



XXII^{ème} législature

Les décrets

Projet de décret visant la transition
vers une mobilité verte



Parlement

Jeunesse

Wallonie-Bruxelles

Wallonie-Bruxelles

JEUNESSE

PARLEMENT

Proposé par Mme. la Ministre Marie Michotte

Ministère de la Mobilité

Exposé des motifs



En Pégionie, les problèmes de mobilité sautent aux yeux mais sont rarement explorés sous l'angle environnemental. Or, notre mode de déplacement, la voiture en particulier, porte une responsabilité énorme dans les nuisances climatiques que nous connaissons à l'échelle mondiale et auxquelles nous serons amené·e·s à faire davantage face dans les décennies à venir.

Pour proposer une alternative à nos modes de déplacement individuels et polluants, je me suis d'abord intéressée aux causes de notre dépendance à la voiture. Qu'est-ce qui pousse les gens à continuer à perdre en moyenne 8 jours par an dans les embouteillages ? La réponse m'est très rapidement apparue comme une évidence : nos transports en commun. Outre leur nombre et leur couverture insuffisante, leur qualité fait également défaut et décourage les citoyen·ne·s pégionien·ne·s de les emprunter.

Face à ce frein de taille à l'utilisation des transports en commun, le présent projet de décret propose plusieurs sources de refinancement des transports publics afin d'améliorer considérablement la fréquence et la couverture du réseau. De plus, les centres-villes seront désormais uniquement accessibles aux transports en commun et aux mobilités douces ; des aménagements spécifiques seront d'ailleurs mis en place.

Les transports en commun renforcés, l'usage de la voiture devient désormais beaucoup moins justifiable et souhaitable pour les citoyen·ne·s pégionien·ne·s. Son utilisation sera désormais découragée par plusieurs moyens. L'un d'eux, et une des mesures phares de ce projet de décret : l'abolition de la propriété privée sur les voitures. C'est-à-dire qu'à partir du 1^{er} janvier 2019, toutes les voitures deviennent la propriété de l'État. Celui-ci se chargera alors de les mettre en location aux abords des villes pour permettre aux usagers de continuer à pouvoir en utiliser dans des cas d'extrême nécessité.

Plus d'un quart des déplacements concernant les trajets domicile - travail, il me semble également nécessaire d'impliquer les employeur·se·s dans cette transition vers une mobilité plus durable. C'est pourquoi ceux/celles-ci sont vivement incité·e·s, par ce projet de décret, à laisser leurs salarié·e·s télétravailler et à leur fournir un abonnement à l'ensemble du réseau de transports en commun pégionien.

En impliquant les différent·e·s acteur·rice·s de la société, en investissant massivement dans le renforcement du réseau de transports en commun, en limitant l'utilisation de la voiture, en en abolissant la propriété et en en restreignant l'usage à des cas exceptionnels, ce décret fait prendre sa part de responsabilité à la Pégionie dans la lutte contre le réchauffement climatique et dans la transition vers une mobilité verte et un monde plus durable.

Marie Michotte

Ministre de la Mobilité

Mémoire de commission

INTRODUCTION



Le projet de décret de Madame la Ministre Michotte vise à passer à une mobilité verte en Péjigonie. Ce concept fait de plus en plus parler de lui, nous le verrons.

Premièrement, afin de mieux comprendre les conséquences et objectifs du projet de décret, nous commencerons par exposer la situation actuelle en matière de mobilité en Belgique.

Deuxièmement, nous étudierons les différentes mesures prévues par le projet de décret et la manière dont elles modifient le système existant.

LA SITUATION ACTUELLE

VOITURES ET TRANSPORTS EN COMMUN

Actuellement, en Belgique, chaque personne a le droit d'acheter ou de louer une voiture. D'ailleurs, 65,5% des belges se rendent chaque jour au travail dans une voiture individuelle.¹ Notons également que le parc automobile belge est constitué de 15% de voitures de société. Ce chiffre monte à 34% dans la capitale.²

Des régimes alternatifs existent également. Des applications sur téléphone proposent aux personnes intéressées de louer des voitures, par exemple. De même, un site propose de télécharger une application qui

¹ N. SOHY, « Mobilité verte : C'est quand qu'on bouge? », *Moustique*, 12 septembre 2017, disponible sur <http://www.moustique.be/19354/mobilite-verte-c-est-quand-qu-bouge>.

² K. LEBRUN, et c., « Les pratiques de déplacement à Bruxelles », *Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région Bruxelles-Capitale*, 2013, P.38, disponible sur https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/cahiers_mobilite-2_.pdf.

permettra de trouver les voitures libres à proximité, et de les activer moyennant un prix tarifé³. En outre, il est également possible de faire du covoiturage.

Par ailleurs, les citoyen·ne·s belges peuvent également utiliser les transports en commun. L'on peut remarquer que leurs utilisateur·rice·s sont de plus en plus nombreux·ses.

Figure 1 : Nombre d'utilisateur·rice·s des TEC dans les Régions de Namur et Luxembourg en 2014.⁴

Par titre de transport	2012	2013	2014
Utilisateurs de billets	1 890 553	2 069 708	2 332 803
Utilisateurs de cartes	3 285 433	2 683 416	2 621 418
Abonnés mensuels	5 188 093	6 036 668	6 351 471
Abonnés annuels	19 202 039	20 278 850	20 247 593
Abonnés combinés TEC-SNCF	4 320 800	4 385 540	4 244 490
Abonnés transports scolaires	2 558 990	2 501 554	2 480 656
Abonnés 65+	3 197 652	3 054 802	3 192 887
Abonnés 6-11 ans	3 084 973	3 150 100	3 216 757
Voyageurs sur transports spéciaux	3 486 210	3 541 394	1 948 606
Voyageurs PMR (personnes à mobilité réduite)	57 927	57 040	60 035
Voyageurs FlexiTEC	-	-	736
Divers	191 707	221 730	1 062 109
Totaux	46 464 377	47 980 802	47 759 561

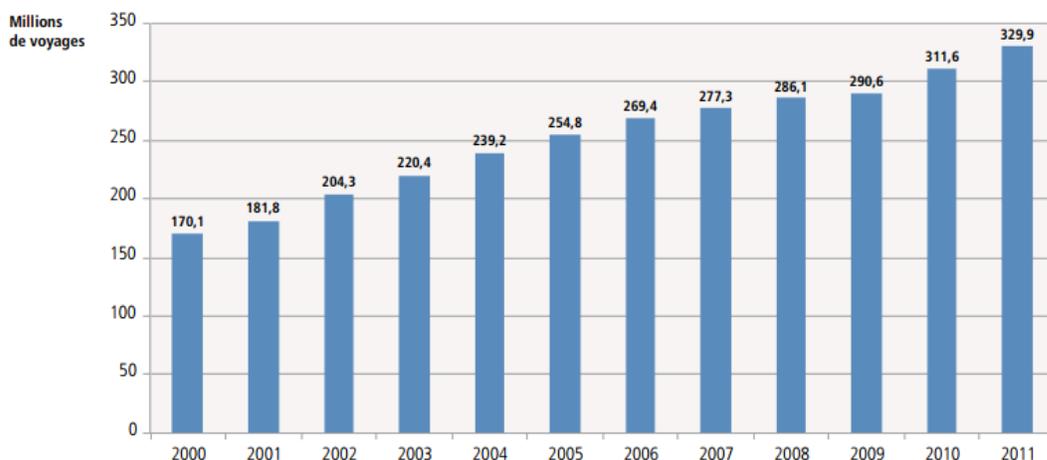


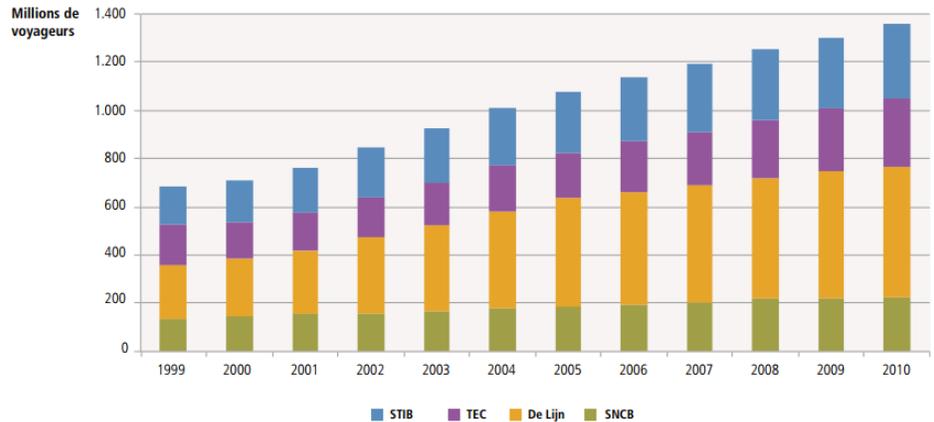
Figure 2 : Utilisation de la STIB à Bruxelles.⁵

³ Voir par exemple « Wibee, la voiture des voisins », <https://www.wibee.be/>.

⁴ Rapport annuel de la société de Transport en Commun de Namur-Luxembourg, 2014, https://www.infotec.be/Portals/0/TEC%20Namur_Luxembourg/PDF/Rapport_annuel_2014_TEC_NL.pdf.

⁵ K. LEBRUN, et c., « Les pratiques de déplacement à Bruxelles », *Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région Bruxelles-Capitale*, 2013, P.68, disponible sur https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/cahiers_mobilite-2_.pdf.

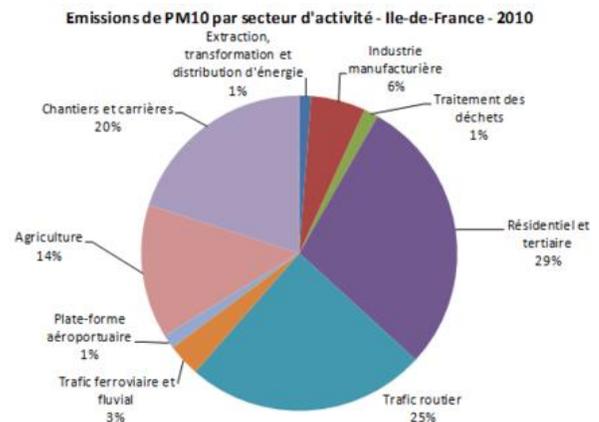
Figure 3 : Utilisation des transports publics en Belgique.⁶



POLLUTION DE L’AIR

En 2009, l’Union européenne a adopté un règlement prévoyant l’obligation de passer à un seuil d’émission de CO₂ de 130g/km dans une période de trois ans (de 2012 à 2015)⁷. En effet, elle avait pour but de fixer des normes relatives aux émissions des voitures afin de diminuer les rejets de CO₂. Deux ans plus tôt, L’Union s’était déjà donnée pour objectif de diminuer de 30% les émissions de gaz à effet de serre d’ici 2020.

Figure 4 : L’une des plus grandes sources de pollution est le trafic routier. Ainsi, une étude a démontré en France que si les industries sont les principales sources de PM10⁸, dans les agglomérations ce sont



⁶ Ibid, p.69.

⁷ Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d’émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l’approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

⁸ Les PM sont des « *Particulate Matter* » consistant en un regroupement de plusieurs substances chimiques. Elles ont pour conséquence la réduction de l’espérance de vie et causent des maladies respiratoires et vasculaires. Les PM10 sont des particules d’un diamètre de moins de 10 micromètres.

essentiellement les voitures qui produisent le plus de pollution.⁹

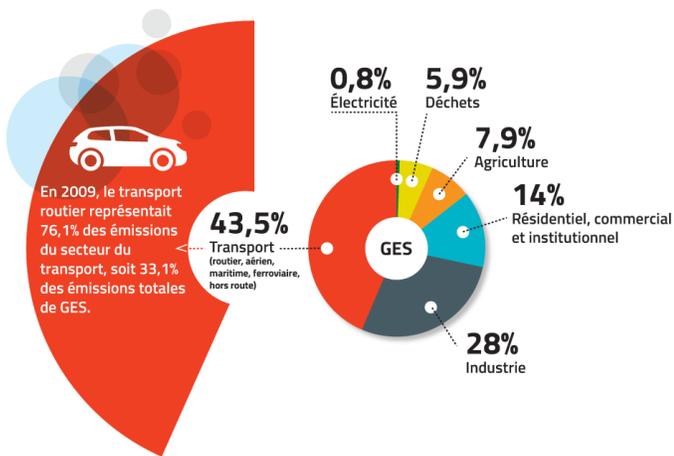


Figure 5 : À titre d'exemple, une enquête a été réalisée au Québec en 2009 sur la répartition des émissions de gaz à effet de serre par secteur d'activité. Le schéma ci-contre montre que l'un des plus gros producteurs de ce gaz est le transport, qu'il soit aérien ou routier.¹⁰

ÉCOLOGIE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS EN BELGIQUE

Depuis quelques années, on remarque que la Belgique veut investir dans des moyens de transport alternatifs à la voiture. Ainsi, des budgets sont alloués à la promotion du vélo, mais également aux transports en commun.¹¹ Cependant, on constate également que ces budgets ont tendance à se réduire.¹²

Aussi, chaque année, les autorités organisent le dimanche sans voiture à Bruxelles, mais aussi dans d'autres villes qui souhaitent y participer. Aucun·e belge ne peut donc se déplacer en voiture ce jour-là.

Par ailleurs, il existe plusieurs taxes en Belgique, dont le montant varie en fonction de la région, telles que des taxes de mise en circulation.¹³ En outre, il existe des taxes « Eco-Malus ». Celles-ci consistent à ce que tout·e

⁹ Le Monde, *Quelle est la responsabilité de la voiture dans la pollution de l'air*, 17 mars 2014, http://www.lemonde.fr/planete/article/2014/03/17/quelle-est-la-responsabilite-de-la-voiture-dans-la-pollution-de-l-air_4384198_3244.html.

¹⁰ <http://www.autoastuce.org/polluants-atmospheriques>.

¹¹ ETOPIA, *Transition écologique de l'économie*, disponible sur <http://www.etopia.be/spip.php?article2691>.

¹² C. DEWART et J. VANDEBURIE, Carte blanche : « TECs : faire rouler les bus plutôt qu'agiter les symboles », *Le Vif*, 12 décembre 2017, disponible sur <http://www.levif.be/actualite/belgique/tecs-faire-rouler-les-bus-plutot-qu-agiter-les-symboles/article-opinion-769501.html>.

¹³ *Taxe de mise en circulation auto 2017-2018*, disponible sur <https://www.mon-assurance-auto.be/taxes/taxe-mise-en-circulation-belgique.html>.

nouvel·le acquéreur·se d'un véhicule, qu'il soit neuf ou d'occasion, qui émet plus de 145g de CO₂/km, doit payer un certain montant.¹⁴ Voici, à titre d'exemple, les montants à payer en Wallonie (Figure 6).

Montants des Eco Malus lors de la mise en circulation en Wallonie pour 2017 - 2018

CO2 (g/km)	Taxe unique
de 146g à 155g	100 €
de 156g à 165g	175 €
de 166g à 175g	250 €
de 176g à 185g	375 €
de 186g à 195g	500 €
de 196g à 205g	600 €
de 206g à 215g	700 €
de 216g à 225g	1.000 €
de 226g à 235g	1.200 €
de 236g à 245g	1.500 €
de 246g à 255g	2.000 €
+ de 255g	2.500 €

Aussi, en décembre 2017, a été adopté en Wallonie un avant-projet de décret visant à lutter contre la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules thermiques. Celui-ci a pour objectif de permettre aux différentes communes d'établir des zones de basses émissions dans lesquelles certains types de véhicules ne seront pas autorisés.

LE RÉGIME PRÉVU PAR LE PROJET DE DÉCRET

¹⁴ *Eco-Malus en région wallonne*, une taxe supplémentaire à l'immatriculation, disponible sur <https://www.mon-assurance-auto.be/taxes/eco-malus-auto.html>.

ABOLITION DE LA PROPRIÉTÉ PRIVÉE SUR LES VOITURES

La première mesure de Madame la Ministre vise à supprimer la propriété privée sur les voitures. Pour cela, il est prévu que l'État rachète tous les véhicules motorisés polluants appartenant à des personnes résidant en Péjigonie et les loue à des particulier·ère·s. Trois exceptions à ce principe sont cependant prévues par le projet de décret. Il s'agit des véhicules prioritaires, des véhicules de transport de marchandises, et des véhicules appartenant à des personnes ayant une notoriété en Péjigonie. Notons que ces véhicules devront être électriques à partir du 1^{er} janvier 2025. Les deux dernières catégories devront en outre payer une taxe kilométrique.

Le projet de décret prévoit de créer une Agence Nationale des Transports (A.N.T.) chargée d'organiser les transports et la location des véhicules en Péjigonie. Celle-ci devra aménager un certain nombre de stations de location de véhicules dans les agglomérations. Pour louer un véhicule motorisé, il faudra s'acquitter de 0,40€/km (ce qui inclut le carburant, l'assurance, et le dépannage). L'entretien des voitures est pris en charge par l'A.N.T.

La location d'un véhicule n'est toutefois permise que lorsque le trajet en transports en commun n'est pas possible ou qu'il est au moins trois fois plus long qu'un trajet en voiture. Par ailleurs, les véhicules sont équipés de puces électriques afin de vérifier que le trajet a bien été respecté. Les personnes qui auraient utilisé la voiture alors que ces conditions ne sont pas remplies, ou qui auraient rendu le véhicule dans un mauvais état de propreté sont susceptibles de devoir accomplir des travaux d'intérêt général.

Les personnes de passage en Péjigonie, c'est-à-dire les personnes traversant ou restant en Péjigonie pour une durée de moins d'un mois, se voient appliquer un régime assoupli leur permettant, sous conditions, de conserver l'usage de leur propre véhicule pour circuler sur le sol péjigonien. Elles doivent cependant s'acquitter de la somme de 0,10€ par kilomètre parcouru et leurs véhicules devront être électriques à partir de 2025. Elles doivent également se présenter à l'A.N.T. dès leur arrivée pour recevoir une vignette « de passage » et une puce électronique qui calculera le nombre de kilomètres effectués. Si ces obligations ne sont pas respectées, elles pourraient devoir accomplir des travaux d'intérêt général.

MESURES LIÉES AU TRAVAIL

Le projet de décret instaure également des mesures relatives aux trajets travail-domicile, mais aussi aux modes de travail. En effet, Madame la Ministre propose que tou·te·s les travailleur·se·s reçoivent obligatoirement un abonnement aux transports en commun de la part de leur employeur·se. Elle souhaite également supprimer la possibilité de fournir des voitures de société.

L'État attribue aussi un abonnement de transports en commun aux personnes sans emploi.

Une indemnisation de 0,50 € par kilomètre est prévue pour les personnes allant au travail à pied ou en vélo. Par ailleurs, un local doit être installé pour les vélos sur le lieu de travail.

En outre, le projet de décret prévoit que chaque travailleur·se puisse faire du télétravail¹⁵ ou du co-working¹⁶, pour autant que cela soit compatible avec sa fonction. Si l'employeur·se ne le permet pas, il est possible de déposer une plainte à l'A.N.T.

¹⁵ Le télétravail est le fait de travailler en dehors de l'entreprise.

¹⁶ Le co-working désigne le fait de travailler ensemble en partageant un espace de travail.

TRANSPORTS EN COMMUN

Madame la Ministre veut renforcer l'offre liée aux transports en commun. Ce renforcement sera financé par les taxes kilométriques et par les abonnements aux transports en commun achetés par les employeur·se·s

D'abord, le projet de décret propose que les centres-villes soient exclusivement réservés aux transports en commun, véhicules prioritaires, cyclistes et piétons, dès lors qu'ils comptent plus de 5.000 habitant·e·s.

Il prévoit que lorsque les voies de circulation des centre-villes comportent deux bandes, l'une est réservée aux transports en commun et l'autre aux vélos. Quant à celles ne comportant qu'une bande, elles sont réservées aux transports en commun mais comprennent également une piste cyclable.

En outre, un service minimum est garanti par le projet de décret en cas de grève des transports.

Enfin, un service particulier est instauré pour les personnes qui habitent dans des endroits isolés. Les endroits isolés sont ceux que les transports en commun ne desservent pas à moins de deux kilomètres.

Anissa Descheemaeker

Présidente de la Commission Mobilité

TITRE I : ABOLITION DE LA PROPRIÉTÉ PRIVÉE SUR LES VOITURES

CHAPITRE 1 : PROPRIÉTÉ DE L'ÉTAT SUR L'ENSEMBLE DU PARC AUTOMOBILE PÉJIGONIEN

Art. 1. Au plus tard le 31 décembre 2018, l'État achète au prix du marché tous les véhicules motorisés et polluants en état de circuler sur voie terrestre, tels que notamment les voitures, camionnettes, motos et mobylettes, de toute personne résidant en Péjigonie.

Ces biens deviennent la propriété de l'État à partir du 1^{er} janvier 2019.

Art. 2. À partir du 1^{er} janvier 2019, les personnes résidant en Péjigonie ne peuvent plus acheter ou disposer d'un véhicule personnel.

Art. 3. Toute personne disposant d'un permis de conduire peut louer un véhicule motorisé à l'État aux conditions précisées dans le Chapitre 1^{er} du Titre II.

Art. 4. Les véhicules suivants ne sont pas soumis aux articles 1^{er} et 2 du présent décret mais doivent être électriques à partir du 1^{er} janvier 2025 :

- Les véhicules prioritaires, c'est-à-dire les véhicules affectés aux transport de détenu·e·s et aux missions de service de l'administration nationale de la justice, ainsi que tous les véhicules de secours, y compris les pompiers, ambulances, de même que les véhicules transportant de l'eau, du gaz, de l'électricité et des matières radioactives ;
- Les véhicules de transport de marchandises ;
- Les véhicules appartenant à des personnes ayant une notoriété en Péjigonie.

Art. 5. Les propriétaires des véhicules cités à l'article 4 doivent payer une taxe kilométrique de 0,40€ par kilomètre, à l'exception des véhicules prioritaires et des véhicules d'État.

CHAPITRE 2 : AGENCE NATIONALE DES TRANSPORTS

Art 6. Est créée l'Agence Nationale des Transports (ci-après « ANT »), qui est chargée d'organiser les transports péjigoniens.

Art 7. Sur le territoire péjigonien, l'ANT a pour missions :

- D'organiser et de gérer la location des véhicules ;
- D'organiser et de gérer les transports en commun.

TITRE II : MISSION DE L'ANT EN MATIÈRE DE LOCATION DE VÉHICULES

CHAPITRE 1 : MISSION DE L'ANT EN MATIÈRE DE LOCATION DE VÉHICULES MOTORISÉS

Art 8. L'ANT organise des stations de location de véhicules aux abords de toutes les agglomérations d'au moins 5.000 habitant·e·s.

Art 9. L'ANT a l'obligation d'organiser :

- Par agglomération d'au moins 5.000 habitant·e·s : 2 stations ;
- Par agglomération d'au moins 10.000 habitant·e·s : 4 stations ;
- Par agglomération d'au moins 20.000 habitant·e·s : 8 stations ;
- Au-delà de 20.000 habitant·e·s : 4 stations supplémentaires par tranche de 10.000 habitant·e·s.

Art. 10. §1^{er} : Pour louer un véhicule, le/la locataire doit se présenter dans une agence ANT et renseigner à un·e agent ANT le trajet qu'il/elle désire effectuer. La location peut lui être accordée uniquement s'il/elle dispose d'un permis de conduire valable et satisfait à l'une des conditions suivantes :

- son trajet prévu n'est pas desservi par les transports en commun ; ou
- son temps de trajet en transports en commun est trois fois supérieur au temps de trajet en véhicule motorisé.

§2 : Des puces électroniques sont placées dans les véhicules afin de contrôler le respect du trajet demandé à l'agent ANT.

Art 11. Le prix de location d'un véhicule motorisé s'élève à 0,40€ par kilomètre. Ce prix comprend le carburant, l'assurance et le dépannage éventuel.

Art. 12. Les locataires de voitures doivent rendre le véhicule dans l'état de propreté et de fonctionnement dans lequel ils/elles l'ont trouvé.

Art. 13. Des agents de l'ANT se chargent de l'entretien des véhicules et de leur approvisionnement en carburant.

Art. 14. Les locataires de véhicules ayant effectué un trajet en voiture alors qu'ils/elles ne satisfaisaient pas aux conditions prévues à l'art. 10, ou ne l'ayant pas retourné dans leur état de propreté et de fonctionnement initial conformément à l'article 12, sont passibles d'heures de travaux d'intérêt général accomplis au bénéfice de l'ANT. Le nombre d'heures est fonction de la gravité du manquement.

CHAPITRE 2 : PERSONNES DE PASSAGE EN PÉJIGONIE

Art. 15. Sont considérées comme étant de passage, les personnes ne résidant pas en Péjigonie amenées à traverser ou à rester sur le sol péjigonien pour une période d'un mois ou moins.

Art. 16. Les personnes de passage en Péjigonie peuvent garder l'usage de leur véhicule pour circuler sur le sol péjigonien pour autant :

- que, à partir du 1^{er} janvier 2025, leur véhicule soit électrique ; et
- qu'elles paient une redevance de 0,10€ par kilomètre parcouru en véhicule sur le sol péjigonien.

Art. 17. À leur arrivée en Péjigonie, les personnes de passage doivent passer par une station ANT située à la frontière afin de se faire apposer une vignette « de passage » et faire installer une puce électronique calculant le nombre de kilomètres parcourus sur le sol péjigonien pour évaluer le montant de la taxe kilométrique à l'issue de leur passage en Péjigonie.

Art 18. Lorsque la durée du passage sur le sol péjigonien est supérieure à un mois, le présent décret s'applique dans son intégralité, à l'exception de ses articles 1^{er} et 2. Le véhicule concerné devra être immobilisé le temps du séjour en Péjigonie.

Art 19. Toute contravention par une personne de passage aux articles 16 ou 17 du présent décret est passible d'heures de travaux d'intérêt général accomplis au bénéfice de l'ANT. Le nombre d'heures est fonction de la gravité du manquement.

TITRE III : ENGAGEMENT DES EMPLOYEUR·SE·S DANS UNE MOBILITÉ VERTE

Art 20. §1^{er} : Tout·e employeur·euse doit fournir un abonnement aux transports en commun couvrant l'ensemble du réseau des transports publics nationaux à ses salarié·e·s.

§2 : Les personnes inoccupées professionnellement se voient offrir un abonnement identique par l'État.

Art. 21. Dès lors que les véhicules deviennent la propriété de l'État, les employeur·se·s ne peuvent plus proposer de véhicules de société à leurs salarié·e·s.

Art. 22. Toute nouvelle organisation doit se trouver dans un lieu accessible en transports en commun.

Art. 23. Tout·e employeur·euse indemnise ses employé·e·s qui se rendent sur leur lieu de travail à pied ou en vélo, à hauteur de 0,50€ par kilomètre.

Art. 24. Tout·e employeur·euse doit prévoir un local à vélos avec douches, emplacements pour les vélos et vestiaires.

Art. 25. Tout·e employeur·euse doit permettre à ses salarié·e·s de prendre au minimum deux journées de télétravail par semaine quand la fonction le permet.

Art. 26. Tout·e salarié·e souhaitant télétravailler ou travailler depuis des espaces de co-working, lorsque sa fonction le permet, et qui voit sa demande refusée par son employeur·euse, peut adresser une plainte à l'ANT.

TITRE IV : MISSION DE L'ANT EN MATIÈRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

Art. 27. Les centres-villes péjigoniens de plus de 5.000 habitant·e·s sont réservés aux piéton·ne·s, aux cyclistes, aux transports en commun et aux véhicules prioritaires.

Art. 28. L'ANT investit dans l'amélioration de ses transports en commun les sommes perçues grâce à la taxe kilométrique imposée en vertu des articles 5 et 16 ainsi qu'à l'achat d'abonnements aux transports publics par les employeur·se·s en vertu de l'article 20.

Art. 29. Au sein des villes, l'une des deux bandes des voies de circulation à deux bandes est consacrée exclusivement à la circulation des vélos et l'autre à la circulation des transports en commun. Dans les voies de circulation à une seule bande, des pistes cyclables sont créées.

Art. 30. Les transports en commun sont tous accessibles aux personnes en situation de handicap.

Art. 31. Les transports en commun disposent tous d'espaces de stockage permettant aux usager·ère·s de transporter des bagages.

Art. 32. Un service minimum des transports en commun est assuré par l'ANT en cas de grève. Ce service équivaut à 50% du service en période normale.

Art. 33. Pour les habitant·e·s très isolé·e·s, c'est-à-dire celles et ceux qui ne sont pas desservi·e·s par des transports en commun à moins de 2 kilomètres, un service particulier de transport de type « navette », relevant de l'ANT, est disponible par réservation téléphonique. Les tarifs pratiqués sont identiques à ceux de la location de véhicules motorisés visés à l'article 11.

TITRE V : DISPOSITION FINALE

Art. 34. Le présent décret entre en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

Projet de décret amendé

TITRE I : ABOLITION DE LA PROPRIÉTÉ PRIVÉE SUR LES VOITURES

CHAPITRE 1 : PROPRIÉTÉ DE L'ÉTAT SUR L'ENSEMBLE DU PARC AUTOMOBILE PÉJIGONIEN

~~Art 1.~~ Au plus tard le 31 décembre 2018, l'État achète au prix du marché tous les ~~1.~~ §1 À partir du 1^{er} janvier 2019, les personnes résidant en Péjigonie ne peuvent plus acheter tous véhicules motorisés et polluants en état de circuler sur voie terrestre, tels que notamment les voitures, camionnettes, motos et mobylettes, ~~de toute personne résidant en Péjigonie à l'intérieur comme à l'extérieur du pays.~~

~~Ces biens deviennent la propriété~~ §2 L'Etat s'engage à fournir une offre de l'État véhicules motorisés écologiques, à partir du 1^{er} janvier 2019.

~~Art 2.~~ 31 décembre 2018. Cette offre est fonction de la dépréciation du marché de véhicules motorisés polluants. À partir du 1er janvier ~~2019~~2029, les ~~personnes résidant en Péjigonie~~ résident.e.s péjigonien.ne.s ne peuvent plus ~~acheter ou~~ disposer ~~d'un véhicule personnel~~ de véhicules personnels.

~~Art 3.~~ 2. Toute personne disposant d'un permis de conduire peut louer un véhicule motorisé à l'État aux conditions précisées dans le Chapitre 1^{er} du Titre II.

~~Art. 43.~~ Les véhicules suivants ne sont pas soumis ~~aux articles~~ à l'article 1^{er} ~~et 2~~ du présent décret mais doivent être électriques à partir du 1^{er} janvier 2025 :

- Les véhicules prioritaires, c'est-à-dire les véhicules affectés ~~aux~~ au transport de détenu.e.s et aux missions de service de l'administration nationale de la justice, les véhicules militaires, les véhicules servant aux déplacements officiels du Roi et du Premier Ministre, les véhicules de dignitaires étranger.e.s en visite officielle ainsi que tous les véhicules de secours, y compris les pompiers, ambulances, de même que les véhicules transportant de l'eau, du gaz, de l'électricité et des matières radioactives ;
- Les véhicules de transport de marchandises ;

- Les véhicules appartenant à des personnes ayant une notoriété en Pégionie-commerciaux nécessaires au transport d'équipements volumineux et essentiels ;
- Les véhicules servant aux déménagements ;
- Les véhicules transportant les ordures ;

Art. 54. Les propriétaires des véhicules cités à l'article 43 doivent payer une taxe kilométrique de 0,40€ par kilomètre, à l'exception des véhicules prioritaires et des véhicules d'État.

CHAPITRE 2 : AGENCE NATIONALE DES TRANSPORTS

Art-6. 5. Est créée l'Agence Nationale des Transports (ci-après « ANT »), qui est chargée d'organiser les transports péjigoniens.

Art-7. 6. §1 Le Ministère de la Mobilité nomme le Conseil d'Administration de l'ANT, constitué de sept citoyen.ne.s, deux démographes, deux environnementalistes, deux professionnel.le.s de la gestion et d'un.e professionnel.le.s du secteur automobile.

§2 Les candidat.e.s envoient un CV anonyme au Ministère de la Mobilité.

§3 Les membres du Conseil d'Administration ont un mandat de deux ans renouvelable une fois.

Art. 7. Une évaluation citoyenne des prestations de l'ANT est organisée chaque année. Au-delà de 65% d'avis négatif émis, le Conseil est dissolu.

Art. 8. Sur le territoire péjigonien, l'ANT a pour missions :

- D'organiser et de gérer la location des véhicules ;
- D'organiser et de gérer les transports en commun-;

TITRE II : MISSION DE L'ANT EN MATIÈRE DE LOCATION DE VÉHICULES

CHAPITRE 1 : MISSION DE L'ANT EN MATIÈRE DE LOCATION DE VÉHICULES MOTORISÉS

Art. 9. 8. §1 L'ANT organise l'obligation d'organiser la répartition des stations de location de véhicules aux abords de toutes en Pégionie, en prenant en compte les agglomérations d'au moins 5.000 habitant.e.s. critères suivants :

- ArtL'accessibilité aux transports en communs ;

- Le nombre d'habitants par kilomètre carré.

§2 Un nombre minimum de voitures par station doit être décidé au préalable par l'ANT. Le nombre de voitures additionnelles est défini en fonction de la demande.

Art. 10. §1 ~~9~~ L'ANT a l'obligation d'organiser :

- ~~— Par agglomération d'au moins 5.000 habitant·e·s : 2 stations ;~~
- ~~— Par agglomération d'au moins 10.000 habitant·e·s : 4 stations ;~~
- ~~— Par agglomération d'au moins 20.000 habitant·e·s : 8 stations ;~~
- ~~— Au delà de 20.000 habitant·e·s : 4 stations supplémentaires par tranche de 10.000 habitant·e·s.~~

~~Art. 10. §1^{er} :~~ Pour louer un véhicule, le/la locataire ~~doit se présenter~~ peut effectuer la réservation en se présentant dans une agence ANT ~~et renseigner à un·e agent ANT le trajet qu'il/elle désire effectuer.~~, par téléphone ou via une plateforme web.

La location ~~peut lui être accordée uniquement s'il/elle est autorisée si elle/il dispose de crédits CO2 disponibles sur la carte d'activation et d'un permis de conduire valable et satisfait à l'une des conditions suivantes~~ valide. Le véhicule se déverrouille après le scan de la carte d'activation.

- ~~— son trajet prévu n'est pas desservi par les transports en commun ; ou~~
- ~~— son temps de trajet en transports en commun est trois fois supérieur au temps de trajet en véhicule motorisé.~~

§2 : Des puces électroniques sont placées dans les véhicules afin de contrôler le respect du trajet demandé à l'agent ANT.

Art 11. §2 : Chaque Péjigonien·ne titulaire d'un permis de conduire valide dispose d'une carte d'activation qui est chargée de crédits CO2.

§ 3 : En début d'année, la carte d'activation de chaque Péjigonien·ne se verra chargée d'un même crédit CO2. Les crédits sont cumulables d'année en année.

§4 : La somme des crédits de CO2 de l'ensemble des cartes d'activation sera déterminée par l'ANT chaque début d'année. Cette somme ne pourra en aucun cas dépasser la quantité maximale d'émissions de CO2 issue des recommandations faites par le GIEC à l'Etat péjigonien en ce qui concerne la mobilité.

§5 : Les Péjigonien·ne·s peuvent vendre leurs crédits CO2 à un prix fixe à l'ANT s'ils/elles ne souhaitent pas les utiliser. Si des crédits CO2 sont disponibles à l'ANT, les Péjigonien·ne·s peuvent les acheter à ce même prix fixe. Ce prix fixe est déterminé par l'ANT en début d'année et ne pourra pas être modifié au cours de celle-ci.

Art. 11. Chaque véhicule est pourvu d'un compteur indiquant le nombre de kilomètres parcourus, les émissions de CO2 et le prix de la course.

Art. 12. Le prix de location d'un véhicule motorisé s'élève à 0,40€ par kilomètre. ~~Ce varie en fonction~~

- Des émissions de CO2 ;
- Du prix comprend le catalogue du véhicule ;
- De la consommation de carburant, l'assurance et le dépannage éventuel, de tous types, fossiles ou électriques ;

Art. 13. Une réduction du prix visé à l'article 12 peut être calculée par l'ANT en fonction du degré de nécessité.

Art. 14. ~~Art. 12.~~ Les locataires de voitures doivent rendre le véhicule dans l'état de propreté et de fonctionnement dans lequel ils/elles l'ont trouvé, en ce compris le niveau initial du carburant ou le niveau de charge initial de la batterie.

Art. 15. §1. Le financement de l'entretien ainsi que de la mise en place des transports en commun sera financée par l'Etat péjigonien au travers d'une taxe spécifique, cette taxe est proportionnelle aux revenus de chaque citoyen·ne péjigonien·ne.

§2 Les transports en commun sont gratuits.

§3. Le budget nécessaire à l'entretien et/ou le financement des infrastructures est évalué chaque année par l'ANT, et approuvé à majorité simple par le Parlement péjigonien.

~~Art. 13.~~ Des agents de l'ANT se chargent de l'entretien des véhicules et de leur approvisionnement en carburant.

Art. 1416. Les locataires de véhicules ayant effectué un trajet en voiture alors qu'ils/elles ne satisfaisaient pas aux conditions prévues à l'art. 10, ou ne l'ayant pas retourné dans leur état de propreté et de fonctionnement initial conformément à l'article ~~1214~~, sont passibles d'heures de travaux d'intérêt général accomplis au bénéfice de l'ANT. Le nombre d'heures est d'une amende dont le montant varie en fonction de la gravité faute ou du manquement/dégât, cette amende est statuée par un·e juge.

CHAPITRE 2 : PERSONNES DE PASSAGE EN PÉJIGONIE

Art. 15 17. Sont considérées comme étant de passage, les personnes ne résidant pas en Péjigonie amenées à traverser ou à rester sur le sol péjigonien ~~pour une période d'un mois ou moins.~~

Art. 18. 16. ~~Le véhicule des personnes de passage devra être immobilisé le temps du séjour en Péjigonie.~~ Les personnes de passage ~~en Péjigonie~~ doivent utiliser le système de l'ANT pour leurs déplacements en Péjigonie, à l'aide d'une carte d'activation temporaire émise par l'ANT.

Art. 19. Les personnes de passage arrivant à la frontière péjigonienne peuvent ~~garder l'usage de leur véhicule pour circuler sur le sol péjigonien pour autant :~~

~~— que, à partir du 1^{er} janvier 2025, traverser le pays avec leur véhicule soit électrique, et qu'elles paient une redevance de 0,10€ par kilomètre parcouru en véhicule sur le sol péjigonien.~~

~~Art. 17.~~ À leur arrivée en Péjigonie, les personnes de passage doivent passer par une station ANT située à la frontière afin voie ferroviaire ou voie fluviale. Ce service est fourni par l'ANT qui se charge de se faire apposer une vignette « de passage » et faire installer une puce électronique calculant le nombre de kilomètres parcourus sur le sol péjigonien pour évaluer fixer le montant de la taxe kilométrique à l'issue de leur passage en Péjigonie. redevance.

~~Art. 2018.~~ Lorsque la durée du passage sur le sol péjigonien est supérieure à un mois, le présent décret s'applique dans son intégralité, à l'exception de ses articles 1^{er} et 2. Le véhicule concerné devra être immobilisé le temps du séjour en Péjigonie.

~~Art 19.~~ Toute contravention par une personne de passage aux articles 16 ou 17 à l'article 18 du présent décret est passible d'heures de travaux d'intérêt général accomplis au bénéfice de l'ANT. Le nombre d'heures est fonction d'une amende dont le montant dépend de la gravité du manquement. des manquements. Ce montant est statué par un.e juge.

TITRE III : ENGAGEMENT DES EMPLOYEUR·SE·S DANS UNE MOBILITÉ VERTE

~~Art 20. §1^{er}~~ : Tout·e employeur·euse doit fournir un abonnement aux transports en commun couvrant l'ensemble du réseau des transports publics nationaux à ses salarié·e·s.

~~§2~~ : Les personnes inoccupées professionnellement se voient offrir un abonnement identique par l'État.

~~Art. 21.~~ Les entreprises devront participer au financement de l'ANT. Cette participation sera perçue via une taxe qui sera fonction de l'empreinte écologique de l'entreprise.

~~Art 21. 22.~~ Dès lors que les véhicules deviennent la propriété de l'État, les employeur·se·s ne peuvent plus proposer de véhicules de société à leurs salarié·e·s- hors ceux visés par l'article 3.

~~Art 22. 23.~~ Toute nouvelle organisation doit, dans des conditions raisonnables et possibles, se trouver dans un lieu accessible en transports en commun. Dans le cas contraire, elle doit faire une demande d'aménagement des transports en commun à l'ANT qui devra y répondre favorablement.

~~Art. 2324.~~ Tout·e employeur·euse indemnise ses employé·e·s qui se rendent sur leur lieu de travail à pied ou en vélo, à hauteur de 0,50€ par kilomètre.

~~Art. 24. Tout·e employeur·euse doit~~ 25. Les entreprises de plus de cinquante employé·e·s doivent prévoir un local à vélos avec douches, emplacements pour les vélos et vestiaires.

~~Art 25. 26.~~ Tout·e employeur·euse doit permettre à ses salarié·e·s de prendre au minimum deux journées de télétravail par semaine quand la fonction le permet.

~~Art 26. 27.~~ Tout·e salarié·e souhaitant télétravailler ou travailler depuis des espaces de co-working, lorsque sa fonction le permet, et qui voit sa demande refusée par son employeur·euse, peut adresser une plainte à l'ANT une juridiction du Travail compétente.

TITRE IV : MISSION DE L'ANT EN MATIÈRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

~~Art. 27.~~ Art. 28. Les ~~centres-villes péjigoniens de plus de 5.000 habitant·e·s péjigonnien·ne·s~~ sont ~~réservés~~ réservés aux piéton·ne·s, aux cyclistes, aux transports en commun et aux véhicules ~~prioritaires~~ prioritaires visés à l'article 3 ~~exception faite des poids lourds. Le statut des villes « réservées » est déterminé au cas par cas par l'ANT en prenant en compte les critères suivants :~~

- L'accessibilité aux transports en commun ;
- La densité de population ;
- La géographie ;

~~Art. 28~~ Art. 29. L'ANT investit dans l'amélioration de ses transports en commun les sommes perçues grâce à la taxe kilométrique imposée en vertu des articles ~~5 et 16~~ ainsi qu'à l'achat d'abonnements aux transports publics ~~par les employeur·se·s en vertu de l'article 204 et 18.~~

~~Art. 29.~~ Art. 30. Au sein des villes, ~~l'une « réservées », dans le cas où la voirie le permet, la voirie sera divisée en deux bandes de circulation. L'une des deux bandes des voies de circulation à deux bandes est consacrée exclusivement à la circulation des vélos transports en commun ainsi que des véhicules visés à l'article 3 et l'autre bande est réservée à la circulation mobilité douce à l'exception des transports en commun piéton·ne·s. Dans les voies de circulation à cas où la voirie ne permet pas une seule bande, des pistes cyclables sont créées. division en deux bandes, la bande sera uniquement accessible aux piéton·ne·s, aux véhicules prioritaires et aux dérogations.~~

~~Art. 31.~~ Art. 30. Les transports en commun sont ~~tous accessibles~~ aménagés de manière à assurer leur accessibilité effective aux personnes en ~~situations~~ situations de handicap.

Art. 32. Des dispositifs de sécurité pour enfants en bas âge sont disponibles dans les transports en commun tel des sièges adaptés.

Art. 33. ~~Art. 31.~~ Les transports en commun disposent tous d'espaces de stockage permettant aux usager·ère·s de transporter des bagages ~~et des vélos.~~

~~Art. 32~~ Art. 34. Un service minimum des transports en commun est assuré par l'ANT en cas de grève. Ce service équivalait à 50% du service en période normale.

~~Art. 33.~~ Art. 35. §1 : Pour les habitant·e·s très isolé·e·s, c'est-à-dire celles et ceux qui ne sont pas desservi·e·s par des transports en commun à moins de ~~2 kilomètres,~~ 20 minutes de marche (ce temps est calculé via un logiciel reprenant la vitesse moyenne de marche des Péjigonien·ne·s), un service particulier de transport de type «navette», relevant de l'ANT, est disponible par réservation téléphonique. ~~Les tarifs pratiqués sont identiques à ceux de la location de véhicules motorisés visés à l'article 11 et via une plateforme internet.~~

§2 : Ce service est gratuit

§3 : Par dérogation au §1^{er}, les personnes à mobilité réduite, les personnes présentant un handicap et les personnes âgées ont toujours accès à ce service.

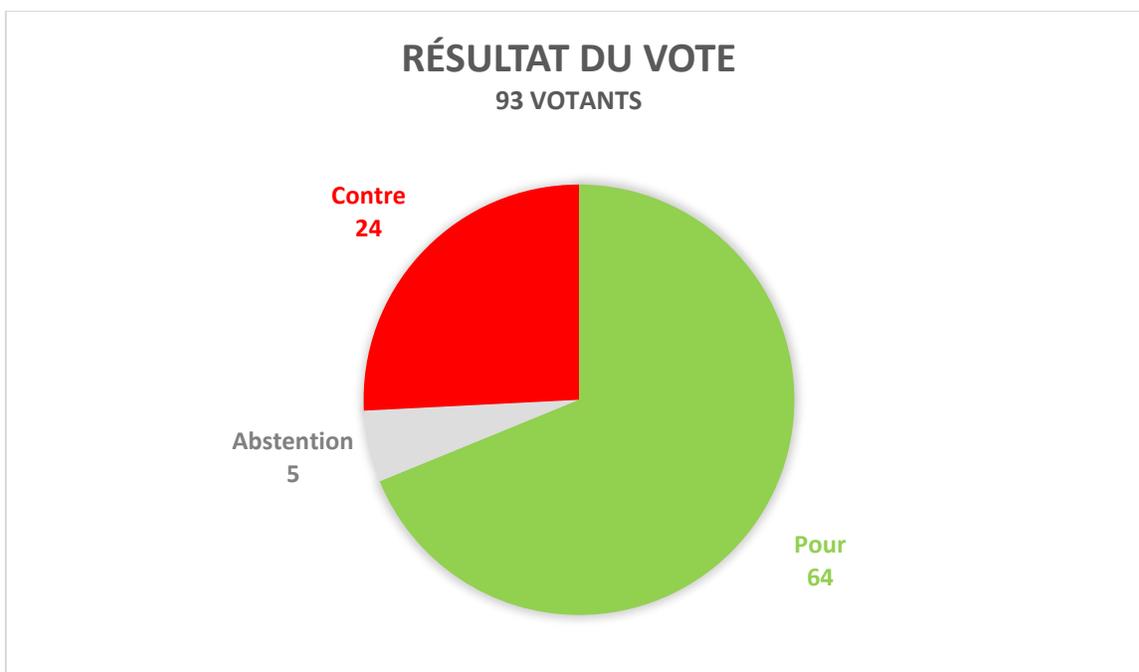
Art. 36. Un service particulier de transport de type « navette », relevant de l'ANT, est disponible par réservation téléphonique sur l'ensemble du territoire péjigonien de 22 heure à 6 heure du matin.

Art. 37. Les utilisateur·trice·s disposent d'une application smartphone gratuite permettant de communiquer directement avec l'ANT afin d'envoyer des retours sur leur expérience d'usager·ère·s.

TITRE V : DISPOSITION FINALE

Art. 3438. Le présent décret entre en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

Résultat du vote



Le décret est adopté.