



THINK TANK EUROPÉEN *POUR LA SOLIDARITÉ*

WORKING PAPER

COLLECTION : DÉVELOPPEMENT DURABLE TERRITORIAL

BOUGEONS EN VILLE, MAIS BOUGEONS MIEUX !

CÉCILE MARQUETTE, MAI 2006

Think Tank Européen *Pour la Solidarité*

Rue Coenraets, 66 – B – 1060 Bruxelles

Tél. : + 32 2 535 06 63 / Fax : +32 2 539 13 04

Email : info@pourolsolidarite.be / www.pourolsolidarite.be



Avec le soutien de la Direction générale de la Culture – Service général de la Jeunesse et de l'Éducation permanente – Service de l'Éducation permanente du Ministère de la **Communauté française de Belgique**

Introduction

Trafic en hausse, congestion des grands axes, pollutions et nuisances en tous genres, tel est le lot quotidien des grandes agglomérations. Nous sommes tous d'accord pour affirmer le besoin de développer des déplacements urbains alternatifs pouvant se substituer à l'usage de la voiture. Mais dans la pratique quelles actions mettre en place et comment arriver à un consensus au sein de la population ?

Nous nous appuierons tout d'abord sur la réflexion d'Hugues Duchâteau, analyste au sein de la société STRATEC¹ (bureau de conseil indépendant dans le domaine du transport), pour établir un diagnostic global de l'agglomération bruxelloise et proposer des pistes à étudier pour diminuer le trafic journalier des navetteurs entre la banlieue et le centre ville.

Puis nous nous intéresserons à la question de la cohabitation entre les automobilistes et les autres usagers de la voirie, avant de faire un focus sur les cyclistes.

Enfin, nous mettrons en avant une bonne pratique en termes de mobilité en présentant le plan de déplacement adopté par la banque ING.

I. Une mobilité qui pose problème et des solutions possibles

Hugues Duchâteau a réalisé une étude des déplacements entre Bruxelles et son agglomération pour le compte de la région de Bruxelles-Capitale, dans le but de réaliser un système de réseau express régional (RER). Tout d'abord il constate que la situation est déjà difficile autour de Bruxelles et va continuer à se détériorer, du fait de l'augmentation continue des déplacements entre le centre et la périphérie. De plus, les échanges commerciaux vont continuer à augmenter fortement, et les transports de marchandises vont encombrer toujours plus les ports, les gares et les routes.

Or l'encombrement des réseaux de transport autour de Bruxelles a un impact fort négatif, tant aux niveaux économique qu'environnemental. Il faut donc tenter de remédier à la situation.

¹ Pour en savoir plus sur cette société : www.stratec.be

1.1. Les difficultés de mobilité en région bruxelloise

L'agglomération de Bruxelles est confrontée à de nombreux problèmes qui rendent la situation plus difficilement gérable qu'ailleurs. Selon Hugues Duchâteau ces problèmes sont :

a- Les offres de transport sont mal adaptées aux objectifs de la politique de déplacements :

- Le dépassement de capacité est une cause principale de la congestion et de la pollution ;
- La faible qualité de service des modes collectifs explique en partie le désintérêt des consommateurs ;
- La gestion du transport public par l'État et les Régions est archaïque.

b- Les réglementations se soucient trop peu des enjeux collectifs à long terme :

- Les progrès des performances environnementales des véhicules sont trop lents ;
- Les plans d'affectation du sol ne tiennent pas assez compte des profils d'accessibilité des lieux et des profils de mobilité des activités ;
- En zone urbaine, les règlements de circulation, de stationnement et de livraison ne protègent pas assez les quartiers d'habitation des nuisances du trafic.

c- La fiscalité et la tarification ne donnent pas aux consommateurs les signaux les plus souhaitables pour influencer leurs choix de localisation et de déplacement :

- Le trop faible niveau de la taxe sur le carburant diesel ne décourage pas l'acquisition de véhicules de ce type alors que leurs émissions de polluants (particules) sont les plus nocives ;
- La tarification des transports publics favorise excessivement les déplacements à longue distance alors que ce sont les

déplacements à moyenne distance (10–40 km) qui causent le plus de pollution ;

- La tarification de l'usage de la route n'incite pas à l'étalement des pointes ;
- Les taxes et impôts fonciers pénalisent les quartiers centraux à haute densité d'occupation au profit des quartiers périphériques de basse densité, peu accessibles en transports en commun.

d- Le découpage administratif du territoire ne reconnaît pas l'étendue réelle de la zone de transport bruxelloise :

- L'absence d'une structure de planification à l'échelle de l'agglomération ;
- Les perturbations néfastes des mécanismes qui génèrent les économies d'agglomération (concurrence fiscale, concurrence pour les aides à l'expansion économique...).

Pourtant, les autorités publiques peuvent agir pour améliorer la situation. Elles doivent avoir une action globale à plusieurs niveaux et ainsi décourager l'utilisation des véhicules particuliers.

1.2. Les solutions à apporter au problème de déplacement bruxellois

a- Les actions sur l'offre de transport

- Accroître très fortement l'offre de transport en commun sur les itinéraires banlieue-ville : le RER doit permettre de quasiment doubler la capacité de transport actuelle vers Bruxelles ;
- Créer des bandes Highly Occupied Vehicles (HOV)² sur les autoroutes congestionnées ; utiliser les bandes d'arrêt d'urgence comme bandes exclusives bus ;
- Accroître les capacités des itinéraires internationaux ;

² Les bandes HOV sont réservées aux véhicules « pleins », c'est-à-dire ayant atteint leur nombre maximal de passagers. Un bon moyen de remplir son véhicule est le covoiturage, par exemple.

- Promouvoir une gestion commerciale intégrée de tous les opérateurs de transport en commun desservant les 130 communes de la zone RER ;
- Préparer les entreprises publiques qui gèrent les transports en commun à la dérégulation et à la mise en concurrence.

b- Les actions réglementaires

- Planifier l'affectation des sols en tenant compte des profils d'accessibilité des lieux et des profils de mobilité des occupants (méthode ABC) ; concerter les plans d'aménagement à l'échelle des zones de transport, en particulier sur la zone RER ;
- Restaurer l'attractivité des quartiers d'habitat en y proscrivant tout trafic de transit : hiérarchisation de la voirie, zones 30, contrôle d'accès ;
- Utiliser l'affectation de l'espace de stationnement en voirie pour la gestion sélective de l'accessibilité en voiture : privilégier les riverains et le stationnement de courte durée; limiter plus strictement le stationnement de longue durée ;
- Utiliser les entreprises comme relais de la politique des déplacements : choix de localisation, allocation de parkings aux employés, co-voiturage, etc. ;
- Renforcer la sévérité des normes et des contrôles relatifs aux nuisances des véhicules ; restrictions d'accès aux véhicules polluants.

c- La fiscalité et la tarification

- Revoir la fiscalité automobile en tenant compte des coûts externes ;
- Considérer l'octroi d'une voiture d'entreprise ou d'un emplacement de parking à l'employé comme des éléments de sa rémunération ;

- Contrôler la saturation des infrastructures routières avec un système de tarif de pointe (voir le projet Rekening Rijden aux Pays-Bas) ;
- Appliquer le principe « pollueur payeur » aux choix de localisations des ménages et des entreprises ;
- Taxe sur les développements en site « neuf », variable selon la qualité de la desserte existante en transport non polluant ;
- Taxe annuelle proportionnelle au volume de trafic routier généré par les établissements (à baser sur l'estimation précise du trafic routier).

Toutefois, il convient d'insister sur le fait qu'il n'y a pas de solutions miracles pour régler le problème de la mobilité. Le projet de RER, par exemple, pourrait favoriser l'étalement urbain en périphérie bruxelloise et devenir ainsi une incitation à quitter le centre urbain densément occupé. Il faut toutefois agir maintenant, car dans quelques années la situation se sera détériorée à tel point que la circulation pourrait être impossible sur le ring de Bruxelles aux heures de pointes.

II. Améliorer la mobilité pour tous les moyens de transport

Lorsque l'on s'intéresse à la question des déplacements urbains, il est bon de se rappeler que les problèmes de mobilité touchent l'ensemble de la population, automobiliste ou non. De même, les citoyens multiplient les moyens de transports. Par exemple, les automobilistes circulent également à vélo, à pied et en transport en commun lorsqu'ils en ont l'opportunité.

Alors quelles sont les raisons qui peuvent expliquer le recours à la voiture plutôt qu'à un mode de transport alternatif :

- L'évolution des modes de vie, avec la hausse des taux d'activité et les changements d'emplois nombreux au cours de la vie active qui font que les salariés sont amenés à se déplacer toujours plus loin de leur domicile ;

- Le manque d'aménagement dans le passé qui a conduit à centraliser les activités économiques dans certaines zones et les logements dans d'autres ;
- La forte croissance économique de certaines zones (aéroports, ports) qui emploient de plus en plus de personnes.

Pour améliorer la circulation et la mobilité, il ne faut pas diaboliser la voiture, mais prendre des mesures volontaristes pour assurer le développement harmonieux de tous les modes de transports. Interdire la circulation dans certaines zones ne règle pas les problèmes et ne fait que transférer les embouteillages en d'autres lieux. Il faudrait plutôt :

- Développer les infrastructures en matière de pistes cyclables et transports en commun, pour faciliter la circulation des modes de transports alternatifs ;
- Optimiser la circulation urbaine en créant des sites propres pour les transports en commun lorsque cela se justifie et en partageant la voirie avec les automobiles lorsque cela peut se faire ;
- Optimiser la circulation automobile, en réduisant la vitesse dans des zones résidentielles et en l'augmentant sur les grands axes pour augmenter la fluidité du trafic. On pourrait également généraliser les vagues de feu ;
- Développer l'intermodalité. Le RER devrait permettre une meilleure interaction entre le train et la voiture.

Certains acteurs du domaine, tels que Karel Van Coillie³, proposent surtout une réforme fiscale pour modifier la taxation de l'automobile. Cette théorie particulière repose sur l'idée qu'aujourd'hui les taxes nombreuses représentent un coût fixe important, incitant le propriétaire d'un véhicule à l'utiliser aussi souvent que possible. Or dans la pratique la quasi-totalité des ménages a besoin de posséder une voiture, ne serait-ce que pour aller faire les courses. Il devient alors plus rentable pour eux d'utiliser ce véhicule le plus possible.

³ Représentant de l'association Touring, regroupant 20% des automobilistes belges. Pour en savoir plus sur cette association : www.touring.be.

Les automobilistes sont déjà taxés à hauteur de 11 milliards par an, il ne faut pas augmenter cette charge. Il faudrait rendre coûteuse l'utilisation de la voiture plutôt que sa propriété. On pourrait ainsi baisser les taxes sur les voitures les moins polluantes et augmenter celles des carburants et trouver d'autres moyens d'augmenter les coûts d'usage de la voiture. Il faudrait rendre les coûts fixes moins importants et les coûts d'utilisation plus élevés.

Ce que souhaite les associations d'automobilistes, c'est améliorer la mobilité de tous grâce à des mesures positives et que l'on cesse de rendre l'automobiliste bouc émissaire de tous les problèmes de congestion.

III. Tout le monde à vélo

Les études ont démontré que le vélo est le moyen de locomotion le plus rapide en ville, avant les véhicules particuliers et les transports en commun. De toutes les manières, la voirie en milieu urbain n'est pas extensible et ne pourra jamais offrir de capacité suffisante pour accueillir une voiture pour chaque citoyen. En outre, la bicyclette présente de nombreux avantages :

- Elle est économique : elle n'est pas chère à l'achat ni à l'entretien, prend peu de place et ne consomme pas de carburant ;
- Elle améliore la santé publique : la surcharge pondérale est une cause de surmortalité importante en Belgique et en Europe. Le vélo permet de maintenir la condition physique et améliore l'hygiène de vie du cycliste ;
- Elle améliore l'environnement, en limitant les rejets de polluants et la pollution sonore du trafic automobile ;
- Elle améliore le lien social : les cyclistes sont plus attentifs à ce qu'il se passe autour d'eux, sont moins stressés que les automobilistes et respectent plus les autres usagers de la route, à commencer par les piétons.

On a donc une meilleure qualité de vie à vélo qu'en auto. Et ce dernier semble être le moyen de transport idéal pour se déplacer en ville.

À partir de ce constat, il est urgent de faire une nouvelle politique de la ville et du déplacement urbain. Certaines villes l'ont compris, et mènent des

approches globales en matière de mobilité qui favorisent les déplacements en vélo. C'est le cas de villes comme Gand, Amsterdam ou Strasbourg.

Il faut repenser l'aménagement urbain en inversant les priorités de circulation. En Flandre on utilise déjà le concept STOP, qui est l'acronyme en néerlandais de : Piéton, Cycliste, Transport en commun et Voiture. Cela signifie que l'on doit toujours penser aux piétons lorsqu'on édifie un nouveau quartier ou lorsqu'on procède à un réaménagement. Dans l'idéal, l'automobile ne devrait plus être qu'un mode de transport résiduel. Les piétons, les vélos, les transports en commun doivent avoir priorité sur les véhicules particuliers.

En Europe, 50% des déplacements effectués quotidiennement font moins de 5 kilomètres. Le vélo est donc tout indiqué pour ce type de trajets. Il est temps que les autorités publiques réalisent cela et investissent pour construire les infrastructures nécessaires au développement des moyens de transports alternatifs, le vélo en tête.

IV. L'entreprise au cœur de la mobilité : l'exemple de la banque ING

Les entreprises ont également un rôle à jouer pour soutenir le développement des alternatives à la voiture particulière. En effet, une part importante des trajets effectués aujourd'hui sont des déplacements domicile – lieu de travail. Afin d'illustrer les actions « mobilité » qui peuvent être développées par une entreprise, voici la présentation du plan mobilité adopté par la banque ING.

Thibaut Colla est gestionnaire de la mobilité (mobility manager) au sein d'ING. Cette fonction a pour objectif d'améliorer les conditions de circulation des employés. Cette entreprise a constaté dès 2001 qu'il fallait agir pour diminuer le stress de ses employés qui perdaient chaque année de plus en plus de temps dans les embouteillages.

Les avantages sont multiples pour la société : elle va améliorer son accessibilité, réduire ses coûts en frais de transport et de parking, et surtout améliorer le confort de ses employés, ce qui va permettre de fidéliser les salariés et de proposer un avantage supplémentaire lors du recrutement. En outre, l'entreprise va pouvoir améliorer son image aussi bien en interne qu'en externe en communiquant sur son initiative.

Le salarié va également tirer profit de ce plan mobilité, grâce à des gains de temps et d'argent, une diminution du stress et de la fatigue, et une meilleure qualité de vie.

La stratégie mise en place est dite des trois « I » : Innover, Inciter, Informer.

Pour optimiser les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels, ING veut se montrer innovant :

- Par la promotion des transports « alternatifs » ;
- Par des nouvelles formes d'organisation du travail (téléconférence, vidéoconférence, télétravail).

Il ne suffit pas de proposer des solutions innovantes, il faut également inciter les employés à abandonner leur voiture :

- En prenant les frais de transport en commun à 100% en charge ;
- En indemnisant et facilitant le covoiturage, pour le conducteur et les passagers ;
- En indemnisant et sécurisant le vélo et la marche à pied.

En informant correctement les employés on obtient un effet démultiplicateur. ING a donc utilisé les différents moyens de communication interne pour expliquer sa démarche aux employés : le site Intranet comporte une rubrique mobilité avec toutes les informations pratiques, notamment pour le covoiturage, les newsletters électroniques et communications papier relatent régulièrement l'évolution du plan de mobilité, et de nombreux reportages sont faits sur différents supports (prospectus, magazines, vidéos internes).

ING a ainsi pu obtenir des résultats encourageants. Près de 15% des salariés qui utilisaient leur voiture particulière l'ont abandonné au profit des modes de transports alternatifs et l'usage des transports collectifs est en hausse constante. Il n'y a pas de révolution mais une évolution continue dans le sens d'un développement durable.

Grâce à sa démarche innovante, qui a devancé les obligations juridiques mises en place par la suite, ING a été récompensée par différentes autorités publiques. De plus, cette action a eu un impact positif sur son image auprès du grand public.

Conclusion : volonté politique et volonté commune⁴

Tout le monde souhaite qu'il y ait moins de voitures en ville et que la circulation soit plus facile, mais peu de personnes sont prêtes à abandonner leur véhicule et à utiliser des moyens de transport alternatifs. Thibaut Colla parle du syndrome : *Not In My Backyard*. C'est-à-dire, je suis d'accord pour réduire l'utilisation des voitures particulières, mais dans la mesure où cela ne me concerne pas.

Certaines villes ont d'ores et déjà réussi à améliorer leur mobilité, comme Rennes ou Strasbourg. À chaque fois, ces actions étaient sous-tendues par une approche politique déterminée et globale où l'on a pris en compte plusieurs éléments : l'intermodalité avec le développement des parkings relais en périphérie, des transports en commun adaptés et des infrastructures nouvelles, notamment en matière de pistes cyclables.

Il faudrait également améliorer l'éducation des jeunes enfants en matière de mobilité : leur apprendre à utiliser les transports en commun et à ne pas avoir peur du vélo, pour que, plus tard, ils aient d'autres références que la seule utilisation de la voiture en ville.

À Bruxelles, les autorités ont entrepris plusieurs démarches : des parkings relais à Kraainem et à Delta, des sites propres de plus en plus nombreux pour les transports en commun et la multiplication des bandes cyclables. Il reste encore beaucoup à faire mais l'arrivée programmée du RER devrait permettre de doubler les capacités de transport entre la ville et les banlieues éloignées et permettre une forte amélioration de la mobilité dans la région.

⁴ Pour aller plus loin :

- www.touring.be : Touring est une association d'automobilistes ;
- www.fietsersbond.be : le Fietserbond représente les cyclistes bruxellois néerlandophones ;
- www.gracq.org : le Gracq est le pendant francophone du Fietserbond.