



Atelier “Mobilité et transport”

**Groupe de mesures 3:
Promouvoir des modes de transport alternatifs et
plus durables dans le secteur du transport de personnes
+ une utilisation plus rationnelle de la voiture**

Groupe 3: Promouvoir des modes de transport plus durables dans le secteur du transport de personnes et une utilisation plus rationnelle de la voiture – version finale du 28 mai 2008

Cadre général :

- Accent mis principalement sur des mesures fédérales ou mixtes (Fédéral + Régions) – Il est par exemple peu question des déplacements scolaires, car il s’agit de compétences régionales et communautaires
- Mesures pour les travailleurs et les non-travailleurs – A titre d’exemple, les mesures en faveur de l’offre de transports publics touchent aussi bien les travailleurs, que les étudiants ou les pensionnés.
- Mesures ne doivent pas amener des charges supplémentaires aux entreprises
- Le principe de la concertation sociale telle que pratiquée en Belgique sera strictement respecté

Mesures			Position du groupe de travail
1. Diminuer la demande de déplacements	1.1. Développer le télétravail	-	<i>Discuté dans le GR1</i>
	1.2. Encourager les travailleurs à se rapprocher de leur lieu de travail	1.2.1. Mettre en place des incitants (comme portabilité des droits d’enregistrement, révision de la fiscalité des déplacements domicile-travail)	Accord sur le principe d’étudier des pistes pour autant que celles-ci ne portent sur des thèmes devant être abordés, le cas échéant, dans le cadre de la concertation interprofessionnelle
	1.3. Encourager les entreprises à s’établir à proximité des transports publics	1.3.1. Mettre en place des incitants fiscaux, parallèlement à la mise en place de mesures d’accompagnement (peu de parkings, plan de déplacements d’entreprise, navette privées – voir aussi le point 3.3.1).	Accord sur le principe d’étudier les pistes et lien à établir avec des mesures régionales/communales en matière d’aménagement de territoire et de mobilité durable
2. Voiture	2.1. Diminuer l’usage de la voiture	<i>2.1.1. Développer le covoiturage et le car-sharing</i>	<i>Discuté dans le GR1</i>
		2.1.2. Interdire l’accès des centres	La discussion n’a pas abouti sur ce point. Les

		des villes aux voitures les plus polluantes – lors de pics de pollution ou de manière permanente	points évoqués sont les suivants : <ul style="list-style-type: none"> - Mesure régionale/communale, - Résultat semblable possible aussi via le péage urbain - Question sur l'équité de la mesure - Risque de pénaliser les centres villes - Nécessite de renforcer l'offre de transports publics
		2.1.3. Mettre en place un système de péage au kilomètre (permet notamment de moduler la taxation selon l'endroit et le moment du déplacement)	Des membres marquent leur accord mais : <ul style="list-style-type: none"> - Mesure régionale - Veiller au respect de la vie privée - Question sur l'équité de la mesure - Quid pour les transports collectifs ? - Nécessite de renforcer l'offre de transports publics - Doit s'intégrer à la révision globale de la fiscalité automobile (voir 2.2.3.) - Doit s'envisager en accord avec les pays voisins - neutralité budgétaire. D'autres membres ne sont pas d'accord
	2.2. Encourager les véhicules propres	2.2.1. Défendre des normes CO2 et des normes euros ambitieuses au niveau européen (à lier aussi à des mesures encourageant l'entretien des véhicules et le renouvellement du parc automobile)	Accord
		2.2.2. Développer les réseaux de distribution de gaz	Accord

		naturel, d'électricité, ... – dans un premier temps pour des véhicules de flottes	
		2.2.3. Evaluer le système actuel et mettre en place un nouveau système fiscal -y compris un système de primes (aussi pour la destruction des véhicules les plus polluants) - cohérent (entre le niveau fédéral et régional) et lisible - basé sur les performances environnementales des véhicules (en soutenant les véhicules au gaz, hybrides, électriques, ...)	Accord à condition que: - discussion sur les normes à prendre en compte (normes CO2 et normes euros ou écoscore) - ne pas attendre le système de péage au kilomètre pour la mise en œuvre - respecter la neutralité budgétaire Un membre ne marque pas son accord
		2.2.4. En termes d'accises, - mettre un terme au cliquet inversé - traiter identiquement l'essence et le diesel	- Pas d'accord, mesure a son utilité sociale, mais impact encore à quantifier - Accord par rapport à la démarche européenne
		2.2.5. Encourager l'écodriving, notamment dans les formations à la conduite	Accord
	2.3. Revoir le rôle des voitures de société	2.3.1. Revoir le rôle de la voiture de société dans la politique salariale (revoir aussi le système des cartes de carburant)	Prendre connaissance des études COCA et PROMOCO de la recherche scientifique fédérale (prévu fin 2008) puis thème à discuter le cas échéant dans le cadre de la concertation interprofessionnelle
		2.3.2. Revoir l'attrait fiscal du système en lien avec les performances	Accord à l'exception de deux membres qui demandent d'attendre de prendre

		environnementales des véhicules (imposer une limite liée à la consommation) et avec l'usage professionnel	connaissance des résultats des études COCA et PROMOCO de la recherche scientifique fédérale (prévu fin 2008)
		2.3.3. Collecter des données sur les voitures de société via le diagnostic des déplacements domicile-travail	Accord à l'exception de deux membres qui signalent que ce point doit être discuté dans le cadre de la concertation interprofessionnelle
		2.3.4. Prévoir un package mobilité (transports publics, car-sharing, taxi, vélo, ...) à la place de la voiture de société	Accord pour en discuter dans le cadre de la concertation interprofessionnelle, mais imaginer aussi des combinaisons voitures de société+abonnement transport public
3. Transports publics	3.1. Soutenir une croissance du rail de 3,8% par an	3.1.1. Améliorer l'offre de trains, notamment autour des villes (Bruxelles, Anvers, Liège, Gand et Charleroi) – y compris création/réouverture de certaines gares	- Accord, mais 3,8% par an n'est pas suffisant pour amener un réel report modal depuis la voiture - et nécessite d'utiliser les ressources financières existantes de façon rationnelle et optimale
		3.1.2. Etudier l'amélioration de l'offre de trains dans le temps (6h-24h ou la nuit)	Accord, mais attention particulière à la sécurité sur un réseau de nuit
		3.1.3. Introduire des formes d'exploitation légère (lightrail, tram-train, ...)	Accord
		3.1.4. Assurer le maintien d'un service minimum pour les passagers et les marchandises lors de mouvements de grève (valable pour toutes les sociétés de	Demande d'un membre, étant donné : <ul style="list-style-type: none"> • Les conséquences économiques subies par les entreprises du pays (travailleurs et approvisionnement)

		transport public)	<p>nt en marchandises,....)</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'intervention des entreprises dans les abonnements de transports publics des travailleurs
	3.2. Développer la qualité des transports publics	3.2.1. Améliorer l'intermodalité, avec la voiture, avec le vélo (par exemple installation de parkings vélos sécurisés, révision du tarif pour transporter le vélo dans le train), ...	Accord
		3.2.2. Fixer des objectifs de qualité et piloter cette qualité	Accord
		3.2.3. Développer des synergies entre les quatre opérateurs de transports publics : - tarification, vente de billets - informations en temps réel	Accord, dans le cadre du RER, mais aussi pour tout le réseau Pour rappel les employeurs interviennent à hauteur de 60 % de la carte de train. Cette mesure ne doit pas entraîner des dépenses supplémentaires à charge des entreprises
		3.2.4. Développer des services pour les voyageurs : parkings de transit, magasins et crèches dans les gares, check-in dans certaines gares, ...	Accord
		3.2.5. Mettre en place des mesures d'accompagnement : politique de stationnement, ...	Accord, mais - Mesures régionales/communales - Tenir compte des résultats de l'étude SUSTAPARK de la recherche scientifique fédérale

	3.3. Développer les transports collectifs	3.3.1. Développer aussi une offre « sur mesure » pour desservir certaines entreprises (navettes d'entreprises) ou certains événements, éventuellement en partenariat public-privé	Accord - Mesures régionales/communales
	3.4. Faciliter l'usage des transports publics	3.4.1. Développer l'attrait du 80/20 (l'étendre notamment aux quatre opérateurs de transports publics)	Accord sur le principe, mais il faut tenir compte - de la difficulté pour les employeurs car le financement est exprimé en % d'un montant fixé par la SNCB (qui de plus est bénéficiaire) - à discuter dans le cadre de la concertation interprofessionnelle. - Attention aux budgets nécessaires si le système est étendu aux quatre opérateurs (employeurs et Régions)- Un membre n'est pas d'accord
		3.4.2. Développer le 70-20-10 (en dehors des heures de pointe classiques)	Pas d'accord - Influence directement l'organisation du travail au sein de l'entreprise - Faible nombre de personnes potentiellement concernées, ...
		3.4.3. Supprimer le seuil de 3 ou 5 km à partir duquel l'employeur intervient dans les frais de déplacements du travailleur	- Thème à discuter dans le cadre de la concertation interprofessionnelle.

		3.4.4. Mettre en place un système d'échange de plaque d'immatriculation contre un abonnement de train	<p>Accord sur le principe mais il faut</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evaluer les systèmes actuels mis en place par les Régions (notamment le type et la fonctionnalité de la voiture « supprimée ») - A mettre en place en collaboration les Régions - Question sur le type d'abonnements (notamment durée) SNCB à délivrer ? - A côté de l'abonnement transports publics, proposer par exemple un vélo ou un abonnement au car-sharing - A lier à la destruction d'un véhicule très polluant
		3.4.5. Mettre en place la gratuité des transports publics	<p>Pas d'accord mais plutôt nécessité d'investir dans le développement de l'offre. Le prix n'étant pas l'élément primordial du choix modal</p>
		3.4.6. Mettre en place des prix réduits pour les transports publics lors des pics de pollution en hiver.	<ul style="list-style-type: none"> - Accord sauf un membre - mais nécessité d'élargir alors les heures de pointe car plus de réserves disponibles actuellement aux heures de pointe classiques.
		3.4.7. Mettre en place un système de tarification avantageux en dehors des heures de pointe	<p>Accord sur le principe d'étudier la mesure</p>

4. Vélo	4.1. Augmenter le nombre d'usagers	4.1.1. Au niveau des travailleurs : - Porter la déduction fiscale à 0,20 euros/km (au lieu de 0,15 euros/km) - Ne plus considérer l'usage d'un vélo d'entreprise comme un avantage fiscal	Accord Accord
		4.1.2. Au niveau des employeurs : - Généraliser la prime à 0,20 euros/km (au lieu de 0,15 euros/km) - simplifier la procédure d'octroi des primes (dossier semestriel au lieu de mensuel) - étendre la déduction à 120% aux vélos d'entreprises (à étendre aussi à toutes les mesures mises en place dans le cadre d'un plan de déplacements d'entreprises)	- Thème à discuter le cas échéant dans le cadre de la concertation interprofessionnelle - Accord - Accord
		4.1.3. Stimuler l'usage de vélos électriques par l'octroi d'une prime – à étendre à l'ensemble des vélos	Accord
5. Aérien	5.1. Limiter le trafic aérien de courtes distances	5.1.1. Promouvoir le TGV pour des déplacements de moins de 500 km (à étendre aussi aux autocars) – aussi pour atteindre des aéroports (qui doivent être des lieux multimodaux en intégrant aussi des services de billettique et de suivi des bagages) et porter cette matière	Accord et certains membres souhaitent étendre la mesure aux déplacements de moins de 1000 km. La discussion sur la faisabilité de la mesure doit inclure la consultation des secteurs concernés.

		au niveau européen	
		5.1.2. Relancer le projet d'arrêté royal sur l'interdiction de trajets nationaux en avion et porter parallèlement cette question au niveau européen	Accord mais tenir compte de la concurrence des aéroports des pays voisins Concertation nécessaire avec les secteurs concernés
		5.1.3. Porter la question de la taxation des émissions au niveau international (mais accord possible aussi entre pays voisins)	Accord, mais aussi soutenir les efforts technologiques mis en œuvre par le secteur aérien pour diminuer les émissions
6. Tous modes confondus	6.1. Informer, sensibiliser les citoyens/les entreprises	6.1.1. Sensibiliser la société à la mobilité durable	Accord, nombreuses mesures mises en œuvre au niveau régional et des communautés (enseignement)
		6.1.2. Tirer des résultats du diagnostic fédéral triennal des déplacements domicile-travail les bonnes pratiques mises en œuvre par les entreprises et les autorités et à utiliser dans le cadre de campagnes de sensibilisation	Accord
		6.1.3. Organiser la concertation sur la mobilité au sein des entreprises (actuellement, dans la loi relative au diagnostic des déplacements domicile-travail, seule une consultation volontaire est mentionnée)	Accord à l'exception d'un membre qui considère qu'il s'agit d'une contrainte
		6.1.4. Donner une information comparative sur les différents moyens de	Accord (déjà partiellement réalisé sur le site de la SNCB)

		transport (y compris le vélo) : trajet, durée, prix, ...et aussi une information en temps réel – étudier aussi la possibilité d'intégrer des informations multimodales sur les sites de recherche d'itinéraires en voiture.	
7. Indicateurs	7.1. A l'aide d'indicateurs, suivre l'impact de la conjoncture et des mesures projetées et mises en place		Accord, - collaboration Fédéral/Régions, - nécessité de communiquer sur les indicateurs existants et sur ceux qui seront développés.