baisse de l'activité économique liée à la crise mondiale ont mis la filiale « fret » de la SNCB dans une situation économique difficile amenant ses organes de gestion à rechercher de nouveaux partenaires industriels. Un pays tel que la Belgique ne peut toutefois accepter que les choix en matière de transport de marchandises soient faits en fonction d'intérêts étrangers niant notre réalité nationale. Le cdH y sera particulièrement attentif.

Le cdH entend également soutenir le secteur de la batellerie qui a été mis ces dernières années sous une pression tarifaire intenable. Ce secteur connaît une crise sans précédent, il est indispensable que le dossier introduit au niveau européen en vue de reconnaître les spécificités de ce secteur soit poursuivi afin de lui garantir une rentabilité décente.

Enfin, le secteur du transport routier national doit pouvoir rester concurrentiel et la **lutte contre la concurrence déloyale** doit être renforcée afin d'éviter toute délocalisation.

Proposition 293 : Doubler la longueur des voiries adaptées aux piétons, aux cyclistes et aux deux roues motorisés

Saviez-vous que, si un Belge sur trois en moyenne roule au moins une fois par semaine à vélo, cela ne représente qu'un Wallon sur dix et mois d'un Bruxellois sur sept ?

Le réseau cyclable wallon s'élève à plus de 1.700 kilomètres¹⁵ auquel s'ajoutent plus de 1.300 kilomètres de voiries vertes (le réseau Ravel)¹⁶.

La priorité absolue doit être donnée à la sécurité des usagers de la route, et particulièrement aux usagers faibles. En aménageant les abords des routes et en créant un espace réservé aux cyclistes distinct de celui réservé aux piétons, on accroît la sécurité et le partage optimal des voiries.

Le cdH propose :

¹⁵ <http://routes.wallonie.be/struct.jsp?chap=0&page=2>

¹⁶ <http://ravel.wallonie.be/opencms/opencms/fr/cles/historique/histoire1a.html#essor>

- **Améliorer le marquage au sol** (dont la qualité des matériaux utilisés) et la signalisation sur l'ensemble du réseau routier existant. L'investissement, peu coûteux, permet d'améliorer la sécurité des usagers faibles.
- **Intégrer dans chaque nouveau projet de voirie** (rénovation ou construction) **la dimension piétonne et cycliste**, et tenir compte également des deux-roues motorisés.
- **Autoriser les deux-roues à utiliser les bandes de circulation des transports en commun pour se déplacer.**
- **Inviter chaque école à identifier les itinéraires des enfants et les zones à risques** et à prioriser les travaux nécessaires pour organiser les trajets en toute sécurité.
- **Imposer aux communes et aux Régions de financer les zones prioritaires définies par les écoles** (passerelle, piste cyclable, trottoir, passage piéton...).
- **Soutenir les initiatives qui encouragent le vélo partagé** et initier un réseau de vélos partagés électriques (à Bruxelles ou Liège par exemple).
- **Renforcer les campagnes de promotion et de sensibilisation à la mobilité douce.**
- **Veiller à une bonne complémentarité entre vélo et transports en commun**, en renforçant les espaces de parkings pour deux-roues à proximité des gares et points d'arrêt.
- **Installer des box-vélos et places de parkings pour deux-roues** à proximité des habitations qui s'intègrent dans les infrastructures et l'environnement.
- **Multiplier la transformation de lignes ferroviaires désaffectées en promenades Ravel**, accompagnées de signalétiques indiquant les itinéraires à proximité, ainsi que leurs kilométrages et temps de parcours estimés.
- **Instaurer un plan décennal de pistes cyclables avec des objectifs chiffrés en kilomètres.**

Proposition 294 : Garantir une mobilité fluide au carrefour des trois Régions

Saviez-vous que voyager en transports en commun de Wemmel à La Hulpe nécessite l'achat de trois tickets de transport différents ?

Les transports en commun sont organisés par région. Malheureusement, les liens entre les régions ne sont pas encore assez établis. Dès lors, pour les habitants de la périphérie, qui se situent donc au carrefour des trois régions, se retrouvent confrontés à des difficultés en matière de déplacements, vu les faibles connexions existantes.

Le cdH propose de :

- négocier entre les trois régions la mise au point d'un **abonnement unique** pour tous les moyens de transport (voir proposition 281) sur le territoire de la Communauté métropolitaine, ainsi qu'une coordination des différents transports au niveau des horaires et des correspondances ;
- **finaliser**, le plus rapidement possible, la **construction du RER** reliant le Brabant wallon à Bruxelles (voir proposition 278) ;
- **allonger le métro** au-delà des frontières de la région bruxelloise et construire des parkings de dissuasion à proximité des stations terminus (voir proposition 281) ;
- **freiner l'élargissement du ring**, qui ne ferait qu'augmenter le trafic bruxellois sans y apporter aucun remède, et en privilégier une gestion concertée ;
- assurer une **gestion conjointe des canaux**, afin de favoriser les flux de bateaux mais également de prévenir les inondations.

Action 3. Encourager l'usage des transports collectifs

Afin de réduire le nombre de véhicules sur nos routes, surtout en heure de pointe, les citoyens doivent pouvoir compter sur une offre de transport public suffisante, de qualité et adaptée aux besoins du plus grand nombre. Le développement humain veut favoriser le partage des ressources. Réguler les déplacements en les rendant plus collectifs et organisés, permettra de fluidifier le trafic, et donc de mieux se déplacer.

Notre projet politique comporte notamment comme priorités le maintien des petites gares ferroviaires en milieu rural, l'amélioration de la qualité des transports collectifs, et l'ouverture rapide d'un RER ferroviaire autour de Bruxelles.

Proposition 295 : Finir le RER pour 2019 au plus tard et créer le REB (Réseau Express Bruxellois)

Pour tous les navetteurs bruxellois et périphériques à la Région bruxelloise, le RER permettra une plus grande offre de et vers Bruxelles, avec dessertes plus fréquentes. Actuellement prévu pour 2021, dans le plan d'investissement pluriannuel 2013-2025 de la SNCB, il est totalement exclu que ce délai soit encore prolongé. Ce chantier, sur pied depuis plus de vingt ans, doit aboutir et s'inscrire dans une offre de transports en commun intermodale pour les navetteurs.

Saviez-vous que le cdH a été le seul parti à s'opposer au projet de plan d'investissement de la SNCB reportant le RER à 2025 ?

Allant plus loin et afin d'offrir un axe RER finalisé vers la Wallonie, inciter à terminer les travaux sur la ligne d'Ottignies (161), celle de Braine-le-Comte (96) et ensuite finaliser la ligne vers Nivelles (124).

Parallèlement au développement du RER, le réseau ferroviaire intra-bruxellois (28 gares) doit être renforcé et promu, de manière à constituer une alternative crédible au réseau STIB, pour mieux répartir les flux de circulation, particulièrement en heures de pointe.

Les avantages du RER sont nombreux : d'une part, il offrira une plus grande fréquence d'entrées et de sorties ferroviaires de la périphérie vers et hors de Bruxelles. D'autre part, il desservira des petites gares (à fréquences régulières également) permettant aux navetteurs, mais également aux Bruxellois, d'emprunter un réseau parallèle au réseau STIB, évitant ainsi les métros saturés et les bus coincés dans le trafic.

Dans ce cas, le cdH ne propose pas, **il exige**, que :

- la SNCB respecte ses engagements sur les délais de mise en œuvre du RER, dans le cadre de son plan d'investissement ;
- l'ouverture de l'ensemble des lignes RER soit avancée à 2019, si de nouveaux moyens budgétaires se dégagent d'ici là ;
- les lignes SNCB 26 et 28 non exploitées actuellement en Région bruxelloise soient reliées complètement afin de créer un REB circulaire, complémentaire au RER et au réseau STIB ;
- les 28 gares situées en Région bruxelloise soient réaménagées, sécurisées et desservies par le REB afin de pouvoir atteindre des zones peu couvertes par le réseau STIB ;
- une communication et une signalétique appropriées soit prévus pour informer les navetteurs des arrêts ferroviaires intra-bruxellois et des connexions/horaires existants permettant de combiner les différents modes de transport ;
- la SNCB prévoie dans son plan une priorité non seulement pour la mobilité des navetteurs mais aussi pour celle des bruxellois à l'intérieur de la Région ;

- mettre en place un service de minibus gratuit dans le centre de Bruxelles en partenariat avec les communes concernées et la STIB.

Proposition 296 : Mettre en œuvre le Réseau Express Liégeois (REL)

Le REL (réseau express liégeois) a pour objectif de relier les pôles de vie importants de la province de Liège et les communes avoisinantes au centre de Liège. Le projet est né d'un constat : l'infrastructure ferroviaire existante offre un potentiel sous-exploité de desserte urbaine et suburbaine. Liège polarise pourtant un grand nombre de déplacements de cette nature. Il y a donc une clientèle demandeuse pour un investissement minimum.

Dans une étude de faisabilité du SPW, ce projet vise les gares de Waremme, Tongres, Maastricht, Eupen, Spa, Aywaille, Bomal et Statte. Il est question d'une ligne desservant la vallée du Geer (Visé, Maastricht via Liège-Vennes et Cheratte), d'un axe Liège-Huy via Flémalle, Seraing et Ougrée, soit l'ancienne ligne 125A, mais aussi d'un axe Liège-Verviers (via Chaudfontaine) et Liège-Tongres (via Liège-Vivegnis et Liège-Coronmeuse). L'objectif est d'obtenir une fréquence de deux trains par heure, notamment grâce à la mise sur les rails de « lights trains ».

La Wallonie a prévu une enveloppe de 25 millions d'euros pour lancer le projet, dans le cadre du Plan pluriannuel d'investissements ferroviaires 2013-2025. Cette enveloppe doit permettre de construire ou d'agrandir les parkings-relais dans les gares de Milmort, Ans, Cheratte, Ougrée et Angleur et de développer huit nouveaux points d'arrêt (Chaudfontaine, Flémalle-Centre, Seraing, Ougrée, Liège-Vennes, Liège-Vivegnis, Liège-Coronmeuse et Cheratte). Ceux-ci permettront d'optimiser les liaisons entre le réseau ferroviaire et des TEC. Un tarif intégré « train et bus » dans l'agglomération liégeoise est d'ailleurs à l'étude pour 2015.

Le cdH propose de :

- **Développer un réseau express liégeois intégré, opérationnel dès 2020.**

Proposition phare 297 : Dépasser les 80% de navetteurs satisfaits de la SNCB

La SNCB compte actuellement plus de 600 000 abonnés. La SNCB, en tant que service public, se doit d'offrir un service ferroviaire de grande qualité à l'utilisateur, tant au niveau de la sécurité que de la ponctualité et du confort. Après la catastrophe de Buizingen, des investissements pour la sécurité du rail belge ont été décidés (systèmes de freinages intelligents, nouvelles infrastructures en conformité avec la législation européenne). Environ 5 milliards d'euros y seront consacrés pour la période 2013-2025.

Outre la sécurité ferroviaire, les principaux défis de la SNCB pour les prochaines années sont directement liés à son statut de service public, visant à offrir un service de qualité au voyageur, en termes de ponctualité, propreté et information. Or, depuis des années, la cote de popularité de la SNCB et la satisfaction de ses usagers ne sont pas au beau fixe. Seuls 48,4% des voyageurs réguliers (et 73,4% des voyageurs occasionnels) sont satisfaits de son fonctionnement¹⁷. En 2012, seuls 85,6% des trains étaient à l'heure¹⁸.

En résumé, pour le cdH, la SNCB doit poursuivre trois objectifs essentiels. Le Premier reste la sécurité ferroviaire, pour les voyageurs et pour le personnel de la SNCB, à bord des trains et aux alentours des quais et des gares. Deuxième objectif : réassurer la mission de service public de la SNCB à tous les niveaux (ponctualité, confort dans les trains et aux abords, information, accessibilité, etc.). Troisième

¹⁷ Enquête de satisfaction 2012, Time to B.

¹⁸ C'est-à-dire que 85,6% des trains ont moins de 6 minutes de retard.

objectif : conserver le réseau ferroviaire tel qu'il est, avec une attention particulière sur la préservation des lignes C (situées en zones rurales). Il est important que tous les voyageurs puissent disposer de liaisons ferroviaires quelle que soit la région d'où ils viennent.

Le cdH propose de :

- **maintenir et le cas échéant rouvrir de petites gares en milieu rural**, en complémentarité du remembrement territorial (voir proposition 252) et de la création de quartiers humains en milieu rural ainsi qu'à Bruxelles (voir proposition 251) ;
- **réinvestir dans le matériel roulant et la sécurité**, afin d'améliorer le confort des passagers et leur sécurité ainsi que la ponctualité et la régularité des trains ;
- **sécuriser les quais et les abords des gares** au moyen de barrières et signalétiques adaptées, permettant, notamment, aux personnes à mobilité réduite de se déplacer sans danger et en toute facilité ;
- **lier la rémunération de la direction de la SNCB et d'Infrabel aux résultats** en termes de qualité et de satisfaction des usagers ;
- **informer de manière optimale** les voyageurs des horaires, retards et incidents au moyen de panneaux intelligents aux abords des quais et dans les halls, intégrant tous les transports en commun à proximité (y compris TEC et STIB), associés à de l'information en temps réel via application smartphone et site Internet ;
- **renforcer la coordination et l'intermodalité entre les différents réseaux de transports en commun** (SNCB, STIB, TEC et De Lijn). L'usager aura des réseaux complémentaires à sa disposition couvrant tout le territoire ainsi que dispositions et connexions facilitées avec les pays limitrophes. Cette coordination passera par des correspondances aisées entre les différents transports en commun, des quais communs permettant de passer d'un transport à l'autre sans déplacements superflus et une information optimale.
- **Garantir, dans les points d'arrêt sans guichets, de payer son billet via des bornes électroniques**, ou un système informatique défini (via SMS, par exemple) ;
- **garantir la présence dans les trains de compartiments « business » permettant aux navetteurs de travailler pendant leur trajet dans des conditions optimales** (accès à Internet, larges tablettes, ergonomie). Le temps consacré à télétravailler pendant le trajet pourra compter comme temps de travail à part entière ;
- **améliorer la qualité des prestations aux guichets**, grâce à une gestion des files plus dynamique ;
- **développer des zones commerciales et de services au sein des gares**, afin de rentabiliser au maximum le temps passé dans les halls et gares : zones de *coworking* pour travailler, points-services administratifs (poste, banques, commune), magasins, etc. ;
- **renforcer la fréquence des trains.**

Proposition 298 : Instauration d'un contrat de gestion Public-Privé dans les TEC

Les TEC doivent être un service fiable capable de répondre à la demande de manière efficiente et permanente. Afin de trouver des solutions durables sans grever les budgets publics, des partenariats public-privé (PPP) seront mis sur pied avec pour objectif de confier la gestion de certaines lignes à des opérateurs privés, tout en laissant le rôle de régulateur aux pouvoirs publics.

En effet, privatiser totalement les TEC impliquerait inévitablement l'abandon des lignes les moins rentables, ce qui aurait des conséquences négatives sur la desserte des zones rurales.

En établissant des partenariats pouvoirs publics-opérateurs privés, la desserte des lignes se verra augmentée, le tout sous le contrôle des autorités publiques. L'objectif est de mettre en place une dynamique et un véritable réseau de service de mobilité à l'attention de tous les utilisateurs.

Pour le cdH, il convient d'encourager la généralisation de taxis collectifs ou de bus-navette dans les zones rurales, à destination d'un public fragilisé qui n'a pas ou peu de solutions de mobilité pour se déplacer.

Ces modes de transport, très souples, peuvent contribuer à revitaliser les zones rurales, pauvres en transports en commun en raison de la faible densité de population. Ils revêtent également un caractère social et de contact humain (voire de réinsertion), grâce à des services sur mesures, comme le dépôt des courses, le transport pour des rendez-vous médicaux ou autres, etc.

Le cdH propose de :

- **prévoir des contrats de gestion partenariaux TEC – secteur privé – secteur associatif**, afin de mieux répartir les missions et les responsabilités de chacun et d'organiser sur le terrain un maillage complet de transport de personnes. Cette meilleure répartition entre le public, l'associatif et le privé ne remettra toutefois nullement en cause le caractère public de la SRWT et des TEC.
- imposer que les TEC intègrent dans leurs objectifs l'offre de voitures partagées, de taxis collectifs d'autostop organisé et les possibilités transfrontalières ;
- **multiplier les lignes de bus à la demande dans les zones rurales ;**
- **assurer la concordance des trajets et disponibilité à des heures plus tardives ;**
- **renforcer l'accessibilité dans les TEC pour les Personnes à mobilité réduite (PMR) ;**
- **développer l'offre TEC en partenariat avec les entreprises ;**
- **poursuivre et renforcer les actions visant à améliorer la performance et la gouvernance des TEC** en responsabilisant les communes et en veillant au principe de subsidiarité ;
- **prolonger la ligne de tram de Liège vers Herstal et Seraing ;**
- **poursuivre le projet du tram de Liège vers Herstal et Seraing comme initialement étudié ;**
- faire en sorte que le projet de tram à Liège soit poursuivi de manière régulières vers les villes de Herstal et Seraing afin de créer un maillage complet de l'agglomération liégeoise le long de la Meuse et permettre une desserte rapide des communes avec un dessein nouveau du réseau de bus liégeois et cela en lien avec le Réseau Express Liégeois.

Proposition phare 299 : Etendre les lignes de métro et poursuivre la tramification à Bruxelles : le programme « STIB 2021 »

La STIB se démarque des autres sociétés de transports publics par une fréquentation plus importante : plus d'un Bruxellois sur deux emprunte les lignes de la STIB au moins deux fois par semaine (+70% en 10 ans). Seuls 15% des Bruxellois ne les utilisent pas. Les fréquentations sont inversées par rapport aux autres régions (en raison, notamment, de la densité de l'offre et des lignes sur un territoire urbain restreint).

La population bruxelloise ne cessant d'augmenter, il est nécessaire de faciliter davantage l'accès aux transports publics et de mieux coordonner les différents modes de transports au sein de la Région.

Selon le cdH, les principaux défis pour la STIB de demain sont d'un côté : le renforcement des grandes lignes en heures de pointe, l'extension des horaires en soirée et durant les weekends ; de l'autre : l'extension du réseau STIB aux frontières de la région bruxelloise (et au-delà), le développement de nouvelles lignes et la mise en sites propres des lignes en surface.

Le cdH propose de lancer le programme STIB 2021 qui comprendra :

1. la mise en œuvre rapide du métro vers Schaerbeek et Haren, de l'automatisation de la ligne 1 (centrale) et puis l'étude et l'exécution du métro vers le Sud ;
2. transformer certaines lignes de bus particulièrement fréquentées en lignes de trams et favoriser la mise en sites propres ;
3. l'extension du réseau STIB vers les extrémités de la région bruxelloise (et parfois au-delà si nécessaire), de manière à offrir un réseau de transports publics optimal et couvrant au mieux le territoire bruxellois. Cette extension contribuera à créer des connexions ininterrompues avec les transports publics des deux autres régions. Etendre en particulier le réseau bruxellois dans les zones peu desservies par la STIB (lignes 25, 26 et 50 pour Uccle, Haren, Diegem) et étendre les lignes au-delà de la région bruxelloise (zoning de Zaventem et aéroport) ;
4. le développement d'une offre permettant de circuler non seulement vers le centre-ville, mais aussi de l'est vers le sud, etc. Le réseau actuel, en étoile, ne correspond plus aux besoins de déplacement des Bruxellois ;
5. **l'instauration d'un système de tarification unique** (incluant tous les modes de transport (SNCB, STIB, TEC et De Lijn), le RER et pourquoi pas les modes de transports partagés (Cambio, Villo), système de tarification qui serait également aisément accessible par paiement sms ;
6. l'augmentation de l'offre de transports publics : que ce soit aux heures de pointe, en soirée et pendant les weekends/vacances ;
7. **l'accès à une information optimale** aux navetteurs et aux usagers via des panneaux intelligents aux arrêts de transports en commun, le développement d'une application smartphone et d'un site Internet qui centralisent les horaires, ajustements d'horaires (en cas d'incidents ou de retards) et autres renseignements utiles en temps réel. Cela permet ainsi au navetteur de se rendre compte des différentes possibilités en termes de transports en commun qui s'offrent à lui selon sa position géographique ;
8. **la mise en place d'une signalétique visible** et adaptée permettant aux navetteurs de passer facilement d'un mode de transport public à l'autre ;
9. la mise à disposition de plus de bus Noctis le week-end et de taxis collectifs tous les soirs (victimes de leur succès aujourd'hui) ;
10. **le développement d'un accès gratuit au wifi dans les stations STIB ;**

11. une présence humaine régulière dans les stations et sur les quais, afin de renforcer la sécurité mais aussi le caractère convivial des transports en commun ;
12. complémentairement, le cdH propose de développer des infrastructures de parkings dans la couronne bruxelloise :
 - parkings de persuasion/dissuasion de qualité aux abords des gares RER, à 25-30 km de Bruxelles ;
 - parkings de persuasion aux abords de la Région, aux terminus des lignes de métro à proximité du Ring actuel ;
 - l'extension du réseau STIB doit prioritairement se faire en développant le mode de transport jugé le plus confortable, le plus sûr, le plus rapide, par les clients, à savoir le métro. La STIB doit pouvoir développer son réseau de métro en sortant de Bruxelles et aller, ainsi, vers Zaventem (prolongement de la ligne vers Haren), vers Grimbergen/Meise (en prolongement de la ligne Roi Baudouin), vers Crainhem/Wezembeek (prolongement de Stockel), vers Overijse (prolongement d'Herman-Debroux), enfin vers Drogenbos/Ruisbroek (prolongement de la future ligne Sud). Les extensions de métro en périphérie ne se font pas nécessairement en souterrain, et nécessitent dès lors moins d'investissement. ;
 - de déployer au centre-ville et dans le pentagone des minibus électriques organisé en partenariat avec les communes concernées ;
 - de penser le lancement de water bus le long du canal à partir de la frontière bruxelloise jusque Molenbeek.

Action 4. Comment rendre nos déplacements plus sûrs et plus conviviaux ?

Nous devons réduire nos besoins de déplacements, promouvoir des déplacements partagés ou encore encourager un usage de la voiture plus raisonné.

Une autre priorité du cdH concerne la convivialité et la sécurité de nos déplacements. Chaque personne doit pouvoir se déplacer en toute sécurité et profiter du respect de chacun aux règles et bons usages de la route.

Si la réduction des déplacements permet de dégager du temps de qualité, pour le cdH, l'amélioration des conditions de déplacement peut aussi contribuer à l'amélioration de la qualité de vie.

Le développement humain, c'est aussi mettre en avant le caractère convivial et agréable des déplacements. Instaurer un vivre-ensemble entre les différents modes de déplacements contribuera à rendre les routes plus sûres et à apprécier un trajet sans stress ni fatigue.

Proposition 300 : Rénover et équiper nos voiries pour plus de sécurité et de convivialité

Avant cette législature, l'entretien des routes souffrait d'un sous-investissement chronique, d'une mauvaise planification des travaux et de cahiers de charge déficients pour les constructeurs. Le cdH a été à la manœuvre pour adopter un « plan route » qui a permis d'améliorer la planification des travaux, en établissant une priorité des travaux à mener en fonction de l'état des différents tronçons routiers, et d'améliorer les cahiers de charges afin de veiller à la durabilité des travaux réalisés.

Le cdH propose de :

- **poursuivre et amplifier la mise en œuvre du plan Route**, avec une déclinaison sur le plan local, pour assurer la remise à neuf et l'entretien du **réseau routier et autoroutier**, avec un revêtement de qualité et des aménagements qui renforcent la sécurité de tous les usagers ;
- **veiller à mieux associer les pouvoirs locaux (communes) dans la priorisation des travaux de rénovation ou de réaménagement des chaussées régionales dégradées**. En impliquant les communes dans ces processus, celles-ci disposeront désormais d'outils permettant de diagnostiquer les dégâts de voiries sur leurs territoires et d'envisager des solutions, en concertation avec l'autorité de tutelle ;
- investir davantage dans la **mobilité intelligente** (synchronisation des feux de circulation, signalisation des places de parking disponibles, etc.) ;
- élaborer un **programme pluriannuel d'aménagement des carrefours** connus pour être des points noirs de la circulation en Région bruxelloise ;
- **encourager la création de pedibus et d'encadrement des écoliers pour les déplacements entre l'école et le domicile/parking/lieu d'activité**. Ces pedibus ou rangs scolaires s'organisent au niveau communal et bénéficient d'un aménagement de voirie visible et sécurisé, de manière à ce que les déplacements des groupes se fassent en toute sécurité, sans gêner la circulation des véhicules, et contribuent à fluidifier le trafic aux abords des écoles. Cette action peut être élargie aux rangs cyclistes ;
- **rendre nos modes de déplacement plus soutenables, grâce notamment aux voitures électriques**.

Proposition 301 : Traiter les obstacles latéraux sur toutes les voiries où la limitation de vitesse est supérieure à 50 km/h

50% des tués enregistrés annuellement sur les routes wallonnes le sont contre des obstacles latéraux. Toutes les recherches en matière d'accidentologie montrent qu'en cas de collision avec un obstacle fixe, les chances de survie des occupants d'une voiture sont très faibles pour des vitesses d'impact au-delà de 65 km/h en cas de choc frontal et de 35 km/h en cas de choc latéral.

De nombreux accidents graves seraient toutefois évités si l'on prévoyait des zones de sécurité le long des voiries hors agglomération, permettant à tout véhicule faisant un écart malheureux de récupérer sa trajectoire sans percuter un obstacle. Le traitement des obstacles latéraux le long des voiries constitue donc un enjeu primordial pour l'amélioration de la sécurité routière.

La Direction générale des routes (DGO1) du Service public de Wallonie a réalisé un guide pour le traitement des obstacles latéraux qui, selon le Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière, doit être intégralement mis en œuvre sur toutes les voiries où la limitation de vitesse est supérieure à 50 km/h, afin de réduire substantiellement le nombre de victimes sur nos routes.

Le cdH propose dès lors de :

- Réaliser une inspection systématique des risques d'obstacle latéral sur les voiries à l'aide du guide réalisé par le SPW et avec l'aide d'une check-list.
- Etablir une hiérarchisation des zones à traiter en fonction d'un rapport coût efficacité (nombre de tués et de blessés graves qui pourraient être évités) par rapport au coût de la zone à traiter et prévoir des budgets en conséquence.
- Faire un audit de sécurité routière pour toute nouvelle construction ou nouvel aménagement d'une voirie, qui tiendra compte de la sécurité de tous les types d'usagers mais aussi des obstacles latéraux à éviter ou à « fragiliser ».

Proposition phare 302 : Multiplier le nombre de radars fixes et lutter contre les délinquants de la route

Saviez-vous que plus de deux personnes décèdent chaque jour sur les routes belges ?

Sous l'impulsion du Secrétaire d'Etat Melchior Wathelet, les sanctions ont été durcies pour les conducteurs sous influence de l'alcool et pour les récidivistes, et le champ d'application des perceptions immédiates a été élargi. De plus, il sera désormais possible pour un juge de proposer au contrevenant de choisir entre le paiement d'une amende ou le suivi d'une formation à la conduite (peine alternative), pour des infractions n'ayant pas causé de dommage à autrui.

Il est cependant nécessaire de continuer à renforcer les mesures de contrôles et de sanctions sur nos routes, afin de diminuer drastiquement le nombre de tués sur la route, et de contribuer à éviter les comportements routiers à risque.

Ainsi, une politique sévère et exemplaire (amendes, retraits de permis, perceptions immédiates) sera appliquée systématiquement envers les délinquants de la route, ceux qui roulent en téléphonant sans kit mains-libres, sans ceinture, trop vite ou sous influence de l'alcool ou d'un stupéfiant.

Le cdH propose de :

- **installer des radars répressifs dans les zones à risque**, et plus spécifiquement des radars tronçons sur les tronçons dangereux et sur les chantiers, et assurer une information claire aux conducteurs afin de réaliser un objectif prioritaire : réguler la vitesse sur la route. **Les grands axes routiers bruxellois (viaduc d'Auderghem, tunnels Léopold II,...)** seront notamment visés par cette mesure ;
- **veiller à appliquer une limitation de vitesse cohérente avec les caractéristiques de la voirie**. Plus la vitesse sera crédible, mieux elle sera respectée. Des aménagements peuvent également être réalisés si nécessaire pour rendre la limitation de vitesse plus crédible.
- **appliquer une politique sévère et exemplaire** (amendes, retraits de permis, perceptions immédiates) **envers les délinquants de la route**.
- **Intégrer des cours de sécurité et de sensibilisation routière dès l'enseignement obligatoire** en sensibilisant les enfants au code de la route dès leur plus jeune âge. Une fois par an et par cycle, une formation au code de la route et aux premiers gestes de secours, sera dispensée dans toutes les écoles primaires de la Fédération Wallonie-Bruxelles. Ces modules seront gérés par les établissements scolaires avec l'aide d'associations de sensibilisation à la sécurité routière, agréées par la Fédération des services de police. Une collaboration avec la Croix-Rouge de Belgique sera également organisée, pour le volet formation des premiers gestes de secours.

L'organisation de ces cours pendant les « jours blancs » qui précèdent les périodes de congés scolaires sera privilégiée mais il doit être examiné aussi la possibilité d'intégrer des notions de sécurité routière dans certains cours (éducation physique, géographie, sciences appliquées, etc.). Un référentiel a été concrétisé dans ce but avec la Fédération Wallonie-Bruxelles et approuvé par le Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière.

Proposition 303 : Lutter contre l'alcool au volant

L'alcool est le responsable de plus de 200 morts sur nos routes belges chaque année¹⁹. L'alcool exerce un effet anesthésiant sur le cerveau qui atténue les inhibitions, diminue la concentration et favorise l'excès de confiance. Même en faible quantité, l'alcool influence grandement le comportement au volant. Afin de continuer l'important travail de sensibilisation entrepris par nos Ministres.

Le cdH propose de :

- **favoriser l'utilisation d'éthylotests** permettant à chacun d'objectiver sa consommation d'alcool. Pour ce faire, des éthylotests seront mis à disposition gratuitement dans les établissements débiteur (café, boîtes de nuit, night shop, ...);
- **maintenir le travail de prévention en réallouant davantage de moyens vers les zones de police** afin que celles-ci puissent sensibiliser les conducteurs à l'utilisation d'éthylotests ;
- **intégrer les infractions relatives à la répression de l'ivresse dans la définition des infractions mixtes.**

Proposition 304 : Offrir en suffisance des possibilités de stationnement gratuit à proximité de son domicile

A Bruxelles, le Plan régional de Stationnement, adopté sous cette législature, contribue à harmoniser les politiques de stationnement dans la Région bruxelloise. Il vise aussi à recréer l'espace public en réorganisant l'espace dévolu au stationnement en voirie, et offrir ainsi plus de places aux modes de mobilité douce (piétons, cyclistes, ...). Toutefois, la suppression de places de parking en voirie entraîne aujourd'hui une raréfaction du stationnement dans les quartiers d'habitation, rendant de plus en plus difficile – et plus particulièrement dans les zones les plus densément peuplées – le stationnement des riverains eux-mêmes.

Parce que les Bruxellois peuvent disposer d'une voiture, parce que les Bruxellois ont besoin de pouvoir stationner leur voiture à proximité de leur domicile si nous voulons les encourager à utiliser davantage d'autres formes de mobilité, parce que la pression démographique a pour conséquence d'augmenter encore le nombre de ménages motorisés dans la capitale, parce que les aspirations à bénéficier d'un espace public plus dégagé et moins encombré par les voitures, il est indispensable que les pouvoirs publics, régionaux et communaux, mettent en place de nouvelles politiques en matière d'offre de stationnement pour leurs habitants.

Nous exigeons ainsi que toute suppression de places de parking en voirie soit compensée par la création de places hors voirie. La compensation totale des places supprimées en voirie par la création de places de stationnement hors voirie est l'un des piliers fondateurs de la réforme régionale en matière de stationnement. La suppression de places de stationnement en voirie, sans compensation par la création à proximité de zones de stationnement hors voirie, fait courir le risque de voir les familles, avec enfants, quitter la région pour des communes où les logements offrent l'avantage de proposer à la fois des prix moindres, des commodités vertes, et demain des facilités de parking sans contrainte.

La politique de stationnement doit proposer un juste équilibre entre aménagement plus convivial de l'espace public et maintien d'une qualité de service à la population bruxelloise disposant d'un ou de plusieurs véhicules.

¹⁹ Source : www.goforzero.be.

Afin de développer le stationnement dans les quartiers d'habitation, le cdH propose de :

- **revoir les règles d'urbanisme** qui limitent à deux maximum le nombre d'emplacements de stationnement possibles dans les nouvelles constructions d'habitation » ;
- imposer aux promoteurs de nouveaux ensembles de logements et/ou bureaux de **construire des places de stationnement excédentaires** mises à la disposition, gracieuse, des riverains ;
- **encourager fiscalement les entreprises à mettre leurs parkings à disposition des riverains** en soirée et en week-end, moyennant conditions et passation de conventions synallagmatiques ;
- construire dans les zones commerçantes ou à forte densité de population des **parkings souterrains publics** et mettre ces derniers à disposition des habitants en dehors des heures d'ouverture des commerces ;
- la durée de la gratuité du stationnement en zone rouge à Bruxelles sera portée à une demi-heure ;
- l'environnement urbain est idéal pour promouvoir les technologies propres. Nous, proposons que chaque aménagement de voirie soit l'occasion de pré-équiper, voire d'équiper, les rues en bornes de rechargement électrique, afin de promouvoir les véhicules propres.

Proposition 305 : Reconnaître le taxi comme une offre complémentaire à la mobilité douce et aux transports collectifs

Les taxis constituent un maillon important de la chaîne des transports alternatifs. Ils permettent notamment à ceux qui ne disposent pas de voiture de se déplacer vers des zones peu ou pas desservies par les transports collectifs et difficilement accessibles à pied ou à vélo. Les taxis prennent le relais des transports collectifs la nuit. Ils permettent à certains aînés de continuer à se déplacer en toute sécurité. Les taxis jouent également un rôle important auprès des touristes, notamment dans le cadre du tourisme d'affaires. Enfin, le transport en taxis contribue à renforcer la sécurité routière, surtout la nuit, le weekend et lors d'événements festifs.

Voilà pourquoi le cdH propose de :

- **soutenir le secteur des taxis** en améliorant les conditions d'accès à la profession (formation, octroi de la licence d'exploitation, transparence des prix...) et les contrôles, afin de renforcer la qualité du service et lutter contre la concurrence déloyale ;
- **mieux intégrer les taxis dans la chaîne des transports collectifs** (information en temps réel dans les gares ou sur les sites de transports collectifs, accès aux sites propres...) ;
- **développer les partenariats publics-privés pour répondre aux besoins des seniors, des jeunes et des personnes à mobilité réduite** ;
- **mettre en place à Bruxelles et dans certaines villes wallonnes le Collecto** (taxis de nuit partagés) ;
- **clarifier la distinction entre les activités professionnelles de taxis et l'échange citoyen de services de mobilité.**

AXE 4

Rassembler par le territoire

Chapitre 1. Se rencontrer	209
Action 1. Créer des villes, des quartiers et des villages humains	212
Proposition phare 250 : Construire une ou plusieurs villes nouvelles	213
Proposition 251 : D'ici 2030, localiser 1 nouvelle habitation sur 3 dans de nouveaux quartiers urbains et ruraux	214
Proposition 252 : Favoriser en Wallonie le remembrement urbain et rural pour revitaliser les cœurs des villes et des villages.....	215
Proposition 253 : Renforcer le rôle de CityDev et créer des agences wallonnes de développement territorial.....	215
Proposition phare 254 : Créer une épargne citoyenne d'investissement immobilier	216
Action 2. Faire participer l'ensemble des acteurs au développement du territoire	218
Proposition 255 : Une véritable stratégie pour chaque bassin de vie : place aux contrats de territoire !.....	218
Proposition 256 : Obliger les promoteurs immobiliers à construire des services collectifs	219
Proposition phare 257 : Consulter les citoyens beaucoup plus tôt, dans le cadre des grands projets urbains et immobiliers	219
Action 3. Permettre à chaque citoyen de bénéficier d'un milieu de vie propre.....	221
Proposition 258 : Mettre en place de véritables actions d'éducation à la propreté dans les écoles	221
Proposition 259 : Favoriser l'utilisation d'emballages réutilisables ou recyclables	222
Proposition 260 : Sanctionner plus fortement les infractions environnementales	222
Proposition 261 : Faire de nos déchets une ressource créatrice d'emplois	223
Action 4. Rendre les territoires plus « intelligents »	224
Proposition 262 : « Objectif : une capitale WIFI-free et 50 villes et communes intelligentes ». 224	
Proposition 263 : Favoriser l'autonomie des personnes âgées par les nouvelles technologies : l'alliance Hab-IT-A (Habitat-Intelligence territorial-Autonomie)	225
Action 5. Valoriser le patrimoine matériel et immatériel	226
Proposition 264 : Créer un fonds spécial pour le mécénat de soutien à la restauration.....	226
Proposition 265 : Créer un « Googlestreet » du patrimoine.....	227
Chapitre 2. Vivre dans un habitat de qualité.....	228
Action 1. Permettre à chacun d'avoir accès à un habitat de qualité	228
Proposition 266 : Lutter contre l'inoccupation d'immeubles	228
Proposition phare 267 : Permettre aux jeunes de devenir propriétaires en payant moins cher : la formule « J »	229
Proposition phare 268 : Etaler les droits d'enregistrement sur 5 à 10 ans sur la première habitation	230
Proposition 269 : Encourager les investisseurs privés à financer le logement social et moyen grâce au démembrement de la propriété.....	230
Proposition 270 : Réformer la loi sur les crédits hypothécaires pour mieux encadrer les opérateurs financiers et protéger les emprunteurs.....	231
Proposition 271 : Doubler le nombre de logements AIS.....	232
Proposition 272 : Faire bénéficier les classes moyennes des différentes aides au logement	232
Proposition 273 : Place au « logement social actif et participatif »	233

Proposition 274 : Créer un home-pass pour améliorer la transparence des marchés immobiliers et locatifs.....	234
Action 2. Pouvoir vivre tout au long de sa vie dans un habitat adapté à sa santé, sa situation professionnelle et familiale.....	236
Proposition 275 : Instaurer la portabilité des droits d'enregistrement pour déménager sans frais.....	236
Proposition phare 276 : Emprunter à taux 0 et bénéficier de primes pour adapter son logement à son âge ou à son handicap : place au « quali-pack ».....	236
Proposition 277 : Créer un grand réseau de coopératives immobilières intergénérationnelles	237
Action 3. Privilégier un habitat générateur de liens et de relations de confiance	238
Proposition 278 : Créer des colocations pour les familles monoparentales et les isolés, autour de projets d'intérêts collectifs.....	238
Proposition 279 : Repenser les normes urbanistiques vers un habitat ouvert et créateur de liens.....	239
Proposition phare 280 : Lever la sanction par la législation sociale des nouvelles formes du vivre-ensemble.....	239
Proposition 281 : Soutenir les projets de logements partagés et intergénérationnels et créer des parcelles « kangourou » pour y construire un deuxième logement.....	240
Proposition 282 : Créer une charte pour donner une visibilité aux logements étudiants de qualité.....	241
Proposition 283 : Développer le logement social communautaire.....	241
Proposition 284 : Transformer certaines maisons de repos en villages intergénérationnels.....	242
Proposition 285 : Réformer le bail locatif pour rassurer les propriétaires et les locataires.....	242
Proposition phare 286 : Créer un fonds de garantie locative.....	243
Chapitre 3. Mieux se déplacer	245
Action 1. Réduire nos besoins de déplacement	245
Proposition phare 287 : Stimuler le télétravail pour réduire les besoins de mobilité.....	246
Proposition 288 : Permettre aux travailleurs de moduler leurs horaires.....	247
Action 2. Fluidifier nos routes	248
Proposition phare 289 : Créer le RECO : le Réseau Express de Covoiturage.....	248
Proposition phare 290 : Créer la carte flexi-mob' pour flexibiliser l'offre de mobilité dans les packages salariaux.....	249
Proposition 291 : Réguler la livraison de marchandises au sein des centres urbains.....	251
Proposition 293 : Doubler la longueur des voiries adaptées aux piétons, aux cyclistes et aux deux roues motorisés.....	252
Proposition 294 : Garantir une mobilité fluide au carrefour des trois Régions.....	253
Action 3. Encourager l'usage des transports collectifs	254
Proposition 295 : Finir le RER pour 2019 au plus tard et créer le REB (Réseau Express Bruxellois).....	254
Proposition 296 : Mettre en œuvre le REL Réseau Express Liégeois.....	255
Proposition phare 297 : Dépasser les 80% de navetteurs satisfaits de la SNCB.....	255
Proposition 298 : Instaurer un contrat de gestion Public-Privé dans les TEC.....	257
Proposition phare 299 : Etendre les lignes de métro et poursuivre la tramification à Bruxelles : le programme « STIB 2021 ».....	258
Action 4. Comment rendre nos déplacements plus sûrs et plus conviviaux ?	259
Proposition 300 : Rénover et équiper nos voiries pour plus de sécurité et de convivialité.....	259
Proposition 301 : Traiter les obstacles latéraux sur toutes les voiries où la limitation de vitesse est supérieure à 50 km/h.....	260
Proposition phare 302 : Multiplier le nombre de radars fixes et lutter contre les délinquants de la route.....	261
Proposition 303 : Lutter contre l'alcool au volant.....	262

Proposition 304 : Offrir en suffisance des possibilités de stationnement gratuit à proximité de son domicile	262
Proposition 305 : Reconnaître le taxi comme une offre complémentaire à la mobilité douce et aux transports collectifs	263