

Synthèse des engagements politiques Printemps de l'Environnement

2 juillet 2008

Atelier "Transport et Mobilité"

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

Mesures pour lesquelles il y a un accord politique

Mesure 22 : Mise en place d'un système de taxation kilométrique efficace pour le transport par voiture.

- **Description de la mesure :** L'objectif à terme est d'aboutir à la mise en place d'un système de taxation kilométrique qui intègre les impacts environnementaux et favorise les voitures les moins polluantes.
 - **Position des stakeholders :** Certains membres marquent leur accord mais attirent l'attention sur:
 - Mesure régionale ;
 - Veiller au respect de la vie privée ;
 - Question sur l'équité de la mesure ;
 - Quid pour les transports collectifs ?
 - Nécessité 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.
- **Engagement du politique :** Une concertation interrégionale est en cours en ce qui concerne la mise en place d'une vignette électronique. Cette concertation se fait simultanément avec le projet de taxation kilométrique des camions.

Mesure 23 : 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).

- **Description de la mesure :** Défendre des normes CO2 et des normes euros ambitieuses en vue de réduire l'impact du transport par voiture sur les changements climatiques.
- **Position des stakeholders :** Consensus.
- **Engagement politique :** Le Ministre compétent s'engage à effectuer une démarche pour soutenir la position auprès de la Commission Européenne. Les mesures fiscales en vue d'encourager le renouvellement du parc automobile seront discutées dans le GT « fiscalité verte ».

Mesure 24 : Encourager l'écodriving, notamment dans les formations à la conduite.

- **Description de la mesure :** Les principes de l'écodriving permettent de réduire la consommation et donc les émissions des voitures. Ces principes devraient être connus de tous les nouveaux conducteurs.
- **Position des stakeholders :** Consensus.
- **Engagement politique :** Étant donné la réduction de 15% de l'énergie et des émissions en cas de conduite écologique, le gouvernement promouvra et introduira la conduite écologique. Pour ceux qui possèdent déjà un permis de conduire, une campagne de sensibilisation sera mise en place. D'ici la fin de l'année, le gouvernement intégrera l'aspect de la conduite écologique, par analogie au système existant pour les chauffeurs professionnels.

Mesure 25 : Soutenir une croissance du rail de 3,8% par an (pour les voyageurs en service intérieur)

- **Description de la mesure :** Les mesures proposées par le GM3 portent sur :
 - L'amélioration de l'offre de trains, notamment autour des grandes villes – y compris création/réouverture de certaines gares ;
 - Augmentation de l'offre de 10 % minimum ;
 - Etudier l'amélioration de l'offre de trains dans le temps. Introduire des formes d'exploitation légère (lightrail, ...)
 - Fixer des objectifs de qualité et piloter cette qualité ;
 - Améliorer l'intermodalité, avec les transports publics STIB, De Lijn, TEC, la voiture et le vélo (par exemple installation de parkings vélos sécurisés, révision du tarif pour transporter le vélo dans le train) ;
 - Développer des services pour les voyageurs : parkings de transit, magasins et crèches dans les gares, check-in dans certaines gares ;
 - Mettre en place des mesures d'accompagnement : politique de stationnement, ... ;
 - Assurer la continuité du service public.
- **Position des stakeholders :** Consensus sur ces mesures mais 3,8% par an n'est pas suffisant pour amener un réel report modal depuis la voiture et cela nécessite d'utiliser les ressources financières existantes de façon rationnelle et optimale.
- **Engagement politique :**
 - Toutes les mesures proposées qui concernent la SNCB seront évaluées dans le cadre du contrat de gestion qui a été approuvé.
 - En ce qui concerne le lightrail, une étude de faisabilité a été réalisée. Sur base de cette étude, des propositions seront faites par le secrétaire d'état en concertation avec les Régions pour lever les problèmes et avancer vers ce type de transport.

Mesure 26 : Mettre en place un système d'échange de plaque d'immatriculation contre un abonnement de train.

- **Description de la mesure** : Il s'agit d'étendre la mesure déjà proposée par les Régions à la SNCB.
- **Position des stakeholders** : Accord sur le principe mais il faut :
 - Evaluer les systèmes actuels mis en place par les Régions (notamment le type et la fonctionnalité de la voiture « supprimée ») ;
 - Mise en place en collaboration avec les Régions ;
 - Question sur le type d'abonnement SNCB à délivrer (notamment durée)?
 - A côté de l'abonnement transports publics, proposer par exemple un vélo ou un abonnement au car-sharing ;
 - Lier la mesure à la destruction d'un véhicule très polluant.
- **Engagement politique** : Accord sur le principe moyennant une évaluation préalable du rapport coût/efficacité. Suite à cette évaluation, l'impact budgétaire sera déterminé par le secrétaire d'état à la mobilité sur base notamment des expériences régionales.

Mesure 27 : Donner une information comparative sur les différents moyens de transport (y compris le vélo) : trajet, durée, prix,... et aussi une information en temps réel – étudier la possibilité d'intégrer des informations multimodales sur les sites de recherche d'itinéraires en voiture.

- **Description de la mesure** : Informer et sensibiliser les citoyens via des brochures et un site web sur l'intérêt environnemental et économique des différents modes de transport.
- **Position des stakeholders** : Consensus.
- **Engagement politique** : Le secrétaire d'état à la mobilité proposera en collaboration avec les Régions la création d'un site web sur le sujet qui sera opérationnel en 2009.

Mesure 28 : Relancer le projet d'arrêté royal sur l'interdiction de trajets nationaux en avion et porter parallèlement cette question au niveau européen.

- **Description de la mesure** : Un projet d'arrêté royal interdisant les « sauts de puce » a été négocié lors de la législature précédente mais n'est pas encore entré en application.
- **Position des stakeholders** : Consensus.
- **Engagement politique** : Le secrétaire d'état à la mobilité proposera des solutions pour faire adopter l'arrêté royal.

Mesure 29 : Porter la question de la taxation des émissions aériennes et du kérosène de l'aviation au niveau international (mais accord possible aussi entre pays de l'UE).

- **Description de la mesure** : Cette mesure vise à limiter le trafic aérien de courtes distances.
- **Position des stakeholders** : Consensus mais tenir compte de la concurrence des aéroports des pays voisins et concertation nécessaire avec les secteurs concernés.
- **Engagement politique** : Le Ministre Maignette s'engage à envoyer un courrier officiel et à défendre cette position auprès de la Commission Européenne en tenant compte de la situation concurrentielle des sociétés européennes.

Mesure 30 : Tirer des résultats du diagnostic des déplacements domicile-travail des bonnes pratiques à mettre en œuvre par les entreprises et les autorités (bien que les sociétés de transports publics utilisent déjà certaines données).

- **Description de la mesure :** Le premier diagnostic des déplacements domicile-travail de 2004 a permis de collecter de nombreuses données. Des analyses globales ont été effectuées et largement diffusées par le SPF M&T. Des analyses approfondies par secteur d'activité seraient nécessaires pour entamer ensuite, par secteur, des discussions sur les mesures à promouvoir et à mettre en œuvre pour les déplacements domicile-travail. Ces analyses pourraient être effectuées par le SPFM&T directement ou en sous-traitance, moyennant des budgets à affecter au SPFM&T.
- **Position des stakeholders :** Consensus.
- **Engagement politique :** Le secrétaire d'état à la mobilité proposera une analyse détaillée des résultats du diagnostic des déplacements domicile-travail. Le diagnostic doit être plus qu'un instrument statistique, on doit en tirer également des conclusions concrètes. Une façon de le faire est de mettre les bonnes pratiques qui ont été détectées en guise d'exemple sur le site du SPF.

Mesure 31 : Développer des synergies entre les quatre opérateurs de transports publics : tarification, vente de billets, informations en temps réel.

- **Description de la mesure :** Un protocole d'accord a été signé le 30/05/2006 entre les quatre ministres de la Mobilité et le secrétaire d'Etat aux entreprises publiques fédérales visant à informatiser et à regrouper sur une carte le système de billettique de tous les opérateurs des transports public d'ici 2010. Suite à cet accord, un groupe de travail a été mis en place et une société de gestion commune (UBIGO) a été créée. Des problèmes pratiques doivent encore être levés pour que les réalisations concrètes voient le jour.
- **Position des stakeholders :** Consensus mais cette mesure ne doit pas entraîner des dépenses supplémentaires à charge des entreprises.
- **Engagement politique :** Le secrétaire d'état à la mobilité et la ministre fédérale aux entreprises publiques interviendront auprès de la SNCB pour que le système de billettique unique soit effectif en 2010.

Mesure 32 : Mettre en place des prix réduits pour les transports publics lors des pics de pollution.

- **Description de la mesure :** La mesure vise à encourager le recours aux transports publics en cas de pic de pollution en hiver.
- **Position des stakeholders :** Consensus sauf un membre mais nécessité d'élargir les heures de pointe car plus de réserves disponibles actuellement aux heures de pointe classiques.
- **Engagement politique :** Les Régions et le fédéral sont d'accord sur cette mesure et étudieront les solutions techniques à mettre en œuvre pour pouvoir faire face à l'augmentation du nombre de voyageurs pendant les heures de pointe.

Mesure 33 : Développer l'attrait du 80/20 et l'étendre aux quatre opérateurs de transports publics.

- **Description de la mesure :** Le système du 80/20 mis en place par la SNCB rencontre un certains succès et permet d'offrir la gratuité aux employés qui utilisent le train pour se rendre à leur travail. Ce système devrait pouvoir être étendu aux sociétés régionales de transport en commun.
- **Position des stakeholders :** Accord mais :
 - Il faut tenir compte de la difficulté pour les employeurs car le financement est exprimé en % d'un montant fixé par la SNCB ;

- A discuter dans le cadre de la concertation interprofessionnelle ;
 - Attention aux budgets nécessaires si le système est étendu aux quatre opérateurs (employeurs et Régions).
- **Engagement du politique** : Les Régions flamande et wallonne proposent déjà des systèmes permettant d'offrir la gratuité aux employés. La Région flamande propose le système omni-pass qui est une carte réseau payée à 100% par l'employeur. Pour la Région wallonne, des conventions sont conclues avec les employeurs qui prennent en charge 100% de l'abonnement pour leurs employés qui en font la demande. Au niveau de la région de Bruxelles -Capitale, un projet visant à intégrer l'abonnement MTB dans le concept 80/20 de la SNCB est en cours de préparation. Le secrétaire d'état à la mobilité et le ministre bruxellois de la mobilité s'engagent à faire aboutir ce projet.

Mesure 34 : Faciliter la concertation sociale sur la mobilité au sein des entreprises.

- **Description de la mesure** : La consultation est déjà obligatoire, mais dans la plupart des cas elle ne se fait pas convenablement.
- **Position des stakeholders** : Accord à l'exception d'un membre qui considère qu'il s'agit d'une contrainte.
- **Position commune des Régions et du fédéral** : Le Ministre compétent rappellera aux partenaires sociaux leurs obligations et l'intérêt de cette mesure. Une évaluation du système par les partenaires sociaux sera également proposée.

Mesure 35 : Sensibiliser la société à la mobilité durable.

- **Description de la mesure** : L'objectif est de mener des campagnes de sensibilisation au niveau national.
- **Position des stakeholders** : Consensus.
- **Engagement politique** : Une campagne nationale sera construite en concertation avec les Régions selon le même principe que les campagnes de sécurité routière.

Mesures non reprises par les stakeholders

Mesure 36 : Gratuité des transports publics.

Les membres du GM2 ne jugent pas cette mesure opportune. Ils rappellent que le prix n'est pas le facteur déterminant de l'utilisation des transports en commun et qu'il vaut mieux améliorer l'offre. De plus, la gratuité donne un signal négatif aux usagers quant au service rendu par les transports publics.

Mesure 37 : Mettre un terme au cliquet inversé.

Les membres du GM2 ne jugent pas cette mesure opportune pour des raisons d'équité sociale.

Mesure 38 : Développer le 70-20-10 (en dehors des heures de pointe classiques).

Les membres du GM2 jugent que cette mesure influence directement l'organisation du travail au sein de l'entreprise et que le nombre de personnes potentiellement concernées est faible. De plus, sans un système de billetterie électronique cette mesure est difficilement praticable en raison du manque de contrôle sur les heures de déplacement des voyageurs. Pour la même raison pratique, la mesure visant à mettre en place un système de tarification avantageux en dehors des heures de pointe n'a pas été retenue.

Mesures non reprises après la phase politique

Mesure 39 : Mettre en place des incitants (comme portabilité des droits d'enregistrement, révision de la fiscalité des déplacements domicile-travail et de l'intervention de l'employeur dans les déplacements domicile-travail, prime de déménagement,...).

- **Position politique** : Cette mesure, bien qu'intéressante, n'a pas été retenue dans la mesure où elle doit être intégrée dans une réflexion plus large qui inclut l'aménagement du territoire (compétence qui était absente du champ du Printemps de l'environnement).

Mesure 40 : Interdire l'accès aux centres des villes aux voitures les plus polluantes – lors de pics de pollution ou de manière permanente.

- **Position politique** : Cette mesure est de compétence purement régionale (voir communale) et fait l'objet d'une réflexion propre dans chaque Région.

Mesure 41 : Traiter identiquement l'essence et le diesel au niveau des accises en les augmentant progressivement mais à des rythmes différents.

- **Position politique** : Dans le contexte actuel de hausse des prix pétroliers, une augmentation des accises aurait des conséquences sociales négatives sur les bas voire les moyens revenus. De plus, le diesel moyennant l'installation de FAP ou le respect des normes euro V et VI est moins polluant que l'essence. Il vaut donc mieux encourager l'installation de FAP et le renouvellement de la flotte plutôt que d'augmenter les accises sur le diesel.

Mesure 42 : Développer les réseaux de distribution de gaz naturel, d'électricité dans un premier temps pour des véhicules de flottes captives (bus, BOM,...).

- **Position politique** : Des expériences pilotes concernant le développement de véhicules propres (bus GNV, bus hybrides, bus hydrogène, bus biodiesel,...) ont été ou sont menées ou par les Régions. A ce stade, il est prématuré d'envisager des investissements lourds sans connaître l'intérêt environnemental de cette mesure et en avoir évalué la faisabilité technico-économique.

Mesure transversale (marchandise et personne)

Mesure 43 : Concertation et cohérence des plans de mobilité à tous les niveaux de pouvoirs.

- **Description de la mesure** : Chaque Région dispose de son plan de mobilité qui est élaboré notamment en tenant compte du contrat de gestion de la SNCB. Il y a toutefois un intérêt à améliorer la concertation sur deux points :
 - La mise en commun des différents plans et l'identification des mesures convergentes et divergentes ;
 - La définition de mesures communes pour traiter les problèmes de mobilité de/vers et aux alentours de la Région de Bruxelles-Capitale.
- **Position des stakeholders** : Lors des ateliers du Printemps de l'environnement, les stakeholders se sont prononcés en faveur d'une plus grande concertation entre les différents niveaux de pouvoirs en matière de mobilité.
- **Engagement du politique** : Les Ministres régionaux et le secrétaire d'état à la mobilité se sont engagés à améliorer les convergences entre les plans régionaux et les mesures prises au niveau fédéral (en particulier au niveau de la fiscalité), afin d'aboutir à une plus grande concertation et cohérence des projets de mobilité au niveau belge. En particulier, des solutions concertées et cohérentes entre les différents niveaux de pouvoir seront proposées pour résoudre les problèmes de mobilité de/vers et aux alentours de la Région de Bruxelles-Capitale. Ces solutions et les actions qui en découlent demandent une cohérence nationale et seront donc traitées en CIMIT.