**LA MOBILITE DANS L’ESPACE WBXL**

Ce document intègre le chapitre « MOBILITE » DU MANIFESTE et les éléments de la conférence de presse DéFI du 18 mars 2016.

* 1. LA MOBILITE

Quelques constats pour commencer :

* 10% des Wallons actifs travaillent en Région bruxelloise et un tiers de l’emploi wallon est en lien avec Bruxelles. Le besoin de mobilité et la complémentarité entre Bruxelles et la Wallonie sont donc indéniables.
* La problématique de la mobilité est au coeur de la croissance de nos deux régions. Les embouteillages structurels sur les routes belges ont d’ailleurs atteint un nouveau record lors des six premiers mois de l'année 2015, d’après les statistiques de Touring Mobilis. Comme le montre une étude de l’OCDE, l’«immobilité » peut faire perdre entre 1 et 1,5% de point de croissance.
* L’on se trouve devant une contradiction : les habitants de Bruxelles et qui y travaillent coûtent moins à la collectivité en termes de mobilité, mais subissent un coût de la vie (voire une fiscalité) plus élevé que les navetteurs ; tandis que ceux-ci peuvent déduire leurs frais de mobilité de leurs revenus imposables ;
* A Bruxelles,
	+ 70% de l’espace public sont consacrés à la mobilité;
	+ les embouteillages coûtent 1,5 milliard€ à Bruxelles, dont 511 millions € par an pour les entreprises bruxelloises ;
	+ Bruxelles compte 625.000 véhicules (voitures, motos, bus, cars, utilitaires) ;
	+ 394.000 navetteurs (dont 227.000 voitures) entrent chaque jour de la semaine en Région bruxelloise ;
	+ 55% des trajets à Bruxelles font moins de 5 km.
* Le coût annuel pour l’Etat des voitures de société est le double des investissements dans les voies de chemins de fer.
	+ En Belgique, une vente de voiture neuve sur deux est une voiture de société. Le Bureau fédéral du Plan a dernièrement rappelé dans une étude que la présence dans un ménage d’un véhicule de société influence lourdement les différents types de comportement observés. Ainsi, les ménages qui disposent d’une voiture de société ont en moyenne plus de voitures, des voitures plus grandes, plus récente et de valeur plus élevée. Les conséquences négatives d’un tel régime sont les suivantes :
		- une personne bénéficiant d’une voiture de société roulera sensiblement plus (environ 10.000 km/an) qu’une personne disposant de sa propre voiture ;
		- les véhicules de sociétés contribuent donc activement à la hausse constante de la congestion du trafic urbain ;
		- 84 à 93% des personnes qui disposent d’une voiture de société se rendent au travail en voiture, contre 59% de ceux qui n’en bénéficient pas ;
		- les impacts des infrastructures sur les milieux naturels, l’aggravation du réchauffement climatique ainsi que la pollution atmosphérique locale.
* L’augmentation du budget de la SNCB, certes souhaitable, n’est pas la panacée ; en effet, le transport par route représente 70% du total, contre 7% pour le rail, ce qui signifie que pour transférer 10% du trafic automobile par le rail, il faudrait doubler la capacité des chemins de fer.
* Construire une nouvelle jonction Nord-Midi prendra au minimum 40 ans si pas davantage ; il faut donc trouver d’autres manières de favoriser l’utilisation du train à Bruxelles.
* Les trains ne sont utilisés à Bruxelles qu’au moment des deux pics quotidiens des heures de pointe (135.000 navetteurs).
* Il faut tenir compte du « paradoxe de DOWNS-THOMSON », deux économistes des transports qui ont mis en évidence que les extensions du réseau routier urbain, loin de résoudre les problèmes de mobilité, pouvaient les accroître en rendant les transports en commun moins compétitifs.
* D’autres études ont montré que la gratuité des transports en commun n’était pas la solution : elle ne fait qu’entraîner une augmentation de la demande, sans vraiment réduire le recours à la voiture, tout en entraînant divers inconvénients tels que l’augmentation des incivilités, sans compter celle du déficit des sociétés de transport en commun et le report du coût final sur le contribuable.

Face à cet état de choses, plusieurs approches complémentaires doivent être envisagées :

* Dissuader les mobilités inutiles
* Favoriser d’autres modes de mobilité
* Faciliter la mobilité.
	+ 1. Dissuader les mobilités inutiles

Certaines mesures ne sont pas trop difficiles à mettre en oeuvre et ont un effet important à court terme:

* Développer le **télétravail** ;
* **Favoriser fiscalement** les citoyens qui habitent près de leur lieu de travail.
* En concertation avec la Flandre, instaurer une **redevance sélective (redevance kilométrique différenciée)** qui taxe l’automobiliste passant à certains endroits et à certaines heures de la journée connus pour être des points particulièrement névralgiques tout en exemptant ceux qui exercent des professions ne leur donnant pas le choix (tels que les enseignants…. ) mais dont l’impact sur l'intermodalité doit toutefois être étudié.Cette mesure permet une souplesse triple et d’adapter les tarifs en fonction du moment, de l’endroit et du profil de l’usager.
* Alternative : instaurer à Bruxelles **une taxe de congestion urbaine**. En 2013, STRATEC a réalisé une étude sur le péage urbain à Bruxelles et dans sa zone RER. Ce bureau d’étude a comparé le péage de zone et la taxation kilométrique, sondé les attentes des usagers via une enquête auprès de Bruxellois et d’habitants de la périphérie aux profils différents, analysé les impacts sur les entreprises et établi des projections financières.
	+ Au vu des conclusions de l’étude, le modèle qui rencontre le mieux les défis bruxellois est le péage de zone. Selon le modèle proposé, qui est déjà utilisé à Londres et à Milan, la charge de congestion :
		- couvre tout déplacement entrant, sortant ou à l’intérieur de la zone congestionnée, à savoir le territoire de la région bruxelloise;
		- est perçue seulement du lundi au vendredi entre 6h et 10h du matin (pas d’impact sur les commerces et les activités ludiques) ;
		- utilise la technologie : ANPR (Automatic Number Plate Recognition) (pas de nécessité d’équiper chaque véhicule d’un système embarqué) ;
		- pour un tarif de 3€ par jour, cette formule générerait des recettes de 505,5 millions €/an, coûterait 47,5 millions €/an, rapporterait un bénéfice net de 458 millions € , et diminuerait de 11% le trafic automobile dans Bruxelles.
	+ DéFI souhaite développer ce système à Bruxelles moyennant certaines adaptations répondant aux objectifs suivants :
		- garantir un effet neutre pour les Bruxellois (qui vivent dans la zone... et donc la congestion) en réduisant le montant de la taxe de circulation de 200€ et en réduisant le montant de la charge de congestion pour les Bruxellois ;
		- lier cette charge de congestion à la performance environnementale des véhicules ;
		- exempter les véhicules de transports collectifs : taxis, bus, voitures partagées… ;
		- percevoir une recette nette de 300 millions € par an (le modèle de STRATEC prévoit 458 millions €), soit une augmentation de 35% du budget mobilité de la Région bruxelloise (budgets actuels : +/- 880 millions €) ;
		- affecter les nouvelles recettes (qui ne se substituent pas aux budgets actuels) aux investissements et dépenses de fonctionnement des transports publics (2/3) et au financement des travaux en voirie (1/3).
* Plus fondamentalement, **repenser l’aménagement du territoire wallon** en favorisant une concentration de l’habitat et une mixité des fonctions. Le contre-modèle est celui de l’alignement de maisons quatre façades le long des chaussées.
* A Bruxelles, il est temps de **revoir le paradigme du tout-à-la-voiture** mis en œuvre depuis le milieu du XXème siècle.
	+ Réaménager les entrées de ville en boulevards urbains. Elles ont été conçues durant les années 60 comme des autoroutes de pénétration à trois, quatre ou cinq bandes de circulation. DéFI propose de réaménager les entrées de ville en boulevards urbains (maximum deux bandes) dans le double souci de cicatriser la ville et de limiter la capacité entrante, toujours cause de bouchons et de dégradation de nos quartiers. Parmi les pistes à explorer dès maintenant : le viaduc Hermann-Debroux et la fin de la E40 venant de Liège.
	+ Quel avenir pour nos tunnels et ouvrages d’art ? S’il n’est aujourd’hui pas concevable, compte tenu notamment de l’offre des transports publics, de fermer l’un ou l’autre tunnel, c’est néanmoins aujourd’hui que nous devons réfléchir à ce à quoi ressemblera Bruxelles demain, dans 20 ans…
		- Si certains tunnels servent aux Bruxellois, ont un intérêt pour la qualité de vie en surface. Ce n’est pas le cas de tous. L’annonce du Ministre de la Mobilité d’une bretelle entre le tunnel Porte de Hal et l’avenue Louise – avec l’opportunité alors de piétonniser le goulet Louise – obéit par exemple à l’amélioration de la qualité de vie en surface.
		- Nous n’avons pas pour autant la prétention de savoir ce qu’il faut maintenir et ce qu’il est envisageable de fermer. Dès lors, DéFI demande dès maintenant des études de mobilité afin d’évaluer les conséquences de fermetures d’ouvrages d’art (tunnels, ponts, viaducs) sur la mobilité et les quartiers en commençant pas ceux se trouvant aux entrées de ville.
		1. Favoriser d’autres modes de mobilité
* Agir sur l’élément essentiel d’une meilleure attractivité des transports en commun, à savoir **la fréquence**. L’investissement nécessaire à cet effet sera financé par la redevance précitée;
* Accélérer la mise en place du **RER** au départ des infrastructures déjà existantes;
* **Développer les parcs « dépose-voiture »** près des gares de province et les parcs de dissuasion à l’extérieur de Bruxelles aux abords des stations de métro. L’avantage de la construction de telles structures est le regroupement des navetteurs en quelques points d'où un transport public rapide et fiable peut être mis en place en prolongeant les liaisons de bus, tram et métro au-delà des frontières des 19 communes. Ainsi, le trajet initial de regroupement, coûteux pour un transporteur public, se fait de façon individuelle et le déplacement final en transport en commun. Ce projet offre l’avantage non négligeable de soulager sensiblement la circulation sur le périphérique de Bruxelles et les axes pénétrants.
* Mieux orienter les **investissements de la SNCB en Wallonie** ;
* Utiliser plus à plein les avantages du **transport fluvial** pour doper l’économie wallonne (le projet de liaison Seine-Nord intéresse également la Wallonie) ;
* Inscrire dans les plans de **grandes infrastructures de l’UE** la mise en place de réseaux de ferroutage ambitieux et les projets de multi-modalité;
* Sans attendre une hypothétique et lointaine construction d’une seconde jonction Nord-Midi, **valoriser l’utilisation du train** dans la grande communauté urbaine bruxelloise. Et pour cela :
	+ Encourager le train par des tarifs modulés en fonction des horaires (gratuit aux heures creuses comme à Singapour) ;
	+ Optimiser les fréquences pour augmenter le nombre de trains  et de passagers même aux heures de pointe. C’est possible en modifiant certaines procédures (cf Copenhague, qui atteint 30 trains par heure contre 16 à Bruxelles aux heures de pointes), en fluidifiant l’entrée des passagers dans les trains, (cf. PaysBas) ; en construisant des trains plus hauts et plus larges.
	+ Fluidifier le trafic en dégorgeant le goulot d’étranglement de l’axe Nord-Midi et en jouant sur les nombreuses autres gares bruxelloises. Une nouvelle jonction BXL Midi –Léopold allègerait la jonction Nord-Midi, servirait les publics des institutions européennes et serait bénéfique de plus aux voyageurs venant de Namur pour accéder à BXL Midi ;
	+ Mieux intégrer les itinéraires trains dans les logiciels d’information sur la circulation.
	+ Outre la nécessité de boucler les travaux du RER au plus vite et mettre à quatre voies les lignes 161 Bruxelles-Ottignies et 124 Bruxelles-Nivelles, DéFI souhaite que les lignes intra-bruxelloises existantes soient davantage exploitées.
		- Trois exemples :
		-  la ligne S1 relie Uccle-Stalle à Gare Centrale en 12 minutes… seulement, il n’y a aujourd’hui qu’un train direct par heure ;
		-  la ligne S4 relie Berchem-Sainte-Agathe à Bockstael en 15 minutes alors que cela prend 40 minutes avec la STIB… seulement, il y a un train par heure ;
		-  la ligne S5 relie Meiser à Saint-Job en 17 minutes… seulement, ici aussi, un seul train direct par heure… jusqu’avant 19h…
	+ Si la SNCB veut continuer à faire des économies sur le dos des Bruxellois et ne pas améliorer le service à Bruxelles, laissons alors d’autres s’en charger. DéFI propose d’étudier la possibilité de confier à la STIB ou à un opérateur privé conventionné l’exploitation de lignes de train sous-utilisées dans Bruxelles. Notre objectif : un train toutes les 15 minutes.
* Revoir les avantages fiscaux de l’utilisation des **voitures de sociétés** à des fins privées.
	+ Il est proposé de remplacer l’avantage en nature « voiture de société » par des avantages en nature dans les secteurs de la santé, des assurances et des loisirs (ex : abonnements sportifs, cures, vacances…). L’alternative est l’abandon total de la voiture de société (comme complément de salaire) et la compensation du système par une allocation non taxée.
* Favoriser l’utilisation des **véhicules écologiques**,
	+ en renforçant les critères environnementaux dans la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation ;
	+ en supprimant l’avantage fiscal quant à l’utilisation du diesel.
		- L'avantage fiscal qui existe encore à l’heure actuelle a fait grimper la part du diesel dans le parc national de 16,9 % en 1985 à 62% en 2014. Cet avantage relatif est présent uniquement en l'Europe. Il n’y a aucune raison objective ou environnementale qui justifie le maintien d’une fiscalité avantageuse pour les véhicules diesel. Les pouvoirs publics ont joué avec la fiscalité et ont ainsi modifié les comportements du consommateur.
		1. Faciliter la mobilité
* Encourager les entreprises, en accord avec les organisations de travailleurs, à pratiquer des horaires glissants auxquels trop d’employeurs sont encore réfractaires.
* Instaurer dans les grandes villes une gestion centralisée intelligente du trafic, à l’instar de ce que font certaines métropoles étrangères[[1]](#footnote-1) ;
* Adapter les horaires de livraison de marchandises
* Améliorer l’état des routes et autoroutes wallonnes par de nouveaux modes de financement.

1. On entend par là : 1° la gestion en temps réel des informations aux conducteurs afin de les orienter en fonction du trafic ; 2° l’incitation financière –via la redevance sélective- au choix d’itinéraires et de moments de la journée.Voir par exemple le modèle de Singapour. [↑](#footnote-ref-1)