

CCE 2023-2160

20 sept.
2023

AVIS

Favoriser l'utilisation des transports en commun



Blijde Inkomstlaan 17-21 1040 Brussel
Avenue de la Joyeuse Entrée 17-21 1040 Bruxelles
T 02 233 88 11
E mail@ccecrb.fgov.be
www.ccecrb.fgov.be

Saisine

Pour pouvoir réaliser les objectifs climatiques¹ définis dans le paquet « Fit for 55 » et dans la loi européenne sur le climat, il est nécessaire de réaliser un transfert modal vers une mobilité plus durable et multimodale.

Le COVID-19 a eu un impact considérable sur notre comportement en matière de mobilité : l'usage du vélo (dont le succès grandissait déjà depuis un certain temps) a reçu un coup de pouce supplémentaire, tandis que le recours aux transports en commun a connu une forte baisse au cours de cette période.

L'utilisation des transports en commun repart progressivement à la hausse pour s'approcher du niveau d'avant la pandémie, mais au rythme de croissance actuel, les transports en commun - qui forment la colonne vertébrale d'un système multimodal de mobilité - pourront seulement apporter une contribution minimale au transfert modal et ce dernier ne pourra être réalisé avec l'ampleur souhaitée.

.Par le présent avis, qui a été approuvé le 20 septembre 2023 par l'assemblée plénière mixte du Conseil central de l'économie et du Conseil national du travail (ci-après : les Conseils), les Conseils appellent les différents niveaux de pouvoir à favoriser l'utilisation des transports en commun et recommandent un certain nombre de mesures à cet effet.

¹ L'objectif climatique défini dans le paquet « Fit for 55 » = diminution des gaz à effet de serre d'au moins 55 % à l'horizon 2030. L'objectif climatique défini dans la loi européenne sur le climat = neutralité climatique à l'horizon 2050.

AVIS

Afin de parvenir à un transfert modal, une combinaison d'alternatives à part entière et durables à la voiture (la marche, le vélo, les transports en commun...) qui soient attrayantes pour l'utilisateur de la mobilité et qui lui offrent une solution pour l'ensemble de ses déplacements est nécessaire. Le fait que bon nombre d'utilisateurs de la mobilité ne voient pas encore les transports en commun comme une alternative valable à la voiture est lié, selon les Conseils, à la qualité souvent perçue comme insatisfaisante et au morcellement de l'offre de transports en commun.

1 Améliorer la qualité des transports en commun

D'une part, cette situation nécessite une amélioration de la qualité des transports en commun : la ponctualité, la fréquence, l'amplitude, la vitesse, la sécurité et le confort de l'offre de transports en commun doivent être améliorés et l'infrastructure permettant de passer d'un mode à un autre (lisez : l'infrastructure de stationnement pour les vélos et les voitures dans les gares et les arrêts des transports en commun) doit être davantage développée.

2 Développer un système de transports en commun au fonctionnement optimal et mieux intégré

D'autre part, cette situation requiert la mise en place d'un système intégré de transports en commun au fonctionnement optimal, c'est-à-dire des réseaux de train, de bus, de tram et de métro parfaitement interconnectés, avec des horaires mis en concordance et appliqués avec une certaine flexibilité afin de garantir un nombre maximal de correspondances réussies entre les modes de transports en commun, une intégration des tarifs et des titres de transport ainsi qu'une information intégrée au voyageur².

² Il est à noter que même si les correspondances sont réussies, il est important de prendre en compte l'environnement autour des points d'arrêt (lisez : les heures spécifiques des écoles, usines, centres logistiques etc.). Par exemple, imaginons une zone comprenant une ou plusieurs écoles, dont l'horaire de cours débute à 8h30, accessible(s) en bus via une gare un peu plus éloignée. Si le train arrive à la gare concernée à 8h10 et si le bus assurant le trajet vers l'école démarre à 8h15 et arrive à l'école à 8h40, la correspondance entre modes de transports en commun est réussie, mais ne répond pas à la demande potentielle des usagers dans la zone concernée.

Ce système doit être associé à d'autres solutions de mobilité pour créer un système global de mobilité dans lequel toutes les formes de transport de personnes (marche, vélo, transports en commun, mobilité partagée, voiture privée) s'interconnectent de façon optimale et dans lequel l'utilisateur de la mobilité peut facilement passer d'un moyen de transport à l'autre.

3 Promouvoir l'usage des transports en commun dans le cadre des déplacements domicile-travail

Outre la qualité des transports en commun (voir point 1) et leur facilité d'utilisation moyennent leur intégration (voir point 2), le prix a également une influence sur le choix modal de l'utilisateur de la mobilité. Dans le cadre de la concertation sociale, les partenaires sociaux jouent sur l'aspect prix en concluant des accords sur les contributions financières des employeurs et des travailleurs au coût des déplacements domicile-travail en transports en commun. À cet égard, on peut notamment faire référence à la CCT n° 19/9, qui prévoit une intervention financière de la part des employeurs dans le prix du transport des travailleurs et aux CCT (sous-)sectorielles qui peuvent prescrire d'autres modalités de remboursement ou l'application du système de tiers payant 80/20. Il s'agit d'un système selon lequel l'employeur prend 80 % du prix de l'abonnement en charge, tandis que les autorités acquittent les 20 % restant du prix et le travailleur bénéficie d'un abonnement de train gratuit pour ses déplacements domicile-travail.

Les déplacements domicile-travail représentent 19 % des déplacements de personnes effectués en Belgique³. Sans un changement des habitudes de transport pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail dans le sens d'une plus grande durabilité/multimodalité, il sera impossible de réaliser un véritable transfert modal. À travers la concertation sociale, les partenaires sociaux s'engagent pleinement en faveur d'un transfert modal durable des déplacements domicile-travail. En témoignent notamment la CCT n° 164 conclue au CNT et les CCT (sous-)sectorielles et d'entreprise qui prévoient une intervention de l'employeur dans les déplacements du travailleur effectués à vélo entre son domicile et son lieu de travail.

³ Source : <https://mobilit.belgium.be/fr/publications/enquete-monitor-sur-la-mobilite-des-belges>, graphique 9

Dans le segment des déplacements domicile-travail, l'utilisation des transports en commun reste en-deçà⁴ du niveau d'avant la pandémie de COVID-19 et doit considérablement augmenter. À l'aide d'un suivi particulier (chiffres des opérateurs, résultats d'enquêtes, ...), une attention particulière devra donc être portée à l'évolution de cette situation, qui pourrait être influencée par certains changements comme l'abonnement flexible.

3.1 Étendre le champ d'application du système de tiers payant volontaire 80/20

Conformément à la demande des Conseils, le gouvernement fédéral a décidé d'étendre le champ d'application du système de tiers payant volontaire 80/20 aux abonnements flexibles de la SNCB (destinés aux travailleurs qui alternent travail au bureau et télétravail) et de financer le système par une enveloppe ouverte⁵.

Les Conseils réitèrent leur demande d'étendre le système volontaire 80/20 -pour lequel seuls les abonnements (à temps plein et flexibles) de la SNCB et les abonnements combinés SNCB/STIB sont actuellement éligibles - à tous les abonnements de transports en commun combinés, de sorte que les abonnements combinés SNCB/De Lijn et SNCB/TEC entrent aussi en considération. Cette extension est une occasion de stimuler l'utilisation des transports en commun régionaux pour les déplacements domicile-travail. En Wallonie et en Flandre, moins de 4 % des navetteurs utilisent actuellement l'offre de transport en commun régional.

Selon les Conseils, une limitation du champ d'application du système 80/20 aux seuls abonnements SNCB représenterait un pas en arrière pour l'accessibilité à l'emploi, la multimodalité et la réalisation du transfert modal. Pour accroître le taux d'emploi, il importe de supprimer les obstacles à l'emploi et de renforcer les leviers vers l'emploi. L'un de ces obstacles et leviers est la mobilité et, plus précisément, l'accessibilité des emplois. L'extension demandée par les Conseils améliorera en effet l'accessibilité à l'emploi pour les travailleurs et les demandeurs d'emploi qui peuvent utiliser une combinaison de modes de transport en commun pour effectuer leurs déplacements domicile-travail. En outre, elle pourrait accroître la mobilité géographique de la main-d'œuvre entre les Régions, et contribuer ainsi à réduire les inadéquations géographiques sur le marché du travail. L'emploi et les transports en commun sont

⁴ Selon l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail 2021-2022, l'utilisation du train avait baissé en 2021 par rapport à 2017, principalement pour les trajets entre 15 et 50 kilomètres. Pour les distances supérieures à 50 kilomètres, le train a renforcé sa position. L'utilisation des autres transports en commun (métro, tram, bus) pour les trajets domicile-travail avait également diminué en 2021 en Wallonie et en Flandre (en comparaison avec l'enquête 2017), mais elle était en augmentation à Bruxelles.

⁵ Voir [l'arrêté royal](#) approuvé par le Conseil des ministres le 20 juillet 2021.

des compétences qui relèvent des niveaux de pouvoir fédéral et régionaux. Les Conseils demandent une collaboration entre ces différents niveaux afin d'assurer la liaison entre de grandes zones d'activité et les transports en commun. Pour ce faire, il convient notamment d'analyser le potentiel d'accessibilité de grandes zones d'activité en transports en commun et, si nécessaire, de réaliser des investissements supplémentaires dans l'offre et d'améliorer la planification des transports.

3.2 Favoriser l'utilisation du budget mobilité

Ensuite, les Conseils soulignent qu'à travers son pilier 2 « Mobilité durable », le budget mobilité⁶ peut doper l'utilisation des transports en commun. Ils demandent dès lors de favoriser l'utilisation du budget mobilité dans une optique de mobilité durable. À cet égard, il est aussi important d'évaluer le système pour déceler les freins et obstacles qui subsistent après la mise en œuvre des recommandations que les Conseils ont formulées dans leurs avis du 29 novembre 2022, et d'y impliquer les « mobility managers » qui ont une grande connaissance du terrain. De plus, la simplification des règles de calcul du budget mobilité qu'ils ont proposée (voir [avis CCE 2022-3051](#), [avis CNT n° 2.328](#)) est importante pour pouvoir implémenter le budget plus facilement.

3.3 Faciliter la combinaison « train- vélo »

Lorsque le train est combiné avec un autre moyen de transport, il s'agit dans 1 cas sur 3 du vélo⁷. Selon les Conseils, cette part pourrait encore être élargie si la combinaison « train-vélo » est facilitée conformément aux recommandations qu'ils ont formulées dans leurs avis du 29 juin 2021 ([avis CCE 2021-2000](#), [avis CNT n° 2.222](#)) et du 20 septembre 2023⁸, à savoir investir dans des parkings à vélo sécurisés dans les gares et élargir l'offre de vélos partagés dans les gares.

⁶ Le budget mobilité permet aux travailleurs qui disposent d'une voiture de société ou peuvent y prétendre d'opter pour différents modes de transport plus durables comme alternative ou en complément à ce véhicule.

⁷ Source : Enquête MONITOR sur la mobilité des Belges (SPF Mobilité et Transports, 2019) Selon les chiffres du SPF Mobilité et Transports provenant de l'enquête réalisée auprès des travailleurs du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail : 1 travailleur sur 3 utilise le vélo pour le trajet d'approche de la gare dans le cadre de ses déplacements domicile-travail ; 4 % des travailleurs utilisent le vélo pour le trajet d'approche du tram, bus et métro dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail ; 1 travailleur sur 5 utilise le vélo pour le trajet d'approche des transports en commun dans le cadre de ses déplacements domicile-travail.

⁸ On entend par là l'avis CCE/CNT du 20/09/2023 « Les déplacements domicile-travail à vélo : aspects liés à la sécurité et au bien-être » (avis CCE 2023-2175, avis CNT n° 2377).