

A LOOK@MOBILITY BY RAIL Recommandations pour une mobilité durable

Kelly van Bladel



A LOOK@MOBILITY BY RAIL

Recommandations pour une mobilité durable

Le transport revêt une importance vitale pour notre économie, nos entreprises et notre bien-être. En même temps, il est de notre devoir de durabiliser notre société afin que notre planète reste vivable pour les générations futures. Ces dernières années, nous avons pris conscience qu'une mobilité durable n'était pas seulement une condition indispensable à une société durable, mais pouvait aussi contribuer dans une large mesure à dénouer le noeud de mobilité que la Belgique est ou risque de devenir.

C'est pour cette raison que les chemins de fer ont développé une vision globale de la mobilité durable, dont découlent six recommandations. Cet article donne un aperçu détaillé de ces recommandations qui ont déjà été présentées brièvement dans Look@Mobility, le moniteur de la mobilité de la SNCB-Holding.

1. Réforme de la fiscalité du transport

Une première étape importante sur la voie de la mobilité durable est la réforme de la fiscalité du transport. Cet instrument politique offre un potentiel important pour nous inciter à opter pour des alternatives de transport plus durables. Malheureusement, la fiscalité belge actuelle en matière de transport (qui est basée sur la puissance fiscale, la cylindrée et la masse maximale autorisée d'un véhicule) est tout à fait dépassée.

Les différents gouvernements régionaux en Belgique en sont toutefois bien conscients et ont dès lors inscrit la fiscalité du transport en tête de leur agenda politique et dans les accords gouvernementaux couvrant la période 2009-2014. Dans un premier temps, on vise une fiscalité plus verte du transport, qui lierait le montant des taxes du trafic aux caractéristiques environnementales du véhicule, par exemple les émissions de CO₂ et les Euronormes. Concrètement, cela signifie que les véhicules qui polluent moins seront moins lourdement taxés. Cette mesure doit encourager un renouvellement plus rapide du parc de voitures et le développement d'innovations technologiques dans le secteur du transport (par exemple des moteurs plus efficaces, des véhicules hybrides et des carburants alternatifs).

Une deuxième mesure de la réforme de la fiscalité du transport est l'introduction d'une taxe kilométrique intelligente pour le transport de marchandises par la route. Sur ce plan, la Wallonie s'est montrée la région la plus ambitieuse et a fixé 2012 comme date d'échéance pour l'instauration de cette taxe kilométrique. La Flandre cite 2013 comme date d'implémentation dans l'accord gouvernemental, mais souhaite tenir compte des développements dans les autres régions et aux Pays-Bas¹. Cette mesure est

¹ Les Pays-Bas ont décidé d'introduire progressivement la redevance kilométrique à partir de 2012, d'abord uniquement pour les camions et à partir de 2014, aussi pour les voitures.

nécessaire pour offrir aux modes de transport durables une base concurrentielle équitable vis-à-vis du transport routier qui, avec le système fiscal actuel, paie trop peu par rapport aux coûts sociétaux qu'il génère.

Le but ultime de la réforme de la fiscalité du transport est l'internalisation de tous les coûts externes, tant pour le transport de personnes que pour le transport de marchandises. La fiscalité du transport ne dépend pas uniquement du type de véhicule et des aspects environnementaux, mais aussi du lieu et de l'heure du déplacement. Il s'agit cependant d'une mesure politiquement sensible car l'introduction d'une taxe kilométrique pour les voitures ne peut généralement compter que sur un soutien sociétal très limité. Pourtant, de plus en plus de pays optent pour une réforme de la fiscalité du transport (nationale ou régionale) afin de juguler leurs problèmes de mobilité. La taxe kilométrique sur les poids lourds en Allemagne et le péage urbain à Londres et à Stockholm en sont les exemples les plus connus. Les revenus de la fiscalité (réformée) du transport devraient premièrement être réinjectés dans le secteur du transport et permettre une mobilité plus efficace, notamment par des investissements infrastructurels.

Une réforme plus poussée de la fiscalité appliquée aux voitures de société est également souhaitable en Belgique. Les voitures de société sont fiscalement très avantageuses à la fois pour les employeurs et pour les travailleurs, et elles constituent une alternative salariale attractive au vu de la forte taxation du travail en Belgique. Mais dans le cadre d'une mobilité durable, les voitures de société ne sont pas toujours désirées, notamment en raison de leur impact négatif sur la congestion².

2. Une politique d'aménagement du territoire alignée sur une mobilité efficiente

Une mobilité durable doit être soutenue par une politique d'aménagement du territoire qui mise également sur la durabilisation.

L'un des exemples les plus connus d'un alignement raté de l'aménagement du territoire sur la mobilité est le phénomène de l'habitat linéaire. Ce type d'habitat mène non seulement à des nuisances sonores et à des coûts supplémentaires pour l'installation d'équipements d'utilité publique, mais il présente également des inconvénients sur le plan de la mobilité. L'habitat linéaire pose des problèmes au niveau de la fluidité et de la sécurité du trafic en raison de l'interférence des trafic local (lent) et trafic de

En 2012, la redevance s'élèvera en moyenne à 3 cents par kilomètre parcouru et grimpera jusqu'à 6,7 cents en moyenne en 2018. Les taxes de mise en circulation et de circulation disparaîtront lors de l'introduction de la taxe kilométrique. (*Akkoord over kilometerheffing*. De Standaard Online, 14 novembre 2009)

² Un peu plus d'un travailleur sur quatre en Belgique dispose d'une voiture de société et une enquête montre que les voitures de société sont utilisées beaucoup plus intensivement que les voitures privées. (*Enquête Promoco*, FUNDP – VUB – Universiteit Hasselt, 2007-2009)

transit (rapide). En outre, le transport public ne peut pas fonctionner de manière efficace car la population est trop disséminée.

Du point de vue de la sécurité du trafic, la mobilité est déjà prise en compte depuis longtemps lors de l'aménagement de routes et de carrefours, par exemple, mais pour réaliser un système de transport efficace et durable, l'alignement des deux systèmes doit encore être renforcé.

Lors de l'implantation de quartiers d'habitations, de grands sièges de travail et de centres de services, on devrait davantage tenir compte de l'accessibilité via le réseau de transports publics (existant). Trop souvent, les grands centres générant de la mobilité sont implantés sans que l'on veille suffisamment à un désenclavement par train, tram, bus ou métro. Par la suite, on s'aperçoit que ceci est néanmoins nécessaire, par exemple parce que le parking prévu est trop petit, parce que le transport par route crée une surcharge pour les riverains ou parce que l'accessibilité de ou vers le lieu choisi est médiocre pour certains groupes cibles. De nombreux sièges de grandes banques sont ainsi situés le long du ring de Bruxelles et sont très difficilement accessibles via les transports publics, de telle sorte qu'il est conseillé aux travailleurs de prendre la voiture (en affrontant les inévitables embouteillages) pour se rendre au travail. Citons encore l'exemple de grands centres commerciaux comme le Wijnegem et le Waasland Shopping Center, qui attirent souvent un tel trafic que les voies d'accès sont complètement bloquées et que des véhicules (mal) stationnés entraînent une surcharge dans les quartiers résidentiels avoisinants.

Le transport de marchandises tirerait également profit d'un meilleur alignement de l'aménagement du territoire et de la mobilité. Le transport ferroviaire et la navigation intérieure sont particulièrement adaptés au transport de masse de marchandises, mais ils peuvent difficilement concurrencer le transport routier car le transport terminal et d'approche est onéreux et prend beaucoup de temps. L'implantation de centres industriels et commerciaux à des endroits qui sont déjà désenclavés de manière bimodale ou trimodale offre aux entreprises beaucoup plus de possibilités d'optimiser leur processus logistique. A l'avenir, il sera extrêmement important de garantir l'accessibilité des grandes entreprises par le rail et la navigation intérieure car le transport routier souffrira d'une congestion sans cesse croissante au cours des prochaines années³.

3. Optimisation de l'intermodalité

Selon la troisième recommandation, l'intermodalité doit être optimisée, tant pour le transport de personnes que pour le transport de marchandises.

³ L'augmentation prévue du nombre de véhicules-kilomètres entre 2005 et 2030 est de 37% pour les poids lourds, 67% pour les camionnettes et 38% pour les voitures. En conséquence, la vitesse moyenne aux heures de pointe sera environ 31% moins élevée en 2030 qu'en 2005. (*Perspectives à long terme du transport en Belgique*. Bureau Fédéral du Plan, 25 février 2009)

En transport de personnes, il est essentiel de prendre comme point de départ les déplacements de porte-à-porte. Les gens n'envisageront d'effectuer leurs déplacements en train que si la gare est facilement accessible. Il est dès lors très important de poursuivre le développement des gares en tant que noeuds intermodaux. Le Groupe SNCB montre le bon exemple en investissant considérablement dans les gares et en compte de tous les moyens de transport qui peuvent être utilisés pour le transport terminal et d'approche: les transports publics et le vélo, mais aussi la voiture. En plus d'un nombre suffisant de parkings sécurisés pour vélos et d'un désenclavement efficace avec le bus, le tram ou le métro, il est également impératif de prévoir des places de parking en suffisance pour les voyageurs qui ne peuvent pas se rendre à la gare avec les transports publics ou à vélo. Il est évident qu'un bon alignement de l'offre de train, de tram et de bus (surtout sur le plan des horaires) contribuera également à l'optimisation de l'intermodalité, tandis que les informations en temps réel concernant les heures de départ et d'arrivée permettront des déplacements fluides de porte-à-porte. Au cours de ces derniers mois, de nombreuses initiatives ont été prises sur ce plan par les chemins de fer, comme le site web www.railtime.be, qui regroupe toutes les informations actualisées relatives au trafic ferroviaire.

Une étape importante dans la stimulation d'un transport durable et intermodal est le développement d'un titre de transport électronique intégré pour les transports publics, à savoir la smartcard. Les systèmes de paiement de tous les modes de transport collectifs sont ici remplacés par un système de ticket uniforme qui permet aux voyageurs d'utiliser le train, le bus, le tram et le métro dans toute la Belgique et qui peut aussi intégrer la location de vélos collectifs, par exemple.

Le même raisonnement peut également être appliqué au transport de marchandises. La navigation intérieure et le transport ferroviaire sont particulièrement adaptés au transport de masse et ces moyens de transport peuvent être utilisés plus efficacement encore si les flux de marchandises sont regroupés dès le début de la chaîne logistique. Cette solution peut notamment être stimulée en intervenant au niveau de l'aménagement du territoire et de l'implantation de centres logistiques et de sites industriels. D'un point de vue économique, il est fréquent que les grandes entreprises regroupent déjà leurs flux de marchandises, mais la concentration des flux de transport peut également s'avérer profitable pour de petites entreprises. En collaborant avec d'autres entreprises, il est possible de réaliser d'importantes économies d'échelle qui rendent la chaîne logistique plus efficace et réduisent les coûts de transport. Pour les regroupements de flux de marchandises, le rail et la navigation intérieure constituent des alternatives concurrentielles au transport routier, avec à la clé une optimisation du transport intermodal, à condition bien sûr que l'on continue à investir dans des terminaux de transbordement multimodaux. Il convient surtout d'accorder une attention suffisante à l'emplacement et à l'aménagement des terminaux de transbordement. Aussi longtemps que l'internalisation des coûts externes n'est pas entièrement réalisée, il est également indiqué de continuer à soutenir le transport combiné dans le cadre d'une politique de mobilité durable. Il faudrait par ailleurs envisager de soutenir le transport diffus par rail.

4. Une mobilité intelligente soutenue par ICT

Notre quatrième recommandation porte sur les possibilités offertes par la technologie – et plus précisément l'ICT – pour rendre la mobilité plus efficace et plus durable. La tendance actuelle à l'informatisation de notre société offre sur le plan du transport des opportunités qui n'étaient pas envisageables il y a une décennie.

D'une part, l'ICT peut être utilisée pour rendre la mobilité plus efficace. Un premier exemple est le développement de routeplanners intégrés qui comparent plusieurs modes de transport au niveau du temps de parcours et des correspondances, mais qui fournissent aussi des informations supplémentaires telles que l'empreinte écologique des modes de transport alternatifs. Un management dynamique du trafic peut indiquer aux voyageurs en cours de voyage des itinéraires de substitution – plus courts ou plus rapides – afin qu'ils puissent adapter leur comportement en temps réel.

De plus, l'ICT peut aider à rassembler les données de mobilité nécessaires afin de pouvoir mener une politique de mobilité efficace. Des données chiffrées détaillées concernant les embouteillages, les accidents, les nombres de voyageurs, etc. fournissent une pléthore d'informations dont les décisions en matière de mobilité devraient tenir compte.

D'autre part, l'ICT peut aussi être utilisée comme instrument pour durabiliser la mobilité, en particulier en réduisant le trafic. Ainsi, différentes initiatives ont déjà été prises sur le plan du télétravail, des téléconférences et des bureaux satellites, l'ICT privilégiant le déplacement de données plutôt que le déplacement de personnes. Bien que certaines entreprises soient manifestement sur la bonne voie, beaucoup d'efforts sont encore nécessaires pour convaincre davantage d'employeurs des avantages de ces mesures.

Toutefois, l'ICT peut aussi compromettre la mobilité durable. A l'heure actuelle, il est possible de commander à domicile via l'internet des produits à une entreprise située à l'autre bout du monde et le "B2B" devient aussi une donnée qui ne cesse de se mondialiser. Au vu de la demande supplémentaire de transport qui en découle, nous sommes en droit de nous demander si cette évolution est toujours compatible avec l'aspiration à une mobilité durable.

5. Accompagner et sensibiliser

Un cinquième pilier d'une politique de mobilité durable est la sensibilisation des citoyens afin qu'ils adaptent leur comportement en matière de mobilité et qu'ils fassent des choix durables sur le plan du transport. Ici, un rôle important est dévolu à l'Etat, mais les entreprises peuvent aussi sensibiliser leurs travailleurs (et éventuellement leurs clients).

Une politique de prix des transports adaptée est l'instrument le plus évident afin de maîtriser et accompagner les déplacements de personnes. Comme mentionné plus haut dans ce document, la réforme de la fiscalité du transport est nécessaire afin d'inciter les gens à choisir des modes de transport respectueux de l'environnement.

Les campagnes d'information et de sensibilisation sont des instruments qui sont déjà relativement bien utilisés, mais qui doivent l'être encore plus fréquemment. Une campagne efficace peut ainsi remporter un énorme succès et susciter un changement de mentalité. "BOB", par exemple, est devenu un concept à part entière dans notre pays et ces dernières années, cette campagne a contribué à ce que la société condamne de plus en plus la conduite sous influence de l'alcool. En raison de son grand succès, la campagne a d'ailleurs été reprise par plusieurs autres pays européens. Pour inciter les gens à varier leurs modes de transport – et surtout à choisir les plus durables, des actions telles que la 'Heen-en-weer-week', la 'Aardig-op-weg-week' et la campagne 'Met belgerinkel naar de winkel' (www.komimo.be) ont été mises sur pied. Les dimanches sans voiture à Bruxelles, Anvers, Gand, etc. cadrent parfaitement dans une politique qui entend miser sur des alternatives durables à la voiture.

Les campagnes stimulant l'éco-driving contribuent également à une mobilité plus durable. La plupart des gens savent que le gros avantage de l'éco-driving est une baisse de la consommation de carburant, mais ignorent généralement le réel contenu de ce concept. Comme l'éco-conduite n'est pas uniquement avantageuse sur le plan financier, mais permet aussi une nette diminution des émissions de CO₂, l'éco-driving devrait être prévu comme un module à part entière lors de l'apprentissage de la conduite. Convaincue des avantages de l'éco-driving, la SNCB propose déjà des cours de conduite adaptés pour la formation de ses conducteurs de train.

Les gens se déplacent souvent sans tenir compte des coûts environnementaux qu'ils génèrent car ils ont souvent du mal à évaluer ces coûts. Pour les entreprises, il n'est pas toujours facile non plus de chiffrer les conséquences environnementales de leur politique de transport. D'où l'intérêt de sites tels que www.ecopassenger.org et www.ecotransit.org. Pour chaque trajet, ces sites web calculent la consommation d'énergie et les émissions de substances nocives des différentes alternatives de transport. Lorsque les entreprises et les personnes individuelles disposent d'informations claires concernant les coûts environnementaux du transport, il est beaucoup plus simple de les convaincre d'opter pour une solution durable.

Les managers en mobilité jouent également un important rôle de sensibilisation. Tant au niveau de l'Etat qu'au niveau des entreprises, ils peuvent mieux conscientiser les gens quant à l'impact de leurs décisions en matière de mobilité et leur indiquer les alternatives disponibles. La plus-value potentielle d'un manager en mobilité pour une entreprise ou pour l'Etat est très élevée et la fonction est de mieux en mieux perçue au sein des entreprises et des organismes publics.

Malgré cela, de nombreuses organisations n'inscrivent la mobilité à leur agenda que si des problèmes se posent ou si une demande explicite ou une plainte est formulée par des travailleurs, des employeurs, des fédérations d'entreprises, des riverains, etc. Ici, l'Etat peut jouer un rôle de catalyseur via des initiatives qui compensent en partie les dépenses liées à la mobilité durable, par exemple le système du tiers payant et le système des chèques-mobilité visant à promouvoir les transports publics.

6. Investir dans un transport durable

Enfin, d'autres investissements dans des modes de transport durables sont essentiels pour faire face de manière durable à la croissance future du transport de personnes et de marchandises.

Comme les transports publics sont le moyen de transport le plus durable pour le transport de personnes dans de nombreux cas, il faut investir dans du matériel roulant suffisant et de qualité pour le train, le bus, le tram et le métro. De plus, de nombreux projets de mobilité dont la réalisation est nécessaire pour faire face à la croissance de mobilité attendue sont prévus et/ou en cours d'exécution. A titre d'exemples, citons le RER, les projets de gare, le désenclavement de l'aéroport national, l'approfondissement de l'Escaut occidental, etc. Malgré l'importance indéniable de ces investissements actuels et futurs dans le transport durable, la crise économique fait que tous les grands projets de mobilité ne peuvent pas être réalisés dans l'immédiat. C'est la raison pour laquelle il est préférable de calculer la priorité de ces projets sur la base de critères objectifs et au moyen d'analyses coûts-profits.



b-mobility@b-holding.be
www.b-mobility.eu

Editeur responsable :
Alex Migom, Directeur général Strategy & Coordination
SNCB-Holding – rue de France 58 – 1060 Bruxelles