

# Flux monétaires et flux de trafic dans le transport privé et le transport public

Dr. Evy Crals, U Hasselt – Prof. Dr. Herman Matthijs, VUB

## Executive Summary

### Partie I: Bilan de la mobilité en Belgique: conclusions

La présente étude brosse le tableau de la situation des transports privés et publics de personnes en Belgique. En ce qui concerne les transports privés de personnes, la situation peut être résumée comme suit:

- Avec une moyenne de 72,5% d'automobilistes au niveau des déplacements entre le domicile et le lieu de travail, on constate que l'automobile constitue toujours le principal moyen de transport en Belgique, les transports publics ne représentant que 13,6%.
- Le parc des voitures continue de croître. En 2005, il y avait en Belgique environ 5 millions de voitures. Les ménages sans voiture sont également de moins en moins nombreux. La mobilité de base est donc assurée, dans une mesure croissante, par la voiture.
- Les distances parcourues sur les routes belges dans la période 1980-2004 ont doublé. Néanmoins, on peut constater un léger ralentissement de cette tendance au cours des dernières années.
- Le nombre de kilomètres parcourus sur base annuelle est resté pratiquement constant depuis 2000. L'indice ARCI pour 2004 s'élève à 133,60, ce qui correspond à 15 077 km/an.
- On constate une légère augmentation du nombre de voyageurs-kilomètres pour tous les réseaux routiers confondus.
- Les modèles de transport prévoient pour l'avenir que le nombre de véhicules-kilomètres continuera d'augmenter et que les voitures resteront le moyen de transport le plus utilisé.

Les principaux chiffres-clés concernant les transports publics de personnes ont également été passés en revue. La situation à ce niveau peut être résumée comme suit:

- En 2005, De Lijn, la STIB et les TEC ont transporté 895 millions de voyageurs, soit 6% de plus qu'en 2004. En 2004, la croissance des transports publics totaux par route était encore de 10 % par rapport à 2003.
- Au cours des dernières années, De Lijn a encore connu une augmentation du nombre de voyageurs, mais le pourcentage de croissance diminue clairement (14,2% en 2004 et 8,4% en 2005).
- Pour ce qui est des TEC, on constate un statu quo au niveau du pourcentage de croissance (3,5% en 2004 et 2005).
- Ces dernières années, la STIB connaît une diminution du pourcentage de croissance (8,8% en 2004 et 6,5% en 2005).

- En 2005, la SNCB a transporté 196,6 millions de voyageurs, ce qui représente une augmentation de 10% par rapport à 2004. Par le passé, la SNCB a connu une diminution du nombre de voyageurs, notamment en 1997 et 1998, laquelle s'est à chaque fois suivie d'une augmentation de l'ordre de 1% à 5,9% (en 2004).
- Le nombre de véhicules-kilomètres de De Lijn a augmenté d'environ 53 % entre 2000 et 2005. Le nombre de véhicules-kilomètres de la STIB est lui aussi à nouveau en augmentation depuis quelques années. La SNCB quant à elle a pu constater une diminution du nombre de véhicules-kilomètres. Nous ne disposons pas de chiffres pour les TEC.
- Le nombre de voyageurs-kilomètres de la SNCB a diminué de 10 % dans la période 2003-2005. Nous ne pouvons pas nous prononcer sur le nombre de voyageurs-kilomètres pour les transports publics par route, compte tenu de l'insuffisance de données.
- Les modèles de transport prévoient pour l'avenir que le pourcentage d'utilisation des transports ferroviaires et des transports publics par route diminuera.

La voiture reste donc le moyen de transport de prédilection. De même, la voiture est principalement utilisée en cas d'arrêts multiples en raison du gain de temps qu'elle permet. Cette étude nous amène à formuler plusieurs recommandations importantes:

- Il n'existe aucun régulateur indépendant, que ce soit au niveau fédéral ou au niveau régional, pour le secteur des transports publics. Les sociétés de transports assurent personnellement la production des statistiques et leur mise à disposition. Si nous voulons mener une politique efficiente, il est indispensable que nous disposions de davantage de statistiques et que nous améliorions la transparence de ces statistiques.
- Au niveau des transports privés également, il importe, si nous voulons mener une politique digne de ce nom, que les enquêtes de mobilité soient répétées de préférence une fois par an. La dernière en date remonte à 1998/1999.
- Une flexibilisation du travail peut également contribuer à une utilisation plus durable de la mobilité. Le coût induit par les files peut ainsi être réduit, par exemple, par le travail à domicile, la dissociation du temps de travail et du temps de production, la décentralisation des administrations publiques et la flexibilisation du temps de travail.

La question qu'il faut se poser en fin de compte est de savoir si les transports en commun peuvent réellement être utilisés comme alternative. Les chiffres nous apprennent que les ménages sont de plus en plus nombreux à posséder une, voire plusieurs voitures. S'ajoute à cela le fait que la voiture est toujours perçue comme le moyen de transport le plus flexible.

Dans la partie II, nous analyserons si les dépenses et recettes publiques afférentes aux transports privés et publics de personnes cadrent avec ces statistiques.

## **Partie II: Recettes et dépenses publiques afférentes aux transports publics et privés de personnes: conclusions**

Dans cette partie de l'étude, nous nous sommes penchés sur le coût des sociétés de transports régionales (à savoir : De Lijn et la STIB) et des acteurs ferroviaires fédéraux (Holding, SNCB, Infrabel) pour les finances publiques. Nous nous sommes également intéressés au fonctionnement de la technique des contrats de gestion. Enfin, nous avons examiné ce que l'utilisation de la voiture, du poids lourd, etc., rapporte au Trésor public.

La technique de management des contrats de gestion entre les Gouvernements et les sociétés de transports publics consiste à définir pratiquement point par point la politique de ces sociétés. On constate notamment que ces sociétés sont entièrement politisées et ne disposent que d'une autonomie très réduite. En fait, les négociations et discussions concernant un contrat de gestion opposent le Gouvernement à ce même Gouvernement. On remarque que ces sociétés, via ces techniques de gestion, font l'objet d'une stratégie politique dénuée de tout fondement commercial et/ou économique. Force est également de constater qu'il n'existe aucun contrôle de cette technique par les élus du peuple. En fait, la politique en question et son financement sont tenus à l'écart des parlements compétents. Il n'y a aucun contrôle indépendant de ces sociétés, en d'autres termes, il n'y a pas de régulateur véritablement indépendant.

En outre, les dotations massives allouées à ces sociétés par prélèvement sur les recettes fiscales induisent une forme de distorsion de la concurrence sur un marché libéralisé.

A propos de la société de transports publics bruxelloise (la STIB), il convient de souligner que cette société pèse lourdement sur le budget de la Région de Bruxelles-Capitale. Ainsi le rapport entre les recettes propres et les dotations reçues par la société est-il d'un peu plus de un pour trois. Un autre fait frappant est le niveau d'endettement de cette société.

Du côté de la Région flamande, il y a eu au cours des dernières années une très forte augmentation des dotations allouées à la VVM (Société flamande des transports). Cette augmentation est de l'ordre du double des crédits budgétaires dans le cadre des travaux publics. Parmi ces dépenses, on trouve par ailleurs encore de nombreuses dépenses qui doivent plutôt être qualifiées de 'peu favorables à la circulation automobile' (fermeture de rues, encombrement de la voie publique, etc.). En fait, les investissements dans de nouvelles autoroutes ou voies express ont été limités au cours des vingt dernières années. Dès lors on constate aujourd'hui que des sites économiques de premier ordre comme l'aéroport de Zaventem, le port d'Anvers et le port de Bruges connaissent des problèmes de désenclavement, que nous pouvons illustrer notamment à l'aide des faits suivants:

- la voie express N-49 qui relie Anvers et Zeebrugge n'a toujours pas été transformée en autoroute;
- la petite ceinture autour d'Anvers n'a toujours pas été aménagée,

- l'existence d'une seule voie d'accès à l'aéroport de Zaventem,
- les travaux sur la voie express entre le port de Zeebrugge et la E-40,
- le désenclavement du port de Zeebrugge via De Haan et Jabbeke, qui s'est littéralement arrêté dans les champs.

En fait, nous pourrions établir une comparaison avec le secteur des télécommunications. Si, au cours des 25 dernières années, nous n'avions plus investi dans de nouvelles centrales téléphoniques, tout le trafic téléphonique ou presque serait aujourd'hui saturé. En outre, il ne faut pas oublier que les investissements dans les infrastructures routières présentent des avantages non négligeables, tels que l'emploi, le développement économique et une meilleure image pour les investisseurs étrangers.

La Fédération des Employeurs en Belgique (FEB) s'est exprimée en ces termes: "Le niveau relativement élevé des subsides et transferts s'explique principalement par les subsides relativement élevés alloués aux sociétés de transports publics (SNCB, De Lijn, TEC, STIB)". (source: FEB, Croissance et emploi: brisons les tabous, stratégie 2010, 2005, p.42 ). Une étude réalisée par le cabinet de consultance "Mac Kinsey" (source: Achieving sustainable reductions in public spending through breakthrough performance improvements, 2005, p. 19) révèle ce qui suit à propos des subsides publics alloués aux sociétés de transports publics (chiffres 2004):

**Tableau 56: Subsides publics alloués aux transports ferroviaires (en eurocents par kilomètre et par passager)**

Belgique	32
France	24
Danemark	23
Finlande	15
Pays-Bas	15
Royaume-Uni	4

Source: Achieving sustainable reductions in public spending through breakthrough performance improvements, 2005, p. 19

**Tableau 57: Subsides publics alloués aux transports locaux (en euros par habitant)**

Belgique	131
Danemark	104
Pays-Bas	61
France	47
Royaume-Uni	38
Finlande	0

Source: Achieving sustainable reductions in public spending through breakthrough performance improvements, 2005, p. 19

Cette étude de " Mac Kinsey " s'achève sur la conclusion suivante: " The Belgian Government gives more money per capita to transport companies than any other government in the peer group ".

Le rail est toujours une compétence fédérale et se caractérise par une structure plutôt floue, avec un holding, la SNCB s.a. proprement dite, Infrabel et le FIF. Le coût particulièrement élevé payé par le contribuable en vue de préserver l'équilibre financier du rail saute aux yeux. Outre la dotation fédérale annuelle de plus de 100 milliards de BEF allouée au rail, on notera également toute une série de faits, notamment:

- le contrat de gestion prévoit des dotations jusqu'en l'an 2012, ce qui peut difficilement être considéré comme démocratique dans la mesure où le prochain Gouvernement sera tenu par ces dotations;
- une grande partie du matériel roulant des chemins de fer est louée à prix fort à une société allemande via la technique du "sale and lease back", qui implique également que la SNCB s.a. n'est plus propriétaire de ce matériel;
- l'endettement du rail demeure un problème crucial qui pèse lourdement sur le budget de l'Etat;
- le financement de projets tels que le "TGV" et le "RER" manque de clarté. Suite à la résolution adoptée en date du 11 mai 2000 par la Chambre des Représentants, la Cour des Comptes s'est vue confier la mission de mener une enquête sur la bonne utilisation des deniers de l'Etat par la SNCB. Ce rapport a été déposé par la Cour des Comptes le 18 mai 2001 et l'organe de contrôle budgétaire fédérale externe est notamment arrivé aux conclusions suivantes:
  - le contrôle exercé par l'Administration sur le contrat de gestion est pratiquement inexistant (p. 101);
  - le même constat s'applique au contrôle du programme d'investissement par le Gouvernement fédéral (p. 127).

Dans un cinquième chapitre, nous nous sommes intéressés aux recettes publiques générées par l'utilisation de la voiture/du poids lourd. Ainsi les décimes additionnels communaux, la taxe de circulation, la taxe de mise en circulation et l'Eurovignette rapportent-ils aux Régions plus de 1,8 milliard d'euros par an. Cette étude s'est également penchée sur le produit des accises résultant de l'utilisation de la voiture/du poids lourd qui revient au Trésor fédéral. Le prix élevé à la pompe est donc une bonne chose pour l'Etat. Néanmoins, il convient également de se demander si ce prix élevé payé par le consommateur profite également à l'économie et au pouvoir d'achat. L'Etat devrait réfléchir à la question de savoir si un prix plus faible à la pompe pour le consommateur et les entreprises, réalisé par un abaissement des accises, ne contribuerait pas davantage à une économie saine. Les accises en question ont rapporté en 2005 près de 4 milliards d'euros à l'Etat.

Viennent ensuite les produits des amendes de roulage qui vont directement dans les caisses de l'Etat et indirectement aux zones de police. Le moins que l'on puisse dire à ce sujet est que ce mode de financement induit une situation pour le moins étrange au niveau institutionnel.

En guise de conclusion générale, nous pouvons souligner les grands constats suivants, à savoir:

- les capitaux injectés par l'Etat dans les transports publics ont considérablement augmenté au cours des dernières années sans aucune perspective d'assainissement de la situation financière de ces sociétés de transports;
- les investissements dans les travaux publics sont insuffisants;
- la voiture/le poids lourd est une véritable « vache à lait » budgétaire pour toutes les caisses publiques du pays;
- étrange, surtout en Flandre, est la politique anti-voiture du Gouvernement malgré les importantes recettes fiscales, l'emploi (Volvo, Opel, Ford, etc.) et le bien-être générés par ce moyen de transport.

En conclusion, force est de constater que les transports publics ne constituent plus une alternative à la voiture pour nombre de besoins de déplacement. En outre, une grande partie de l'attrait pour les transports publics vient de la 'politique de gratuité' des dernières années menée par les pouvoirs publics des différents niveaux. Le prix des tickets a de ce fait atteint un niveau de loin inférieur au prix du marché. Pourtant, les transports publics constituent un facteur important dans les centres de mobilité fort fréquentés. Mais les lignes ferroviaires d'aujourd'hui n'assurent pas toujours la liaison avec les nouveaux sites industriels et résidentiels. Il n'est par exemple pas évident d'aller travailler en transports publics dans les centres économiques situés autour de l'aéroport de Zaventem ou dans le port d'Anvers.

### **Partie III: Conclusions finales**

La conclusion finale est que le contrôle des sociétés de transports publics est insuffisant.

A commencer par la technique des contrats de gestion à propos de laquelle on peut émettre de sérieuses objections, comme nous l'avons vu dans la partie II de la présente étude.

Ces contrats de gestion constituent indubitablement une source énorme de déficit démocratique. L'augmentation des dotations à la "VVM" (Société flamande des transports) et à la "STIB" bruxelloise sont l'illustration du caractère déficitaire de ces entreprises.

Le même raisonnement s'applique au rail. Aux crédits budgétaires massifs prélevés sur le budget fédéral au profit d'Infrabel, de la SNCB s.a. et de la holding, s'ajoute le coût du système du tiers payant. En effet, pendant l'été 2006, quelque 110 000 usagers ont utilisé une carte de train payée à 80% par leur employeur. Cette vente 'gratuite' de cartes de train est un véritable succès, mais elle coûte à l'Etat et à l'économie la bagatelle de 125 millions d'euros (source: De Tijd du 11 octobre 2006, p.1). A la générosité des dotations allouées aux sociétés de transports publics s'oppose le peu d'attention accordé dans le budget au secteur des travaux publics et, plus particulièrement, à la construction et à la rénovation des infrastructures routières.

Etant donné que la voiture constitue le moyen de transport de prédilection des citoyens et que l'économie repose sur trafic de poids lourds, les constats ci-dessus sont pour le moins étonnants. L'utilisation de la voiture/du poids lourd, ainsi que l'achat d'un tel véhicule constitue une source importante de revenus pour les caisses de l'Etat fédéral, des Gouvernements régionaux et des communes. Nous pensons plus particulièrement aux centimes additionnels, aux diverses taxes régionales, aux accises, aux amendes de roulage et aux recettes de stationnement.

Ces recettes de stationnement sont difficiles à résumer dans la mesure où elles proviennent parfois de parkings privés, de concessions, des places de parking communales gérées par des régies communales autonomes. Nous ne disposons pas de chiffres clairs à ce propos. Citons à titre d'exemple la ville d'Anvers où une part importante des places de parking est aux mains d'une régie communale autonome. En 2005, à Anvers, le produit des recettes de stationnement a été de 5,4 millions d'euros, auxquels il convient d'ajouter les 2,6 millions d'euros de produit des concessions. Ce total de près de 8 millions d'euros sert en tant que produit brut au financement de toute l'entreprise.

Les coûts des déplacements entre le domicile et le lieu de travail dans les déclarations fiscales n'est pas connu dans la mesure où le code "frais réels" constitue un poste général. En d'autres termes, il n'est fait aucune distinction entre les différents frais qui peuvent être prouvés.

Enfin, nous aimerions offrir un aperçu du coût total des transports publics pour l'année 2005.

1. Dotation à la STIB par la Région de Bruxelles-Capitale: 514.243.000 euros

2. Dotation à la VVM par le Gouvernement flamand: 751.279.000 euros

3. Dotations fédérales au rail: 2.756.247.0000 euros

Sans connaître les chiffres des "TEC" wallons, le coût annuel des transports publics fédéraux, flamands et bruxellois s'élève à plus de 4 milliards d'euros. Sans oublier l'endettement de ces entreprises.

Non seulement nous ne disposons pas des chiffres de la société de transports wallonne, mais en plus nous n'avons pas connaissance de statistiques établies par ladite société en ce qui concerne les véhicules-kilomètres et les kilomètres par passager. Quant aux chiffres des autres sociétés de transports (p. ex. De Lijn), ils manquent de transparence. Les chiffres ne sont publiés qu'au compte-gouttes à travers les questions parlementaires, notamment en ce qui concerne le nombre de voyageurs de plus de 65 ans. La structure des statistiques et la part de voyageurs voyageant gratuitement ne sont pas claires. Nous recommandons de désigner des régulateurs indépendants aux niveaux fédéral et régional pour le secteur des transports publics. C'est d'une importance capitale tant pour les statistiques que pour les dépenses publiques dans les transports publics. L'étude a également révélé que la politisation des conseils d'administration des sociétés de transports publics devait faire place à la 'corporate governance'.

Aux dépenses des pouvoirs publics dans les transports publics s'opposent les investissements dans les infrastructures par les trois Régions (826 millions d'euros) et les communes/villes (estimés à plus de 400 millions d'euros) pour l'année 2005. Le rapport entre les dotations publiques aux sociétés de transports publics et les investissements (construction et entretien) dans les infrastructures routières est de 4 pour 1. Ceci démontre que les chiffres ne correspondent pas à ce que la voiture rapporte réellement.

Les décideurs politiques proposent actuellement les transports publics comme alternative à la voiture. Pourtant, les citoyens continuent de recourir à la voiture pour des raisons de flexibilité (et dans certains cas, d'accessibilité également). Les transports publics ne constituent donc pas une alternative à part entière. La présente étude n'a certainement pas pour objectif de nier l'importance et le rôle des transports publics dans la société d'aujourd'hui, mais bien de formuler certaines recommandations afin de mener à l'avenir une politique efficiente au niveau des recettes et dépenses des transports publics et privés de personnes. Il importe d'accroître la complémentarité des transports publics et privés, par exemple, en aménageant des parkings gratuits aux abords des gares.



Il ressort de cette étude que la voiture reste le premier moyen de transport en Belgique et les ménages sont de plus en plus nombreux à disposer d'une, voire de plusieurs voitures. Une question importante qu'il convient de se poser est de savoir si la mobilité de base, qui figure en tête des priorités du Gouvernement, est actuellement garantie de manière durable.

Si nous comparons les recettes et dépenses afférentes aux transports publics et privés, on constate qu'il existe un problème au niveau de la répartition des moyens. Alors que la voiture est et reste le principal moyen de transport, les investissements dans « l'automobilité » sont plutôt limités. Alors que les investissements dans les transports publics et la mobilité de base sont considérables. La question à se poser est dès lors la suivante: comment peut-on assurer de manière efficiente la mobilité de base ? Une répartition efficiente des moyens s'impose.

## **Partie I, II et III: Rapport de synthèse**

L'enquête concerne la réalisation d'une étude sur les dépenses et recettes publiques au profit du transport public et privé de personnes en Belgique. Afin de pouvoir formuler des conclusions dans cette étude, il est nécessaire d'esquisser l'importance de la mobilité en Belgique. Cette importance est présentée à l'appui de quelques données statistiques essentielles relatives au nombre de véhicules-kilomètres, voyageurs-kilomètres, nombre de voyageurs dans le transport public et privé, parc automobile et déplacements. Les coûts externes du transport privé et public de personnes en Belgique n'y sont pas repris. Les principales raisons en sont : (a) l'inexistence de modèles statistiques ou de modes de calcul permettant de donner à ces coûts externes une valeur correcte et (b) la tendance à la baisse des coûts externes depuis 1991.

Au cours des dernières décennies, la mobilité de personnes a fortement augmenté. L'enquête sur la mobilité de 1998/1999 nous apprend que le transport privé reste toujours le moyen de déplacement le plus adapté. Le trafic domicile-travail occupe une place très importante dans la mobilité des personnes. Tant vers l'école (40%) que vers le travail (67,2%), la plupart des gens utilisent le transport privé. L'importante densité de circulation aux heures de pointe dans et autour des agglomérations urbaines montre combien la société est organisée de manière serrée dans le temps et dans l'espace. Le fait que travailler et se rendre à l'école se font souvent durant les mêmes créneaux horaires et en dehors du domicile, la demande de déplacements domicile-travail et domicile-école se concentre sur quelques périodes spécifiques de la journée. Durant ce laps de temps, il est souhaitable qu'il y ait une meilleure réponse à la demande de mobilité, notamment en flexibilisant le travail et en réduisant le trafic domicile-travail existant ou en tout cas en le faisant se dérouler en dehors des heures de pointe classiques.

Outre le fait que la voiture reste toujours le moyen de transport privilégié en Belgique, certainement pour les déplacements domicile-travail, l'étude laisse apparaître que la voiture est de plus en plus intégrée dans les ménages belges. Le parc automobile continue à croître et le nombre de ménages possédant une voiture a, au cours des 10 dernières années, augmenté de 72% à 77% (1991 contre 2001). Le nombre de ménages possédant 2 voitures ou plus a augmenté de près de 50%. S'ajoute à cela que les distances parcourues dans le trafic en Belgique au cours de la période 1980-2004 ont doublé. Les Belges deviennent plus mobiles et la voiture occupe une place de plus en plus grande pour assurer la mobilité de base. En ce qui concerne l'avenir, les modèles de transport prédisent que le nombre de véhicule-kilomètres et le recours au transport privé continueront à croître.

En ce qui concerne le transport public, l'on constate une tendance à la hausse du nombre de passagers. En 2005, la SNCB a transporté 196,6 millions de voyageurs, une hausse de 10% par rapport à 2004. La part des voyageurs-kilomètres de la SNCB a par contre baissé de 10% au cours de

la période 2003-2005. Entre 2000 et 2005, De Lijn a vu son nombre de passager augmenter de 46%. Le nombre de véhicules-kilomètres a lui aussi augmenté de 53%. L'on peut en déduire que la demande et l'offre ne coïncident pas dans la mesure où l'offre de transport public en véhicules-kilomètres augmente davantage que la demande de transport public, exprimée en nombre de passagers. Les modèles de transport prédisent en outre que le trafic ferroviaire et le transport public par la route diminueront (en %) en tant que moyen de transport utilisé. L'importance de la flexibilisation peut être vue dans ce cadre. La voiture offre toujours la plus grande flexibilité, surtout lorsqu'il faut s'arrêter à divers endroits lors du même trajet.

Dans le cas de cette étude, il est également apparu que l'on ne dispose que de peu de chiffres concrets relatifs au transport public. Ainsi, l'on n'a pu reprendre que peu de chiffres des TEC. Il y a aussi un manque de transparence quant aux statistiques essentielles. Ce n'est que par le biais des questions parlementaires que l'on peut découvrir le nombre de voyageurs de 65 ans et plus qui utilisent gratuitement De Lijn. Une bonne intelligence des méthodes de récolte de données des différentes sociétés de transport fait également défaut. De Lijn, par exemple, travaille par supposition quant au nombre d'abonnements, qui reste constant durant des années. Ceci peut mener à une sous- ou surévaluation systématique du nombre de déplacements. Pour se faire une idée précise de la demande de transport public, il est indispensable d'avoir une image correcte du nombre de déplacements. Ce n'est que sur base de cette connaissance que des dépenses efficaces pourront être faites, dans une phase ultérieure, à concurrence de l'importance qu'occupe telle ou telle société de transport public.

La gestion des sociétés de transport public n'est pas vraiment transparente et la technique de management des contrats de gestion connaît un énorme déficit démocratique. Ceci est dû au mauvais contrôle de ces contrats par un régulateur indépendant de même que par les divers parlements.

Le financement bruxellois de la STIB est considérable et représente un poste important dans le budget général des dépenses y afférent. La région investit encore un montant raisonnable dans l'infrastructure routière, mais celui-ci représente une part très faible des budgets des 19 communes. Ainsi, en 2004, environ 124 millions d'euros ont été investis (région et communes) dans les routes (construction nouvelle et entretien). En regard de cela, il y a les 411 millions d'euros de dotations pour la STIB.

En région flamande, un rattrapage s'est fait au profit de la VVM. En effet, en 2004, le montant des investissements en Flandre (région et communes) s'élevait à 610 millions d'euros et 583 millions d'euros. Depuis 2005, la dotation à « De Lijn » a dépassé les 700 millions d'euros. Face à une société flamande de transport public déficitaire, des montants trop faibles sont alloués afin de maintenir l'infrastructure routière à niveau. Ainsi, il n'existe toujours pas de solution pour le ring d'Anvers, pour le ring de Bruxelles, pour l'accès au port de Zeebrugge et à l'aéroport de Zaventem.

Cette étude analyse également le financement des chemins de fer sur base du budget général des dépenses du royaume. Les diverses entreprises ferroviaires (holding, infrabel, FSI et SNCB) coûtent énormément de taxes. Il s'agit ici de montants de l'ordre de 2,8 milliards d'euros par an. Le contrôle politique (lisez parlementaire) sur ces entreprises est quasiment inexistant. Il manque aussi un régulateur indépendant. Par rapport à la libéralisation dans ce secteur et à la concurrence qui l'accompagne, il n'existe aucune vision. Le coût énorme de ces sociétés de chemins de fer contraste fortement avec les recettes issues de l'utilisation des voitures au profit des différents budgets publics. Cette étude met ainsi l'accent sur les recettes communales issues de redevances de parking à des endroits publics et des décimes additionnels. Les trois régions gagnent à l'utilisation des voitures grâce à la loi spéciale de financement : taxe de circulation, Eurovignette et taxe de mise en circulation.

Dans le budget fédéral, le budget des voies et moyens est financé par les accises (4 milliards d'euros en 2005), les amendes de circulation (280 millions d'euros en 2005), la TVA sur les voitures (plus de 5 milliards d'euros en 2005) et diverses autres taxes qui découlent de l'utilisation du parc automobile. Le transport public a sans nul doute une valeur et certainement dans les grandes villes. Cependant, l'énorme flux de taxes n'offre aucune perspective à des sociétés de transport public efficaces et adaptées au marché. Outre le fait que le transport privé et l'économie reposent sur l'utilisation du parc automobile, ce dernier est la source de nombreuses recettes pour les budgets des pouvoirs publics à quelque niveau que ce soit.



## Flux monétaires et flux de trafic dans le transport privé et le transport public

### 1. Motif de l'étude : Moniek Denhaen, Touring

La mobilité et la sécurité routière figuraient parmi les questions prioritaires dans le cadre des élections communales. Rien de plus logique, puisque nous vivons dans une société où la mobilité constitue, tant pour les citoyens que pour les entreprises et les services publics, une condition essentielle au fonctionnement et à la prospérité de la vie sociale et économique.

Nous constatons que ces besoins de mobilité augmentent encore. Le citoyen a un emploi du temps très chargé et doit mener ses différentes activités à bien dans un délai serré. La voiture joue dès lors un rôle important, car elle lui offre la flexibilité requise pour réaliser ces différentes activités.

Par ailleurs, le transport routier de marchandises se développe encore, tant à l'échelon national qu'international.

À l'heure actuelle, les autorités semblent surtout chercher une solution aux besoins croissants de mobilité dans l'extension des transports en commun, alors que la saturation du réseau routier à certains endroits et à certains moments ne cesse de s'intensifier.

Depuis des années, FEBIAC et Touring plaident pour que la solution avancée s'appuie sur une complémentarité judicieuse entre transports privés et publics. Pourtant, on continue à mettre l'accent sur les transports publics, dans lesquels on investit un montant important des recettes fiscales, tandis que les budgets destinés à l'amélioration, la modernisation et l'extension de l'infrastructure routière se font communément attendre.

Nous ne pouvons dès lors pas nous défaire de l'impression que le discours politique est très éloigné des besoins réels de mobilité du citoyen et de sa famille. Bon nombre de personnes actives entament leur journée très tôt par une course contre la montre : déposer les enfants à la crèche ou à l'école, puis se rendre au travail, qui n'est généralement pas à côté de la porte. En effet, compte tenu de l'absence de politique en matière d'aménagement du territoire dans le passé, les zones d'habitation et de travail sont dispersées sur le territoire, de sorte que de nombreuses destinations sont difficilement accessibles ou tout à fait inaccessibles en transports en commun.

A la fin d'une journée de travail bien remplie, on assiste au mouvement inverse : aller chercher les enfants à l'heure après le travail, pour ensuite encore faire quelques courses. Après le repas du soir, il faut non seulement prévoir du temps pour les tâches ménagères, mais aussi pour s'adonner à ses loisirs et participer à la vie associative ou à des activités culturelles - ce qui est du reste encouragé par les autorités. Et souvent, on reprend sa voiture.

***C'est cette réalité quotidienne qui est trop souvent oubliée lorsque les autorités proposent des solutions aux problèmes de mobilité. Pour l'heure, on se consacre principalement aux transports en commun et on applique la politique des transports gratuits ou pratiquement gratuits pour convaincre les gens d'utiliser les transports publics.***

Cette approche suscite quelques questions :

- Dans quelle mesure les transports en commun constituent-ils une réelle alternative aux besoins de mobilité du citoyen et de sa famille ?
- Une offre élargie en matière de transports publics (cf. mobilité de base) offre-t-elle une réponse concluante à ces besoins de mobilité ? Et dans l'affirmative, l'organisation est-elle efficace ?
- Dans quelle mesure est-ce gratuit ou quel prix payons-nous à cet effet, en définitive ?
- Comment les sociétés de transports en commun sont-elles gérées ? Leur service est-il rentable et de quelles analyses coûts-bénéfices dispose-t-on ?
- A combien s'élèvent les dépenses publiques totales dans les transports en commun, d'une part, et les investissements consentis dans la modernisation et l'optimisation du réseau routier, d'autre part ?

Pour répondre à ces questions, FEBIAC et Touring ont décidé de commander une étude qui constitue une première étape pour y voir un peu plus clair. L'étude a été confiée au Dr Evy Crals, attachée à l'U Hasselt, et au Prof. Dr Herman Matthijs de la VUB, dont l'occupation favorite est de fouiller dans les finances de l'Etat.

Nous leur donnons d'abord la parole avant de vous présenter nos conclusions.

**2. Etude, 1<sup>ère</sup> partie : Aperçu de la mobilité en Belgique, Dr Evy Crals – U Hasselt (voir farde de presse : Executive Summary)**

**3. Etude, 2<sup>ème</sup> partie : Recettes et dépenses publiques du transport public et privé de personnes, Prof. Dr Herman Matthijs, VUB (voir farde de presse : Executive Summary)**

Sur la base de ces données, Touring et FEBIAC réclament des solutions plus efficaces et plus durables pour répondre aux besoins de mobilité.

Soyons très clairs – avant de lancer d'autres thèses : les transports en commun sont vitaux pour faire face aux besoins croissants de mobilité et résoudre les points d'embouteillage actuels, mais il faut un développement efficace. N'oublions pas non plus le rôle que les deux-roues ont à jouer : le vélo pour les déplacements sur de courtes distances et les deux-roues motorisés pour les navettes.

Nous ne pouvons toutefois pas admettre que l'automobiliste soit constamment fustigé et pointé du doigt comme étant le grand coupable.

En 2005, ce même automobiliste a alimenté les caisses de l'Etat à raison de plus de 12 milliards d'euros via diverses taxes sur l'achat et l'utilisation de la voiture. Nous demandons dès lors qu'en échange, il bénéficie d'une infrastructure sûre et moderne, où les dernières technologies permettent de fluidifier le trafic.

Dans nombre de cas en effet, il n'est pas indiqué d'utiliser uniquement les déplacements à pied, à vélo ou en transports en commun. Il est important, lorsqu'on propose des solutions de mobilité, que l'on se réfère aux besoins de déplacement réels du citoyen. L'essentiel pour Touring et FEBIAC est de parvenir à une complémentarité judicieuse entre les modes de transport et ce, par le biais de solutions réalisables, à un prix raisonnable "pour tout un chacun".

En collaboration avec FEBIAC, Touring a formulé plusieurs thèses que nous transmettrons aux trois Régions et à leurs Ministres en charge de la Mobilité et des Travaux publics. Nous insistons à nos ministres de la mobilité une approche holistique, pour qu'ils ne soient pas seulement les Ministres des Transports en commun et du Vélo. Nous demandons également que les Ministres en charge des Travaux publics reçoivent davantage de moyens.

Monsieur Luc Bontemps, administrateur délégué de FEBIAC, va vous faire part des thèses auxquelles souscrivent nos deux organisations.

## **4. Principales conclusions et recommandations, Luc Bontemps - FEBIAC**

Touring et FEBIAC tirent 5 conclusions et recommandations majeures de l'étude :

### **1. La dépendance automobile des ménages belges augmente**

Les chiffres de l'étude confirment que la voiture reste un élément central dans la vie quotidienne de nombreuses familles. Entre 1991 et 2001, le nombre de ménages sans voiture a baissé de 28% à 23%. Cet été, le parc automobile a franchi le cap des 5 millions. Par ailleurs, 6 familles sur 10 possèdent au moins un vélo, tandis que le nombre de propriétaires de moto a plus que doublé en 10 ans. La mobilité de base par le transport privé est ainsi satisfaite pour de nombreuses personnes.

En outre, la voiture offre un gain de temps par rapport aux transports publics à bien des égards : elle constitue souvent la seule option pour combiner les activités professionnelles et familiales dans un délai donné. Sur ce plan, les transports en commun ne pourront jamais remplacer la voiture, même s'ils sont gratuits et qu'ils offrent une bonne couverture géographique. Touring et FEBIAC considèrent avant tout les transports publics comme un moyen de lutter contre les embouteillages, qui présente en outre une plus-value importante dans un contexte urbain.

### **2. Vers une meilleure allocation des dépenses publiques aux transports en commun**

Les transports en commun sont un must dans les métropoles et pour les trajets domicile-lieu de travail, là où et lorsque la demande de transport est importante. L'étude révèle que leur part dans le transport est alors plus élevée. Les transports publics jouent également un rôle pour garantir une mobilité de base aux personnes qui ne disposent pas de moyens de transport propres. Se pose toutefois la question de savoir si le système axé sur l'offre, tel qu'il est défini dans le décret flamand prévoyant une mobilité de base, ne devrait pas être remplacé par un système lié à la demande ; ainsi, des services de bus sur demande et de taxis pourraient être mis en place dans les zones rurales. Une révision de ce décret nous paraît dès lors indispensable.

Il ressort au demeurant de l'étude que des fonds importants sont alloués à la mobilité de base en Flandre, alors que des enquêtes révèlent que peu de gens en font usage, comme en témoignent les bus qui circulent à vide dans les zones rurales. Le coût par utilisateur est ainsi très élevé, coût qui est de plus en plus supporté par le contribuable, qu'il utilise ou non les transports en commun.

De ce fait, il reste moins d'argent pour une politique axée sur une meilleure accessibilité et une plus grande fluidité du trafic à tous moments. Autrement dit, la mobilité trouverait son compte dans une réorientation des moyens publics. Nous devons toutefois constater aujourd'hui que les transports publics reçoivent chaque année une enveloppe de plus de 4 milliards d'euros, alors qu'à peine 1,3 milliard est investi dans l'infrastructure routière et ce, malgré le fait que seul 1 déplacement sur 10 se fait en transports en commun. Qui plus est, les dépenses pour l'entretien des voiries sont tombées à moins de 1% du PNB, plaçant la Belgique à l'avant-dernière place dans le classement européen.

### **3. Les transports publics doivent être rendus plus accessibles pour la voiture**

Touring et FEBIAC plaident depuis longtemps pour un système de transport offrant une meilleure concordance entre les transports individuels et collectifs, où les faiblesses d'un mode de transport seraient compensées par les points forts de l'autre. Sur le terrain pourtant, on note peu d'investissements visant à renforcer la complémentarité entre la voiture et les transports en commun - que du contraire.

De nombreuses instances politiques voient dans la voiture un instrument pour rendre les transports publics plus accessibles et plus attrayants. Dans certains milieux, l'idée persiste que le navetteur n'a qu'à laisser sa voiture à la maison et prendre le bus ou le vélo puis le train, que cela l'arrange ou non.

Cette façon de penser est bien éloignée de la réalité quotidienne de nombre de navetteurs. Ceux-ci veulent atteindre leur lieu de travail le plus vite possible, en empruntant le moins de modes de transport possible. Chaque changement modal prend du temps et augmente la réticence à abandonner la navette unimodale en voiture. Nier le rôle de la voiture dans le transport "avant ou après", ne fait pas avancer la

mobilité. Touring et FEBIAC continuent à enfoncer le clou et à réclamer une meilleure complémentarité entre la voiture et les transports en commun, clé d'une mobilité durable.

Pour inciter davantage de navetteurs à prendre les transports en commun, il ne s'agit pas seulement de rendre les voyages en train, tram, métro ou bus gratuits et agréables. Les utilisateurs sont d'ailleurs disposés à payer, à condition que l'offre soit suffisante et assortie d'un certain confort. L'essentiel est toutefois de dégager des moyens pour prévoir des parkings gratuits, sécurisés, accessibles et en nombre suffisant à proximité des gares et des arrêts. Cela requiert également :

- Une signalisation claire et judicieuse au départ des points noirs de la circulation ;
- Une information correcte sur le nombre d'emplacements de parking libres et sur le temps de voyage jusqu'à la destination finale en transports en commun ;
- Sécurité, confort et multifonctionnalité. Nous pensons à cet égard à des caméras de surveillance, à la facilité d'entrer dans les parkings et d'en sortir, à des magasins et autres aménagements,...

Pour les 120 arrêts du RER autour de Bruxelles, une vaste offre de parkings est certainement cruciale, mais cela vaut aussi pour les autres gares. Sinon, trop peu de navetteurs pourront être convaincus d'abandonner la voiture au profit du train.

#### **4. Extension sélective et meilleure utilisation du réseau routier restent un « must »**

Dans une société dépendante des transports, il existe un lien direct entre l'activité économique et le transport automobile et de marchandises. Si la Belgique veut aller de l'avant sur le plan économique, il lui faut tenir compte d'une croissance des échanges commerciaux et, partant, du transport. Par conséquent, la politique doit permettre cette croissance du transport. Celle-ci ne doit pas se faire au détriment de l'environnement, au contraire.

Malgré la croissance du trafic routier, les émissions de gaz d'échappement polluants ont fortement diminué ces dernières années, d'après une étude récente de Transport&Mobility Leuven. Ainsi, les émissions de fines particules (PM<sub>10</sub>), d'oxydes d'azote (NOx), de monoxyde de carbone (CO) et d'hydrocarbures (COV) ont diminué de 50% à 75% depuis 1990. La baisse ira en s'intensifiant à l'avenir. Entre 2005 et 2030, la même étude prévoit une baisse des émissions de polluants de 40% à 80%, grâce aux innovations permanentes dans le domaine de l'automobile et au renforcement des normes d'émissions. Les constructeurs automobiles parviennent donc à obtenir ces réductions par des moyens technologiques, maîtrisant ainsi petit à petit la pollution atmosphérique due au trafic routier. Il faut donc porter son attention sur une plus grande fluidité du trafic.

À cet effet, il faut supprimer quelques maillons faibles et problèmes de capacité du réseau routier principal et d'autres voies de circulation. C'est crucial pour le développement de l'économie locale et régionale. Une extension du réseau routier au même rythme que la croissance du trafic n'est toutefois plus possible : l'espace est devenu rare. C'est pourquoi les autorités ont tout intérêt à utiliser plus efficacement la capacité routière disponible.

Les autorités régionales prévoient la création d'un centre de gestion du trafic pour leur réseau autoroutier. Celui-ci devrait rassembler et mettre à disposition des informations actuelles et fiables sur les embouteillages, les travaux, les accidents, les temps de trajet, les itinéraires et modes de transport alternatifs, les vitesses à respecter en fonction de la densité du trafic, ... Ce système n'est pas encore fonctionnel sur toutes nos routes principales. Heureusement, nous pouvons compter depuis 10 ans déjà sur la solidarité des automobilistes qui signalent les problèmes de circulation via Touring Mobilis.

Au niveau provincial et local également, les voies de circulation doivent être dotées d'une capacité suffisante et pas simplement être joliment aménagées ou sécurisées à l'excès. A cet égard, les traversées d'agglomérations bâties peuvent être remplacées par des boulevards périphériques, les feux de signalisation successifs peuvent être mis en concordance afin d'assurer un « passage au vert » fluide, sans se heurter aux frontières communales : la mobilité est transfrontalière et ne peut certainement pas se limiter à la rue du village.



## **5. Vers une conception plus réfléchie du réseau routier existant**

Dans la réalité, nous constatons de plus en plus d'interventions irréfléchies en matière de capacité à tous les niveaux politiques. La circulation sur les voies régionales et l'accessibilité des villes et communes aux voitures sont souvent rendues plus difficiles. Les emplacements de parking et la capacité des routes doivent céder la place à l'espace public ou aux transports en commun. Sur certaines grandes voies de pénétration, la capacité est même réduite de moitié et sacrifiée pour aménager des bandes de circulation réservées aux bus.

Les conséquences sont claires sur les grandes voies de pénétration : aux heures de pointe, le bus arrive un peu plus vite à destination, mais parce que la capacité de la voie publique est réduite de moitié, des files se créent en journée, là où il n'y en avait pas auparavant, de sorte que le gain de temps enregistré par les transports en commun est plus que réduit à néant. Par ailleurs, on augmente le nombre de kilomètres parcourus et on emprunte des voies secondaires pour éviter les embouteillages, avec toutes les conséquences que cela peut avoir sur l'environnement et la sécurité routière. Et pendant ce temps, la bande des bus est souvent désertée. Cette monopolisation de la voie publique est particulièrement inefficace pour la fluidité du trafic, elle n'est pas durable et donc inacceptable.

Touring et FEBIAC plaident pour qu'aux heures de pointe, les bandes de bus soient ouvertes à d'autres groupes cibles : les taxis, les transports collectifs d'entreprise et les bus scolaires, par exemple. Si malgré cela, la bande des bus reste sous-utilisée pendant les heures de pointe, on peut également la rendre accessible aux camions de livraison pour l'approvisionnement d'entreprises et de commerces situés en ville. En dehors des heures de pointe et durant le week-end, la bande des bus doit de toute façon être ouverte à l'ensemble du trafic.

### **Conclusion**

Si notre pays veut progresser sur le plan économique, il doit tenir compte du trafic supplémentaire qui sera généré à l'avenir. Qui dit croissance économique accrue, dit en effet plus d'emplois, mais aussi plus d'échanges commerciaux et de transport. Il est utopique de vouloir absorber cette croissance à l'aide des seuls transports en commun. A l'avenir également, la voiture restera en journée un outil de travail pour maints navetteurs, le shopping sera fortement dépendant de la voiture, et nombre de marchandises et de services ne pourront être fournis que par voiture ou camion. La politique doit tenir compte de cette réalité lors de l'octroi et de l'affectation des deniers publics.

A cet égard, les taxes automobiles ont permis de verser plus de 12 milliards d'euros dans les caisses de l'Etat en 2005. Le contraste est criant avec le 1,3 milliard d'euros dégagé pour l'entretien et les investissements dans les routes, qui supportent près de 90% des déplacements. Les transports publics, qui représentent 10% des déplacements, sont richement pourvus avec plus 4 milliards de dotations publiques.

Se pose la question de savoir si les flux de capitaux à destination des deux secteurs de transport sont répartis de façon équitable, par rapport aux flux de circulation qu'ils doivent traiter. Touring et FEBIAC lancent dès lors un appel pour que le fonctionnement et les performances des sociétés de transports en commun soient plus transparents. Des organes de contrôle indépendants peuvent être créés à cet effet, chargés d'une part d'assurer (un contrôle sur) la collecte de données fiables sur le transport et qui doivent, d'autre part, pouvoir estimer si l'affectation des moyens publics – et donc du contribuable – est efficace et rentable. Que ce soit là un premier pas, tout comme dans le secteur privé, vers une meilleure application du principe de Corporate Governance dans les sociétés investies d'une mission sociale importante.