

## CONSEIL CONSULTATIF FEDERAL DES AINES

Avis 2019/07

Le Conseil consultatif fédéral des aînés, créé en vertu de la loi du 8 mars 2007 créant un Conseil consultatif fédéral des aînés et dont les membres sont nommés par arrêté royal du 13 novembre 2012 portant nomination des membres du Conseil consultatif fédéral des aînés, a pour mission de donner, de sa propre initiative ou à la demande du gouvernement fédéral ou d'une Chambre législative, des avis sur les matières relevant de la compétence de l'autorité fédérale concernant les pensions, l'égalité des chances, l'intégration sociale et la lutte contre la précarité, l'accessibilité des soins de santé et la mobilité.

En application de l'article 3 § 3, 1° de la loi précitée du 8 mars 2007, le Conseil consultatif fédéral des aînés émet l'avis suivant:

### AVIS DU CONSEIL CONSULTATIF FÉDÉRAL DES AÎNÉS CONCERNANT DESIDERATA DU CCFA EN MATIERE DE MOBILITE DURABLE

#### CONTEXTE

---

- Notre pays est à la traîne par rapport à plusieurs pays européens.
- Les embouteillages dans et autour des villes, dans les grandes agglomérations, les parcs industriels et les centres commerciaux continuent de s'intensifier et représentent un coût social important.
- Les aînés se déplacent davantage en voiture que par le passé. 1 aîné sur 3 utilise la voiture pour parcourir de courtes distances (de 600 m à 1 km).
- 66 % des enfants vont à l'école en voiture, principalement pour des raisons de sécurité. Beaucoup de grands-parents assurent ces déplacements.
- Trop d'arrêts de transports en commun sont insuffisamment aménagés. On constate notamment un manque de parkings pour vélos.

#### DESIDERATA DU CCFA

---

##### 1. En matière d'infrastructure

- Un réseau de pistes cyclables (pas de bandes cyclables suggérées) dans et autour des villes et des centres des communes pour vaincre les réticences des aînés à prendre le vélo.
- Des parkings en périphérie pour faciliter la transition vers l'utilisation des transports publics, avec des emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite à proximité des transports en commun.
- Empêcher la circulation automobile aux abords des écoles.
- Les gares ferroviaires servent au transport des voyageurs. Les projets prestigieux et coûteux nécessitent trop de moyens financiers, au détriment de la construction et de l'entretien. Les espaces commerciaux dans les gares devraient être financés par des investisseurs privés.

##### 2. En matière de systèmes de transport

- Les transports publics doivent garantir une fréquence correcte 7 jours sur 7, un confort d'accès (trains de plain-pied), de correspondance et d'utilisation, fournir des informations claires et des systèmes de paiement aisés pour les aînés.
- Meilleure harmonisation train-tram-bus, à faible coût, afin d'encourager l'utilisation par les personnes à revenu modeste.

- Développement du «Ringtrambus» (tram-bus périphérique) autour des villes, avec de vastes parking gratuits ou peu coûteux, notamment dans le but d'éviter le stationnement dans les petites rues avoisinantes.
- Davantage d'équilibre dans les investissements et mise en œuvre simultanée en zone rurale.
- Généraliser les taxis sociaux en milieu rural (cf. Locomobile en province de Luxembourg).
- Encourager les voitures partagées (cf. Cambio).

### **3. En matière d'utilisation de l'espace**

- Concentrer les grandes administrations à distance de marche des gares.
- Encourager l'habitat au centre des villages.
- Bannir le transport de marchandises en centre-ville.

### **4. En matière de compétences, de réglementation, de soutien**

- Concertation obligatoire entre les acteurs avant et après l'entrée en vigueur de la réglementation.
- Éliminer les lacunes, les contradictions et les obstacles.
- Dresser une liste des diverses exonérations, des incitants fiscaux, des subsides, des plus élevés aux moins élevés, et en évaluer le rapport coût-efficacité et les effets contreproductifs.

**Approuvé lors de la réunion plénière du 12 novembre 2019.**

**Le Président,  
Daniel Van Daele**

**La Vice-Présidente,  
Maddie Geerts**