

## **MOT DE CLÔTURE de Mme la Présidente COUNE au WORKSHOP ADICCT (1<sup>er</sup> mars 2011)**

Het klinkt misschien als een contradictie. Dat de FOD Mobiliteit en Vervoer, die het autogebruik praktisch mogelijk maakt - door o.a. inschrijving, homologatie en reglementering - ook het autogebruik wil rationaliseren. En toch is dit één van de belangrijkste uitdagingen waar we voor staan.

Het autogebruik is een van de kenmerken van onze samenleving, en heeft veel vooruitgang geboden op sociaal en economisch vlak, met comfort en soepelheid waarvan vele ontwikkelingslanden dromen.

Maar een te hoog autogebruik heeft belangrijke negatieve gevolgen op onze samenleving. Denk maar aan de invloed op onze levenskwaliteit van o.a. tijdverlies, lawaai, verkeersongevallen en luchtvervuiling. Denk aan de negatieve gevolgen voor het leefmilieu, zoals de opwarming van de aarde. Denk ook aan de invloed van al deze factoren op onze economie, en het wordt duidelijk dat we van onverstandig autogebruik echt niet beter worden.

Om de analyse te maken van dat gebruik en zijn alternatieven wordt de 3-jaarlijkse federale Diagnostiek woon-werkverkeer door mijn Departement georganiseerd.

Daarom heeft mijn Departement ook verklarende studies op basis van de Diagnostiek aangevraagd, zoals de ADICCT studie. Deze studie moet de draagvlakte van de diagnostiek woon-werkverkeer nog kunnen uitbreiden, als een uniek en innovatief beleidsinstrument, dat op twee belangrijke pijlers steunt.

1. Het verplicht de werkgevers om over mobiliteit te spreken met de werknemers. Zo worden er door de werkgevers meer maatregelen genomen voor een meer duurzaam woon-werkverkeer. Bovendien kunnen werkgever en werknemer in onderling overleg bepalen welke maatregelen het meest gepast zijn.
2. De diagnostiek voorziet verschillende overheden en andere bevoegde instellingen van gegevens waarmee zij hun beleid kunnen evalueren. De resultaten kunnen gebruikt worden op verschillende niveaus: federaal, gewestelijk, per provincie, gemeente of industrieterrein, per economische sector enzovoort.

Tussen 2005 en 2008 zagen we zo het aandeel autosolisten in het woon-werkverkeer dalen met bijna 2% bij de werkgevers die aan de Diagnostiek onderworpen zijn.

Samen met de inspanningen van andere overheden (zoals het Pendelfonds in Vlaanderen, de Bedrijfsvervoerplannen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de vorming van Mobiliteitsraadgever in Wallonië) heeft de federale Diagnostiek de groei in het autogebruik voor het woon-werkverkeer in relatieve termen afgeremd.

Door de aanbevelingen van het ADICCT team ter harte te nemen, bestuderen we hoe deze trend naar een meer verstandig autogebruik nog kunnen versterken.

Pendant la même période, de 2005 à 2008, le train a connu la croissance la plus élevée de tous les modes de déplacements domicile-travail, en passant de 9,3% à 10,3%. Une croissance relative de 11%, à 2 chiffres ! Le SPF Mobilité et Transports, en charge de la politique ferroviaire et des Contrats de gestion du Groupe SNCB, est fier de ce résultat. Pouvoir transporter de plus en plus de personnes, vers leur travail comme vers leurs autres activités, avec une attention toujours renouvelée pour la sécurité et la ponctualité, sont des défis gigantesques que nous aidons ainsi à réaliser.

Mais le SPF Mobilité et Transports s'implique également dans un grand nombre d'autres actions qui, souvent dans un contexte européen, influencent et influenceront les déplacements quotidiens, comme la taxation au kilomètre et l'Eurovignette, la promotion de véhicules plus verts, sans parler des actions spécifiques au transport de marchandises, à la navigation intérieure et au transport intermodal.

Et -last but not least – j'aimerais insister sur un point qui me tient à cœur : c'est que le SPF Mobilité et Transports, avec tous ses collaborateurs, doit garder son rôle d'exemple sur le plan de l'organisation des déplacements domicile-travail.

Ce rôle d'exemple, il le doit à l'application de mesures générales (comme la gratuité des transports en commun et les indemnités-vélo de 0,2€ par km) qui ont été combinées avec des décisions internes (comme le choix d'une localisation optimale près d'une grande gare, des horaires souples adaptés au transport en commun, la non-indemnisation de la voiture pour les déplacements domicile-travail).

De ce fait, pour le siège central de mon Département, le City Atrium où nous nous trouvons, il y a moins de 5% d'utilisation de la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail. Et ce rôle d'exemple sera encore plus poussé, avec l'organisation de plus en plus poussée du télétravail, du travail à domicile et dans des bureaux satellites.

Mon espoir est que, grâce au Diagnostic Domicile-Travail 2011 qui commencera dans quelques mois, grâce à ce dialogue entre partenaires sociaux qu'il suscite, le progrès vers une mobilité plus durable puisse atteindre de plus en plus d'entreprises et d'institutions publiques.

Ceci non seulement pour améliorer notre mobilité, mais aussi pour améliorer le bien-être de tous nos concitoyens, grâce - notamment - à la mise en pratique des prescriptions à la fois scientifiques et pratiques présentées par le projet ADICCT.

*Merci à ses promoteurs et à leurs collaborateurs de nous les avoir présentées.*

*Et merci à tous les présents pour votre participation à la fois réfléchie, critique et dynamique !*