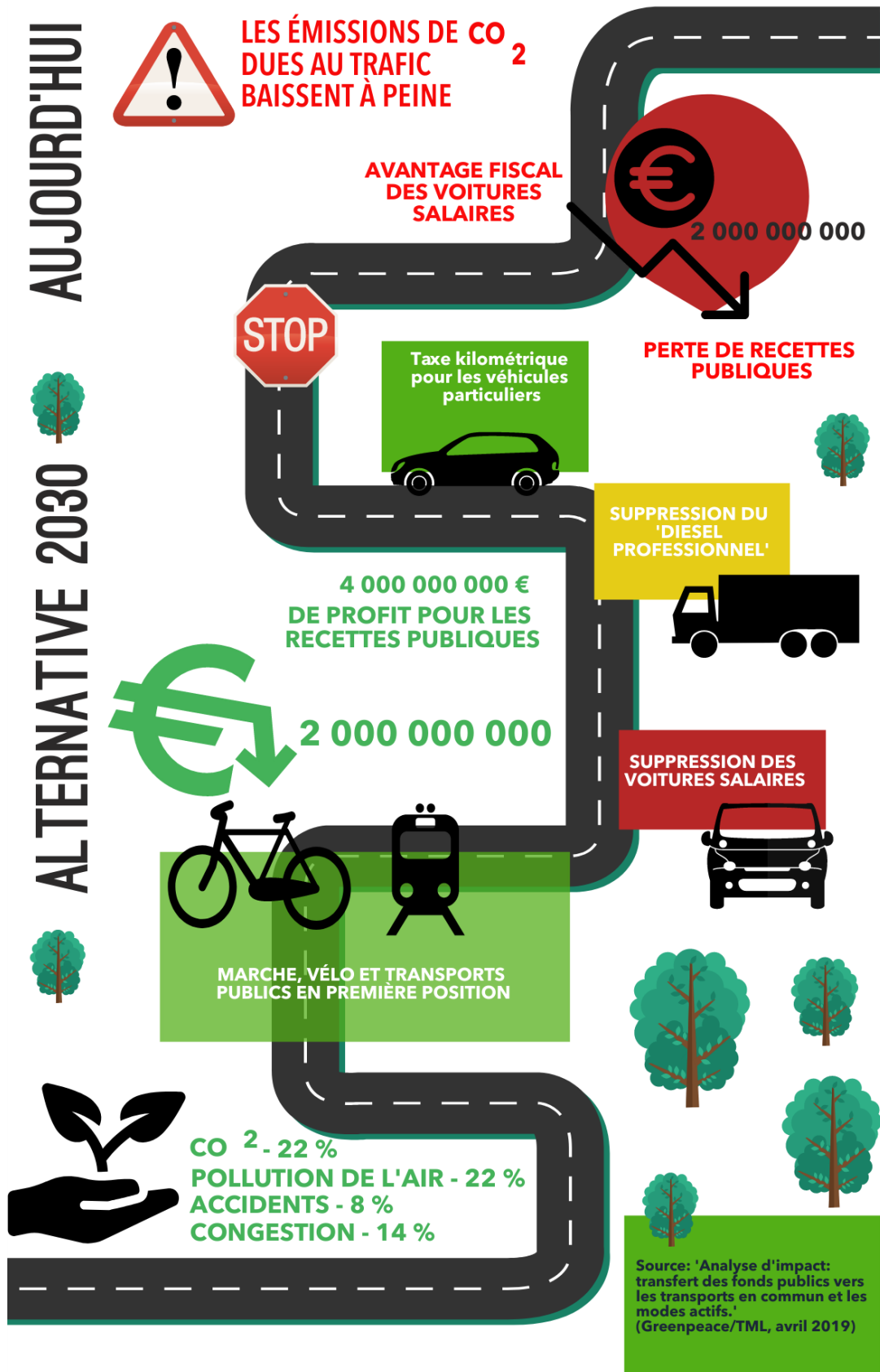


# EN CHEMIN VERS UNE MOBILITÉ RESPECTUEUSE DU CLIMAT?



## Résumé

Le point de départ de cette étude est le constat qu'à politique inchangée, l'usage individuel de la voiture va rester dominant. De plus, les améliorations technologiques et le passage à des voitures plus propres (électriques) ne permettront pas d'atteindre les objectifs climatiques. L'étude porte sur les effets potentiels d'un transfert de fonds publics vers les modes actifs et les transports publics.

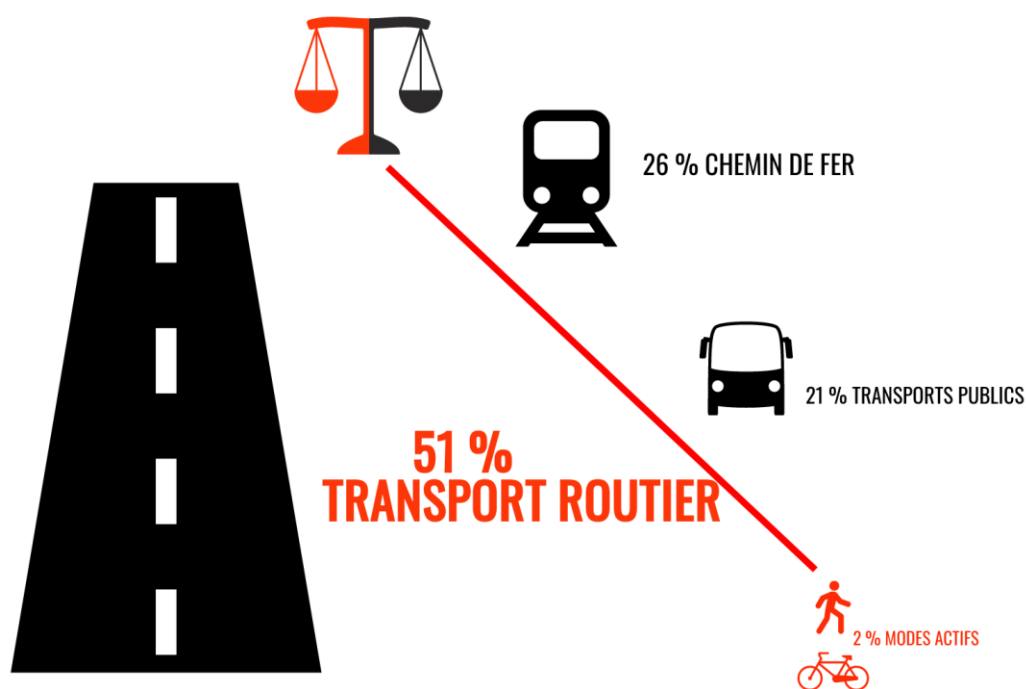
Le présent rapport vise donc à donner un aperçu des éléments suivants :

- d'une part, les ressources publiques actuellement allouées aux différents modes de transport : le transport routier, les transports publics et les modes actifs ;
- d'autre part, les effets possibles sur les émissions de CO<sub>2</sub>, l'environnement, les embouteillages et la santé d'un scénario alternatif dans lequel les moyens financiers sont transférés du transport routier vers les transports publics et les modes actifs.

### Comment l'argent est-il dépensé actuellement ?

Nous avons constaté qu'environ la moitié des fonds bénéficient actuellement au transport routier (51 %), et l'autre moitié à des moyens de transport plus durables.

### DÉPENSES TOTALES POUR LE TRANSPORT ROUTIER VS. LES MODES DURABLES



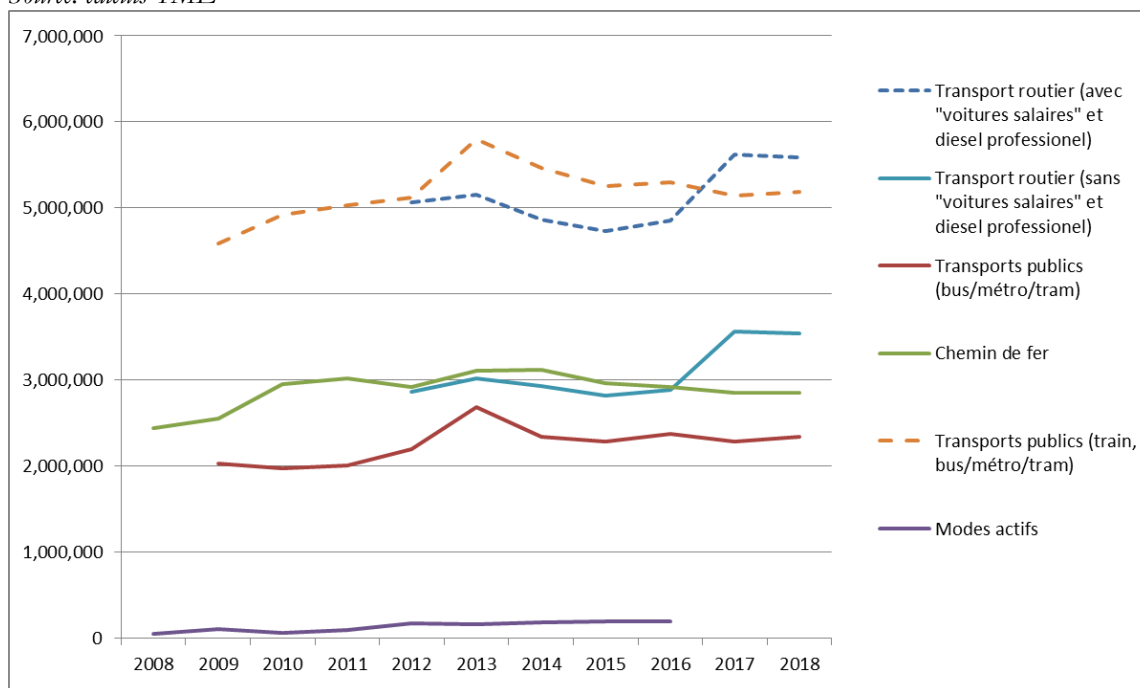
Il est frappant de constater qu'une part importante des moyens financiers affectés au transport routier est consacrée aux « voitures salaires » et au diesel professionnel (37 % des dépenses relatives au transport routier). Du côté des « avantages fiscaux », c'est clairement la voiture de société qui est la grande gagnante. Nous estimons l'avantage fiscal accordé pour l'indemnité vélo à 70 millions

d'euros, celui pour les transports publics à 100 millions d'euros et celui pour la voiture de société à 2 milliards d'euros.

Au fil du temps, on constate que les dépenses affectées au transport routier augmentent (+10 % au cours des 5 dernières années) et que les dépenses affectées au train (-8 % au cours des 5 dernières années) et aux transports publics (-13 % au cours des 5 dernières années<sup>2</sup>) diminuent. En conséquence, le transport routier a été le mode de transport le plus subventionné en 2018. En 2015, c'étaient les transports publics et le ferroviaire (tout comme le transport routier, le ferroviaire inclut également les investissements destinés au transport de marchandises).

Figure 1: Dépenses totales consacrées aux transports - tous les niveaux de gouvernement \* (en milliers d'euros).

Source: calculs TML



\* Le niveau provincial et les dépenses des gestionnaires de voies navigables ne sont pas inclus.

Il est à noter qu'il n'est pas toujours facile d'attribuer sans ambiguïté des ressources à un mode de transport unique. Par exemple, les investissements dans les infrastructures routières profitent souvent également au bus et au vélo.

En ce qui concerne les investissements dans le vélo, l'une des conclusions les plus importantes de l'étude est que l'on dispose de très peu d'informations sur les dépenses réellement affectées à ce mode de déplacement. Ce constat est encore plus vrai pour les piétons. Une politique qui se concentrerait réellement sur les modes actifs devrait permettre d'avoir une vision claire des dépenses affectées à ceux-ci.

<sup>2</sup> Pour la Flandre, nous avons assisté ces dernières années à une baisse des dépenses, alors qu'elles augmentent à Bruxelles et qu'elles augmentent légèrement en Wallonie.

## DES CHIFFRES CLAIRS, LA BASE D'UNE POLITIQUE CLIMATIQUE AMBITIEUSE



Investissements vélo (infrastructure)  
comme dépense distincte dans le budget  
(actuellement seulement en Wallonie)



Cartographie précise des investissements  
pour la marche: zones piétonnes,  
signalisation séparée, liaisons piétonnes  
fonctionnelles, ...

---

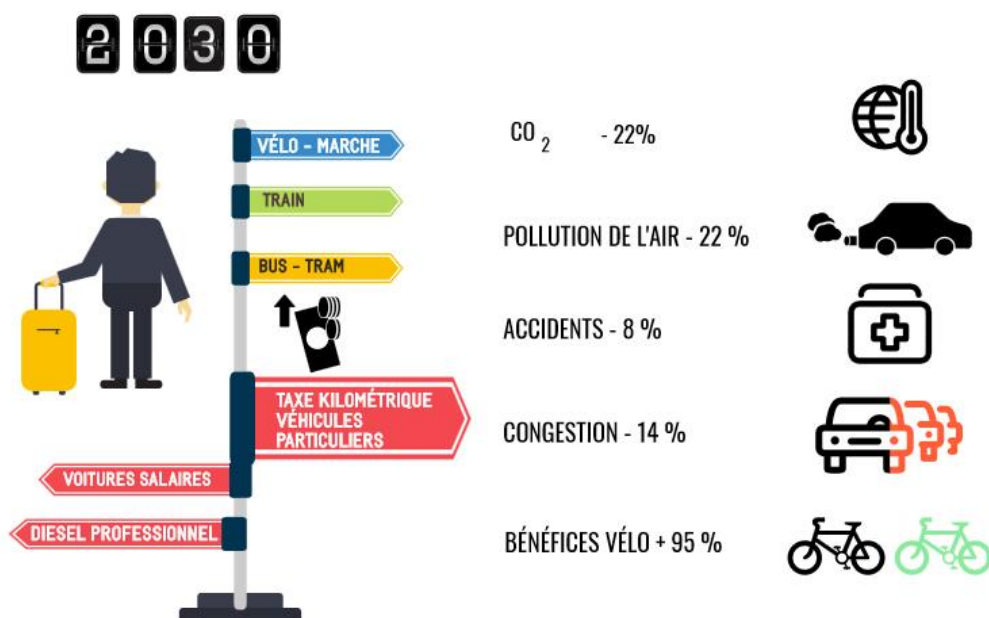
BASE POUR UNE POLITIQUE CLIMATIQUE AMBITIEUSE

### Et si nous consacrons plus d'argent aux transports publics et aux modes actifs ?

Dans la deuxième partie de l'étude, nous avons examiné à l'aide d'un tableau les effets possibles d'un scénario alternatif sur les émissions de CO<sub>2</sub>, l'environnement, les embouteillages et la santé. Concrètement, ce scénario alternatif consiste en :

- la suppression de la « voiture salaire » et de la carte carburant qui l'accompagne souvent ;
- la suppression du diesel professionnel ;
- l'introduction d'une taxe kilométrique pour les véhicules de particuliers et les camionnettes ;
- l'utilisation de la moitié du produit des mesures susmentionnées pour encourager les transports publics et les modes actifs.

## EN CHEMIN VERS UNE MOBILITÉ RESPECTUEUSE DU CLIMAT

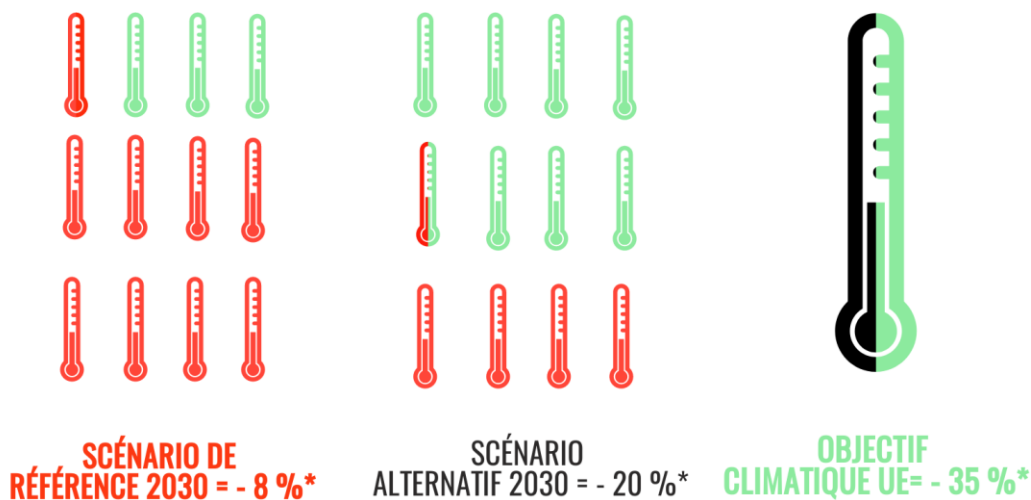


Ce scénario se traduit par une baisse sensible du transport routier individuel (-22 %) au profit des modes actifs (qui doublent) et des transports publics (+33 %) en 2030. De plus, les coûts externes diminuent de 1,5 milliard d'euros. Les coûts externes sont les coûts que l'utilisateur ne prend pas en compte lorsqu'il prend une décision. Ils sont donc externes à l'utilisateur. Plus précisément, il s'agit des émissions de polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre, de la congestion, du bruit et des accidents. Le vélo a un avantage externe sous forme de gains de santé. La figure ci-dessus compare le scénario de référence avec le scénario alternatif en 2030.

Néanmoins, ce scénario n'atteint pas non plus l'objectif de réduction de CO<sub>2</sub> de -35 % entre 2005 et 2030. Dans le scénario alternatif, les émissions de CO<sub>2</sub> baissent de 20 % entre 2005 et 2030, ce qui est mieux que dans le scénario de référence (-8 % entre 2005 et 2030), mais reste insuffisant.

## VERS UNE MOBILITÉ CLIMATIQUEMENT NEUTRE ?

Evolution du CO<sub>2</sub> en Belgique \*(par rapport à 2005)



### Vers une mobilité neutre sur le plan climatique

Pour atteindre l'objectif, il faudra donc mener des politiques supplémentaires. Il peut s'agir de politiques qui entraînent une nouvelle baisse de la demande, par exemple par le biais d'une taxation plus élevée ou (à plus long terme) d'un meilleur aménagement du territoire afin de réduire le nombre de trajets nécessaires, ou de politiques qui conduisent à un passage plus marqué aux véhicules électriques. Le scénario alternatif part de l'hypothèse que 30 % des voitures neuves sont électriques, mais ce n'est pas encore suffisant. Une redevance kilométrique différenciée en fonction des caractéristiques environnementales du véhicule ou un ajustement de la taxe de mise en circulation peuvent s'avérer utiles à cet égard, même si un changement disruptif reste nécessaire. Enfin, notons que le scénario alternatif se concentre principalement sur le transport de passagers, mais que des gains peuvent également être réalisés dans le transport de marchandises.