



Les défis de l'économie belge

Vers une mobilité plus durable et plus fluide

1 Importance du défi

Notre pays est confronté à un défi majeur en termes de mobilité : l'accessibilité (durable) des différentes zones économiques (pôles d'emploi, pôles d'activité économique et centres logistiques) et des zones résidentielles est en constante diminution. À politique inchangée, cette situation va encore se détériorer. Le Bureau fédéral du plan¹ prévoit en effet que la demande de mobilité continuera d'augmenter (+10 % de passagers-km et +25 % de tonnes-km entre 2015 et 2040) et que la voiture (le camion) restera le moyen de transport le plus largement utilisé tant pour le transport de passagers que pour celui de marchandises.

Il importe donc de mettre sur pied une politique de mobilité durable qui garantisse que les pôles d'emploi, les pôles d'activité économique et les centres logistiques restent accessibles au transport de passagers et de marchandises de la manière la plus fluide et la plus durable possible. Concrètement, cela implique que :

- les citoyens aient un accès abordable, sûr et efficace aux biens et services, aux lieux de travail et à la vie sociale ;
- les entreprises puissent accéder de manière concurrentielle, sûre et efficace à leurs matières premières et puissent fournir leurs biens et services de la même façon ;
- l'impact de la mobilité sur l'environnement et la santé publique soit minimisé.

Pour la prospérité économique de notre société

L'accessibilité décroissante de différentes zones économiques, qui s'explique en partie par l'augmentation de la congestion du trafic², est un frein à la capacité de nos entreprises à créer de la richesse. D'une part, la congestion du trafic engendre une augmentation des coûts pour les entreprises en raison du temps supplémentaire passé sur la route et des changements de comportement visant à éviter les embouteillages (avancement de l'heure du départ, détours pour éviter les lieux de congestion). D'autre part, elle entraîne une perte de chiffre d'affaires : par exemple, les visites de clients et les livraisons sont moins nombreuses que dans une situation sans embouteillage. L'OCDE (2013)³ estime le coût économique⁴ des embouteillages à 1 à 2 % du PIB (c'est-à-dire entre 3,9 et 7,9 milliards d'euros)⁵, Transport & Mobility Leuven (2012)⁶ à 600 928 euros par jour.

En outre, l'accessibilité décroissante réduit l'attractivité de la Belgique comme lieu d'investissement, avec toutes les conséquences négatives qui en résultent pour l'emploi dans notre pays. Il ressort du Baromètre de l'Attractivité belge 2018 (EY, 2018) que 43 % des entreprises déclarent que les embouteillages ont un impact négatif sur leur décision d'investir en Belgique. Selon Agoria (2014), les embouteillages constituent l'une des raisons pour lesquelles des postes restent vacants dans certaines entreprises.

¹ BFP (2015) Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030

² L'augmentation de la congestion routière est avérée par le fait que les embouteillages sont de plus en plus importants en durée (nombre d'heures) et en longueur (nombre de km), avec pour effet une diminution continue de la vitesse moyenne sur les routes. Source : Baromètre des files 2017 de Touring.

³ Source : OECD Economic surveys. Belgium. May 2013, p.80

⁴ L'étude sur laquelle s'appuie le rapport de l'OCDE définit comme suit les coûts de congestion : Costs related to congestion mainly consist of the cost of additional travel time plus some 10% for vehicle operations and have internal and external components. The cost of delays experienced by each individual traffic participant is internal and is part of his or her user costs. The cost of delays imposed on other road users is external.

⁵ Source : Statbel. https://statbel.fgov.be/sites/default/files/Over_Statbel_FR/FR_kerncijfers_2015_WEB.pdf (page 33, chiffres pour 2013). Si les embouteillages coûtent toujours aujourd'hui 1 à 2 % du PIB, leur coût se situerait entre 4,4 et 8,8 milliards d'euros.

⁶ Transport & Mobility Leuven (2012). Slimme kilometerheffing in de proeftuin Leuven.

Pour le bien-être de la population

Les embouteillages réduisent l'accès des citoyens aux biens et services (enseignement, soins de santé, garde d'enfants etc.), aux lieux de travail et à la vie sociale. De plus, la qualité de vie des citoyens souffre du temps passé dans les embouteillages.

Pour les générations actuelles et futures

Les embouteillages accroissent les émissions de gaz à effet de serre (p.ex. CO₂) et d'autres polluants atmosphériques (p.ex. particules fines) par le secteur du transport. L'inventaire national des émissions de gaz à effet de serre publié par le SPF « Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement » montre que le secteur du transport était responsable en 2016 de 22,4 % des émissions totales de CO₂ (contre 14,3 % en 1990). Les embouteillages contribuent ainsi au changement climatique et ont un impact négatif sur la qualité de l'environnement, laquelle est importante pour la santé publique des générations actuelles et futures.

Selon le State of Global Air Report du Health Effects Institute, 4 938 personnes seraient décédées prématurément en 2016 en Belgique en raison des émissions de particules fines, dont les embouteillages sont en partie responsables. Plus le trafic routier est important, plus le risque d'accidents de la circulation est élevé : en 2016, 615 personnes sont mortes dans les 30 jours suivant un accident de la circulation et 3 757 ont été grièvement blessées (STATBEL 2018).

2 Réussir la transition vers une mobilité plus durable et plus fluide

Nous énumérons ci-après différents facteurs sur lesquels il importe d'influer pour durabiliser et fluidifier la mobilité dans notre pays, et contribuer ainsi à la réalisation des objectifs d'une politique de mobilité durable (cf. supra). L'ambition globale de promouvoir l'utilisation de modes de transport durables (vélo, transports publics) en est le fil rouge.

Cette liste de facteurs n'est pas exhaustive. On pourrait également penser à d'autres facteurs tels que des campagnes d'information et de sensibilisation ciblées et une politique d'aménagement du territoire axée sur la proximité et la multimodalité.

2.1 Une vision de la mobilité

Il n'y a pas de vision interfédérale de la mobilité (pour tous les modes de transport et tous les niveaux politiques) qui donne une orientation globale à la politique de mobilité et assure la cohérence entre les stratégies des différents niveaux politiques

2.2 Vervoersinfrastructuur

L'infrastructure de transport actuelle est vétuste et présente un certain nombre de chaînons manquants et de goulets d'étranglement. En outre, les moyens d'exploiter au mieux ses capacités sont encore trop peu utilisés (y compris l'utilisation de technologies permettant une gestion dynamique du trafic). Plus concrètement, il n'y a pas assez de plateformes multimodales permettant de passer d'un mode de transport à un autre, il y a un manque d'infrastructures pour les carburants alternatifs à plusieurs endroits et le recours à des « quick wins » qui peuvent fluidifier le trafic sur les infrastructures routières (par exemple les marquages au sol, les ondes vertes etc.) est insuffisant.

2.3 La multimodalité

À l'heure actuelle, il y a un manque d'alternatives à part entière aux voitures (camions) qui soient attrayantes pour l'utilisateur de la mobilité.

Le passage d'un mode de transport à un autre n'est pas une évidence à l'heure actuelle en raison d'un manque d'intégration de l'offre, de l'infrastructure, des tarifs, des horaires, etc. Tant pour le transport de passagers que pour le transport de marchandises, l'éventail des services de mobilité pouvant couvrir le premier et le dernier kilomètre peut encore être élargi. L'offre de titres de transport et de tarifs multimodaux peut également être développée.

2.4 Le cadre (para)fiscal

Le cadre fiscal et parafiscal est trop complexe et n'offre pas suffisamment d'incitations pour encourager des choix de mobilité durable ou l'utilisation responsable de la voiture. Le cadre fiscal et parafiscal n'évolue pas encore suffisamment avec l'offre de transport, qui est en plein développement. Par exemple, aucun cadre (para)fiscal n'a encore été élaboré pour les systèmes de partage de voitures et de vélos, qui peuvent contribuer à une mobilité durable.

2.5 L'accès aux villes

C'est dans les villes et autour de celles-ci que les déplacements sont les plus nombreux et les plus problématiques. Les parkings de dissuasion en périphérie des villes, l'offre ferroviaire suburbaine (offre S), les zones à faibles émissions, ainsi que les autoroutes cyclables entre les centres-villes et la périphérie peuvent encore être développés davantage.

2.6 Le cadre réglementaire

La voie des contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel est actuellement trop peu utilisée pour promouvoir respectivement le transport ferroviaire de personnes et de marchandises. En outre, le cadre réglementaire ne laisse pas encore une marge de manœuvre suffisante pour tester et développer de nouvelles solutions innovantes qui contribuent aux objectifs d'une politique de mobilité durable.

2.7 Le financement et la gestion des transports publics

Le financement traditionnel des transports publics par les recettes des passagers et les dotations publiques est insuffisant pour répondre à la demande croissante de transports publics et encore moins pour créer un transfert modal en faveur des modes durables. Pour l'instant, on constate que cette forme traditionnelle de financement n'est pas ou peu complétée par d'autres formes de financement. Le management et la gestion des ressources techniques, humaines et financières des opérateurs de transport public doit pouvoir apporter une réponse aux défis de mobilité et à d'autres défis auxquels ils sont confrontés.

2.8 L'écologisation du parc de véhicules

En exécution du paquet climat-énergie européen à l'horizon 2030, les secteurs non-ETS (dont le secteur des transports) doivent réduire leurs émissions de gaz à effet de serre de 15 % d'ici 2020 et de 35 % d'ici 2030. Afin d'inverser la tendance à la hausse des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports et de réduire les concentrations élevées de polluants atmosphériques (en particulier dans les grandes villes), il importe, entre autres, de mieux gérer la demande de transport et d'accélérer l'écologisation du parc de véhicules.